Netbeheer Nederland
Anna van Buerenplein 43
2595 DA Den Haag

Postbus 90608
2509 LP Den Haag
070 205 50 00
secretariaat@netbeheernederland.nl
netbeheernederland.nl

Autoriteit Consument & Markt
T.a.v. mevr. drs. M.R. Leijten
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Kenmerk	**Behandeld door**	**Doorkiesnummer**
BR-2022-1899	[Vertrouwelijk]	070 205 50 21
Datum	**E-mail**	**Uw kenmerk**
29 september 2022	[Vertrouwelijk]	

Onderwerp
Codewijzigingsvoorstel non-firm aansluit- en transportovereenkomst

Geachte mevrouw Leijten,

Hierbij ontvangt u een voorstel van de gezamenlijke netbeheerders tot wijziging van tariefstructuren als bedoeld in artikel 27 (de Tarievencode elektriciteit) en van de voorwaarden als bedoeld in artikel 31, eerste lid (de Netcode elektriciteit) van de Elektriciteitswet 1998. Het voorstel betreft de introductie van de zogeheten non-firm aansluit- en transportovereenkomst (ATO).

Aanleiding tot het voorstel
De aanleiding voor dit voorstel is de constatering dat de transportschaarste in sommige regio's zo groot is dat met nieuwe aangeslotenen geen normale ATO kan worden afgesloten omdat de netbeheerder niet kan voldoen aan artikel 7.1, tweede lid, van de Netcode elektriciteit, namelijk dat de aangeslotene recht heeft op transport door heel Nederland ter grootte van zijn gecontracteerde transportvermogen. Buiten de piekuren en behoudens bijzondere omstandigheden zoals storingen en onderhoud is er echter nog voldoende ruimte in het net die ook ingezet zou kunnen worden. Deze constatering heeft geleid tot de wens bij zowel netbeheerders als potentiële aangeslotenen om, naast de reeds aanwezige instrumenten voor het managen van transportschaarste (waaronder congestiemanagement), een zogeheten non-firm ATO af te kunnen sluiten, waarbij (een deel van) het gebruikelijke recht op transport er niet is, maar onder nadere voorwaarden transportcapaciteit beschikbaar wordt gesteld. De non-firm ATO biedt de mogelijkheid om het net efficiënter te kunnen gebruiken door buiten de piekuren beschikbare transportcapaciteit (de dalen in de netbelasting) ter beschikking te stellen aan aangeslotenen. Het onderhavige voorstel wil dat mogelijk maken.

Inhoud van het voorstel
Bijlage 1 bij dit voorstel bevat de tekst van die artikelen uit de codes, die door het onderhavige voorstel gewijzigd dienen te worden inclusief eerdere en thans voorgestelde wijzigingen. De daarin gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:
- zwart weergegeven tekst is bestaande, thans geldende codetekst,
- grijsgroen weergegeven tekst is vastgestelde, maar nog niet in werking getreden codetekst,
- blauw weergegeven tekst betreft wijzigingen uit het onderhavige voorstel.

Toe te voegen tekst is onderstreept en te verwijderen tekst is doorgehaald.

Toelichting op het voorstel

Transportschaarste is geen schaars verschijnsel meer in Nederland. Energietransitie, elektrificatie en stormachtige groei van duurzame elektriciteitsproductie zorgen op tal van plaatsen in zowel het landelijke hoogspanningsnet als in regionale distributienetten voor transportschaarste. De netbeheerder beschikt thans over verschillende instrumenten om die transportschaarste te managen, zoals:

- Het ter beschikking stellen van de storingsreserve aan productie conform het Besluit uitvalsituaties hoogspanningsnetten ("AMvB N -1"),
- Het toepassen van congestiemanagement,
- Het inzetten van een capaciteitsbeperkingscontract of een redispatchcontract, los van congestiemanagement.

Sommige van deze instrumenten zijn alleen toepasbaar in specifieke gevallen. Het beschikbaar stellen van de storingsreserve is bijvoorbeeld uitsluitend toegestaan voor transport ten behoeve van productie. Verbruik, inclusief opslag, mag daardoor niet getroffen worden. Het toepassen van congestiemanagement in een congestiegebied is afhankelijk van het aanbod van flexibiliteit in het desbetreffende netgebied.

Er zijn nog andere instrumenten om transportschaarste te managen, bijvoorbeeld het toepassen van 'use-it-or-lose-it' of het afsluiten van een aansluit- en transportovereenkomst waarin de vaste levering van de transportdienst niet is gewaarborgd (omschrijving ontleend aan Verordening (EU) 2019/943), doorgaans aangeduid als 'non-firm ATO' of NFA. Het toepassen van deze beide instrumenten is nog niet vastgelegd in de Netcode elektriciteit. Het onderhavige codewijzigingsvoorstel richt zich op de introductie van de NFA. De introductie van 'use-it-or-lose-it' is onderdeel van een ander codewijzigingsvoorstel.

Waarom een nieuw instrument toevoegen?

De initiële aanleiding voor dit voorstel is de wens om de aansluiting van elektriciteitsopslageenheden te faciliteren in (dreigende) congestiegebieden. De verwachting is dat bij congestie elektriciteitsopslageenheden kunnen helpen om de beschikbare transportcapaciteit voor nieuwe aansluitingen te vergroten. Een NFA in de in dit voorstel neergelegde vorm kan ook interessant zijn voor andere 'tweerichtingenaansluitingen' (verbruik + productie of opslag + productie). Wellicht kan de NFA zoals neergelegd in dit voorstel ook interessant zijn voor industriële aansluitingen als in de toekomst de volumecorrectiefactor gaat verdwijnen.

Er is een nadrukkelijke wens uit de markt om naast de reeds beschikbare instrumenten ook de NFA mogelijk te maken. Een NFA met een vooraf bekend verlaagd transporttarief is voor sommige partijen aantrekkelijker dan een normale ATO met een normaal transporttarief in combinatie met een capaciteitsbeperkingscontract. De actuele transportschaarste in Noord-Brabant en Limburg alsmede de wens van potentiële aangeslotenen om in de beïnvloeding daarvan een rol te kunnen spelen met elektriciteitsopslageenheden, is mede een reden om dit codewijzigingsvoorstel voor het kunnen toepassen van de NFA versneld, maar nog niet uitputtend, op te pakken. Zo beperkt het onderhavige voorstel zich tot het segment van de grootverbruikers. Naast dit traject is er binnen Netbeheer Nederland en werkgroep actief met het meer fundamenteel uitwerken van de NFA, waarbij ook bredere stakeholderdiscussies worden georganiseerd. Over de uitkomst daarvan valt op dit moment nog niets concreets te zeggen, maar wellicht dat dat traject aanvullende voorstellen oplevert die ook toepasbaar zijn in het kleinverbruikerssegment binnen het verplichte leveranciersmodel en met het zogeheten capaciteitstarief. Dan zouden bijvoorbeeld ook (groepen van) EV-laadpalen gebruik kunnen maken van een NFA.

Wat bedoelen we precies met een NFA?

De NFA is gebaseerd op het principe dat de aangeslotene de transportcapaciteit alleen toegewezen krijgt op momenten van lage netbelasting ('daluren' bezien vanuit de netbelasting). Bij een normale 'firm' ATO kan de aangeslotene op willekeurige momenten en dus ook op het moment van maximale netbelasting het door hem gewenste elektriciteitstransport laten plaatsvinden. De netbeheerder moet er bij zijn netveiligheidsanalyse en bij zijn benodigde netuitbreidingen dan ook rekening mee houden dat de maximale transportvraag van een

aangeslotene met een 'firm' ATO ook daadwerkelijk plaatsvindt op het moment van hoogste netbelasting, rekening houdend met eventuele gelijktijdigheid. Omdat de transportvraag van een aangeslotene met een NFA niet in de piekuren plaatsvindt, maar uitsluitend in de daluren en ook alleen wanneer de netbeheerder het transport heeft 'vrijgegeven', hoeft de netbeheerder voor zijn eventuele netuitbreidingen geen rekening te houden met de non-firm capaciteit (mits de NFA 'permanent' is; zie verderop in deze toelichting). Wanneer de beschikbare capaciteit in de daluren in een netgebied minder wordt, wordt de capaciteit die vrijgegeven kan worden ook kleiner. Daarmee is ook gelijk een belangrijk verschil aangeduid ten opzichte van het capaciteitsbeperkingscontract, een van de andere instrumenten om de transportschaarste te beïnvloeden. Bij een capaciteitsbeperkingscontract is sprake van een normale 'firm' ATO plus een additioneel contract op grond waarvan de aangeslotene in de piekuren op afroep een stukje van zijn transportrecht tegen betaling teruggeeft aan de netbeheerder. De piek wordt daardoor dus afgevlakt. Bij een NFA heeft de aangeslotene geen vast transportrecht, maar krijgt hij de gelegenheid om in de daluren te transporteren en zo de dalen in de netbelasting op te vullen.

Daarmee vormt de NFA een goed instrument om aangeslotenen met een flexibele transportbehoefte versneld van transport te voorzien in netsituaties waar in de piekuren geen ruimte meer op het net is, maar daarbuiten nog wel. Het net wordt door het toepassen van de NFA dus beter benut met als gevolg lagere of eventueel minder hoge maatschappelijke kosten.

Een NFA is nadrukkelijk niet een soort capaciteitsbeperkingscontract. Eerder is het het tegenovergestelde van een capaciteitsbeperkingscontract. Bij een capaciteitsbeperkingscontract is er sprake van een vast recht op transport, maar ziet een aangeslotene op basis van een contract deels (in tijd) van af van dat recht. Bij een NFA is geen recht op transport, maar staat een netbeheerder op basis van een contract deels (in tijd) transport toe.

De relatie tussen congestiemanagement en de NFA
De NFA is per se geen onderdeel van congestiemanagement, want dat richt zich op het in de piek beschikbaar stellen van voldoende transportcapaciteit voor alle 'firm' aangeslotenen. Met NFA hoeft geen rekening te worden gehouden bij het bepalen van de benodigde transportcapaciteit in het kader van congestiemanagement. De NFA kan in bepaalde gevallen gezien worden als een variant van 'verzwaren, tenzij'. De netbeheerder hoeft zijn net niet te verzwaren voor 'non-firm' transportverzoeken, omdat deze niet in de piek plaatsvinden (mits de NFA in kwestie 'permanent' is, zie ook verderop in deze toelichting).

Dit voorstel voor NFA tornt niet aan de spelregels voor congestiemanagement zoals die in november 2022 in werking zullen treden. Congestiemanagement is er op gericht om zoveel mogelijk transportrechten als een vast recht uit te kunnen geven. De uitvoering van congestiemanagement wordt ingekaderd door een technische grens en door een financiële grens. Van beide grenzen weten we dat die waarschijnlijk niet direct op hun maatschappelijk optimum zijn ingeregeld. Aan de hand van de ervaring met de uitvoering van congestiemanagement zullen die grenzen vermoedelijk bijgesteld kunnen worden. Het principale punt is echter dat die twee grenzen er zijn: er is een grens aan wat maatschappelijk verantwoord is om aan congestiemanagement uit te geven en er is een grens aan wat verantwoord is om als vast recht op transport aan te sluiten op het net.

De technische of financiële grens worden middels dit voorstel dan ook niet omzeild. De NFA biedt immers transportcapaciteit in de dalen van de netbelastingskromme, maar telt niet mee met de beoordeling van de ruimte op het net ten behoeve van een nieuwe aanvraag, noch bij de beoordeling van de financiële of de technische grens. Dat de hoogte van de financiële grens en de technische grens geëvalueerd moeten worden, is al vastgesteld in het besluit voor congestie-management.

Het non-firm aansluiten, komt in onze optiek voornamelijk de aangeslotene ten goede. Die krijgt weliswaar een niet-vast transportrecht, maar daar staat voor hem een verlaagd transporttarief tegenover. Een aangeslotene die een NFA aangaat is een aangeslotene die zijn behoefte aan transport naar believen over de dag kan

verschuiven. Dat is flexibiliteit die de aangeslotene ter beschikking zou kunnen stellen van de netbeheerder bij diens uitvoering van congestiemanagement. De aangeslotene kan er echter ook voor kiezen die flexibiliteit in te zetten voor zich zelf en op die manier lagere transporttarieven te krijgen. Op welke wijze een aangeslotene zijn flexibiliteit inzet is een keus die de aangeslotene zelf maakt. De netbeheerder kan hem daar niet toe dwingen. Dat kan betekenen dat het mogelijk maken van NFA's er toe kan leiden dat flexibiliteit niet ter beschikking komt van de uitvoering van congestiemanagement. Tegelijkertijd echter, heeft die aangeslotene geen vast recht op transport, en kan dat transportrecht ten goede komen aan andere aangeslotenen. Zijn niet-vaste transportrecht gaat dus niet ten koste de mogelijkheid voor een vast recht op transport voor andere aangeslotenen.

De netbeheerder heeft hoe dan ook de plicht tot het uitvoeren van congestiemanagement. Een NFA is noch een prikkel noch een mogelijkheid voor de netbeheerder om geen congestiemanagement uit te voeren.

Kan een netbeheerder een aangeslotene 'dwingen' een NFA af te sluiten?
De Elektriciteitswet 1998 regelt dat een netbeheerder gehoor geeft aan een verzoek om het doen van een aanbod voor transport. Als een aangeslotene geen NFA wil en vraagt om het doen van een aanbod voor vast recht op transport, dan kan een netbeheerder het doen van een dergelijk aanbod alleen weigeren volgens de gronden genoemd in artikel 9.6 van de Netcode elektriciteit. Als een netbeheerder zich niet houdt aan de duidelijke bepalingen van artikel 9.6 is een klacht bij ACM mogelijk of de stap naar de rechter.

Wie kan een NFA afsluiten?
Bij het opstellen van onderhavig voorstel is een aantal keuzes gemaakt om de introductie van een NFA zo eenvoudig mogelijk te maken en op die manier een snelle besluitvorming te bevorderen.

Allereerst is er de keuze om een NFA alleen aan te bieden aan grootverbruikers. Een NFA verhoudt zich slecht tot de leveringszekerheid die in ieder geval voor huishoudelijke kleinverbruikers geldt. Of en hoe het wenselijk is een NFA voor kleinverbruik mogelijk te maken, kan het onderwerp zijn van een aanvullend voorstel.

Ten tweede is er de keuze om een NFA te positioneren als een middel voor een aangeslotene om in een (dreigend) congestiegebied, toch een aansluiting met niet vast recht op transport te krijgen waar geen ruimte meer is voor vast recht op transport. De in dit voorstel gekozen tariefstructuur (zie verderop in deze brief) is met het oog op een spoedige introductie van de NFA zeer eenvoudig vormgegeven. Slechts de tariefcomponent die het recht op transport vertegenwoordigt, wordt in onderhavig voorstel op nul gesteld. Om een NFA ook buiten (dreigende) congestiegebieden inzetbaar te maken, is een nadere heroriëntatie op de tarieven en tariefdragers nodig. Immers, als de nu voorgestelde NFA met de voorgestelde tariefstructuur ook buiten een (dreigend) congestiegebied zou worden ingezet, zou dat kunnen leiden tot de situatie dat willekeurige bestaande aangeslotenen hun normale ATO om willen zetten in een NFA zonder dat ze enige beperkingen in de nettoegang ondervinden, maar wel de bij de NFA behorende reductie van het transporttarief opstrijken. Dat heeft dan ook consequenties voor de tarieven voor overige aangeslotenen omdat de kosten van de netbeheerder niet verminderen. In een congestiegebied zit het net aan het maximum van vaste rechten op transport dat vergeven kan worden. Een aangeslotene met een NFA is dan per definitie additioneel op de reeds aanwezig aangeslotenen en dus zijn inkomsten op basis van NFA's ook additioneel. Als NFA breed ingezet worden door heel Nederland, is een NFA-aangeslotene niet per definitie additioneel op aangeslotenen met een vast recht op transport. Daarom is het van belang om bij het door heel Nederland inzetten van NFA's ook een gedegen heroriëntatie te doen op de transporttarieven.

De NFA is niet uitsluitend bedoeld voor nieuwe aangeslotenen. Ook bestaande grootverbruikers in een (dreigend) congestiegebied kunnen (al of niet deels) over gaan op een NFA, of een NFA additioneel op hun vaste recht op transport aanvragen.

Is een NFA 'permanent'?
Een NFA kan voor onbepaalde tijd worden aangevraagd of voor een beperkte periode. Dat leidt tot een aantal mogelijkheden:

- er wordt een NFA afgesloten met de intentie om die zo spoedig mogelijk na het beschikbaar komen van voldoende transportcapaciteit om te zetten in een normale ATO. In dat geval moet de netbeheerder in zijn netuitbreidingsplannen rekening houden met deze gevraagde transportcapaciteit.
- er wordt een NFA afgesloten met onbepaalde looptijd. De netbeheerder en de aangeslotene leggen dit vast inclusief het feit dat de NFA een NFA blijf ook als er na de netverzwaring voldoende transportcapaciteit beschikbaar is èn dat de netbeheerder in zijn netberekeningen geen rekening houdt met deze aangeslotene.
- er wordt een NFA afgesloten met onbepaalde looptijd omdat de desbetreffende NFA functioneert als een 'verzwaren-tenzij'-maatregel. In dat geval houdt de netbeheerder in zijn netberekeningen vanzelfsprekend rekening met deze maatregel.
- er wordt een NFA afgesloten met onbepaalde looptijd, maar de aangeslotene wil deze op een later moment toch graag omzetten in een normale ATO. De omzetting kan alleen met instemming van beide partijen, waarbij geldt dat de netbeheerder de gewenste omzetting meeneemt in zijn netberekeningen. De verzochte omzetting geldt een vraag om het doen van een aanbod voor transport en valt onder de bepalingen van artikel 9.6 van de Netcode elektriciteit: zodra de capaciteit beschikbaar is en de aanvrager aan de beurt is (eventueel na een nieuwe netverzwaring), wordt de NFA omgezet in een normale ATO.

Ook is het denkbaar dat een aangeslotene zijn transportbehoefte deels invult met een 'gewone' ATO en deels met een NFA. Ook in dat geval zijn bovenstaande mogelijkheden van toepassing op het NFA deel van de transportbehoefte van de desbetreffende aangeslotene. De mogelijkheid van een tijdelijke NFA wordt in de codetekst niet expliciet genoemd, maar de voorgestelde codetekst staat een tijdelijke NFA ook niet in de weg. Net zo min als een tijdelijke ATO niet expliciet wordt genoemd, maar wel degelijk bestaat (bijvoorbeeld bij bouwaansluitingen). Ook kan de NFA zich zowel richten op afname van het net als op invoeding op het net. Of zelfs op beide als de installatie van de aangeslotene zich daartoe leent. De nu voorgestelde codetekst maakt dergelijke combinaties mogelijk.

De risico's van een NFA
De essentie van een NFA is dat het geen capaciteit wegneemt die ingezet kan worden voor transportovereenkomsten met een vast recht op transport. Een aangeslotene met een NFA maakt gebruik van de dalen in de netbelastingskromme. Door toenemend gelijktijdig gebruik van de netcapaciteit door aangeslotenen met een vast recht op transport (door verandering in verbruikspatronen in combinatie met nieuwe aangeslotenen) kan de ruimte die er overblijft voor een aangeslotene met een NFA afnemen. De komst van een tweede aangeslotene met een NFA beperkt mogelijk de ruimte die er voor de eerste aangeslotene met een NFA was.
Een netbeheerder zal een aangeslotene die vraagt om een NFA dan ook op de risico's die er verbonden zijn aan een NFA dienen te wijzen. De voorgestelde codetekst bevat daarom een bepaling die een netbeheerder daartoe verplicht.

Welke rechten heeft een aangeslotene met een NFA wel?
Zoals gezegd, biedt een NFA geen vast recht op transport, maar wel recht op transport op momenten dat de netbelasting dat mogelijk maakt. In het dagelijkse planningsproces van de netbeheerder maakt de netbeheerder aan de aangeslotene met een NFA vóór het sluiten van de day-ahead markt bekend op welke momenten en ter grootte van welk vermogen transport is toegestaan. Als de netbeheerder dit bekend heeft gemaakt, geldt het transportrecht voor het genoemde moment en ter grootte van de genoemde vermogens als 'vast'. De aangeslotene heeft dan recht op dat transport en het is aan de aangeslotene om er gebruik van te maken of

niet. Als om wat voor reden tijdens de dag blijkt dat de netbeheerder toch moet redispatchen, gelden daarvoor de normale spelregels voor alle aangeslotenen. Ook de aangeslotene met een NFA heeft recht op een vergoeding indien zijn transport wordt geredispatcht.

Hoe kan de NFA in codetekst het best geduid worden?
De uitdrukking non-firm ATO is een in het spraakgebruik in de energiesector inmiddels gangbare aanduiding voor flexibele aansluit- en transportovereenkomsten. Voor de herkenbaarheid wordt in deze brief dan ook die uitdrukking gebruikt. Voor de voorgestelde codeteksten is de uitdrukking echter minder geschikt, vanwege het gebruik van de Engelse taal, maar ook vanwege de ambiguïteit (wat precies is er "non-firm"?). In de codetekst hanteren we daarom de uitdrukking: "(overeenkomst met) variabel recht op transport".

Wat moet er voor de NFA geregeld worden?
Dit codewijzigingsvoorstel beoogt op twee plaatsen een wijziging aan te brengen in de codes:
- In paragraaf 3.7 van de Tarievencode elektriciteit wordt een artikel 3.7.15 toegevoegd dat de grondslag biedt aan de korting op het transporttarief dat gepaard gaat met het hebben van een NFA.
- Aan artikel 7.1 van de Netcode elektriciteit worden drie leden toegevoegd die het afsluiten van een (gedeeltelijke) NFA mogelijk maken. Daarin wordt tevens geregeld dat de normale procedure voor het afhandelen van transportverzoeken uit artikel 9.6 van de Netcode elektriciteit bij een NFA niet van toepassing is.

Beide onderwerpen wordt hierna nader toegelicht.

Tarievencode elektriciteit, artikel 3.7.15
In dit nieuwe artikel komt tot uitdrukking wat de consequenties zijn voor het door de aangeslotene te betalen transporttarief in geval van een NFA. De NFA geeft recht op een korting op het transportafhankelijke verbruikerstarief (TAVT) zoals voor de verschillende categorieën verbruikers omschreven in paragraaf 3.7 van de Tarievencode elektriciteit.

Artikel 18 van de Verordening (EU) 2019/943 bevat belangrijke kaders voor de nettarieven. Met name het tweede lid:

> *"De tariefmethodologieën reflecteren de vaste kosten van de transmissiesysteembeheerders en de distributiesysteembeheerders en bieden de transmissiesysteembeheerders en de distributiesysteembeheerders passende stimulansen op zowel lange als korte termijn om de efficiëntie, waaronder de energie-efficiëntie, te verbeteren, de marktintegratie en de voorzieningszekerheid te versterken en toereikende investeringen en verwante onderzoeksactiviteiten te ondersteunen en innovatie in het belang van de consument te bevorderen op gebieden zoals digitalisering, flexibiliteitsdiensten en interconnectie."*

Bij de NFA die we door middel van dit voorstel introduceren, wordt het 'non-firm' zijn gewaardeerd door een lager transportafhankelijke verbruikerstarief (TAVT). Indien er sprake is van een aansluiting waarover zowel elektriciteit kan worden afgenomen van het net als kan worden ingevoed op het net, dient per energierichting te worden vastgelegd of er sprake is van non-firm transportcapaciteit.
Zoals hiervoor is aangegeven, beperkt de introductie van de NFA zich in deze fase tot het grootverbruikerssegment. De aanpassing in de Tarievencode elektriciteit kan zich dan ook tot dat segment beperken.

Zoals gezegd zorgt een structurele permanente NFA er voor dat de netbeheerder bij zijn investeringen geen rekening hoeft te houden met de transportcapaciteitsbehoefte van de desbetreffende aangeslotene. Bezien vanuit het perspectief van kostenreflectie hoeft de aangeslotene dus niet te betalen voor de transportzekerheid en de - afgezien van stroomstoringen – vrijwel 100% beschikbaarheid van de transportdienst. Want die heeft hij niet in geval van een NFA. Hij zal nog wel moeten betalen voor de mate waarin hij het net dan nog wel gebruikt.

In deze eerste fase van de NFA willen we geen nieuwe tariefdragers introduceren en dus ook geen specifiek op de NFA toegesneden tariefstructuur. In fase twee ligt dat wellicht meer voor de hand. De tariefstructuur en met name de tariefdragers en hun wegingspercentage verschilt per netvlak:

- verbruikers aangesloten op EHS tot en met MS direct achter de HS/MS- of TS/MS-transformator hebben een TAVT van 50% kWcontract plus 50% kWmax, met een nuance voor verbruikers met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur,
- verbruikers aangesloten op MS en LS direct achter de MS/LS-transformator hebben een TAVT van 25% kWcontract (plus evt. een opslag voor de component MS/LS-transformator), 25% kWmax en 50% kWh,
- grootverbruikers aangesloten op LS tenslotte hebben een TAVT van 16% kWcontract en 84% kWh.

Om redenen van snelle implementeerbaarheid krijgt de NFA vooralsnog een eenvoudige tariefstructuur binnen de kaders van de thans reeds in de Tarievencode elektriciteit voor de desbetreffende categorieën beschreven tariefdragers, maar wel zo dat deze kostenreflectief is en zowel de netbeheerder als de aangeslotene stimuleert tot efficiënt en doelmatig handelen. Dat betekent dat in dit voorstel de tariefcomponent gecontracteerd transportvermogen die het hebben van het recht op transport vertegenwoordigt, op nul stellen. De overige tariefcomponenten, die de mate van het gebruik van het net vertegenwoordigen, behouden in dit voorstel de percentages die ze ook voor aangeslotenen met een vast recht op transport hebben :

- verbruikers met een NFA aangesloten op EHS tot en met MS direct achter de HS/MS- of TS/MS-transformator: 0% kWcontract plus 100% kWmax,
- verbruikers met een NFA aangesloten op MS en LS direct achter de MS/LS-trafo: 0% kWcontract en 100% kWmax plus 100% kWh,
- grootverbruikers met een NFA aangeslotene op LS: 0% kWcontract plus 100% kWh.

Het op 0% stellen van de kWcontract-component in elk van deze drie categorieën reflecteert het feit dat er in geval van een NFA geen vast recht op transport is, net zoals dat bij een normale ATO de waarde van kWcontract maatgevend is voor het recht op transport. Binnen de bestaande tariefstructuur wordt voor de eerste categorie de kWmax geacht het daadwerkelijke beslag op het net te representeren. Bij de beide andere categorieën is dat met name de kWh-component. Ook binnen het NFA-smaldeel van de tariefstructuur zijn deze componenten dus verantwoordelijk voor de variatie in wat de aangeslotene uiteindelijk betaalt.

Omdat over invoeding geen TAVT is verschuldigd, hebben de hierboven beschreven gereduceerde percentages voor de tariefdragers binnen het TAVT bij invoeding uiteraard geen effect. Voor een invoeder is het aangaan van een NFA dus vooral aantrekkelijk als hij daardoor wel in aanmerking kan komen voor transportruimte waar hij dat bij een normale firm ATO niet zo komen.

Hoewel het recht op transport voor een NFA-klant default op 0 staat, geldt voor een dergelijke aangeslotene uiteraard nog steeds een maximum aan het gebruik van de transportdienst. Net als bij een firm ATO wordt dat maximum ook bij een NFA-klant vastgelegd door middel van het gecontracteerde transportvermogen (ook wel afgekort c.q. aangeduid als GTV of kWcontract). Het GTV wordt immers ook in andere processen als criterium gebruikt, bijvoorbeeld voor het bepalen van de vereiste nauwkeurigheid van de meetinrichting.

Netcode elektriciteit, artikel 7.1, derde en vierde lid
Voor de verankering van de NFA is gekozen voor het toevoegen van twee leden aan artikel 7.1, omdat het reeds bestaande tweede lid van artikel 7.1 de grondslag is voor de normale ‘firm’ ATO.

Het is niet de intentie om in de Netcode elektriciteit uitputtend te beschrijven hoe de NFA er inhoudelijk uit moet zien. Uiteraard moet worden vastgelegd wat het non-firm zijn inhoudt, oftewel in welke situatie de aangeslotene z’n transport kan realiseren en wanneer niet. Maar of dat zich beperkt tot alleen een ja/nee signaal of dat er door de netbeheerder een specifiek setpoint wordt afgegeven, is aan de netbeheerder en de desbetreffende aangeslotene om in de NFA overeen te komen en vast te leggen. Oftewel: het afsluiten van een NFA

is altijd van twee kanten op vrijwillige basis en het is maatwerk, want de voorwaarden en spelregels kunnen per knooppunt in het net verschillen, afhankelijk van de behoefte aan flexibiliteit.

Om potentiële ongewenste interactie met de onbalansmarkt te voorkomen, dient de inzet van het transport onder de NFA uiterlijk voor het sluiten van de day-aheadmarkt te worden vastgesteld. Inzet van de NFA in het intraday of real-time domein zou moeten leiden tot corresponderende tegengestelde balanceringsacties die door gebrek aan beschikbaar vermogen in de markt wellicht niet mogelijk zijn. Als de aangeslotene zelf de NFA inzet in het real-time domein is hij zelf verantwoordelijk ook voor de balans en voor het organiseren van de tegengestelde actie. Vanwege de eenvoud kiezen we daar nu echter niet voor. Dat zou in de toekomst een optie kunnen zijn en onderdeel van een eventueel vervolgvoorstel.

Gelet op de aard en het doel van de NFA is het niet wenselijk dat de NFA-aangeslotene toch elektriciteitstransport laat plaatsvinden op momenten dat hem dat op grond van de overeenkomst niet is toegestaan. De netbeheerder kan er voor kiezen om de aangeslotene te vragen een technische voorziening in zijn aansluiting aan te brengen die het daadwerkelijke transport op dergelijke momenten ook fysiek onmogelijk maakt. Die technische voorziening zal zo moeten zijn ingericht dat het functioneren van de op de aansluiting aanwezige meetinrichting er niet door wordt belemmerd.
In elk geval zal in de NFA een boeteclausule moeten worden opgenomen. Die kan worden geïnspireerd op wat bij economische delicten gebruikelijk is en wordt gerelateerd aan het potentiële gewin van de aangeslotene en er bijvoorbeeld als volgt uit zien:

- eerste keer: waarschuwing plus boete van 1,5 maal bijvoorbeeld de onbalansprijs voor regeltoestand 2 (cf artikel 10.30, vierde lid) van het moment van overtreding,
- tweede keer: fysieke maatregelen door de netbeheerder op kosten van de aangeslotene plus boete van bijvoorbeeld 2 maal onbalansprijs voor regeltoestand 2 (cf artikel 10.30, vierde lid) van het moment van overtreding,
- derde keer: opzeggen NFA oftewel afsluiten.

Een belangrijke motivatie voor zowel de netbeheerder als de aangeslotene om iets te doen met een NFA is dat hierdoor de transportschaarste kan worden verminderd. Er is dus een positief effect op de eventuele wachtrij voor transportaanvragen. Omdat bij een NFA geen sprake is van een vast recht op transport, is voor dergelijke aanvragen de procedure voor afhandeling van transportverzoeken uit artikel 9.6 niet van toepassing. Dat betekent dat deze aanvragen dus de eventuele wachtrij voor transportaanvragen niet belasten.

Samenhang met andere codewijzigingsdossiers
Er is samenhang met het codewijzigingsbesluit met betrekking tot congestiemanagement. Het onderhavige voorstel voegt namelijk een zesde lid toe aan artikel 9.6 en dat artikel lid is onderdeel van het nog niet in werking getreden besluit congestiemanagement.
Er is ook samenhang met een nog in voorbereiding zijn codewijzigingsdossier dat betrekking heeft op onder meer de spelregels voor het aanpassen van het gecontracteerd transportvermogen en het toepassen van 'use-it-or-lose-it'. Als dat voorstel wordt ingediend, zal de eventuele onderlinge afhankelijkheid duidelijk worden aangegeven.

Toetsing aan artikel 36 van de Elektriciteitswet 1998
Onderhavig voorstel draagt bij aan de criteria genoemd in artikel 36, eerste lid, onderdeel b (doelmatig functioneren van de elektriciteitsvoorziening) en c (bevorderen van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de elektriciteitsmarkt).

Gevolgde procedure
Dit voorstel is vastgesteld als voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, als bedoeld in artikel 32 van de Elektriciteitswet 1998, in de vergadering van de Taakgroep Regulering van Netbeheer Nederland op 7 juli 2022.

Vanwege de urgentie van dit voorstel, dat mede is ingegeven door de actuele situatie van transportschaarste in Noord-Brabant en Limburg en het risico dat dat ook in andere regio's kan gaan optreden, is voor het overleg met representatieve organisaties van partijen op de elektriciteitsmarkt, als bedoeld in artikel 33 van de Elektriciteitswet 1998, afgeweken van de normale voorbereidingsprocedure. Het voorstel is gepresenteerd in een informele GEN-bijeenkomst na afloop van de reguliere GEN-bijeenkomst op 7 juli 2022. Parallel daaraan heeft een schriftelijke consultatie plaatsgevonden. Het resultaat van die consultatie alsmede een verantwoording over de verwerking van de ontvangen commentaren is opgenomen in bijlage 2. Op 22 augustus 2022 zijn de tot dan toe ontvangen commentaren tezamen met de reacties van de gezamenlijke netbeheerders besproken in een daartoe extra georganiseerde formele bijeenkomst van het GEN. Het verslag van die vergadering is opgenomen als bijlage 3.

Aan de hand van de ontvangen commentaren is het voorstel op de volgende onderwerpen aangepast dan wel aangevuld:

- Benoemd is dat een drijfveer voor dit voorstel is het faciliteren van aansluitingen van elektriciteitsopslageenheden. Tevens is in de toelichting opgenomen dat wij denken dat de NFA in deze vorm ook interessant kan zijn voor andere 'tweerichtingenaansluitingen' (verbruik + productie of opslag + productie), dat we op termijn ook perspectief zien voor industrieel verbruik als de volumecorrectiefactor gaat verdwijnen en dat andere vormen van NFA vragen om nadere doordenking en wellicht in een volgende fase aan de orde komen.
- De relatie tussen congestiemanagement en de NFA is uitgebreider toegelicht, inclusief de consequentie van de NFA voor de technische of de financiële grens.
- Er is een stuk toegevoegd over de twee vormen van de NFA: (1) de tijdelijke variant, waarbij de netbeheerder de gevraagde capaciteit wel meeneemt in zijn netberekeningen en waarbij de NFA na het verdwijnen van de congestie automatisch omgezet wordt in een gewone ATO en (2) de variant met onbepaalde looptijd waarbij de netbeheerder in zijn netberekeningen geen rekening houdt met de gevraagde capaciteit en waarbij de NFA doorloopt ook al is de congestie voorbij, bijvoorbeeld wanneer de NFA functioneert als een verzwaren-tenzij-maatregel.
- Er is verduidelijkt dat ook bestaande aangeslotenen over kunnen gaan naar een non-firm ATO.
- Er is in de toelichting een stuk opgenomen over de risico's van een NFA voor de aangeslotene, en in de voorgestelde codetekst is een bepaling opgenomen dat de netbeheerder de aangeslotene op de risico's van het afsluiten van een NFA wijst.
- Er is in de toelichting een stuk opgenomen over de rechten die een aangeslotene met een NFA wel heeft.

Besluitvorming en inwerkingtreding
Gezien de actualiteit van de problematiek van de beperkingen in de beschikbare transportcapaciteit en de noodzaak om elk instrument dat kan bijdragen aan verlichting van die problematiek ook daadwerkelijk toe te kunnen passen, bepleiten wij een zo spoedig mogelijke besluitvorming en inwerkingtreding.

Uiteraard zijn wij desgewenst graag bereid tot een nadere toelichting op het voorstel. U kunt daartoe contact opnemen met de heer [Vertrouwelijk] van ons bureau (gegevens zie briefhoofd).

Met vriendelijke groet,

Dick Weiffenbach
directeur Netbeheer Nederland

[01-10-1999] besluit 99-002
[27-02-2009] besluit 102466/23
[12-01-2016] besluit 2016/202153

Tarievencode elektriciteit

(.....)

[29-09-2022] cwv BR-2022-1899

3.7.15 In afwijking van de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10 en 3.7.12, onderdeel a, zijn de tariefdragers voor het TAVT voor verbruikers die overeenkomstig artikel 7.1, derde lid, van de Netcode elektriciteit een aansluit- en transportovereenkomst zijn overeengekomen met een variabel recht op transport van elektriciteit:

a. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a tot en met c, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5, onderdeel b;

b. voor verbruikers in de tariefcategorieën, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel a tot en met c, met een bedrijfstijd van maximaal 600 uur kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.5a, onderdeel b;

c. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel d, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, onderdeel b en kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.9, onderdeel c;

d. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel e, kW_{max} per maand waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.10, onderdeel b, en kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.10, onderdeel c;

e. voor verbruikers in de tariefcategorie, genoemd in artikel 3.7.1, onderdeel f, met een aansluiting met een doorlaatwaarde groter dan 3x80A, kWh waarvoor het tarief gelijk is aan 100% van het tarief bedoeld in artikel 3.7.12, onderdeel a, tweede aandachtstreepje.

[29-09-2022] cwv BR-2022-1899

3.7.16 Op basis van het ingeschatte gebruik, dat wordt afgerekend met de in artikel 3.7.15 genoemde tariefdragers, dient een deel van de kosten, die met toepassing van artikel 3.6.3 worden toegerekend aan de in die tariefcategorieën genoemde netvlakken, met de in artikel 3.7.15 genoemde tariefdragers te worden gedekt.

(.....)

[15-11-1999] besluit 99-005
[17-02-2009] besluit 102466/23
[12-05-2016] besluit 2016/202151

Netcode elektriciteit

(.....)

[15-04-2000] besluit 00-011
[22-12-2018] besluit ACM/UIT/503723

§ 7.1 Het recht op transport

[15-04-2000] besluit 00-011
[24-03-2018] besluit 2017/203224
lid 1 was Nce artikel 3.1.1
lid 2 was Nce artikel 3.1.1a
[22-12-2018] besluit ACM/UIT/503723
[01-02-2019] besluit ACM/UIT/502876
[29-09-2022] cwv BR-2022-1899

Artikel 7.1

1. Transport vindt plaats op grond van een tussen de netbeheerder en de aangeslotene te sluiten aansluit- en transportovereenkomst en zal voorts alleen plaatsvinden indien de aangeslotene tevens op grond van deze aansluit- en transportovereenkomst recht heeft op een aansluiting en indien bij de netbeheerder bekend is welke partijen ten behoeve van de desbetreffende aansluiting, of, indien het een aansluiting betreft waaraan secundaire allocatiepunten zijn toegekend, voor alle allocatiepunten van de desbetreffende aansluiting, optreden als leverancier, BRP en, indien het een grootverbruikaansluiting betreft, meetverantwoordelijke. De respectievelijke identificaties van genoemde partijen legt de netbeheerder op grond van de artikelen 2.1.3 tot en met 2.1.5a van de Informatiecode elektriciteit en gas vast in zijn aansluitingenregister.
2. De aangeslotene heeft een vast recht op transport van elektriciteit door heel Nederland tot een hoeveelheid ter grootte van het op de aansluiting gecontracteerde en beschikbaar gestelde vermogen.
3. In afwijking van het tweede lid kunnen de netbeheerder en een aangeslotene een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen indien:
   a. de netbeheerder op grond van artikel 9.4, eerste lid, voorziet dat met inachtneming van artikel 16, eerste lid, onderdeel b, van de Elektriciteitswet 1998, in het desbetreffende netgebied de beschikbare transportcapaciteit, als bedoeld in artikel 9.5, vierde lid, binnen 12 maanden ontoereikend zal zijn om in te gaan op een verzoek om het doen van een aanbod voor het uitvoeren van transport als bedoeld in artikel 9.6, eerste lid;
   b. de aansluiting waarop het aanbod betrekking heeft zich bevindt in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid; of
   c. de aansluiting waarop het aanbod betrekking heeft zich bevindt in een gebied

waarin de netbeheerder de vrijstellingen voor productie uit de artikelen 4a.1 en 4a.2, beiden onderdeel a, subonderdeel 2°, en de artikelen 4a.3 en 4a.4, beiden onderdelen a en b, subonderdeel 2°, van het Besluit investeringsplan en kwaliteit elektriciteit en gas toepast.

4. Alvorens netbeheerder en aangeslotene een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen, wijst de netbeheerder de aangeslotene op de risico's die met een variabel recht op transport van elektriciteit verbonden zijn.
5. Op het aanbod als bedoeld in het derde lid is artikel 9.6 niet van toepassing.
6. Indien sprake is van door de netbeheerder en een aangeslotene overeengekomen variabel recht op transport van elektriciteit als bedoeld in het derde lid, worden tenminste de volgende zaken vastgelegd in de bijbehorende overeenkomst:
   a. de omstandigheden waarin de transportdienst beschikbaar is;
   b. de wijze waarop bepaald wordt of en de mate waarin de transportdienst beschikbaar is;
   c. de wijze waarop vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst door de netbeheerder wordt aangekondigd;
   d. de minimale aankondigingstijd van de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst;
   e. dat de vrijgave van de beschikbaarheid van de transportdienst uiterlijk plaatsvindt voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden;
   f. de wijze van activering van de vrijgave van de transportdienst door de netbeheerder;
   g. de wijze waarop de netbeheerder de aan de aangeslotene daadwerkelijk ter beschikking gestelde transportdienst valideert;
   h. de looptijd van de overeenkomst en onder welke voorwaarden de aansluit- en transportovereenkomst met variabel recht op transport van elektriciteit kan worden omgezet in een aansluit- en transportovereenkomst met een volwaardig recht op transportcapaciteit overeenkomstig het tweede lid;
   i. de wijze waarop de BRP op de aansluitingen en voor zover van toepassing de BSP of CSP worden geïnformeerd;
   j. de boetebepalingen die van toepassing zijn indien van de transportdienst gebruik wordt gemaakt buiten de tijden of hoeveelheden waarop die door de netbeheerder is vrijgegeven;
   k. of de netbeheerder de aangeslotene verplicht stelt dat de aangeslotene op eigen kosten technische voorzieningen treft in zijn aansluiting die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden of hoeveelheden waarop die door de netbeheerder is vrijgegeven.

(.....)

[15-04-2000] besluit 00-011
[16-03-2001] besluit 100389/1
[01-01-2002] besluit 100700/4
[03-05-2005] besluit 101909/5
[01-04-2007] besluit 102344/11
[01-08-2013] besluit 103834/122
[01-01-2017] besluit 2016/206517
[29-09-2022] cwv BR-2022-1899

Artikel 8.8

(.....)

6. In aanvulling op het eerste lid geldt dat indien de aangeslotene en de netbeheerder een aansluit- en transportovereenkomst met variabel recht op transport overeen zijn gekomen, als bedoeld in artikel 7.1, derde lid, voor desbetreffende aansluiting alleen de uren waarop transport beschikbaar zou zijn geweest, meetellen voor de bepaling van de compensatievergoeding

(.....)

Commentaar ontvangen van:

09-07-2022	[Vertrouwelijk]	Energie Samen
28-07-2022	[Vertrouwelijk]	VMNed
25-07-2022 & 02-08-2022	[Vertrouwelijk]	NVDE
05-08-2022	[Vertrouwelijk]	E-NL
08-08-2022	[Vertrouwelijk]	NWEA en Holland Solar
22-08-2022	[Vertrouwelijk]	ESNL
23-08-2022	[Vertrouwelijk]	VEMW
24-08-2022	[Vertrouwelijk]	FME

1	Energie Samen	Ook na het doornemen van de wijzigingen is mijn zorg niet weggenomen over artikel 7.1 lid 3a: *De netbeheerder en een aangeslotene kunnen een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen indien de netbeheerder voorziet dat in het desbetreffende netgebied de beschikbare transportcapaciteit binnen 12 maanden ontoereikend zal zijn om in te gaan op een verzoek om het doen van een aanbod voor het uitvoeren van transport.* Dit gaat dan om het rood worden van het congestiegebied over maximaal 12 maanden. Ik zie nog steeds niet in waarom je als opwekker een NFA zou willen zolang de beschikbare transportcapaciteit nog wel toereikend is. Tijdens het informele GEN werd mij uitgelegd dat dat geen probleem is omdat de NFA vanaf twee kanten volledig vrijwillig is. Maar ik ben bang dat netbeheerders zich vanwege dit artikellid vrij zullen voelen om minder goed geïnformeerde producerende netgebruikers (zoals in mijn achterban) een NFA als enige mogelijkheid aan te bieden, ook als er nog gewoon firm capaciteit aangeboden kan worden. Ik krijg in de huidige praktijk nog teveel klachten van mijn leden over vergelijkbaar ongewenst gedrag van netbeheerders, dus ik ga er niet voetstoots vanuit dat dat niet meer voor zal komen na invoeren van de non-firm ATO. Mijn voorstel is daarom om producerende netgebruikers uit te sluiten van artikel 7.1 lid 3a. Dat wil zeggen: aan producerende gebruikers kan uitsluitend een NFA worden aangeboden volgens artikel 7.1 lid 3b en c. Dat biedt dan nog een extra mogelijkheid voor transport als congestiemanagement z'n grenzen technisch of financieel al heeft bereikt.	Netbeheerders zouden een NFA in geen geval tegen de zin van een aangesloten moeten proberen af te sluiten. De NFA is typisch een instrument waarmee je een win-win-situatie wil creëren. Eigenlijk is dit commentaar ingegeven door vervelende ervaringen met het gedrag van netbeheerders in het recente verleden. Daarmee is de zorg terecht, maar tegelijkertijd een slechte raadgever voor het ontwikkelen van regelgeving. Er zijn drie mogelijkheden: 1. We gaan voor de regelgeving uit van het principe 'een ieder doet wat hij moet doen'. Door rood rijden blijft immers ook verboden, ook al houdt lang niet iedereen er zich aan. 2. We gaan mee in dit verzoek. 3. We gaan mee met de suggestie van ACM om het NFA-voorstel in deze fase te beperken tot 'twee-richtingen-aansluiting", oftewel batterijen en combinaties van verbruik en productie. Als een aangeslotene een ATO wenst met een vast recht op transport, is het niet aan de netbeheerder om een dergelijk verzoek zonder meer te weigeren. Dat mogelijk netbeheerders dat in sommige gevallen toch doen, is een reden voor een klacht, maar niet om de mogelijkheden van een NFA nodeloos in te perken. Hetzelfde geldt voor de suggestie om een NFA alleen bij 'tweerichtingen'-aansluitingen toe te staan.

2	Energie Samen	Verder staat Energie Samen positief tegenover deze wijziging. Deze lijkt potentieel te kunnen helpen om opslag en vraagrespons sneller rendabel te krijgen, dus dat is een goede zaak.	Ok
3	VMNed	Tot 2026 hebben we nog E3 meters en tot 2028 hebben we nog A1 meters waarbij alleen maandgegevens beschikbaar worden gesteld. Er zijn dan geen PTE waarden. Is het product non Firm ATO te realiseren op een dergelijke aansluiting of ontstaat er een noodzaak dat er dagelijkse PTE waarden zijn indien er sprake is van een non firm ATO?	Dat is afhankelijk van de wijze waarop bewaakt wordt of de d.m.v. de NFA toegestane transporten worden nageleefd. Als er sprake is van de “technische voorziening” voegt de meter daar niet veel aan toe. Als er geen sprake is van de “technische voorziening” heb je de kwartier/uurwaarden uit de meter nodig om te bepalen of de NFA-grenzen niet zijn overschreden.
4	VMNed	Ons vermoeden is dat de schattingsmethodiek van bijlage 5 van de meetcode geschikt is voor klanten met een firm ATO. Bij een non Firm ATO is onze verwachting dat de schattingsmethodiek niet meer representatief is zeker niet in de eerste 3 weken na het omzetten van een firm ATO naar een non firm ATO. Indien dat zo is en indien er een alternatieve schattingswijze moet komen voor dergelijke klanten dan gaan wij er van uit dat de netbeheerder deze schatting gaat doen en niet de meetverantwoordelijke. De netbeheerder kent de non firm ATO en de daarbij toegestane afname programma van die dag.	De schattingsmethodiek is niet per definitie ongeschikt voor klanten met een firm ATO. Wel valt te verwachten bij een omzetting van firm naar non-firm in de eerste drie weken na de omzetting het patroon voor de omzetting weinig representatief is voor de omzetting daarna. De schatting is niet bedoeld als definitieve waarden, maar als ‘place holder’, in afwachting van daadwerkelijke meetdata. In de praktijk moet blijken of een aanpassing van de schattingsmethodiek gewenst is. Het verplaatsen van de verantwoordelijkheid voor het vaststellen van meetdata naar de netbeheerder lijkt ons niet wenselijk.
5	VMNed	7 dagen nul waarden is een validatie waarna de MV nu moet handelen conform de codes. Indien 7 dagen nulwaarden een mogelijk scenario is als gevolg van de non firm ATO dan zouden wij graag afspraken maken over het niet toe hoeven passen van deze validatieregel bij dergelijke klanten. Dat zou alleen maar rework geven.	Dit pleit er voor om de MV (net als de BRP en BSP) actief te informeren in geval van een NFA. De aangeslotene kan deze partijen zelf informeren. De aangeslotene heeft het contract met de meetverantwoordelijke; naar verwachting treedt het afsluiten van een NFA niet vaak genoeg op om er een ketenproces voor in te richten.
6	VMNed	Stel een aangeslotene doet mee met de regeling voor reservevermogen en Tennet gaat dat reserve vermogen afroepen dan zou dit op gespannen voet kunnen staan met de non firm ATO omdat Tennet het reservevermogen op zeer korter termijn kan afroepen. Hoe zien jullie dat? Reservevermogen alleen toepassen met een firm ATO? Of is het de overweging van de klant welk risico hij wil lopen. Niet kunnen voldoen aan de non form ATO of niet kunnen voldoen aan de afroep van Tennet voor reservevermogen.	Reserveleveringscontract en NFA zullen dus goed op elkaar afgestemd moeten zijn. Bijvoorbeeld dat de reservelevering en de NFA over een verschillende energierichting moeten gaan.
7	VMNed	Pagina 5 zin “De netbeheerder kan er voor kiezen om de aangeslotene te vragen een technische voorziening in zijn aansluiting aan te brengen die het daadwerkelijke transport op dergelijke momenten ook fysiek onmogelijk maakt.” Het gevolg hiervan is afhankelijk van de plaats van de meter en de plaats van de technische voorziening dat de meter niet meer uitgelezen kan worden omdat deze spanningloos is met alle	We zijn het met VMNED eens dat de technische voorziening het functioneren van de meter niet mag beïnvloeden

		mogelijke gevolgen voor rework voor zowel de MV, netbeheerder, LV en PV. Een dergelijke eis van de netbeheerder over de technische maatregel zou dan ons inziens altijd op een dermate plaats moeten vinden dat de meter nooit spanningsloos wordt (opname in non firm ATO). Alternatief is een ruimere storingoplostermijn.	
8	E-NL	Energie-Nederland staat positief tegenover het voorstel omdat het belangrijk is dat de beperkte transportcapaciteit beter benut kan worden.	OK
9	E-NL	**Duidelijke relatie met congestiemanagement / verzwaren-tenzij** - In het voorstel wordt aangegeven dat NFA per se geen onderdeel is van congestiemanagement. Toch hebben beide instrumenten hetzelfde doel en de impact op de aangeslotenen is ook vergelijkbaar. Congestiemanagement kan immers ook een verplichtend karakter hebben. In het voorstel wordt aangegeven dat het toepassen van congestiemanagement afhankelijk is van het aanbod van flexibiliteit in het desbetreffende netgebied. Maar als een potentiële aangeslotene uit de voeten kan met een NFA, dan moet hij ook flexibel zijn om aan congestiemanagement deel te nemen. Energie-Nederland concludeert dan ook dat netbeheerders volop in moeten blijven zetten op het implementeren en toepassen van congestiemanagement (inclusief het afsluiten van congestiemanagement- en capaciteitsbeperkingscontracten en verzwaren-tenzij contracten). - Ook is het de vraag of door het toepassen van NFA de technische en financiële grens, die worden gebruikt bij het toepassen van congestiemanagement, worden omzeild. In het bijzonder zou bekeken moeten worden of deze grenzen kunnen worden verruimd. - Het is onduidelijk waarom er situaties kunnen zijn waarbij de netbeheerder alleen een NFA zou kunnen aanbieden en geen normale ATO in combinatie met een congestiemanagement-contract. Dat laatste is met name voor producenten van belang, omdat de NFA optie voor producenten geen verlaagd transporttarief behelst. - Het is denkbaar dat de netbeheerder congestiemanagement moet toepassen, hoewel voor die periode aan NFA-aangeslotenen de mogelijkheid is geboden om van het net gebruik te maken. Gelden de congestiemanagement regels dan ook voor die NFA-aangeslotenen?	- Inderdaad is de NFA niet in plaats van congestiemanagement, maar naast congestiemanagement. De spelregels voor congestiemanagement blijven onverkort gelden. De NFA is bedoeld om transportcapaciteit die resteert maar niet firm is, alsnog aan te wenden voor een aangeslotene. De aangeslotene kan dan eerder aansluiten. Een gehoopt neveneffect is dat een non-firm aangeslotene (bijvoorbeeld opslag) helpt om de firm capaciteit voor een andere aangeslotene (bijvoorbeeld invoeder) te vergroten. De non-firmcapaciteit fungeert dan als een 'verzwaren-tenzij' maatregel. En daarvan is genoegzaam vastgelegd dat die niet meetellen als congestiemanagementmaatregel en dan ook niet meetellen bij de beoordeling van de financiële grens. Wat betreft de contractvorm geldt dat een keuze voor een firm ATO plus een capaciteitsbeperkingscontract of voor een NFA sterk zal afhangen van de lokale situatie en de wens van de aangeslotene. De NFA is vooral interessant voor een aangeslotene die het niet uitmaakt op welk moment hij elektriciteit invoedt op of onttrekt aan het net en is dan aanvullend op de mogelijkheden van congestiemanagement. We zijn, zoals hierboven al uiteengezet, het met E-NL eens dat de NFA niet in de plaats kan komen van congestiemanagement. De regels voor congestiemanagement borgen dat, naar onze mening. Het is aan de aangeslotene om te kiezen of hij zijn flexibiliteit wil aanwenden ten behoeve van zichzelf en middels een NFA in aanmerking komen voor een verlaagd transporttarief of ten behoeve van de netbeheerder en een financiële compensatie voor de geleverde flexibiliteit in de vorm van een capaciteitsbeperkingscontract of een redispatchbieding wil ontvangen. Als hij zijn flexibiliteit aanwendt voor een NFA, telt zijn capaciteitbeslag niet mee bij de beoordeling of de netbeheerder een nieuwe aanvraag om transportcapaciteit kan honoreren. De NFA gaat dan ook niet ten koste van mogelijke nieuwe aanvragers. - De technische of financiële grens worden niet omzeild. De NFA biedt immers transportcapaciteit in de dalen van de netbelastingskromme, maar telt niet mee

			met de beoordeling van de ruimte op het net ten behoeve van een nieuwe aanvraag, noch bij de beoordeling van de financiële of de technische grens. Om dezelfde reden als het bestaan van de technische grens voor congestiemanagement, is voor de NFA de bepaling voor de technische voorziening die gebruikmaking van de transportdienst voorkomt buiten de tijden of hoeveelheden waarop die door de netbeheerder is vrijgegeven essentieel. Dat de hoogte van de financiële grens en de technische grens geëvalueerd moeten worden, is al vastgesteld in het besluit voor congestiemanagement. - Als in een congestiegebied de technische grens is bereikt, kan er nog steeds (beperkt?) ruimte zijn in de dalen van de netbelastingkromme. Die dalen kunnen vrijgegeven worden door middel van een NFA. De technische grens is een veiligheidsmaatregel om te voorkomen dat een surplus aan vast recht op transport het net overbelast. Bij de NFA kunnen de dalen benut worden, en zijn technische maatregelen de veiligheidsmaatregel om overbelasting te voorkomen. - Als in het dagdagelijkse proces de netbeheerder de NFA-capaciteit op D-1 heeft vrijgegeven is die firm geworden. Als er daarna om wat voor reden geredispatcht moet worden, gaat dat voor alle aangeslotenen volgens de normale spelregels.
10	E-NL	**Aandacht voor gelijke speelveld op de markt** In het voorstel wordt aangegeven dat een NFA met een verlaagd transporttarief voor sommige partijen aantrekkelijker is dan een normale ATO met normaal tarief in combinatie met een capaciteitsbeperkingscontract. Dit zou inderdaad bijvoorbeeld voor een nieuwe batterij kunnen gelden. Deze batterij moet op een eerlijke manier kunnen concurreren met andere marktpartijen inclusief andere batterijen aangesloten in een ander netgebied. Het lijkt dan dat deze laatste batterij een concurrentienadeel heeft, omdat hij niet in aanmerking komt voor de (potentieel) aantrekkelijkere NFA. Het is dus de vraag of het voorstel voldoet aan de criteria zoals genoemd in artikel 36 van de wet. Zijn die overwegingen meegenomen? Is het een optie om ook NFA's aan te bieden in netgebieden zonder congestie?	We hebben inderdaad overwogen om de NFA ook aan te bieden in netten zonder (dreigende) congestie. Bij nader inzien hebben we dat toch niet gedaan. Dat zou namelijk kunnen leiden tot de situatie dat willekeurige bestaande aangeslotenen hun normale ATO om willen zetten in een NFA zonder dat ze enige beperkingen in de nettoegang ondervinden, maar wel de bij de NFA behorende reductie van het transporttarief opstrijken. De NFA zoals verwoord in dit voorstel is vooral gericht op de relatie tussen de netbeheerder waarmee de ATO wordt afgesloten en de beschikbare netcapaciteit van die netbeheerder. Het is een middel om de benutting van het net van de desbetreffende netbeheerder op momenten van schaarste beter te kunnen benutten. Om de NFA breder dan alleen (dreigende) congestiegebieden in te kunnen zetten, is dan ook een bredere heroriëntatie op de tarieven nodig.
11	E-NL	**Afspraken bij overgang naar NFA door bestaande aangeslotenen** Verduidelijkt moet worden of ook bestaande aangeslotenen in aanmerking kunnen komen voor een NFA. In dat geval moet zeker gesteld worden dat bestaande marktpartijen, die diensten verlenen aan die aangeslotene (zoals leverancier en BRP), worden betrokken bij zo'n overgang.	Eens. Ook bestaande aangeslotenen kunnen in aanmerking komen voor een NFA voor (een deel van) hun transportcapaciteit. Tekst daarop verduidelijken.

12	E-NL	**GLDPM** Verduidelijkt moet worden welke plichten aangesloten met een NFA hebben met betrekking tot het aanleveren van GLDPM-data.	Hier wordt, waarschijnlijk, gedoeld op de verplichtingen uit paragraaf 13.2 van de Netcode elektriciteit om plannings- en prognosegegevens aan te leveren aan de netbeheerder. Die verplichting is er voor NFA-klanten ook gewoon. Alleen krijgt hij van de netbeheerder voorafgaand aan de aanlevering van de D-1- te horen welke ruimte er is en wanneer hij die de volgende dag mag gebruiken. De prognose die de aangeslotene (of diens BRP namens hem) vervolgens indient, is dan een checkmoment of de boodschap goed is overgekomen. En overigens is het niet vanzelfsprekend dat de aangeslotene alle aangeboden transportcapaciteit ook altijd volledig gebruikt. De in te dienen prognose kan best lager zijn dan de toegewezen ruimte,
13	E-NL	**Regels bij overtreding van recht op transport** Het voorstel bevat geen duidelijke regels voor wat er moet wat er gebeurt als een NFA-aangeslotene meer transporteert dan toegestaan. Moet niet hetzelfde worden geregeld als bij het niet voldoen aan een redispatch-instructie?	Dan hebben we dat niet duidelijk genoeg opgeschreven, want er zijn twee mogelijkheden: (1) ofwel er is een “technische voorziening” op de aansluiting aanwezig die er voor zorgt dat de aangeslotene fysiek niet meer kan transporteren dan hem de vorige dag is toegewezen. (2) ofwel de boeteregeling wordt toegepast. Die boeteregeling moet wel stringenter zijn dan bij congestiemanagement omdat de potentiële nadelige consequenties van overschrijding veel ernstiger zijn. Een technische voorziening heeft daarbij de voorkeur, maar is wellicht niet in alle gevallen noodzakelijk om de systeemveiligheid en -betrouwbaarheid te waarborgen. Tekst daarop verduidelijken.
14	E-NL	**Zekerheid** Het gegeven dat in een NFA geen afspraken worden gemaakt over een minimum aan transportrecht, maakt het moeilijk voor partijen om te bepalen of een NFA mogelijk is. Die partij loopt het risico dat zijn aansluiting vrijwel waardeloos wordt. Dit zou gedeeltelijk ondervangen kunnen worden door een zorgplicht in de code op te nemen. Die zorgplicht houdt dan in dan de netbeheerder op de risico’s wijst en zo goed mogelijk aangeeft wat de kans is op het krijgen van transportcapaciteit.	Uiteraard moet de netbeheerder goed met de aangeslotene afstemmen wat de consequenties zijn van een NFA. En onder welke condities de NFA wordt omgezet in een normale ATO. Dat de zekerheid ontbreekt, is juist het wezenskenmerk van de NFA en om die reden staat daar ook het op 0 stellen van de GTV-component in het transporttarief tegenover. Dat biedt de NFA-klant dan weer meer zekerheid over zijn kosten / inkomsten dan bijvoorbeeld een normale ATO + CBC. In de codetekst nemen we een bepaling op die de netbeheerder verplicht een aangeslotene bij het aangaan van een NFA te wijzen op de risico’s die zijn verbonden aan een NFA.
15	E-NL	**Intraday** In het voorstel staat dat inzet van NFA in het intraday of real-time domein zou moeten leiden tot een corresponderende tegengestelde balanceringsactie. Die stelling is onwaar. Als in die tijdsdomeinen de mogelijkheid van transport wordt verleend, kan de	Die zin in het voorstel was vooral ingegeven vanuit de idee dat de netbeheerder NFA’s zou inzetten in het real-time domein. Als de aangeslotene zelf de NFA inzet in het real-time domein is hij zelf verantwoordelijk voor de balans.

		aangeslotene zelf bepalen of hij actief wordt. Hij (c.q. zijn BRP) blijft verantwoordelijk voor de balans. Daarom moet bekeken worden of toepassing van NFA verruimd kan worden.	Vanwege de eenvoud kiezen we daar nu echter niet voor. Het zou in de toekomst een optie kunnen zijn en onderdeel van een eventueel vervolgvoorstel.
16	NWEA + HollandSolar	Holland Solar en NWEA staan deels positief om het concept van NFA mogelijk te maken. Er zijn wel kanttekeningen die we willen plaatsen op het codewijzigingsvoorstel van Netbeheer Nederland d.d. 06.07.2022.	Ok
17	NWEA + HollandSolar	**Combinatie van een firm en een non-firm ATO** In de toelichting wordt gesuggereerd dat met de non-firm capaciteit geen rekening gehouden dient te worden voor netuitbreidingen. De situatie dat tijdelijk non-firm capaciteit wordt afgegeven terwijl de aanvraag voor firm capaciteit loopt in afwachting van netverzwaringen moet echter niet achterwege worden gelaten. Voor producenten zal dit immers vaker toegepast worden. De optie voor het aanvragen van zowel firm als non-firm transportcapaciteit moet ook beschikbaar zijn. Als voor een partij namelijk een deel van haar transportaanvraag gehonoreerd kan worden en een deel niet, dan zou in de huidige situatie deze partij een deel van de capaciteitsbehoefte wel toegewezen kunnen krijgen en voor het andere deel moeten wachten op de netuitbreiding. Met een tijdelijke non-firm contract kan deze partij voor het gehonoreerde deel een firm capaciteit en voor het niet gehonoreerde deel een tijdelijke non-firm capaciteit toegewezen krijgen totdat de netuitbreiding is gerealiseerd. Aan de mogelijkheid voor een tijdelijke NFA wordt in het huidige codewijzigingsvoorstel onvoldoende aandacht besteed.	Er zijn een aantal mogelijkheden: - er wordt een NFA afgesloten met de intentie om die z.s.m. na het beschikbaar komen van voldooende transportcapaciteit om te zetten in een normale ATO. In dat geval moet de netbeheerder wel rekening houden met deze gevraagde transportcapaciteit. - er wordt een NFA afgesloten met onbepaalde looptijd. De netbeheerder en de aangeslotene leggen dit vast inclusief het feit dat de NFA NFA blijf ook als er t.z.t. voldoende transportcapaciteit beschikbaar is èn dat de netbeheerder in zijn netberekeningen geen rekening houdt met deze aangeslotene. - Er wordt een NFA afgesloten voor onbepaalde looptijd omdat de desbetreffende NFA functioneert als een 'verzwaren-tenzij'-maatregel (zie antwoord bij punt E-NL). In dat geval houdt de netbeheerder in zijn netberekeningen vanzelfsprekend rekening met deze maatregel. - er wordt een NFA afgesloten met onbepaalde looptijd, maar de aangeslotene wil deze op een later moment toch graag omzetten in een normale ATO. De omzetting kan alleen met instemming van beide partijen, waarbij geldt dat de netbeheerder de gewnste omzetting meeneemt in zijn netberekeningen en zodra de capaciteit beschikbaar is, wordt de NFA daadwerkelijk omgezet in een normale ATO. In geval van een aansluiting met deels firm en deels non-firm capaciteit, geldt het bovenstaande uiteraard alleen voor het non-firm-deel. De mogelijkheid voor een tijdelijke NFA kan in de tekst van de brief nog worden geëxpliciteerd. De voorgestelde codetekst staat een tijdelijke NFA niet in de weg.
18	NWEA + HollandSolar	**Relatie tot congestiemanagement** In het codewijzigingsvoorstel wordt gesuggereerd dat een verlaagd transporttarief voor sommige partijen aantrekkelijker is dan een firm ATO in combinatie met een capaciteitsbeperkingscontract. Een NFA met verlaagd transporttarief kan aantrekkelijk zijn voor afnemers, maar voor producenten is deze prikkel er niet omdat zij geen transporttarieven betalen. Dus voor de producenten blijft een normale ATO in	Dat de netbeheerder de mogelijkheden voor congestiemanagement verkend wanneer het net vol raakt, is al geregeld. Het is aan de aangeslotene om al of niet een NFA aan te vragen. En het is duidelijk dat dat voor een producent pas een aantrekkelijke optie wordt, wanneer het daadwerkelijk 'vol' raakt en de grenzen van congestiemanagement worden bereikt.

		combinatie met een capaciteitsbeperkingscontract aantrekkelijker dan een NFA. Daarom heeft dit alternatief pas meerwaarde als eerst de mogelijkheden voor congestiemanagementdiensten zijn verkend, wat overigens verplicht is. Als het verplichte congestiemanagement door de financiële en technische grens niet haalbaar wordt geacht dan kan in dat congestiegebied ook een NFA worden ingezet. Het op deze manier stapsgewijs inzetten van een NFA is essentieel. Anders zal complexiteit toegevoegd worden, waarbij de vraag gesteld kan worden of een NFA überhaupt ingezet hoeft te worden voor producenten (en alleen niet laten gelden voor afnemers en batterijen) en we niet moeten wachten op de uitrol van congestiemanagement. De relatie tussen congestiemanagement en NFA moet om deze reden scherper worden geformuleerd in het codewijzigingsvoorstel.	Met het voorstel komt er een basis voor de netbeheerder om een NFA mogelijk te maken. En voor de aangeslotene een mogelijkheid om een NFA aan te vragen. De nu voorgestelde regelgeving laat de regelgeving voor congestiemanagement onverlet en die dient dan ook te worden uitgevoerd. We zullen de tekst hierop verduidelijken.
19	NWEA + HollandSolar	Verder delen Holland Solar en NWEA de zorgen van Energie-Samen. In het voorstel staat in artikel 7.1 lid 3 dat de netbeheerder en een aangeslotene overeen kunnen komen voor een variabel recht op transport van elektriciteit (NFA) indien de netbeheerder voorziet dat in het desbetreffende netgebied de beschikbare transportcapaciteit binnen 12 maanden ontoereikend zal zijn om in te gaan op een verzoek om het doen van een aanbod voor het uitvoeren van transport. Dit gaat dan om het rood worden van het congestiegebied over maximaal 12 maanden, waarbij nog wel ruimte is voor firm-capaciteit. Dit kan tot het risico leiden dat netbeheerders zich vanwege dit artikellid vrij zullen voelen om minder goed geïnformeerde producerende netgebruikers een NFA als enige mogelijkheid aan te bieden, ook als er nog gewoon firm capaciteit aangeboden kan worden.	Zie punt 1 van EnergieSamen.
20	NWEA + HollandSolar	Als aanvulling hierop bestaat ook het risico als partijen non-firm gaan aansluiten dat dit de mogelijkheden voor congestiemanagement kan beperken. Als een partij namelijk vrijwillig non-firm aansluit dan versmalt dit de ruimte voor een partij die congestiemanagement wil toepassen, want de daluren worden nu meer gevuld door deze non-firm capaciteit. Het omgekeerde kan ook beredeneerd worden. Als een NFA namelijk geen transportzekerheid biedt en een andere partij die congestiemanagementdiensten levert sluit later aan, dan verandert het profiel van dat netdeel en zal het gebruiken van een non-firm capaciteit heel beperkt worden. Een partij die non-firm aansluit kan dit niet overzien.	De essentie van non-firm is dat het geen capaciteit wegneemt die ingezet kan worden voor transportovereenkomsten met een vast recht op transport. Het eerste geschetste risico bestaat dan ook niet. Uit die essentie volgt tevens dat het tweede geschetste risico inderdaad bestaat. Zie ook punt 14 van E-NL. Een netbeheerder zal goed met de aangeslotene afstemmen wat de consequenties zijn van een NFA. En een brancheverenigingkan eveneens die consequenties helder in beeld brengen voor haar leden.
21	NWEA + HollandSolar	We zijn het daarom eens met het voorstel van Energie-samen om producerende netgebruikers uit te sluiten van artikel 7.1 lid 3a. Dat wil zeggen: aan producerende	Zie punt 1 van EnergieSamen.

		gebruikers kan uitsluitend een NFA worden aangeboden volgens artikel 7.1 lid 3b en c. Dat biedt dan nog een extra mogelijkheid voor transport als congestiemanagement z'n grenzen technisch of financieel al heeft bereikt.	
22	NWEA + HollandSolar	Bovendien willen we graag attenderen dat samen met het invoeren van dit concept de complexiteit voor marktpartijen om aan te sluiten toeneemt. Concepten zoals congestiemanagement, verzwaren-tenzij en het benutten van de storingsreserve zijn allemaal in implementatiefase waarbij marktpartijen nog aan het ontdekken zijn hoe ze hiermee aan de slag moeten gaan. Door het eventueel invoeren van een non-firm ATO komt er een stukje complexiteit bij. Daarom is het belang dat er volledige transparantie is, een helder overzicht is wanneer welke concepten toegepast worden en de relatie tussen deze concepten helder wordt beschreven.	Eens.
23	NWEA + HollandSolar	**Batterijen** Er zijn twee wijzigingen die ten gunste zijn van batterijen. Door het voorstel kunnen batterijen in een aparte wachtrij terechtkomen wat we toejuichen. Verder geldt er een korting voor het transporttarief, dit is ook ten gunste van batterijen. Wel hebben we twee vragen: - De principiële vraag of batterijen überhaupt in aanmerking moeten komen voor transporttarieven loopt ook. Immers batterijen kunnen leiden tot het efficiënter benutten van het net middels invoeden en afnemen op piekmomenten. Dit leidt tot de terechte vraag of batterijen niet een aparte status moeten hebben dan afnemers, waarbij ze geen transporttarieven hoeven te betalen. Hoe zal zo een verandering in de transporttarieven zich verhouden tot een NFA? - Daarnaast biedt het huidige voorstel alleen een prikkel voor het gebruiken van batterijen in congestiegebieden. Een partij kan namelijk alleen in aanmerking komen voor een NFA bij congestiegebieden. Echter de vraag die we hierbij willen stellen is of dit niet tot een concurrentienadeel leidt voor het gebruiken van batterijen buiten een congestiegebied die geen NFA mogelijkheden hebben?	De aanleiding voor dit voorstel was ook primair het kunnen faciliteren van batterijen. - De vraag of batterijen überhaupt transporttarieven moeten betalen, is een politieke keuze die op dit moment niet gemaakt kan worden omdat de Elektriciteitsverordening dat expliciet verbiedt (2019/943, artikel 18, eerste lid, tweede alinea)). Wij gaan uit van het gegeven dat wij niet de mogelijkheid hebben om het transporttarief aan te passen omdat iemand een batterij heeft. - Een batterij die buiten een congestiegebied wil opereren kan daarvoor een ATO met een vast recht op transport krijgen. De aangeslotene kan dan zijn flexibiliteit op markten inzetten waarbij een vast recht op transport vereist is. In beide gevallen is sprake van een gelijk speelveld voor batterijen. Zie voor een NFA buiten congestiegebiede punt 10 van E-NL.
24	NWEA + HollandSolar	**Kosten technische voorziening** In het voorstel kan de netbeheerder ervoor kiezen om de aangeslotene te vragen een technische voorziening in zijn aansluiting aan te brengen die het daadwerkelijke transport op piekmomenten ook fysiek onmogelijk maakt. Bij wie liggen die kosten dan? Er wordt in het voorstel al een boeteclausule ingebouwd die de aangeslotene moet betalen als die niet aan de beloftes voldoet. Dus door deze boeteclausule moet de	Het idee is dat ofwel de 'technische voorziening' wordt gerealiseerd ofwel de boeteregeling wordt toegepast, waarbij geldt dat de technische voorziening wordt gerealiseerd op kosten van de aangeslotene (zie ook de codetekst). De verwachting is dat de technische voorziening meer de benodigde zekerheid geeft wanneer in een congestiegebied de technische grens benaderd wordt.

		aangeslotene al rekening houden met het feit dat er afgeregeld moet worden tijdens afgestemde piekmomenten. We kunnen ons voorstellen dat een dergelijke voorziening nodig wordt geacht om extra zekerheid te bieden voor de netbeheerder. Maar dit leidt wel tot de vraag waarom deze technische voorziening dan gefinancierd moet worden door de aangeslotene en niet door de netbeheerder?	
25	FME/ESNL	Gisteren was de deadline voor schriftelijke input op het conceptvoorstel Non-Firm ATO. Helaas was het door vakantie niet mogelijk voor ons om hierop te reageren. Volgende week heb ik een intern overleg gepland met opslagpartijen over het voorstel. Ik zal deze input uitwerken en naar jullie toesturen.	OK (het door ESNL naderhand ingediende commentaar is opgenomen bij de punten 48 tot en met 52)
26	NVDE	Geldt dit nou ook voor opwekkers? In de tekst gaat het steeds over grootverbruikers.	Ja, dit geldt ook voor invoeders. Een grootverbruiker is volgens de begrippencode elektriciteit immers “Een aangeslotene, niet zijnde een kleinverbruiker” en een afnemer kan zowel een invoeder als een afnemer zijn.
27	NVDE	Hoe voorkom je de zorg van de markt dat dit kan leiden tot het afkalving van het recht op firm transport? Partijen mogen niet richting een NFA worden geduwd.	Zie punt 1 van EnergieSamen.
28	NVDE	Benadruk dat het gaat om een extra optie naast firm	Verduidelijken in tekst
29	NVDE	Welke mate van zekerheid heb je met een non-firm contract? Dus een minimumaantal vollasturen of iets. Want waarom zou ik deze optie kiezen als in de toekomst in 0% gebruik kan maken van transport? Er kunnen immers allemaal firm-klanten bijkomen (zeker bij verdere uitrol congestiemanagement)	Een minimumaantal vollasturen is contrair aan het principe van non-firm ATO. Er is dus een risico op 0% gebruik kunnen maken van de aansluiting. Netbeheerders zullen aanvragers hier duidelijk op moeten wijzen en branchevereningingen kunnen hun leden ook op dit risico wijzen.
30	NVDE	Benadruk dat het geen invloed heeft op de toepassing van congestiemanagement met de 150% regel.	Verduidelijken in tekst.
31	NVDE	Waarom zou ik een NFA kiezen als je ook een capaciteitsbeperkingscontract hebt waar je wel vergoeding krijgt als je wordt teruggeregeld? Dan heb je wel zekerheid van inkomsten bij een NFA niet, alleen zekerheid van minder uitgave. Hoe realistisch is het in dit geval dat partijen voor NFA’s kiezen?	Voor een invoeder lijkt het alleen realistisch om voor een NFA te kiezen als een netgebied ‘vol’ is, of wanneer het gaat om een combinatie met een batterij (zie punt 34 van NVDE) . Een afnemer kan afwegen of de inkomsten van een capaciteitsbeperkingscontract opwegen tegen verlaagde tarieven.
32	NVDE	Leg goed uit dat deze contracten juist leiden tot lagere nettarieven voor firm contracten door een herveledingseffect. Er leeft angst bij bepaalde aangeslotenen dat met het toestaan van NFA’s de nettariefkosten voor partijen met een firm contract omhoog zouden gaan. De gedachtegang is daarbij dat partijen met een NFA minder betalen en dat de firm partijen dat moeten compenseren door hogere tarieven te betalen. Dit is ons inziens incorrect. Partijen die een NFA afsluiten zorgen voor een betere benutting van het net: er zijn meer aangeslotenen op een net met dezelfde capaciteit dan een situatie zonder NFA’s. De kosten voor het net nemen dus niet toe maar het aantal	We onderschrijven deze opmerking van de NVDE. Wel is het van belang om daarbij op te merken dat dit vooral geldt omdat we vooralsnog de NFA beperken tot een (dreigend) congestiegebied. In een dergelijk gebied zit het net aan het maximum van vaste rechten op transport dat vergeven kan worden. Een aangeslotene met een NFA is dan per definitie additioneel en dus zijn inkomsten daaruit ook additioneel.

		aangeslotenen wel. De herverdeling van de kosten over de aangeslotenen zorgt dan dus gemiddeld voor lagere nettarieven, omdat deze worden verdeeld over meer aangeslotenen.	Als NFA breed ingezet worden door heel Nederland, is een NFA-aangeslotene niet per definitie additioneel op aangeslotenen met een vast recht op transport. Daarom is het van belang om bij het door heel Nederland inzetten van NFA's ook een gedegen heroriëntatie te doen op de transporttarieven.
33	NVDE	Tot slot sluit ik me aan bij de feedback van EnergieSamen, hieronder nog eens gekopieerd. *De netbeheerder en een aangeslotene kunnen een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen indien de netbeheerder voorziet dat in het desbetreffende netgebied de beschikbare transportcapaciteit binnen 12 maanden ontoereikend zal zijn om in te gaan op een verzoek om het doen van een aanbod voor het uitvoeren van transport.*	Zie punt 1 van EnergieSamen.
34	NVDE	Er is behoefte aan scherper neerzetten waarom dit voor opwek ook interessant is, bijvoorbeeld door een voorbeeld case aan te halen waar een zonnepartij wil uitbreiden eventueel i.c.m. gebruik van batterij. Belangrijk dat dit wordt opgepakt in de werkgroep NFA.	Verduidelijken in tekst.
35	NVDE	Non firm ATO kan ook een toegevoegde waarde leveren voor verbruik in gebieden waar nog geen congestie is, om congestie te voorkomen. De genoemde voorwaarde in 7.1.3 zijn mogelijk te strikt. Mogelijk is de periode van 12 maanden voor nu goed om snel de problemen in de congestiegebieden aan te pakken, maar een uitbreiding van de voorwaarden zou geëvalueerd moeten worden op congestiepreventie-effect.	Zie punt 10 E-NL
36	NVDE	Biedt inzicht in de ontwikkeling van de 'non-firm' energie die een partij naar alle waarschijnlijkheid kan afnemen/invoeden de komende periode en volgende jaren. Meer zekerheid is gewenst. De netbeheerder zou bijvoorbeeld jaarlijks inzicht kunnen geven in het huidige belastingprofiel op een kabel, zodat er inzicht is in de restcapaciteit. Dit kan worden opgenomen in 7.1.5.	Inherent aan een non-firm ATO is dat die zekerheid niet gegeven kan worden. Er kan hooguit sprake zijn van een verwachting zonder dat daar rechten uit voortvloeien. Aan de toelichting wordt ter verduidelijking toegevoegd dat de netbeheerder op het moment van het afsluiten van een NFA, in gesprek gaat met de klant en schetst wat deze kan verwachten (zonder dat de klant daar rechten aan kan ontlenen). Op die manier wordt in ieder geval inzicht geboden en gewezen op de risico's. Een daartoe strekkende bepaling nemen we ook op in de voorgestelde codetekst.
37	NVDE	Voer een tariefcomponent 'beschikbaar gestelde non-firm capaciteit' in om de tarieven non-discriminatoir te maken. Gebieden verschillen namelijk in beschikbare restcapaciteit en hoe vaak je de kabel kan gebruiken.	De aanpassing van de tarievenstructuur is met het oog op de implementeerbaarheid in dit voorstel zo beperkt mogelijk gehouden. Of een verfijning van de tariefstructuur nodig is, is potentieel het onderwerp van een aanvullend voorstel.

38	NVDE	Voeg de eerdergenoemde minimum energiegarantie in onder 7.1.5. Dit maakt deze optie voor veel meer partijen aantrekkelijk. Na wat discussie blijkt dat meerdere partijen die op 24 uurs basis aantrekkelijker zouden vinden dan op jaarbasis. Dit kan dus op 24 uurs basis en uitgedrukt worden als een hoeveelheid energie t.o.v. de capaciteit van de netaansluiting (bijv. 7MWh per 1 MW aansluiting). Op jaarbasis is risicovol omdat je compensatiegedrag krijgt in december als een partij nog onvoldoende capaciteit heeft kunnen gebruiken.	Zie ook punt 36 van NVDE. Een energiegarantie is contrair aan het principe van non-firm ATO.
39	NVDE	Zorg dat de tariefcomponenten en kortingen tijdig geëvalueerd worden. NVDE is voorstander van snelle invoering van NFA's. Tegelijkertijd zullen de initieel gekozen tariefkortingen niet optimaal zijn en dienen deze dus frequent herzien te worden. Ook resulteren de kortingen in verschil tussen aangesloten op EHS tot en met MS achter de transformator, en partijen lager aangesloten op het net. De vraag is of dat een eerlijke verdeling is.	In praktijk zal de werking van het hele voorstel beoordeeld moeten worden en indien nodig leiden tot een aanvullend voorstel.
40	NVDE	Breid het voorstel uit naar kleinverbruikers met aggregators die flexibiliteit kunnen leveren met bijv. een pool aan laadpalen.	Een NFA speelt geen rol bij het leveren van flexibiliteit aan de netbeheerder. Daarnaast lijkt een NFA zich slecht te verhouden tot de leveringszekerheid die in ieder geval voor huishoudelijke kleinverbruikers geldt. Of en hoe het wenselijk is een NFA voor kleinverbruik mogelijk te maken, kan het onderwerp zijn van een aanvullend voorstel.
41	VEMW	De samenhang van het codewijzigingsvoorstel non-firm ATO met de regels voor congestiemanagement die in november 2022 in werking zullen treden, blijft bij dit codewijzigingsvoorstel voor VEMW nog onduidelijk. Naar begrip van VEMW is een non-firm ATO een ander middel om dezelfde fysieke capaciteit te ontsluiten als welke door middel van een firm-ATO inclusief congestiemanagement kan worden ontsloten. Dit is voor VEMW een principieel zorgpunt. Het schijnt dat dezelfde capaciteit in het net door slimme benutting van de schaarse transportcapaciteit voor transport beschikbaar kan worden gemaakt, maar met behoud van rechtszekerheid voor de grootverbruiker. Dit kan door de grenzen voor toepassing van congestiemanagement te verbreden, in plaats van door een NFA te faciliteren. Veel andere zorgpunten en bezwaren op de toepassing van NFA voor grootverbruikers zijn afhankelijk van dit verschil van begrip, waarover VEMW graag in gesprek treed. Specifiek voor grootverbruik is het ontsluiten van firm capaciteit in combinatie met congestiemanagement mogelijk werkbaar, maar is het benutten van volledige non-	Dit voorstel voor NFA tornt niet aan de spelregels voor congestiemanagement zoals die in november in werking kunnen treden. Congestiemanagement is er op gericht om zoveel mogelijk transportrechten als een vast recht uit te kunnen geven. De uitvoering van congestiemanagement wordt ingekaderd door een technische grens en door een financiële grens. Van beide grenzen weten we dat die waarschijnlijk niet direct op hun maatschappelijk optimum zijn ingeregeld. Aan de hand van de ervaring met de uitvoering van congestiemanagement zullen die grenzen vermoedelijk bijgesteld kunnen worden. Het principale punt is echter dat die twee grenzen er zijn: er is een grens aan wat maatschappelijk verantwoord is om aan congestiemanagement uit te geven en er is een grens aan wat verantwoord is om als vast recht op transport aan te sluiten op het net. Het non-firm aansluiten, komt in onze optiek voornamelijk de aangeslotene ten goede. Die krijgt weliswaar een niet-vast transportrecht, maar daar staat voor haar een verlaagd transporttarief tegenover. Een aangeslotene die een NFA aangaat is een aangeslotene die zijn behoefte aan transport naar believen over de dag kan

		firm capaciteit met het oog op de bedrijfsvoering onwerkbaar. Een meer werkbare vorm van non-firm transportcapaciteit (bijv. inclusief tijdsblokken of een minimum aantal transporturen per tijdsperiode) zou de instrumenten van non-firm capaciteit en congestiemanagement nog meer met elkaar doen snijden. Mede daarom geniet het de sterke voorkeur van VEMW om, indien dezelfde capaciteit via firm capaciteit inclusief congestiemanagement aan grootverbruikers beschikbaar kan worden gesteld, dit niet via NFA mogelijk te maken. Uit de overlap die VEMW uit het codevoorstel opmaakt tussen firm capaciteit inclusief congestiemanagement enerzijds en NFA anderzijds, vloeit een veelheid aan andere bezwaren voort. VEMW is graag bereid tot evt. toelichting op dit punt.	verschuiven. Dat is flexibiliteit die de aangeslotene ter beschikking kan stellen van de netbeheerder bij diens uitvoering van congestiemanagement. De aangeslotene kan er echter ook voor kiezen die flexibiliteit in te zetten voor zich zelf en op die manier lagere transporttarieven te krijgen. Op welke wijze een aangeslotene zijn flexibiliteit inzet is een keus die de aangeslotene zelf maakt. De netbeheerder kan hem daar niet toe dwingen. Dat kan betekenen dat het mogelijk maken van NFA's er toe kan leiden dat flexibiliteit niet ter beschikking komt van de uitvoering van congestiemanagement. Tegelijkertijd echter, heeft die aangeslotene geen vast recht op transport, en kan dat transportrecht ten goede komen aan andere aangeslotenen. Zijn niet-vaste transportrecht gaat dus niet ten koste de mogelijkheid voor een vast recht op transport voor andere aangeslotenen.
42	VEMW	**Rekenvolumina** Een voorwaarde voor een nuttige toepassing van non-firm capaciteit, is dat het leidt tot een toename in de rekenvolumina. Bij gelijkblijvende rekenvolumina leidt het namelijk tot een herverdelingseffect van de kosten, waarbij het aandeel van de nettarieven wat wordt betaald door firm-aangeslotenen toeneemt en het aandeel betaald door non-firm aangeslotenen afneemt. Het enige effect wat het faciliteren van een non-firm ATO in de situatie van gelijkblijvende rekenvolumina heeft, is een financiële prikkel voor aangeslotenen om hun rechtszekerheid te verzwakken en de netbeheerders meer comfort en ruimte te geven in hun bedrijfsvoering. VEMW maakt uit de reacties van NB-NL op dat de netbeheerders het risico op een herverdelingseffect erkennen.	Zie ook de toelichting bij punt 32 van de NVDE. Het risico op een herverdelingseffect ligt vooral bij het ongerestricteerd inzetten van een NFA, buiten (dreigende) congestiegebieden.
43	VEMW	**Fundamenteel verschillende wezenskenmerken verbruikers enerzijds en producenten en opslag.** Non-firm capaciteit heeft mogelijk werkbare meerwaarde voor afnemers die energie als hun kernactiviteit hebben. Het is denkbaar dat producenten en opslaginstallaties in staat zijn hun bedrijfsvoering hierop aan te passen. Voor grootverbruikers ziet VEMW, gelet op punt 41 van deze commentarenmatrix, geen meerwaarde in non-firm capaciteit. Een bedrijf kan geen businesscase opstellen op basis van de bijkomende onzekerheid voor zijn bedrijfsvoering. Tegelijkertijd ziet VEMW wel risico's voor de	Het voorstel is bedoeld om een extra mogelijkheid te bieden aan aangeslotenen. Het is aan die aangeslotenen zelve om te beslissen of de mogelijkheid voor hen aantrekkelijk is of niet. De netbeheerder kan een aangeslotene niet tot een NFA dwingen. Wij herkennen ons niet in de suggestie die VEMW uitspreekt in dit commentaar.

		rechtszekerheid van grootverbruikers. Het mogelijk maken van non-firm capaciteit is daarin een verdere stap, in lijn met ontwikkelingen buiten het onderhavige codewijzigingsvoorstel om, in de erosie van de rechten van aangeslotenen als oplossing voor het netcapaciteitstekort. Daarnaast moet worden gewaakt voor codewijzigingen die inleidend zijn aan een toekomstige afzwakking van de rechtspositie van aangeslotenen; in verleden codewijzigingstrajecten zijn na-ijlende afzwakkingen van de rechtspositie van aangeslotenen ook ervaren. Om die redenen kan VEMW het mogelijk maken van non-firm capaciteit voor verbruikers niet steunen. In het antwoord bij punt 1 van deze commentarenmatrix wordt een door de ACM voorgestelde derde optie genoemd. VEMW ziet in het mogelijk maken van non-firm capaciteit voor specifiek de groep aangeslotenen die hierom vraagt, geen vergelijkbaar risico voor de rechtspositie van grootverbruikers. Deze optie kan VEMW daarom ondersteunen. Steun voor een andere positie is afhankelijk van het begripsverschil genoemd onder punt 41.	
44	VEMW	**Werking NFC conform voorstel** In de werking van non-firm capacity conform het voorstel ziet VEMW enkele praktische belemmeringen, die de meerwaarde van de extra transportcapaciteit die wordt verondersteld beschikbaar te komen vermindert. VEMW ziet het risico dat non-firm capacity alleen beschikbaar wordt gesteld op momenten dat deze capaciteit voor de aangeslotene geen meerwaarde heeft, of vergelijkbaar dat transport slechts gedurende een zeer laag aantal uren beschikbaar wordt gesteld. Aangeslotenen die bijvoorbeeld een energieproduct willen aanbieden kunnen worden afgeroepen op momenten dat de netbeheerder hen geen transportcapaciteit beschikbaar stelt.	We kunnen het niet genoeg benadrukken: het is de aangeslotene die al of niet kiest voor een NFA en goed voor zichzelf moet afwegen of een NFA voor hem meerwaarde heeft. De netbeheerder heeft hoe dan ook de plicht tot het uitvoeren van congestiemanagement. Een NFA is noch een prikkel noch een mogelijkheid voor de netbeheerder om geen congestiemanagement uit te voeren. Het risico van een netbeheerder die “achterover gaat leunen” lijkt ons eerlijk gezegd een niet bestaand risico. Een monopolistische netbeheerder biedt binnen gereguleerde kaders een publieke dienstverlening. Snel en gemakkelijk geldt binnen halen hoort niet bij de wettelijke taken van een gereguleerde netbeheerder, dat is het prerogatief van de markt. Restcapaciteit die in de dagdagelijkse uitvoering

		Een ander zorgpunt is dat conform het voorstel, het niet duidelijk is welke prikkel een netbeheerder zou hebben om capaciteit die non-firm is gecontracteerd, meer dan eenmaal per maand beschikbaar te stellen. Het zorgpunt van VEMW is dat een netbeheerder na het toestaan van een eenmalige piek, achterover kan leunen en geen transport hoeft toe te staan; de financiële middelen zijn binnen. Een aangeslotene heeft geen enkel recht of geen enkele mogelijkheid om de netbeheerder op dergelijk gedrag aan te spreken. VEMW ziet een zorgpunt in het dusdanig afhankelijk worden van de goodwill van de monopolistisch netbeheerder. Binnen een kader van firm capaciteit inclusief congestiemanagement, heeft een (regionale) netbeheerder wel degelijk een prikkel de kosten van congestiemanagement (en dus het afroepen van diensten) te minimaliseren. Daarmee zou deze combinatie leiden tot een volledigere benutting van de schaarse transportcapaciteit – een doel wat alle partijen ondersteunen.	beschikbaar is, wordt aan de aangeslotene NFA ter beschikking gesteld. Daar zijn we conform de voorgestelde codetekst toe verplicht.
45	VEMW	**Procestechnisch** Het onderhavige codewijzigingsvoorstel is behandeld in een tussentijds ingelast GEN-overleg. VEMW schat het belang van het onderwerp (een stap richting non-firm capaciteit) in als vergelijkbaar met de ontvlechting van netbeheerders en energieleveranciers. VEMW heeft desalniettemin met deze versnelde behandeling ingestemd. De zomerperiode heeft behandeling binnen VEMW volgens ons gebruikelijke, zorgvuldige vooroverleg met leden belemmerd. Dit beperkt de handelingsruimte van VEMW in dit stadium van dit codewijzigingstraject.	OK
46	VEMW	**Flexibiliteit ontsluiten** Voor grootverbruikers heeft non-firm, gelet op punt 41, uitsluitend mogelijke meerwaarde om additionele vraag flexibel te ontsluiten tegen een verlaagd nettarief. Door een deel van de vraag firm, en een ander deel non-firm te contracteren, kan de	In dit voorstel positioneren we NFA als een middel voor een aangeslotene om in een (dreigend) congestiegebied, toch een aansluiting met niet vast recht op transport te krijgen waar geen ruimte meer is voor vast recht op transport. Om een NFA ook buiten congestiegebieden inzetbaar te maken, is een nadere heroriëntatie op de tarieven en tariefdragers nodig. Of die heroriëntatie er toe leidt

		belemmerende werking van de nettarieven voor het aanbieden van flexibele vraag worden verminderd. Deze belemmerende werking vanuit de nettarieven wordt op deze manier slechts deels verholpen omdat de aangeslotene nog steeds voor zijn individuele piek betaalt. Er wordt al gewerkt aan een zuivere oplossing voor deze belemmerende werking vanuit de nettarieven in een ander traject. Deze lopende 'verdiepingssporen', onder leiding van de netbeheerders, kijken onder andere naar een herbezinning van de tariefdragers op basis van een gelijktijdige piekbelasting in tegenstelling tot de individuele piekbelasting. Om die reden is non-firm capaciteit voor dit probleem een ongewenste oplossingsrichting.	dat een NFA geen toegevoegde waarde meer heeft, moet nog blijken. Het uitvoeren van een herbezinning van tariefdragers is hoe dan ook geen reden om nu non-firm capaciteit een ongewenste oplossingsrichting te noemen.
47	VEMW	**Inkomstenimpact** Van belang is om duidelijkheid te hebben van het onderhavige codewijzigingsvoorstel op de inkomsten van de netbeheerder. Is het faciliteren van firm-capaciteit in combinatie met congestiemanagement bijvoorbeeld financieel neutraal voor de netbeheerder t.o.v. het uitgeven van non-firm capaciteit? Deze vraag is gesteld met een vooruitziende blik op de prikkel die een netbeheerder zou ervaren in het aanbieden van alternatieve transportrechten. VEMW voorziet het risico dat een netbeheerder uit NFA extra inkomsten genereert, maar voor het aanbieden van firm capaciteit in combinatie met congestiemanagement extra kosten ziet (waarbij de firm-capaciteit weliswaar dubbele inkomsten genereert t.o.v. non-firm capaciteit).	De introductie van NFA overeenkomstig onderhavig voorstel kan leiden tot een (beperkte) toename van de inkomsten van de netbeheerder, maar ook van toegenomen kosten. Door de beperking van de inzet tot (dreigende) congestiegebieden is er geen sprake van dat niet-vaste transportrechten in de plaats zouden treden van vaste rechten op transport. De verplichting tot uitvoeren van congestiemanagement en de grenzen daaraan worden niet beïnvloed door het uitgeven van non-firm capaciteit. Eerder is er sprake van een toegenomen benutting van het net, waar kosten tegenover staan (netverlies, slijtage) en waar inkomsten tegenover staan.
48	ESNL	**Verplichting versus vrijwilligheid** Van een NFA-verplichting voor batterijsystemen, zoals in de media door netbeheerders wordt gesuggereerd[1], mag vanuit de leden van ESNL geen sprake zijn. Dit leidt tot oneerlijke concurrentie tussen batterijen tegenover bijvoorbeeld gascentrales. De NFA kan daarom alleen op basis van vrijwilligheid aan exploitanten worden voorgelegd, maar ook dan waarschuwt ESNL dat dit in sommige gevallen tegen de EU-regels kan zijn. Het lijkt ESNL daarom goed als de ACM toetst of de NFA voldoet aan Europese regelgeving.	Het aangaan van een NFA is een vrijwillige keuze van een aangeslotene. Van een verplichting daartoe kan geen sprake zijn.

[1] https://energeia.nl/energeia-artikel/40102920/netbeheerders-willen-batterij-alleen-nog-met-tijdsgebonden-contract-aansluiten

49	ESNL	**Proportionaliteit NFA:** - ENSL-leden hebben vragen over de proportionaliteit van de NFA in vergelijking met het reeds bestaande capaciteitsbeperkingscontract. Bij de leden rijst de vraag wat nu precies wel gerealiseerd kan worden met een NFA, ten opzichte van een capaciteitsbeperkingscontract? Je zou namelijk ook versnelde voorrang kunnen geven aan partijen die reeds gebruik maken van een Firm-contract plus capaciteitsbeperkingscontract. Waarom is er voor gekozen een geheel nieuwe tool ontwikkelen? Wat is verder de toekomst van capaciteitsbeperkingscontract? - De ACM heeft bij ESNL aangegeven dat netbeheerders ook verschillende categorieën in het totaal aantal aanvragen kan ontwikkelen om zo de wachtrij op te splitsen en daarmee versnelling te realiseren. Waarom is hier niet voor gekozen? - Is de NFA een tijdelijke maatregel totdat netverzwaring weer is gerealiseerd? Zo ja, op welke manier kunnen bestaande aanvragen dan weer worden omgezet worden richting een Firm-aansluiting? Op welke criteria wordt hierbij getoetst?	- Of 'versnelde voorrang geven' tussen soortgelijke aanvragen (in dit geval van aanvragen voor vaste rechten op transport) is een discussie die momenteel volop gevoerd wordt. Netbeheerders mogen niet discriminatoir handelen en het 'Wie het eerst komt, eerst maalt'-principe is algemeen geaccepteerd als een valide uitwerking van het gebod tot niet-discriminatoir handelen. Onderhavig voorstel is bedoeld om een andersoortige aanvraag mogelijk te maken, waarvan de volgorde van afhandelen los staat van de volgorde van afhandelen van vragen om vaste rechten op transport. - Dat is precies wat we met onderhavig voorstel doen. De vraag om een NFA is een fundamenteel andere vraag dan de vraag om een vast recht op transport. Of het mogelijk is om binnen soortgelijke vragen eveneens categorieën te onderscheiden is nog geen uitgemaakte zaak. - Zie het antwoord op punt 17 van NWEA+Holland Solar
50	ESNL	**Korting transporttarieven en financiële consequenties NFA:** - ESNL heeft het standpunt dat wanneer een batterij het net niet belast, er geen transporttarieven zou moeten worden betaald. Dit ongeacht welk contract er met de netbeheerder wordt afgesloten. Een korting op de transporttarieven zou dus geen "beloning" of "lokkertje" moeten zijn voor bepaalde contractvorming, zoals nu wel bij de NFA het geval is. Een korting op de transporttarieven zou wat ons betreft dus ook mogelijk moeten zijn bij een Firm-contract, eventueel aangevuld met een capaciteitsbeperkingscontract. Dit ook om een verdere verslechte concurrentie positie met het buitenland te voorkomen. Immers, landen als België en Duitsland hebben nu al batterijen (gedeeltelijk) uitgezonderd op transporttarieven. - Daarnaast hebben de leden van ESNL vragen over hoeveel de verlaging van de transporttarieven daadwerkelijk is bij een NFA, ook in het geval dat netbeheerders de transporttarieven toekomstig gaan verhogen, zoals Tennet al heeft aangekondigd. - De NFA limiteert de handelingen van batterijen die zijn gericht op de FCR & aFRR markt, terwijl dit natuurlijk ook diensten zijn voor het net. Is er onderzocht of de gemiste inkomsten vanuit FCR/aFRR in verhouding staan met de korting op de transporttarieven (ook hierbij in de wetenschap dat de transporttarieven verder worden verhoogd)?	- Zoals aangegeven bij punt 23 van NWEA+Holland Solar is naar onze mening het (gedeeltelijk) uitzonderen van batterijen van transporttarieven niet in lijn met het Europees recht. Daarnaast zien we niet in waarom specifiek batterijen geen transportkosten zouden hoeven bepalen wanneer zij het net niet belasten. Als een dergelijk uitgangspunt wordt gekozen voor de tarievensystematiek zou dat net zo goed moeten gelden voor overige aangeslotenen. De huidige transporttarieven reflecteren (voor alle aangeslotenen, dus ook voor batterijen) zowel het recht op transport als de mate van gebruik van het net. Dat laatste is voor grootverbruik op dit moment uitgewerkt middels de tariefdragers kWmax en kWh. Of de wijze van tariferen van het gebruik van het net (voor alle aangeslotenen) gemoderniseerd kan worden, is een separate discussie. - De 'korting' is in het voorstel verhoudingsgewijs aangegeven, bijvoorbeeld 50% voor aangeslotenen op een hoogspanningsnet. Ook als de tarieven worden verhoogd, blijft de korting 50% ten opzichte van de verhoogde tarieven. - Nee, dat is een afweging die een aangeslotene zelf dient te maken. - In principe is het aan de netbeheerder en de aangeslotene om afspraken te maken en dat daarbij rekening gehouden kan worden met de zekerheden die nodig zijn tbv het leveren van FCR en FRR. Als een non-firm-aansluiting day ahead

		- Voor het sluiten van day ahead markt moet duidelijk zijn of de non-firm aansluiting inderdaad niet kan leveren voor de volgende dag tijdens een bepaalde periode. Vraag is of dit inderdaad (ook in het weekend) dan op tijd is of de gebruiker van energieopslag om in dat geval wel FCR en aFRR kan leveren? - Er is alleen sprake van een verlaging van de transporttarieven voor gebruikers (industrie of energieopslag). Zon en wind betalen immers als producent géén transporttarieven. In de Europese regelgeving staat dat er voor afschakeling van duurzame energie een *vergoeding* tegenover moet staan. Het eerder aansluiten van zon en windparken kan weliswaar gunstig zijn (vanwege bijv. SDE) maar zelfs op basis van vrijwilligheid gaat dit mogelijk nog steeds in tegen de Europese regelgeving aangezien eerder aansluiten geen vergoeding is in euro's. Hoe is hiernaar gekeken? - Financiële instellingen worstelen met financiering voor opslagsystemen vanwege onzekerheid in het voorspellen van de cashflow. Deze onzekerheid wordt door de NFA mogelijk verder versterkt: "je hebt een NFA en dus geen transportzekerheid waardoor de cashflow nog onvoorspelbaarder is". Dit kan ertoe leiden het voor financiers en investeerders onaantrekkelijker wordt om langjarige opslagprojecten te financieren. Is de NFA voorgelegd aan financiële partijen over de mogelijke financiële consequenties die hieruit voortvloeien? - In de NFA staat een passage waarbij netbeheerders direct een boete willen uitdelen als aangeslotenen energietransport vragen waar het volgens de Non Firm ATO niet is toegestaan. Deze boete is gebaseerd op een volume. Er is echter ook een vermogenscomponent. Hoe gaat dit precies eruit komen te zien? Waarom wordt de boete daarnaast gebaseerd op de aFRR marktprijs? Wat gebeurt erin de situatie dat iemand per ongeluk meer verbruikt, wordt hiervoor dan ook gelijk een boete in rekening gebracht?	geen transportrecht voor een richting krijgt voor de dag er na, is op die dag ook geen FCR- of aFRR-levering mogelijk - Vermoedelijk wordt hier verwezen naar artikel 13 van de Elektriciteitsverordening (2019/943) die stelt dat redispatching vergoed dient te worden. Het zevende lid van dat artikel stelt echter ook dat vergoeding niet verplicht is in het geval producenten een aansluitovereenkomst hebben aanvaard waarin de vaste levering van energie niet is gewaarborgd. In onderhavig voorstel kijken we daar iets genuanceerder tegen aan: als day-ahead geen transportrecht wordt toegekend is er geen sprake van vergoeding. Als echter day ahead wel transportrecht is toegekend, maar op de dag zelve dient de netbeheerder redispatchmaatregelen te nemen, dan is dat wel degelijk aan vergoeding onderhevig. - Nee. Het is aan de partijen zelf om hun business-caseanalyse goed uit te voeren. - De vermogenscomponent is gerelateerd aan het recht op transport. Een vermogenscomponent in rekening brengen zou de suggestie kunnen wekken dat alsnog een recht op transport is ontstaan, waarvoor een vergoeding is verschuldigd. Er is daarom voor gekozen om de boete af te stemmen op het potentiële financiële gewin dat een aangeslotene zou kunnen halen. Of het overschrijden van het toegekende transportrecht opzettelijk of per ongeluk was, maakt voor het in rekening brengen van de boete niet uit.
51	ESNL	**Implementatie NFA in de praktijk:** - In de NFA wordt het volgende vermeldt*: "Het is niet de intentie om in de Netcode elektriciteit uitputtend te beschrijven hoe de NFA er inhoudelijk uit moet zien. Uiteraard moet worden vastgelegd wat het non-firm zijn inhoudt, oftewel in welke situatie de aangeslotene z'n transport kan realiseren en wanneer niet. Maar of dat zich beperkt tot alleen een ja/nee signaal of dat er door de netbeheerder een specifiek setpoint wordt afgegeven of dat er zelfs sprake kan zijn van een verzoek tot opregelen*	- We snappen de wens voor uniformering in de contracten die afgesloten worden. Net als bij de capaciteitsbeperkingscontracten zien we dat als een onderdeel van de praktische implementatie van de nieuwe regelgeving en niet als onderdeel van de regelgeving. Overigens is de opmerking dat een cap wenselijk is op hoe vaak een aangeslotene bij een NFA beperkt mag worden in tegenspraak met het principe van een non-firm ATO en het is dan ook moeilijk voorstelbaar dat dit onderdeel wordt van gestandaardiseerde contracten. Een dergelijke afspraak kan

		(meer verbruiken of meer invoeden), is aan de netbeheerder en de desbetreffende aangeslotene om in de NFA overeen te komen en vast te leggen". Opslagpartijen zouden graag zien dat de uitwerkingen van de NFA in de praktijk door netbeheerders gelijk getrokken wordt om uiteenlopende toepassingen van de NFA te voorkomen. Het is voor de markt belangrijk dat er duidelijkheid en uniformiteit is in de toepassing van de NFA in de praktijk. Daarbij wordt opgemerkt dat er vooral duidelijke afspraken moeten worden gemaakt over een cap op hoe vaak (aantal uren) je beperkt mag worden. Dit moet door iedere netbeheerder duidelijk worden vastgelegd in het contract met de desbetreffende opslagpartij. - Ook de volgende passage in de NFA leidt tot vragen: *"Oftewel het afsluiten van een NFA is altijd van twee* kanten *op vrijwillige basis en het is maatwerk, want de voorwaarden en spelregels kunnen per knooppunt in het net verschillen, afhankelijk van de behoefte aan flexibiliteit."* Hoe wordt deze vrijwilligheid gegarandeerd en hoe wordt voorkomen dat netbeheerders uitsluitend zullen sturen op een NFA en de Firm-optie in de praktijk geen reële mogelijkheid blijkt?	vanzelfsprekend wel gemaakt worden bij een capaciteitsbeperkingscontract, omdat daar een ATO met een vast recht op transport aan ten grondslag ligt. - De Elektriciteitswet 1998 regelt dat een netbeheerder gehoor geeft aan een verzoek om het doen van een aanbod voor transport. Als een aangeslotene geen NFA wil en vraagt om het doen van een aanbod voor vast recht op transport, dan kan een netbeheerder het doen van een dergelijk aanbod alleen weigeren volgens de gronden genoemd in artikel 9.6 van de Netcode elektriciteit, zoals dat gaat luiden per 26 november 2022. Als een netbeheerder zich niet houdt aan de duidelijke bepalingen van artikel 9.6 is een klacht bij ACM mogelijk of de stap naar de rechter.
52	ESNL	**Overige punten:** - Wanneer de situatie op het net verandert en er bijvoorbeeld minder beschikbare Non-Firm capaciteit is dan bij aanvang van een NFA, moet het voor exploitanten van energieopslagsystemen in ieder geval mogelijk zijn om hun contract snel om te zetten naar een Firm contract. - Voor de leden van ESNL is het belangrijk dat aanvragen voor energieopslagsystemen de wachtrij kunnen inhalen, omdat zij vaak diensten leveren aan het net in plaats van dit extra te belasten. Een Non-Firm ATO kan hiervoor niet de enige oplossing zijn. Er moet daarom parallel gewerkt worden aan een aparte categorie voor opslagsystemen voor die exploitanten die niet gebaat zijn bij een Non-Firm contract, maar wél diensten leveren aan het elektriciteitsnet. - Voor het sluiten van day ahead markt moet duidelijk zijn of de non-firm aansluiting inderdaad niet kan leveren voor de volgende dag tijdens een bepaalde periode. Hiervoor is het essentieel dat de markten op basis van lange- en kortetermijn prijsvoorspellingen worden bijgestuurd op basis van real-time data die openbaar valt in te zien. De huidige voorstellen rondom een NFA voorzien hier niet in en zorgen daarmee voor teveel onzekerheid bij batterijexploitanten.	- De hier bedoelde omzetting is in tegenspraak met het principe van een NFA (immers, er is geen sprake van een vast recht op transport) en zou betekenen dat voorrang wordt gegeven op aangeslotenen die om een vast recht op transport hebben gevraagd. Een dergelijke voorrang is discriminatoir. - Zoals bij punt 49 van ESNL al aangegeven is de vraag of binnen de 'wachtrij voor aanvragen om vast recht op transport' differentiatie in categorieën mogelijk is en zo ja op welke gronden nog volop in onderzoek. Het gaat er daarbij ook om een eventueel onderscheid in categorieën op non-discriminatoire gronden te maken. Die discussie is breder dan alleen het belang van de leden van ESNL en het onderscheiden van een aparte categorie voor opslagsystemen is daarbij geen voorgezet doel. - De wens die ESNL hier uit, valt buiten het bereik van de Netcode elektriciteit. - De roep hier om een maatwerkcontract, lijkt enigszins in tegenspraak met de oproep tot een modelcontract in punt 51 van ESNL. Hoe dan ook is de verdere uitwerking van contractvormen een zaak van praktische implementatie. - De in dit voorstel opgenomen NFA is niet een transportbeperkingscontract. Dat woord verondersteld namelijk een recht op transport dat er bij een NFA ten principale niet is. Als een aangeslotene met een NFA tevens middels een CSP "congestiesupportdiensten" wil leveren, ontstaat hierdoor nog steeds geen recht op

		- De nieuwe transporttarieven bij een NFA moeten altijd te rijmen zijn met voldoende zekerheid om de businesscase van een batterij rond te rekenen. Een maatwerkcontract voor elk nieuw aangesloten systeem kan hiervoor een oplossing zijn. - Het is noodzakelijk dat bij een NFA duidelijk is (c.q. contractueel wordt vastgelegd) wat de hoeveelheid (MW) en tijdsspanne (tijdsslots per dag of seizoen) de transportbeperking van toepassing is. Daarnaast kunnen naast NFA ook congestie supportdiensten aan DSO's worden geleverd door een lokaal storage systeem (gecoördineerd door CSP). - Aan de inzet van een NFA moeten duidelijke grenzen zijn in termen van tijdsduur en capaciteitsbeperking. Marktpartijen moeten nauw betrokken worden bij de nadere uitwerking hiervan.	transport. Of een aangeslotene met een NFA gedurende een dag middels een CSP "congestiesupportdiensten" kan leveren hangt er dus vanaf of hij day-ahead voor die dag transportrechten heeft gekregen. Heeft hij die rechten niet gekregen, dan kan de CSP de installatie van de desbetreffende aangeslotene niet betrekken bij de diensten die de CSP die dag levert aan de netbeheerder. - Nogmaals: een NFA is geen capaciteitsbeperkingscontract.
53	FME	Vanwege agendaproblematiek en capaciteit heeft FME aan VEMW gevraagd om onze belangen mee te nemen in dit overleg. Ik ben door VEMW benaderd omdat de problematiek van ATO en NFA een belangrijk punt is. Ons standpunt is we de zorg mbt punt 41 van groot belang vinden. We hopen dat hier meer duidelijkheid over kan komen.	Zie de reactie bij punt 41 van VEMW

Aan de hand van de ontvangen commentaren is het voorstel op de volgende onderwerpen aangepast dan wel aangevuld:

- Benoemd is dat een drijfveer voor dit voorstel is het faciliteren van aansluitingen van elektriciteitsopslageenheden. Tevens is in de toelichting opgenomen dat wij denken dat de NFA in deze vorm ook interessant kan zijn voor andere 'tweerichtingenaansluitingen' (verbruik + productie of opslag + productie), dat we op termijn ook perspectief zien voor industrieel verbruik als de volumecorrectiefactor gaat verdwijnen en dat andere vormen van NFA vragen om nadere doordenking en wellicht in een volgende fase aan de orde komen.
- De relatie tussen congestiemanagement en de NFA is uitgebreider toegelicht, inclusief de consequentie van de NFA voor de technische of de financiële grens.
- Er is een stuk toegevoegd over de twee vormen van de NFA: (1) de tijdelijke variant, waarbij de netbeheerder de gevraagde capaciteit wel meeneemt in zijn netberekeningen en waarbij de NFA na het verdwijnen van de congestie automatisch omgezet wordt in een gewone ATO en (2) de variant met onbepaalde looptijd waarbij de netbeheerder in zijn netberekeningen geen rekening houdt met de gevraagde capaciteit en waarbij de NFA doorloopt ook al is de congestie voorbij, bijvoorbeeld wanneer de NFA functioneert als een verzwaren-tenzij-maatregel.
- Er is verduidelijkt dat ook bestaande aangeslotenen over kunnen gaan naar een non-firm ATO.
- Er is in de toelichting een stuk opgenomen over de risico's van een NFA voor de aangeslotene, en in de voorgestelde codetekst is een bepaling opgenomen dat de netbeheerder de aangeslotene op de risico's van het afsluiten van een NFA wijst.
- Er is in de toelichting een stuk opgenomen over de rechten die een aangeslotene met een NFA wel heeft.

	Gebruikersplatform Elektriciteits- en Gastransportnetten
Datum	22-08-2022
Plaats	NBNL, Den Haag // online
Voorzitter Secretaris	[Vertrouwelijk] [Vertrouwelijk]
Aanwezig	*Namens de representatieve organisaties:* VEMW [Vertrouwelijk] Energie Nederland [Vertrouwelijk] Energie Samen [Vertrouwelijk] Holland Solar [Vertrouwelijk] NWEA [Vertrouwelijk] Holland Solar [Vertrouwelijk] NVDE [Vertrouwelijk] ESNL [Vertrouwelijk] VMNed [Vertrouwelijk] *Namens een representatief deel van de partijen dat zich bezighoudt met leveren, transporteren en meten van energie:* Geen deelnemers *Namens de gezamenlijke netbeheerders:* NBNL [Vertrouwelijk], [Vertrouwelijk] Verslag: [Vertrouwelijk] (Notuleerservice Nederland)

[.....]

Codewijzigingen betreffende elektriciteit
2. BR-2022-1899 codewijzigingsvoorstel non-firm ATO

Het codewijzigingsvoorstel non-firm ATO is vooraf met alle deelnemers aan het GEN gedeeld. De reacties die zijn ontvangen, zijn vervolgens verwerkt in een commentarenmatrix inclusief de reactie van de netbeheerders en met het GEN gedeeld. De **voorzitter** stelt voor om deze matrix vandaag met elkaar door te lopen om te kijken of er aanvullingen op zijn. Daarnaast zijn er twee partijen (**VEMW & ESNL**) die vanwege de zomervakantie nog geen gelegenheid hebben gehad om op het voorstel te reageren. Zij krijgen na de bespreking van de matrix de gelegenheid om hun op- en aanmerkingen te delen. Afgesproken wordt dat zij hun bijdrage op 23 augustus ook schriftelijk delen met **[Vertrouwelijk]** zodat hij deze aan de commentarenmatrix toe kan voegen.

Bij de bespreking van de matrix (waarnaar in dit verslag wordt verwezen) krijgt **Energie Samen** als eerste het woord. De punten 1 & 2 in de matrix zijn door **Energie Samen** aangeleverd. Het belangrijkste zorgpunt van Energie Samen betreft de termijn van 12 maanden in artikel 7.1, lid 3.a (de netbeheerder en een aangeslotene kunnen

een variabel recht op transport van elektriciteit overeenkomen indien de netbeheerder voorziet dat in het desbetreffende netgebied de beschikbare transportcapaciteit binnen 12 maanden ontoereikend zal zijn om in te gaan op een verzoek om het doen van een aanbod voor het uitvoeren van transport). Energie Samen stelt in beginsel voor om de dreigende congestie en de daarbij behorende termijn van 12 maanden, uit het voorstel te halen en deze in ieder geval voor productie uitsluitend toe te passen als er sprake is van een formeel vastgesteld congestiegebied.

De netbeheerders geven aan dat de 12 maandstermijn in het voorstel is opgenomen omdat het op dit moment nog te vroeg is om de NFA generiek over heel Nederland uit te rollen (zie ook het antwoord op vraag 10 in de matrix).

Na een uitgebreide discussie, blijken de meeste representatieve partijen – inclusief Energie Samen – zich goed te kunnen vinden in het voorstel van **Energie Nederland** om het voorstel zo simpel mogelijk te houden door de toepassing van de NFA niet te beperken (waarbij de netbeheerder of de aangeslotene altijd de mogelijkheid heeft om nee te zeggen) en productie niet uit te sluiten.

Vooralsnog hebben de **netbeheerders** een voorkeur voor het aanhouden van restricties (zoals de 12 maandstermijn). De suggestie van ACM om het NFA-voorstel in deze fase te beperken tot 'twee-richtingen-aansluiting' oftewel batterijen en combinaties van verbruik en productie, is voor de netbeheerders een goede tweede optie.

De **netbeheerdersvertegenwoordigers** hebben geen mandaat om de suggesties die vandaag gedeeld zijn, al dan niet te honoreren. Ze nemen deze wel in het voorstel mee, zo nodig voorzien van een toelichting bij de suggesties die niet worden overgenomen.

Het woord is aan **VMNED** (zie matrix punt 3 t/m 7). In aanvulling op het antwoord op vraag 5 stellen de **netbeheerders** voor dat de aangeslotene zelf de MV (en eventueel BRP en BSP) informeert over een NFA.

In de toelichting bij punt 7 wordt door de **netbeheerders** toegevoegd dat de technische voorziening van dien aard is dat de andere processen/functionaliteiten niet in gevaar komen.

De volgende spreker is **E-NL** (zie matrix punt 8 t/m 15). N.a.v. het antwoord op vraag 9, blijft **E-NL** vraagtekens houden bij de technische grens ofwel de relatie tussen congestiemanagement en de NFA capaciteit. **VEMW** herkent dit punt, dit is ook een vraag die **VEMW** nadrukkelijk nog steeds heeft. De **netbeheerders** onderschrijven de wens van **E-NL** en **VEMW** om de technische grenzen zo snel mogelijk duidelijk te krijgen.

Punt 10 is aan bod gekomen n.a.v. de discussie over punt 1 (van **Energie Samen**). **E-NL** vraagt de netbeheerders nog eens expliciet om na te denken over mogelijke marktverstorende effecten.

N.a.v. punt 12 gaan de **netbeheerders** na of de BRP verplicht is om de prognose aan te leveren. **E-NL en VEMW** denken dat dit niet zo is afgesproken/vastgelegd[2].

N.a.v. punt 14 zeggen de **netbeheerders** toe om de tekst t.a.v. regels bij overtreding van recht op transport te verduidelijken. Dit moet in de NFA worden vastgelegd door middel van een boetebepaling of een technische voorziening. De verschillende

[2] Noot bij het verslag: E-NL en VEMW hebben gelijk. In paragraaf 13.2 van de Netcode elektriciteit staat dat een aangeslotene met een productie-eenheid of een verbruiksinstallatie groter dan 1 MW de prognosegegevens "desgewenst door zijn BRP" kan laten aanleveren.

netbeheerders hebben daarvoor verschillende voorkeur. **E-NL** stelt voor om dit op dezelfde manier te regelen als bij een redispatch-instructie. De **netbeheerders** gaan daar vooralsnog niet in mee omdat de gevolgen als partijen zich hier niet houden aan de instructies veel erger zijn dan bij congestiemanagement.

Op verzoek van **E-NL** gaan de **netbeheerders** na of de zinsnede in het codewijzigingsvoorstel dat 'inzet van NFA in het intraday of real-time domein zou moeten leiden tot een corresponderende tegengestelde balanceringsactie', correct is (**E-NL** denkt dat deze onjuist is).

De punten 17 t/m 24 in de matrix zijn ingebracht door **NWEA + Holland Solar**. N.a.v. punt 17 zetten de netbeheerders uiteen dat een EPC wordt toegepast ter facilitering van de AMvB N-1 (het Besluit uitvalsituaties hoogspanningsnetten) dus alleen voor productie en binnen dat kader. Dit technische instrument kan ook worden ingezet bij een NFA. Dan is de grondslag niet de AMvB maar het privaatrechtelijke contract. De **netbeheerders** zijn er geen voorstander van om in de code al naar dit soort technische voorzieningen te verwijzen. **NWEA + Holland Solar** onderschrijven dat. Dit is ook wat hen betreft iets dat later in het proces kan worden opgepakt.

NWEA vult aan dat de onder 17 geschetste opties helder zijn, maar dat **NWEA** verwacht dat een NFA met onbepaalde tijd in de praktijk niet voor zal komen. De **netbeheerders** herkennen dat niet direct en stellen voor te kijken hoe dit in de praktijk uitwerkt. Uit de contacten die **netbeheerders** tot nu toe hebben, ontstaat juist het beeld dat de tijdelijke optie niet of nauwelijks voor zal komen.

Aan de beantwoording van punt 23 uit de matrix (de vraag of batterijen überhaupt transporttarieven moeten betalen, is een politieke keuze die op dit moment niet gemaakt kan worden omdat de Elektriciteitsverordening dat expliciet verbiedt) wordt toegevoegd dat dit gebaseerd is op artikel 18, lid 1, alinea 2.

De punten 25 t/m 40 in de matrix zijn ingebracht door **NVDE.** Voor **NVDE** is het belangrijkste aandachtspunt de werkbaarheid van een NFA. De onzekerheid zou kunnen leiden tot een gebrek aan interesse voor een NFA vanuit de achterban. Aan de tekst wordt ter verduidelijking toegevoegd dat de netbeheerder op het moment van het afsluiten van een NFA, in gesprek gaat met de klant en schetst wat deze kan verwachten (zonder dat de klant daar rechten aan kan ontlenen). Op die manier wordt in ieder geval inzicht geboden en gewezen op de risico's.

Nieuwe punten van **VEMW**
VEMW geeft aan dat een groot deel van haar punten inmiddels vandaag door de andere representatieve organisaties is benoemd. **VEMW** benadrukt dat zij het mogelijk maken van non-firm capaciteit voor de verbruikerszijde niet steunt. Voor productie en opslag ziet **VEMW** wel mogelijkheden, daarin sluit zij aan bij variant 3 zoals genoemd onder punt 1 van de matrix.

De punten van **VEMW** zijn op 23 augustus jl. per e-mail met het GEN gedeeld en als punt 41 t/m 47 aan de matrix toegevoegd. Voor **VEMW** is een belangrijk zorgpunt dat zij vermijdbare grootverbruikers geen zwakkere rechtspositie wil zien krijgen.

Nieuwe punten van **ESNL**
De nieuwe punten van **ESNL** hebben betrekking op: verplichting versus vrijwilligheid, proportionaliteit NFA, korting transporttarieven en financiële consequenties NFA, implementatie NFA in de praktijk en een aantal overige punten. De bevindingen van **ESNL** zijn op 23 augustus per e-mail met het GEN gedeeld en worden aan de Matrix toegevoegd.

3. Rondvraag

NWEA is benieuwd of er al is nagedacht over de invulling van een technische voorziening. De **netbeheerders** antwoorden ontkennend, daar is nog geen concrete actie op uitgezet. Dit wordt meegenomen naar de werkgroep.

De matrix wordt door de netbeheerders aangepast n.a.v. dit GEN en de bijdragen van **VEMW** en **ESNL**. Daarna gaat het codewijzigingsvoorstel, voorzien van de bezwaren en zienswijzen, naar ACM. Hoewel dat niet gebruikelijk is, wordt deze aanvraag tevens gedeeld met het GEN. **NBNL** verwacht circa een maand nodig te hebben om het codewijzigingsvoorstel voor te bereiden. Over de vraag hoelang ACM daarna nodig heeft om het codewijzigingsvoorstel te behandelen, durven de netbeheerders geen uitspraak te doen. ACM is zich bewust van de urgentie, maar zal het voorstel ook zorgvuldig willen behandelen

4. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 17.00 uur met dank voor ieders inbreng.

De volgende vergadering vindt plaats op 6 oktober 2022 vanaf 13.30 uur.