

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag
e-mail: ACM-post@acm.nl

Datum	28 mei 2024	Eigenaar	[REDACTED]
Uw kenmerk	ACM/23/186822	Telefoonnummer	[REDACTED]
Ons kenmerk/ID	VT20150017-535663540-2973	E-mail	[REDACTED]
Bijlage(n)	-	Afdeling	AM Techniek/LJV
Onderwerp	Ontwerp codebesluit verplichting aanbieden congestiemanagementdiensten		

Geachte mevrouw Leijten,

Op 18 april 2024 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) het ontwerp codebesluit verplichting aanbieden congestiemanagementdiensten (hierna: ontwerpbesluit), met zaaknummer: ACM/23/186822, gepubliceerd. ProRail maakt graag gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze bij dit ontwerpbesluit in te dienen.

Deze zienswijze is zowel geschreven vanuit het belang van ProRail B.V., als beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastructuur¹, als vanuit het belang van Railinfratrust B.V., als eigenaar van die hoofdspoorweginfrastructuur en als houder van een ontheffing² van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder. Deze ontheffing geldt voor het tractie-energiesysteem van Railinfratrust.

Het tractie-energiesysteem is onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur en voorziet zowel in de energiebehoefte van de diverse spoorwegondernemingen (tractie-energie via de bovenleiding) als in de energiebehoefte van ProRail zélf (onder meer voor de voeding van de technische systemen en bedrijfsvoeringsinstallaties en ten behoeve van de monitoring van de infra-installaties en beveiliging van het spoorwegverkeer). Zowel ProRail B.V. als Railinfratrust B.V. zijn volledig eigendom van de Nederlandse Staat.

Voordat ProRail inhoudelijk ingaat op het ontwerpbesluit, merkt ProRail graag het volgende op:

- ProRail staat in beginsel positief tegenover maatregelen om tot een efficiëntere benutting van de (schaarse) transportcapaciteit op het elektriciteitsnet te komen en om congestieproblemen te voorkomen of te verminderen.
- Het tractie-energiesysteem dat door ProRail wordt beheerd, bestaat voor het grootste deel uit een 1500 V-gelijkspanningsnet voor het reguliere treinvervoer en voor het overige uit een 25 kV-wisselspanningsnet voor de Betuweroute en de HSL. Dit tractie-energiesysteem is een gesloten distributiesysteem (GDS).
- Het GDS wordt gevoed vanuit ongeveer 200 aansluitingen op de netten van de diverse netbeheerders. Het gecontracteerd transportvermogen van deze aansluitingen ligt veelal tussen 5 en 10 MW voor het 1500 V-net en rond 60 MW voor het 25 kV-net. Voor deze netbeheerders is ProRail de contractpartij. ProRail contracteert dus het benodigde transportvermogen.

¹ ProRail is houder van de concessie als bedoeld in artikel 16 lid 1 van de Spoorwegwet.

² Besluit van de ACM met kenmerk ACM/DE/2014/202129 en zaaknummer 12.0310.30 d.d. 23 april 2014 en verlengd en gewijzigd bij Besluit van de ACM met kenmerk ACM/UIT/608058 en zaaknummer ACM/23/181696 d.d. 25 oktober 2023.

- De spoorwegondernemingen worden op grond van art. 1 lid 3 van de Elektriciteitswet gezien als afnemers (grootverbruikers) zonder eigen aansluiting.
- Het huidige verbruik op de elektriciteitsaansluitingen die ProRail in gebruik heeft, kenmerkt zich door kortdurende piekbelastingen. Binnen de spoorwegbranche ontbreekt het aan instrumenten om dit (piek)verbruik te flexibiliseren (als gevolg van de grotendeels vaststaande dienstregelingen).
- ProRail is als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur onder meer verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorwegen in Nederland. Het beschikbaar hebben en houden van transportcapaciteit is daarvoor één van de belangrijke voorwaarden. Van de spoorwegbeheerder wordt hierbij een hoge mate van robuustheid en transportzekerheid verwacht.

Onderstaand treft u de inhoudelijke reactie van ProRail aan op het ontwerpbesluit.

Door middel van congestiemanagementdiensten kunnen netbeheerders ervoor zorgen dat er op piekmomenten in gebieden met netcongestie minder transportcapaciteit wordt gebruikt. Aangeslotenen moeten dan wel meewerken aan deze congestiemanagementdiensten. Door dit ontwerpbesluit worden de voorwaarden gewijzigd waaronder de netbeheerder aangeslotenen met een GTV van meer dan 1 MW kan verplichten om congestiemanagementdiensten aan te bieden. Naar aanleiding van dit ontwerpbesluit wordt een aantal artikelen in de Netcode Elektriciteit (hierna: Netcode) gewijzigd en worden acht artikelen (artikel 9.1a tot en met artikel 9.1h) aan de Netcode toegevoegd.

De verplichting om congestiemanagementdiensten aan te bieden speelt volgens dit ontwerpbesluit een belangrijke rol bij het ontsluiten van alle flexibiliteit die mogelijk kan worden ontsloten. Hierdoor verkrijgt de netbeheerder meer zekerheid over het regelbaar vermogen van aangeslotenen en kan de netbeheerder bij het beoordelen van transportverzoeken beter inschatten hoeveel aanvragen hij kan honoreren.

Een aantal aangeslotenen, met een maatschappelijke functie, wordt echter uitgezonderd van het verplicht aanbieden van congestiemanagementdiensten. In het toegevoegde artikel 9.1a worden deze uitgezonderde aansluitingen genoemd. Het gaat om aansluitingen van vitale processen zoals gepubliceerd door de Nationale Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), met uitzondering van elektriciteitsproductie-eenheden (artikel 9.1a onder a). Daarnaast gaat het om aansluitingen van installaties van de Dienst Justitiële Inrichtingen, ziekenhuizen en openbaar vervoersbedrijven (artikel 9.1a onder b).

In artikel 9.1a onder a wordt verwezen naar de vitale processen genoemd in de NCTV lijst. In deze lijst wordt onder meer het 'vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur' als vitaal proces aangemerkt. De ACM heeft in het door haar genomen codebesluit betreffende het beperken van niet gebruikte transportrechten (hierna: GOTORK)³ al het een en ander gezegd over deze uitzondering: *'Het lijkt de ACM aannemelijk dat de door ProRail en Gasunie benoemde processen onder deze definities opgenomen in de lijst van essentiële processen vallen en onder voorwaarden dus kunnen worden uitgezonderd van GOTORK. Het is uiteindelijk aan partijen zelf om te onderbouwen dat zij onder de voornoemde uitzondering vallen.'*⁴ Het tractie-energiesysteem dat ProRail beheert, wordt dus in beginsel uitgezonderd van het verplicht aanbieden van congestiemanagementdiensten op grond van artikel 9.1a onder a.

De ACM heeft in GOTORK echter wel aangegeven dat *'de NCTV lijst met een overzicht van vitale processen in de praktijk onvoldoende concreet is en ruimte voor interpretatie overlaat*

³ Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 16 april 2024, kenmerk ACM/22/180812 tot wijziging van de voorwaarden als bedoeld in artikel 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende het beperken van niet gebruikte transportrechten, zie [*stcrt-2024-13531.pdf](https://www.stcrt-2024-13531.pdf) ([officielebekendmakingen.nl](https://www.officielebekendmakingen.nl)).

⁴ Bijlage 1, randnummer 129 GOTORK.

welke partijen worden aangemerkt als vitale aanbieders of beheerders van een vitaal proces.⁵ De ACM meldt dat daarom voor de toekomst zal worden heroverwogen of wordt aangesloten bij de NCTV lijst. De ACM geeft aan dat zij zal onderzoeken of wellicht kan worden aangesloten bij de partijen en processen die vermeld staan in het Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (hierna: Bbni). In artikel 2 van het Bbni staat als essentiële dienst onder meer 'beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur' genoemd.⁶ Als in de toekomst door de ACM wordt aangesloten bij het Bbni, zal ProRail op grond van het Bbni alsnog worden uitgezonderd van de verplichting tot het aanbieden van congestiemanagementdiensten.

Verder meent ProRail dat zij ook wordt uitgezonderd van de verplichting tot het aanbieden van congestiemanagementdiensten op grond van artikel 9.1a onder b. Aangezien het nog niet zeker is dat de ACM voor haar definitieve codebesluit zal aansluiten bij de NCTV lijst en of, als zij bepaalt dit niet te doen, er daadwerkelijk zal worden aansloten bij het Bbni, heeft ProRail er belang bij dat door de ACM bevestigd wordt dat ProRail ook onder de uitzondering onder artikel 9.1a onder b valt.

Door ProRail wordt in de formulering van artikel 9.1a onder b gelezen dat de verplichting tot het aanbieden van congestiemanagementdiensten niet zal worden toegepast op aansluitingen waarmee het tractie-energiesysteem wordt gevoed dat door ProRail wordt beheerd. ProRail mag dan zelf geen openbaar vervoersbedrijf zijn, maar zij faciliteert als GDS-beheerder wel een energiesysteem waarmee spoorwegondernemingen hun treindiensten kunnen aanbieden. Binnen dit energiesysteem beheert ProRail allerlei technische installaties die van belang zijn voor de bedrijfsvoering of de veiligheid met betrekking tot het vervoer per spoor. ProRail verzoekt de ACM in haar definitieve codebesluit te verduidelijken dat de uitzondering van artikel 9.1a onder b ook voor het (geëlektrificeerde) openbaar vervoer per spoor geldt en zowel de spoorwegondernemingen (als afnemers zonder aansluiting) als de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur als fysiek aangeslotene op het tractienet betreft.

ProRail merkt op dat in de toelichting bij het ontwerpbesluit staat dat openbaar vervoersbedrijven slechts 'onder voorwaarden' worden uitgezonderd van de verplichte deelname aan marktgebaseerd en niet-marktgebaseerd congestiemanagement.⁷ ProRail vraagt zich af waar deze voorwaarden uit bestaan nu hierover in het artikel zelf niets is opgenomen. ProRail verzoekt de ACM dit te verduidelijken.

Verder vraagt ProRail de ACM om verduidelijking van het begrip 'installaties' uit artikel 9.1a onder b. Het tractie-energiesysteem dat door ProRail wordt beheerd is geen installatie, maar een net (namelijk een GDS). De technische installaties van ProRail vallen dus niet onder artikel 9.1a onder b als het artikel geformuleerd blijft zoals het nu geformuleerd is. ProRail verzoekt de ACM toe te lichten dat het GDS dat door ProRail wordt beheerd óók onder de uitzondering valt ofwel het begrip 'installaties' wederom te schrappen.⁸

Uit het tweede lid van artikel 9.1a volgt dat aangeslotenen die (menen te) beschikken over een aansluiting die onder de uitzondering van het eerste lid valt, de netbeheerder daarvan op de hoogte dienen te brengen. Hoewel dit consistent is met de bestaande bepaling in artikel 9.43 van de Netcode merkt ProRail op dat dit van 'de uitgezonderden' grote alertheid vraagt omdat zij in de eerste plaats moeten bijhouden waar de congestiegebieden op een bepaald moment zijn (dit verandert steeds) en in de tweede plaats moeten vaststellen welke eigen aansluitingen in dat gebied liggen. ProRail vraagt zich af of een dergelijke alertheid van de uitgezonderde gevraagd kan worden en of het niet passender is de netbeheerders hier een meer actieve rol te geven.

⁵ Bijlage 1, randnummer 130 GOTORK.

⁶ Bijlage 1, randnummer 131 GOTORK.

⁷ Randnummer 12 ontwerpbesluit.

⁸ Zie bijlage 1, randnummer 132 GOTORK: de ACM heeft in dit codebesluit besloten het begrip 'installaties' te schrappen zodat duidelijk wordt gemaakt dat ook netten onder de uitzonderingsgrond kunnen vallen.

Tot slot plaatst ProRail kanttekeningen bij het opnemen van het voorgestelde artikel 9.1g in de Netcode. Naar het oordeel van ProRail passen verplichte boetes niet binnen een contractuele relatie tussen twee professionele partijen.

Kort gezegd vraagt ProRail de ACM om in het definitieve codebesluit te bevestigen dat ProRail onder de uitzondering uit artikel 9.1a onder a valt omdat 'vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur' in de NCTV lijst staat opgenomen (dan wel omdat 'beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur' als essentiële dienst in de zin van artikel 2 van het Bbni wordt aangemerkt). Verder verzoekt ProRail de ACM om te verduidelijken dat de uitzondering uit artikel 9.1a onder b ook voor het (geëlektrificeerde) openbaar vervoer per spoor geldt en ook de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur betreft.

Deze consultatiereactie bevat geen vertrouwelijke onderdelen. ProRail is indien gewenst gaarne bereid deze consultatiereactie nader mondeling toe te lichten.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]