

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

BR-2025-2196

Datum

22 december 2025

Behandeld door

[REDACTED]

E-mail

[REDACTED]@netbeheernederland.nl

Doorkiesnummer

070 [REDACTED]

Onderwerp

Codewijzigingsvoorstel combinatie TDTR en VVTR buiten congestiegebieden

Geachte mevrouw Leijten,

Hierbij ontvangt u een voorstel van de gezamenlijke netbeheerders tot wijziging van de voorwaarden als bedoeld in artikel 3.119 van de Energiewet (de Netcode elektriciteit; hierna: Netcode). De voorgestelde wijzigingen zitten in de tekst van artikel 7.1b van de Netcode en betreffen de introductie van de mogelijkheid om de combinatie van TDTR en VVTR aan te bieden buiten congestiegebieden. Genoemd artikel van de Netcode komt overeen met artikel 7.5 van de nieuwe Systemcode elektriciteit, bevattende de methoden en voorwaarden, bedoeld in artikel 3.119 van de Energiewet.

Aanleiding tot het voorstel

In 2024 heeft de ACM – op voorstel van de gezamenlijke netbeheerders – het codebesluit alternatieve transportrechten genomen. Voor aangeslotenen bij TenneT op het extra-hoogspanningsnet (hierna: “EHS-net”) en het hoogspanningsnet (hierna: “HS-net”) zijn er daarmee per twee alternatieve transportrechten beschikbaar, namelijk het volledig variabel transportrecht (hierna: “VVTR”) en het tijdsduurgebonden transportrecht (hierna: “TDTR”). Beide alternatieve transportrechten resulteren in dezelfde lagere tariefstelling. Daarnaast garandeert het TDTR ook een minimum beschikbaarheid voor de aangeslotene, een soortgelijke garantie is er niet bij het VVTR. Klanten (huidige en potentieel toekomstige aangeslotenen) hebben daarom vooral interesse in het TDTR.

Na netdoorrekeningen is gebleken dat er circa 9 GW aan TDTR-capaciteit beschikbaar is.¹ Dat is echter aanzienlijk minder dan de hoeveelheid aangevraagd TDTR-capaciteit. Meerdere klanten hebben daarom te horen gekregen dat zij geen TDTR-capaciteit toegekend krijgen of dat zij niet hun volledige aangevraagde TDTR-capaciteit toegekend hebben gekregen. Voor veel klanten is dit een bittere pil. Het toegekend krijgen van TDTR-capaciteit essentieel is voor hun duurzame bedrijfsvoering.

¹ Zie ook de aankondiging van TenneT van 7 april 2025: <https://www.tennet.eu/nl/de-elektriciteitsmarkt/aansluiten-op-het-nederlandse-hoogspanningsnet/tijdsduurgebonden>

Op locaties waar meer TDTR-capaciteit is aangevraagd dan er beschikbaar is, is er regelmatig nog wel reguliere (firm) transportcapaciteit beschikbaar. De aanvragers van TDTR-capaciteit zijn vaak echter niet geïnteresseerd in firm capaciteit omdat de lagere tariefstelling bij het TDTR essentieel is voor de aanvraag. In gevallen waar aangeslotenen niet hun volledige aangevraagde TDTR-capaciteit toegekend krijgen, lijken deze projecten in meerdere gevallen helemaal geen doorgang te kunnen vinden.

Een gedeelte van deze aangeslotenen is daarom geïnteresseerd in de mogelijkheid om hun toegekende TDTR-capaciteit aan te vullen met VVTR-capaciteit. Op dit moment kan TenneT echter geen VVTR-capaciteit aanbieden omdat deze locaties geen congestiegebied betreffen (er is immers nog firm capaciteit beschikbaar).

Doel van het voorstel

Met dit voorstel maken de netbeheerders het mogelijk dat aangeslotenen die hun aangevraagde TDTR-capaciteit niet (volledig) toegekend hebben gekregen, het missende gedeelte wel kunnen aanvullen met capaciteit op basis van het VVTR op het EHS-net. Aanvragen die nu geen doorgang lijken te kunnen vinden, kunnen als gevolg van deze codewijziging alsnog tot een investeringsbeslissing overgaan. Hiermee borgen we dat de schaarse TDTR-capaciteit daadwerkelijk ook zoveel mogelijk wordt benut. Daarnaast kunnen aangeslotenen die TDTR-capaciteit hadden aangevraagd maar niets toegekend hadden gekregen, mogelijk alsnog hun projecten doorgang laten vinden.

Deze mogelijkheid is van belang aangezien aanvragen voornamelijk zien op aansluitingen voor flexibele vraag. Voor de inpassing van (duurzame) elektriciteitsopwekeenheden – en in het bijzonder de aanzienlijke hoeveelheden wind op zee – die TenneT de komende jaren in het transmissiesysteem moet inpassen, is het van belang dat zich ook een aanzienlijke hoeveelheid flexibele elektriciteitsvraag ontwikkelt. Dit is des te meer van belang omdat ook de energietransitie als geheel verder wordt gefaciliteerd met het elektrificeren van (o.a.) voormalig fossiele industriële processen.

Inhoud van het voorstel

Bijlage 1 bevat de codeteksten die door het onderhavige voorstel gewijzigd dienen te worden. De in deze bijlage gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

- zwart weergegeven tekst betreft bestaande, thans geldende codetekst,
- rood weergegeven tekst betreft wijzigingen uit ontwerpbesluit ACM/UIT/636594 d.d. 24 april 2025 met betrekking tot de groepstransportovereenkomst,
- groen weergegeven tekst betreft wijzigingen uit voorstel BR-2025-2180 d.d. 16 oktober 2025 met betrekking tot operationaliseren van de TDTR,
- roze weergegeven tekst betreft wijzigingen uit het voorstel BR-2025-2203 d.d. 22 december 2025 waarmee de codes beleidsneutraal worden aangepast aan de Energiewet,
- blauw weergegeven tekst betreft het onderhavige voorstel.

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

Toelichting op het voorstel

Hieronder zetten de netbeheerders het voorstel verder uiteen. Eerst beschrijven we in welke gevallen VVTR-capaciteit kan worden toegekend (sectie 1) en aan welke voorwaarden aangeslotenen moeten voldoen om voor deze regeling te kwalificeren (sectie 2). Daarna beschrijven we de tariefstelling die van toepassing is (sectie 3). Vervolgens beschrijven we de mogelijke ongewenste effecten en lichten we toe waarom deze naar verwachting niet of nauwelijks zullen optreden, ook omdat deze regeling slechts voor een specifieke (beperkte) doelgroep interessant zal zijn (sectie 4). Vervolgens geven we

een inschatting van de tariefffecten die deze regeling zal hebben voor alle (en dus ook bestaande) aangesloten (sectie 5). Tot slot volgen enkele overige opmerkingen die voor de toepassing en beoordeling van het voorstel van belang zijn (sectie 6).

1. Beschikbaarheid van VVTR-capaciteit buiten congestiegebied

VVTR-capaciteit buiten congestiegebied wordt alleen toegekend aan klanten die eerst een verzoek voor TDTR-capaciteit hebben gedaan en van wie deze aanvraag niet (volledig) is toegekend. Daarmee wordt geborgd dat eerst TDTR-capaciteit tot een maximum wordt benut. Pas daarna kan TDTR aangevuld worden met VVTR-capaciteit buiten congestiegebied. Naar verwachting past deze volgorde van toekenning ook bij de voorkeur van klanten. TDTR en VVTR hebben dezelfde tariefstelling, maar TDTR geeft meer zekerheid dan VVTR en is dus altijd aantrekkelijker. Overigens geldt deze regeling niet alleen voor aangesloten (die reeds een aanvraag voor TDTR hebben gedaan). Vanuit de vereiste van non-discriminatie komen ook nieuwe, niet (volledig) toegekende TDTR-aanvragen in aanmerking voor het aanvullen van de capaciteit met VVTR.

Anders dan bij vast transportrecht en TDTR-capaciteit, kan in principe altijd VVTR-capaciteit worden uitgegeven. Waar bij de inpassing van vast transportrecht en TDTR gekeken moet worden naar de (verwachte toekomstige) netbelasting om te bepalen of er voldoende capaciteit beschikbaar is, is deze check voor VVTR niet van toepassing. VVTR is immers volledig variabel: alleen wanneer er op een bepaald moment daadwerkelijk ruimte beschikbaar is, wordt capaciteit toegekend. Hierdoor heeft deze regeling geen invloed op de reeds aangesloten en beïnvloedt zij tevens niet de beschikbare transportcapaciteit die distributiesysteembeheerders aan hun aangesloten kunnen aanbieden, al dan niet middels alternatieve transportrechten. Te meer omdat deze regeling op dit moment uitsluitend op het EHS-net wordt aangeboden. Voor zover VVTR wel invloed zou kunnen hebben op overige aangesloten, is deze invloed buiten congestiegebieden helemaal minimaal.

Voor het vrijgeven van VVTR-capaciteit wordt – anders dan bij bijvoorbeeld TDTR-capaciteit – dus ook niet expliciet gekeken of deze VVTR-capaciteit in een 'dal' van de netbelasting kan worden ingepast. Toch leidt de onder VVTR uitgegeven capaciteit niet tot een verhoging van de bestaande piek voor zover deze relevant is voor nieuwe investeringen. VVTR-capaciteit leidt niet tot extra investeringen en ook in het operationele tijdsdomein kan er altijd voor gekozen worden om VVTR-capaciteit op dag vooruit basis niet vrij te geven.

Bij een overeenkomst tussen TenneT en een aangeslotene voor VVTR geeft TenneT een indicatie van de verwachte momenten waarop de transportcapaciteit niet kan worden vrijgegeven, waaraan echter geen rechten kunnen worden ontleend. Naarmate er in een bepaald netgebied steeds meer VVTR-capaciteit wordt toegekend, zullen de (verwachte) momenten waarop capaciteit niet wordt vrijgegeven met iedere additionele aangeslotene steeds verder toenemen², waardoor de VVTR-capaciteit in dat gebied steeds onaantrekkelijker wordt.³

2. Randvoorwaarden voor deelname

Zoals hierboven gesteld, moeten netgebruikers eerst TDTR-capaciteit aanvragen en deze niet (volledig) toegekend krijgen om in aanmerking te komen voor VVTR-capaciteit buiten congestiegebied.

² Welke specifieke aangeslotene beperkt wordt is afhankelijk van meerdere factoren, o.a. van welke aangeslotene het meest effectief kan bijdragen aan het voorkomen van overbelasting.

³ Vrijwel geen aangesloten (zullen) geïnteresseerd zijn in een transportovereenkomst waarvan vooraf de verwachting is dat de aangeslotene 99% van de tijd beperkt zal worden.

Deze regeling heeft tot doel de TDTR-capaciteit aan te vullen, zodat klanten hun investeringsbeslissing kunnen realiseren en TenneT meer capaciteit kan aansluiten wanneer het gevraagde volume de beschikbare TDTR-capaciteit overschrijdt. Daarnaast zijn er nog een aantal voorwaarden waaraan klanten moeten voldoen om in aanmerking te komen voor VVTR-capaciteit buiten congestiegebied.

Allereerst moeten klanten zijn aangesloten (of een aansluiting aanvragen) op het EHS-net. Aangezien TDTR-capaciteit (vooralsnog) alleen beschikbaar is op het transmissiesysteem, geldt deze aanvulling van TDTR met VVTR-capaciteit buiten congestiegebied alleen op het transmissiesysteem. Daarnaast wordt de regeling verder ingeperkt tot aangesloten op het EHS-net. Enerzijds is dit pragmatisch omdat vrijwel het volledige HS-net momenteel congestiegebied betreft (en VVTR in deze gebieden dus al kan worden aangeboden) en anderzijds omdat hiermee de eventuele negatieve tariefimpact voor overige aangesloten wordt geminimaliseerd (zie sectie 4). Het EHS-net heeft vrij unieke karakteristieken, zoals zeer beperkte afname en voldoende transportcapaciteit, waarvoor in tegenstelling tot andere netvlakken weinig tot geen vraag is. Door het aanbieden van VVTR ontstaat er een vraag die anders niet zou optreden.

Ook mag de aansluiting waarop VVTR-capaciteit buiten congestiegebied wordt aangevraagd niet gelegen zijn op een locatie in het transmissiesysteem die kwalificeert als een kritische netwerkelement als bedoeld in artikel 2(69) van Verordening (EU) 2019/943. Dit criterium is afgeleid van de bepaling in de Netcode dat een kritische netcomponent geen deel mag uitmaken van een congestiegebied. De voorgestelde regeling om VVTR en TDTR buiten congestiegebieden te combineren houdt in dat buiten een congestiegebied iets wordt toegepast dat normaal gesproken alleen binnen een congestiegebied is toegestaan. Daarom geldt op die locatie dezelfde voorwaarde als binnen een congestiegebied, namelijk dat het geen kritische netwerkelement mag zijn. Deze beperking komt voort uit het gegeven dat internationale elektriciteitsstromen uitermate onvoorspelbaar zijn, ook op dag vooruit basis, en kritische netwerkelementen daarnaast per definitie sterk worden beïnvloed door internationale elektriciteitsstromen. Daarmee biedt de VVTR voor deze specifieke netlocaties onvoldoende zekerheid om capaciteit te kunnen vrijgeven.

Daarnaast kunnen additionele TDTR- of VVTR-klanten mogelijk ook niet worden aangesloten als hun aansluiting leidt tot knelpunten met betrekking tot het kortsluitvermogen. Deze beperking komt echter al aan bod bij het realiseren (of significant wijzigen) van een aansluiting (conform Netcode artikel 2.13). Deze voorwaarde is dan ook geen expliciete beperking bij het toekennen van VVTR-capaciteit.

3. Tariefstelling

In dit voorstel blijft de bestaande tariefstelling voor VVTR gehandhaafd. Zoals ook beschreven in de codewijzigingsvoorstellen voor het tijdsduurgebonden transportrecht⁴ (BR-2023-2009) en het volledig variabel transportrecht⁵ (BR-2022-1899), leidt het uitgeven van VVTR-capaciteit niet tot additionele (kosten voor) netverzwaringen of kosten voor congestiemanagement. Ook niet als er richting de toekomst wel congestie zou ontstaan op het EHS-net. Gegeven de beperkte risico's en positieve tariefeffecten (zie volgende sectie) is een soortgelijke korting is dus ook passend voor toepassing van deze regeling op EHS.

⁴ Als onderdeel van het voorstel voor alternatieve transportrechten.

⁵ Ten tijde van indienen nog bekend als 'non-firm ATO'.

4. Risico op ongewenste effecten

Met het breder toepasbaar maken van VVTR kan de vraag rijzen of hier mogelijk onterechte voordelen voor specifieke netgebruikers ten opzichte van andere netgebruikers ontstaan. Zoals hiervoor beschreven komt VVTR namelijk met een tariefkorting, en buiten congestiegebied is de vraag hoe vaak klanten met VVTR-capaciteit zullen worden beperkt. Het is dus de vraag of klanten niet de facto zonder beperking met circa 50% korting gebruik gaan maken van het net, waarbij hun 'korting' indirect wordt betaald door overige aangeslotenen. Naar verwachting resulteert deze regeling echter juist vooral in de realisatie van nieuwe aangeslotenen en dus in extra tariefomzet (voor de tariefdrager kWmaxgewogen). Daarmee dalen ook de transporttarieven voor bestaande aangeslotenen (zie sectie 5).

De regeling wordt vooralsnog alleen mogelijk gemaakt op het EHS-net. Vanouds wordt het EHS-net voornamelijk gebruikt voor het aansluiten van (grootschalige) productie-eenheden en het (internationale) transport van elektriciteit naar het HS-net. Van de 23 huidige directe aansluitingen op het EHS-net, zijn er 16 pure productie-eenheden; er bevinden zich dus weinig verbruikers van elektriciteit op het EHS-net. De tariefvolumes voor het EHS-net zijn ook slechts een fractie van de tariefvolumes voor het HS-net.⁶ Deze regeling, en met name de bijbehorende tariefkorting, is alleen interessant voor verbruikers van elektriciteit. Op dit moment zijn verbruikers dus maar beperkt aanwezig op het EHS-net en is er dus ook geen risico dat bestaande verbruikers op grote schaal hun firm vermogen inruilen voor VVTR-vermogen, er zijn immers maar beperkt verbruikers aanwezig op het EHS-net. Andere tariefcategorieën zullen dus ook niet negatief beïnvloed worden.

Klanten die gebruik willen maken van het TDTR betreffen bovendien inherent een specifieke klantgroep die met deze hoge mate van flexibiliteit om kan gaan. Daarnaast zijn dit ook klanten waarvan is gebleken dat zij alleen gebruik willen maken van het net indien ze niet hoeven te betalen voor een vast transportrecht. Het gaat hierbij dus om nieuwe aangeslotenen of bestaande aangeslotenen die hun capaciteit willen uitbreiden.

Dat blijkt ook uit het gegeven dat veel bestaande klanten van TenneT ook géén verzoek hebben gedaan om hun bestaande vaste transportrecht (gedeeltelijk) om te laten zetten in TDTR-capaciteit. Het TDTR is voor veel klanten dusdanig onzeker dat dit niet passend is bij hun bedrijfsvoering. Voor deze klanten zal de nog veel grotere onzekerheid behorende bij VVTR dus helemaal niet passend zijn bij hun bedrijfsvoering.

Het risico op '*free riders*' is beperkt. Deze klanten zullen naar verwachting ook buiten congestiegebied zo nu en dan niet worden toegelaten op het net, bijvoorbeeld vanwege onderhoud of incidentele congestie. Ook buiten congestie leidt VVTR dus tot efficiënter netgebruik. TenneT heeft sinds jaar en dag flexibiliteit vanuit redispatch en CBC's gebruikt op het EHS-net, ook voor aanvang van de grootschalige congestieproblematiek.⁷ Als TenneT zonder extra kosten deze flexibiliteitsbehoefte kan invullen via deze VVTR-aangeslotenen, dan zal TenneT daar zeker gebruik van maken.

Ook het risico op '*gaming*' door aangeslotenen is beperkt. In theorie kunnen aangeslotenen VVTR buiten congestie contracteren, de netsituatie monitoren, en zodra het net dreigt vol te lopen, (wederom) vaste transportcapaciteit contracteren. Daarmee kunnen partijen in theorie voor een bepaalde periode

⁶ Zie bijvoorbeeld het tarievenvoorstel van TenneT voor 2026.

⁷ Zie de kosten voor 'oplossen transportbeperkingen EHS' in de reguleringsdata van TenneT over de afgelopen jaren. Omdat dit vertrouwelijke data betreft kunnen in dit publieke voorstel geen bedragen genoemd worden.

tegen lagere kosten gebruik maken van het net, zonder dat zij beperkt worden in de mate waarin dat in een congestiegebied zou gebeuren. Echter is dit een riskante onderneming voor klanten die geen volledig inzicht hebben en hiermee bovendien afhankelijk worden van andere aanvragers. Vooraf firm capaciteit reserveren voor een toekomstig jaar biedt ook geen uitkomst. Conform het geschilbesluit Vogelweg⁸ zal direct voor deze capaciteit betaald moeten worden, er is namelijk per definitie vast transportvermogen beschikbaar buiten congestiegebied en de klant beschikt over een aansluiting, anders kon hij ook geen VVTR afnemen.

5. Inschatting van de tariefimpact

Een eerste inschatting op basis van opgaves bij TenneT laat zien dat er voor circa 2.250 MW (voor vijf partijen) interesse is voor het toepassen van VVTR buiten congestiegebied. Het is mogelijk dat de groep geïnteresseerden voor TDTR door deze regeling alsnog een VVTR aanvraagt en de ingeschatte capaciteit groter wordt. Dit zal echter niet ongelimiteerd gebeuren omdat flexibele vraag uiteindelijk zijn eigen rentabiliteit kannibaliseert.⁹

Als deze 2.250 MW extra capaciteit met VVTR wordt aangesloten op het EHS-net, leidt dit tot extra volumes kWmaxgewogen. Omdat het flexibele vraag betreft, wordt ervan uitgegaan dat al deze klanten eenmaal per maand hun maximale VVTR-capaciteit benutten. Inclusief omrekening naar kWmaxgewogen¹⁰ resulteert dit in extra volumes van 24.300.000 kWmaxgewogen (= $12 \times 2.250 \text{ MW} \times 1.000 \text{ kW/MW} \times 0,9 \text{ kWmaxgewogen/kWmax}$). In het recente tarievenvoorstel voor de transporttarieven van TenneT voor 2026 (link) heeft TenneT EHS rekenvolumina voor kWmaxgewogen per maand voorgesteld van ruim 5.500.000.¹¹ Indien deze extra volumes in de tariefprognose waren meegerekend, zou het volume voor EHS kWmaxgewogen circa 6 maal zo hoog zijn geweest. Als gevolg daarvan zou het kWmaxgewogen tarief (onder huidige toepassing van de cascade) circa 6 maal zo laag zijn geweest. Dit betekent dat de totale tariefkosten (inclusief het kWgecontracteerd tarief) voor de gemiddelde bestaande EHS-aangeslotene¹² dalen met circa 42% ($=(1 - 1/6) \times 50\%$).

Het tariefvoordeel voor overige aangeslotenen zou groter kunnen zijn als deze aangeslotenen op basis van een vast transportrecht capaciteit zouden worden aangesloten. De verwachting is echter juist dat deze partijen helemaal niet aangesloten worden met firm vermogen. Daarom vergelijken we de tariefkorting hier met de situatie waarin geen additionele (VVTR-)aangeslotenen worden aangesloten.

6. Overige opmerkingen

Aangezien deze wijziging is ingegeven als aanvulling op de bestaande TDTR-regeling, stellen de netbeheerders voor om de bijbehorende termijn voor evaluatie en mogelijk opheffing van de TDTR-regeling (Systeemcode artikel 14.3 en huidig Netcode artikel 15.7) ook toe te passen op de mogelijkheid om TDTR-capaciteit buiten congestiegebied aan te vullen met VVTR-capaciteit.

⁸ ACM kenmerk: ACM/UIT/620047; <https://www.acm.nl/system/files/documents/openbare-versie-geschilbesluit-vogelweg-liander.pdf>

⁹ Voor batterijen is het een bekend gegeven dat elke additionele batterij de spread tussen hoge en lage elektriciteitsprijzen beperkt en daarmee de rentabiliteit voor alle batterijen verslechtert. Dit effect speelt ook bij flexibele vraag. Voor een rendabele operatie moet flexibele vraag inspelen op momenten met lage elektriciteitsprijzen (en vaak veel duurzame opwek), maar de extra (flexibele) vraag naar deze goedkope elektriciteit resulteert in steeds hogere prijzen, tot het moment dat de flexibele vraag niet meer rendabel kan worden ontwikkeld.

¹⁰ Voor het omrekenen van kWmax per maand (i.e. de maand piek) naar kWmaxgewogen hanteren we een factor 0,9. Zie bijvoorbeeld ook het ontwerpbesluit tarifiering eindafnemers op zee (ACM/UIT/651827) waar deze factor ook wordt gebruikt.

¹¹ In dit voorbeeld wordt geabstraheerd van het effect van de volumes voor kWmaxgewogen per week.

¹² De kosten voor kWmaxgewogen zijn voor de gemiddelde aangeslotene per definitie 50% van het totaal (exclusief het transportonafhankelijk verbruikerstarief).

De netbeheerders staan onder grote druk om de vele nieuwe producten (vaak ingegeven vanuit het landelijk actieprogramma netcongestie) te implementeren. Deze regeling is alleen van toepassing op het EHS-net en vraagt dus geen implementatiewerk bij de distributiesysteembeheerders. Bij TenneT is de benodigde implementatie marginaal. TenneT moet de VVTR immers al per 1 februari 2025 aanbieden aan aangeslotenen. Bovendien moet voor implementatie van de VVTR in grote lijnen dezelfde processen als voor het TDTR geïmplementeerd worden, dat per 1 oktober 2025 moet worden aangeboden. Het toepasbaar maken van de VVTR buiten congestiegebieden heeft geen effect op hoe de VVTR geïmplementeerd is in de operatie. Voor TenneT leidt deze regeling dus ook niet tot impact op kritieke implementatiecapaciteit.

Samenhang met andere codewijzigingsdossiers

Er is sprake van samenhang met de codewijzigingsdossiers waarmee de codes beleidsneutraal worden aangepast aan de Energiewet, de codes die de groepstransportovereenkomst introduceren, en het operationaliseren van de TDTR. Omdat het besluit over het beleidsneutraal omzetten van de codes naar verwachting eerder genomen wordt dan een besluit over het onderhavige voorstel, zijn de wijzigingen in bijlage 1 weergegeven ten opzichte van de tekst van de beoogde nieuwe Systeemcode elektriciteit.

Toetsing aan artikel 3.121 van de Energiewet

Dit voorstel draagt bij aan het belang van het doelmatig functioneren van de elektriciteitsvoorziening (onderdeel b), aan het belang van de bevordering van de ontwikkeling van het handelsverkeer op de elektriciteitsmarkt (onderdeel c) en aan het belang van een goede kwaliteit van dienstverlening (onderdeel e).

Gevolgte procedure

Het voorstel is vastgesteld als een gezamenlijk voorstel van de transmissie- en distributiesysteembeheerders als bedoeld in artikel 3.120, eerste lid, van de Energiewet door de Taakgroep Regulering van de vereniging Netbeheer Nederland op 20 november 2025.

Het overleg met representatieve organisaties van partijen op de elektriciteitsmarkt, bedoeld in artikel 3.120, tweede lid, van de Energiewet, heeft plaatsgevonden in de bijeenkomst van het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten (GEN), gehouden op 4 december 2025. Het op dit voorstel betrekking hebbende deel van het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage 2 bijgevoegd. In bijlages 3 tot en met 5 zijn de schriftelijke inbreng van respectievelijk Energy Storage NL, Energie Nederland en VEMW toegevoegd.

Naar aanleiding van dit overleg is de voorgestelde codetekst voor onderdeel b van het vijfde lid van artikel 7.5, Systeemcode Elektriciteit aangescherpt. Daarnaast is de toelichting op de volgende punten aangescherpt:

- Verduidelijkt dat de vrijgegeven VVTR capaciteit niet leidt tot een additionele investeringsbehoefte.
- Verduidelijkt dat beperkingen voor een additionele VVTR aangeslotene niet op voorhand waarschijnlijker zijn dan voor bestaande VVTR aangeslotenen.
- Verduidelijkt waarom VVTR capaciteit niet op stations wordt aangeboden waarbij één of meer verbindingen naar dit station kwalificeren als kritisch systeemelement.

- Verduidelijkt dat voor de tariefkorting wordt vergeleken met een situatie zonder additionele aangeslotenen.

Besluitvorming en inwerkingtreding

Ter wille van duidelijkheid richting aangeslotenen, is spoedige besluitvorming over het onderhavige voorstel gewenst, zodat klanten van wie de TDTR-aanvraag niet (volledig) is toegekend, alsnog voldoende transportrecht kunnen contracteren. Daarnaast zou TenneT graag vooruitlopend op het definitieve codewijzigingsbesluit, deze mogelijkheid reeds aan aangeslotenen aanbieden. TenneT treedt hiertoe graag in overleg met de ACM.

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

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Directeur Beleid & Communicatie

[15-11-1999] 99-005
 [17-02-2009] 102466/23
 [12-05-2016] 202151
 [22-12-2025] voorstel 2203

NetSysteemcode elektriciteit

[01-04-2025] 619367
 [24-04-2025] ob 636594
 [21-08-2025] voorstel 2181
 [22-12-2025] voorstel 2196
 > 7.5 was Noe 7.1b
 [22-12-2025] voorstel 2203

(.....)

Artikel 7.1b-7.5

1. Een volledig variabel ~~recht op transport-transportrecht~~ geeft de aangeslotene ~~recht op transport-transportrecht~~ ter grootte van het transportvermogen dat de ~~netbeheerder-systeembeheerder~~ uiterlijk ~~voor de gatesluitingstijd van de day-aheadmarkt om 07:00 uur~~ op de dag voorafgaande aan de dag waarop het beoogde transport zal plaatsvinden ten behoeve van de aangeslotene vrijgeeft.
2. ~~De voorwaarden voor het Ten-behoeve van een~~ volledig variabel ~~recht op transport-transportrecht als bedoeld in het eerste lid, leggen de aangeslotene en de netbeheerder tenminste de productvoorwaarden als bedoeld in bijlage 23, eerste lid, vast worden~~ in de aansluit- en transportovereenkomst ~~vastgelegd en bevatten tenminste de voorwaarden, bedoeld in bijlage 1, eerste lid.~~
3. Het volledig variabele transportrecht, ~~als bedoeld in het eerste lid,~~ wordt aangeboden aan een ~~grootverbruiker aan-geslotene met een grote aansluiting niet zijnde een netbeheerder~~ in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9 7.18, eerste lid, waarbij geldt dat: ~~de tariefstructuur als bedoeld in de artikelen 3.7.15, 3.7.18 en 3.7.19 3.14, eerste lid, en 3.15 van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is zijn.~~
4. ~~Alvorens de netbeheerder en De systeembeheerder informeert~~ de aangeslotene ~~voorafgaand aan het overeenkomen van een volledig variabel transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, overeenkomen over:~~
 - a. ~~informeert de netbeheerder de aangeslotene over~~ de wijze waarop de ~~netbeheerder-systeembeheerder~~ de beschikbare transportcapaciteit in het desbetreffende gebied over aangesloten met een volledig variabel ~~recht op transport-transportrecht~~ verdeelt;
 - b. ~~informeert de netbeheerder de aangeslotene over~~ het beleid dat de ~~netbeheerder-systeembeheerder~~ hanteert om te voorkomen dat die aangeslotene gebruik maakt van de transportdienst buiten de tijden waarop of hoeveelheden waarvoor die door de ~~netbeheerder-systeembeheerder~~ is vrijgegeven; en
 - c. ~~wijst de netbeheerder de aangeslotene op~~ de risico's die met een volledig variabel ~~recht op transport-transportrecht~~ van elektriciteit verbonden zijn, waaronder de mogelijkheid van toekomstige aanpassingen in de van toepassing zijnde tariefstructuren en voorwaarden.
5. ~~In afwijking van het derde lid wordt het volledig variabele transportrecht tevens aangeboden aan een aangeslotene met een aansluiting op een systeem met een spanningsniveau van 220 kV of 380 kV, buiten een congestiegebied als bedoeld in artikel 7.18, eerste lid, indien:~~
 - a. ~~de aangeslotene een transportverzoek voor een tijdsduurgebonden transportrecht heeft gedaan, maar dat transportverzoek niet of niet geheel is toegekend; en~~
 - b. ~~de aansluiting van de aangeslotene zich niet bevindt op een locatie in het transmissiesysteem waarvan geldt dat één of meer van de verbindingen naar die locatie kwalificeren als een kritisch systeemelement als bedoeld in artikel 2(69) van Verordening (EU) 2019/943.~~

(.....)

[01-04-2025] 619367
 [22-12-2025] voorstel 2203

Artikel 15.8-14.3

Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling als bedoeld in ~~de artikelen 7.1c-7.5, vijfde lid, 7.6~~ en artikel 3.7.16 3.14, tweede lid, van de Tarievencode elektriciteit doet de ~~netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet transmissiesysteembeheerder~~, in samenwerking met de aangesloten die gebruik maken van bedoelde regeling een onderzoek naar de wenselijkheid van continuering, wijziging of opheffen per 1 april 2040 van bedoelde regeling.

Kenmerk
BR-2025-2196

Datum
22 december 2025

Pagina 10 van 24

Van Gebruikersplatform Elektriciteits- en Gastransportnetten (GEN)
Datum 4 december 2025
Locatie Netbeheer Nederland, Den Haag // MS Teams

Voorzitter	[REDACTED]
Secretaris	[REDACTED]
	<i>Namens de representatieve organisaties:</i> Energie-Nederland [REDACTED] Energy Storage NL [REDACTED] * <i>Namens de gezamenlijke netbeheerders:</i> NBNL [REDACTED] TenneT [REDACTED] Gasunie Transport Services [REDACTED] Liander [REDACTED] * Verslag: [REDACTED] (Notuleerservice Nederland) * digitaal aanwezig

6. Codewijzigingsvoorstel BR-2025-2196 “combinatie tijdsduurgebonden (TDTR) en volledig variabele transportrechten (VVTR) door TenneT buiten congestiegebieden”

TenneT licht het voorstel kort toe. Het voorstel is in een conceptversie al besproken in het informele GEN. Het doel van het voorstel is om partijen die bij TenneT TDTR-capaciteit hebben aangevraagd, maar dat niet of niet volledig toegekend hebben gekregen, de mogelijkheid te geven om de aangevraagde capaciteit aan te vullen met een volledig variabele transportrecht (VVTR). Dit komt voort uit het feit dat TenneT heel veel meer TDTR-aanvragen heeft ontvangen dan er ingepast kan worden op basis van de vereisten uit de Netcode. Ook zijn er partijen die TDTR hebben aangevraagd voor bijvoorbeeld 200 MW, maar voor slechts 100 MW toegekend hebben gekregen. TenneT wil hen de mogelijkheid geven om de aanvullende 100 MW te verstrekken onder VVTR-voorwaarden. Van verschillende partijen heeft TenneT vernomen dat de totale toegekende capaciteit, in combinatie met de tariefstelling die bij de TDTR en VVTR hoort, nodig is voor hen om projecten door te laten gaan.

De **voorzitter** vraagt de secretaris of er stukken zijn binnengekomen.

De **secretaris** kan melden dat er drie stukken zijn ontvangen: van ESNL, VEMW en Energie-Nederland.

ESNL geeft aan blij te zijn dat er gekeken wordt naar manieren om TDTR aan te vullen. ESNL heeft wel een aantal vragen en opmerkingen bij het voorstel. Die stonden opgenomen in het van tevoren toegezonden stuk. ESNL benoemt deze punten uit het stuk nu één voor één.

Het eerste punt betreft de hoogspanning. TenneT maakt de keuze om de wijziging alleen op extra hoogspanning (EHS) van toepassing te laten zijn. ESNL ziet dat er behoefte is om dit ook voor hoogspanning (HS) te doen. In sommige niet-congestiegebieden zijn er projecten die daarvan gebruik zouden willen maken. De toelichting die hierbij gegeven is, begrijpt ESNL wel, maar ESNL snapt niet waarom die argumentatie doorslaggevend is. Daarom hoort ESNL hier graag een nadere toelichting bij. Ook omdat ESNL begrepen had dat HS, na de discussie hierover in het iGEN wel in scope zou zijn geweest.

TenneT bevestigt dat er een interne conceptversie is geweest waarin HS inderdaad ook in scope was. Om twee redenen is uiteindelijk toch besloten om de scope te beperken tot alleen EHS. Er is afstemming geweest met de regionale netbeheerders. Zij gaven aan dat zij zorgen hadden over de impact die het additioneel toekennen van VVTR zou hebben op de beschikbare restruimte op de regionale netten, en dat er daarmee dus minder restruimte voor de regionale netbeheerders over zou blijven om aan de aangesloten op de RNB-netten aan te bieden.

Daarnaast is er informeel contact geweest over het codewijzigingsvoorstel met ACM. Zij hadden enkele kritische vragen over de korting die met VVTR gepaard gaat, in relatie tot het toepassen van deze regeling buiten congestiegebied. Daar is in de toelichting wat tekst aan gewijd, over de potentieel negatieve effecten op de tarieven. Het alleen toepassen op EHS beperkt die risico's behoorlijk. TenneT hoopt dat het voorstel daardoor kan worden goedgekeurd door ACM.

ESNL vraagt welke restruimte de regionale netbeheerders op dit moment precies aanbieden. Er is namelijk geen TDTR op RNB-niveau. Waar zijn ze precies bang voor? Welk aanbod zouden ze niet meer kunnen leveren?

TenneT antwoordt: de RNB's kunnen op dit moment in congestiegebieden VVTR aanbieden. Daarnaast kunnen ze tijdsblok gebonden transportrechten (TBTR) aanbieden, wat ook onder de restruimte valt. De zorg van de RNB's is dat de uitgegeven VVTR op het net van TenneT ervoor zorgt dat zij minder mogelijkheden hebben – los van het feit of ze dat vandaag al kunnen of morgen pas – om VVTR of TBTR uit te geven, of dat gezegd wordt: de VVTR die er nu al is, krijgt altijd voorrang.

Het HS-net zit direct gekoppeld aan de RNB-netten. Terwijl voor het EHS-net geldt dat daar het HS-net nog tussenzit. Dus dat is meer op afstand en dus is de beïnvloeding minder.

Energie-Nederland kan begrijpen dat het voor de RNB's zo *voelt*. Een RNB zou dan een case moeten kunnen maken dat 'deze flow' ervoor zorgt dat zij minder ruimte hebben op hun net. Zij zijn de eersten die kunnen claimen 'wij kunnen FIRM uitgeven', dus heeft TenneT minder VVTR-ruimte. Energie-Nederland begrijpt dat dit misschien lastig is bij het doorrekenen, maar in theorie zou het moeten kunnen.

Kenmerk
BR-2025-2196

Datum
22 december 2025

Pagina 12 van 24

TenneT denkt dat Energie-Nederland in theorie gelijk heeft. Alleen kunnen we de theorie nog niet staven met de praktijk. Op dit moment geven de collega's aan: laten we die mogelijke afhankelijkheid, die we nog niet kunnen bewijzen of ontkennen, voorkomen door deze regeling niet op de HS-netten toe te passen, temeer daar op dit moment, mogelijk afgezien van Drenthe, het hele HS-net in congestie is. Dus mag de gewone VVTR toegepast worden.

Het komt erop neer dat het voorstel op dit moment alleen maar door kan als 'HS' eruit gehaald wordt. De keuze is om ofwel vooralsnog geen voorstel te doen, omdat we per se HS en EHS samen willen, of een voorstel te doen met alleen EHS.

De **voorzitter** geeft aan de vraag te snappen. Is er door de DSB's aan dit voorstel gewerkt?

TenneT licht toe: mede naar aanleiding van het gesprek met de DSB's is deze wijziging aangebracht. Aan hen is ook gevraagd: onder welke voorwaarden is dit voorstel akkoord voor de DSB's? Dit was een van de punten.

De **voorzitter** merkt op dat er nu geen DSB'er in de zaal aanwezig is. Het is goed dat het is aangekaart. Ze stelt voor: als jullie, ESNL, jullie boodschap duidelijk willen maken, neem dan contact op met de DSB's.

ESNL geeft aan graag met hen in gesprek te willen gaan, evenals met ACM. ESNL vindt het belangrijk dat hun boodschap duidelijk overkomt.

De **voorzitter** legt uit: ACM mag en kan aanwezig zijn bij het informele GEN en wordt daar ook voor uitgenodigd. In het formele GEN is er geen stoel voor ACM, want dit is het gebruikersplatform. Zo staat het voorgeschreven. ACM is dus nooit aanwezig bij het GEN.

TenneT vult aan: ACM krijgt wel altijd het verslag.

De **voorzitter** verduidelijkt: de codewijzigingsvoorstellen worden, met de gemaakte opmerkingen, naar ACM doorgestuurd. Wij sturen het verslag naar hen toe. ESNL heeft duidelijk aangegeven ergens not amused over te zijn. Dat heeft ESNL al duidelijk en beargumenteerd op papier aangegeven. Die betreffende mail zal worden meegestuurd met het voorstel. En in het verslag, dat dus eveneens meegestuurd wordt, staat ook opgenomen dat ESNL graag in gesprek gaat met de distributiesysteembeheerders. Het punt is wel dat als dat gesprek plaatsvindt het voorstel mogelijk al richting ACM gestuurd is.

TenneT wijst erop dat dit voorstel niet uitsluit dat in de toekomst eventueel de scope wel nog wordt uitgebreid.

ACM krijgt straks een stuk toegestuurd waarover in het GEN discussie is en zal daarom waarschijnlijk de UOV-procedure toepassen bij de vaststelling. Dat wil zeggen dat ze eerst een ontwerpbesluit gaan schrijven – en dat vervolgens ter inzage leggen. Dus als ESNL vindt dat hun zorg via deze vergadering, en het verslag ervan, onvoldoende geadresseerd is, en ACM er onvoldoende rekening mee houdt, dan kan ESNL altijd in dat stadium opnieuw aankloppen bij ACM.

ESNL geeft aan dat dat proces helder is.

Het andere punt dat ESNL wil maken gaat over kritieke netvlakken: juridisch gezien mogen we het geen congestie noemen, maar technisch gezien is dat wel zo en dus zou VVTR daar een rol kunnen spelen. De onderbouwing om dit niet mee te nemen, lijkt vooral 'het mag niet, dus het mag niet' te zijn. Voor ESNL is het niet duidelijk waarom je dit met een codewijziging niet zou kunnen meenemen. ESNL verneemt graag meer toelichting over het uitsluiten van de kritieke netinfra.

TenneT antwoordt dat 'het mag niet, dus het mag niet' natuurlijk wel juist is. In de toelichting is dat vrij procesmatig beschreven. Er zit echter ook een meer inhoudelijke reden achter. De kritische netwerkelementen zijn per definitie de netwerkelementen in ons net die een relatief grote invloed ondervinden van internationale elektriciteitsstromen. Deze stromen laten zich over het algemeen slecht voorspellen. Zowel vanwege internationale handelsbewegingen alsook, meer operationeel, bijvoorbeeld vanwege lusstromen. Dat zijn stromen die bijvoorbeeld via Noord-Duitsland Nederland binnenkomen en vervolgens via Zuid-Nederland weer naar Duitsland toe gaan. Deze stromen zijn überhaupt al slecht te voorspellen, en dus ook zeker op de 'D-min-1-basis', op basis waarvan de VVTR-capaciteit wel of niet wordt toegekend. Dat is ook de inhoudelijke reden waarom de uitzondering voor kritische netwerkelementen ook in de huidige wetgeving zit.

Intern had TenneT al geconstateerd dat de codetekst over de kritische netwerkelementen niet helemaal duidelijk was. Stations kunnen geen kritisch netwerkelement zijn, alleen de verbindingen tussen de stations. TenneT stelt daarom voor om de stations met een verbinding met zo'n kritisch netwerkelement hier buiten scope te houden. De code zal dan dus tekstueel worden aangepast.

ESNL geeft aan deze technische redenering te begrijpen. Is duidelijk hoe groot die onvoorspelbaarheid precies is?

TenneT antwoordt dat niet te kunnen zeggen. Sowieso geldt natuurlijk dat iets een kritisch netwerkelement is als die meer dan een bepaald percentage invloed heeft op de buitenlandcapaciteit. Dus dan zit je al met een bepaalde bandbreedte. Daarnaast kan TenneT zich voorstellen dat een station vlak bij de grens sowieso substantiëler van invloed is dan een station ergens in het westen van het land, dat nog wel gekwalificeerd is als kritisch netwerkelement, maar wel honderd kilometer van de grens af ligt. Het is dus lastig om in algemene zin te zeggen dat de nauwkeurigheid X of Y procent is.

ESNL vraagt of je niet gewoon een VVTR met een redispatchcontract kunt combineren en daarmee voor TenneT meer zekerheid creëren.

TenneT antwoordt dat dat op zich zou kunnen, alleen dan geldt niet meer het argument, dat in z'n algemeenheid voor VVTR wel geldt, dat je, omdat je er geen rekening mee hoeft te houden in je netberekening, zonder extra kosten restcapaciteit vrij kunt geven. Als je namelijk zegt: ik kan het alleen maar als ik ook een redispatchcontract op die aansluiting heb, of een CBC of een ander flexcontract, dan ga je wel meer kosten maken. Het idee achter de VVTR is juist dat je capaciteit verkoopt voor half geld, omdat die capaciteit toch, oneerbiedig gezegd, een afvalproduct is.

Energie-Nederland wil graag weten hoeveel stations we op het EHS hebben die niet kritisch zijn.

Kenmerk
BR-2025-2196

Datum
22 december 2025

Pagina 14 van 24

TenneT geeft aan dat het volledige 220-kV-net niet kritisch is en ongeveer een kwart van het 380-kV-net.

TenneT merkt op: er werd een aantal keer 'kritieke netvlakken' gezegd. Het gaat om kritische netwerkelementen.

De **secretaris** kan melden dat VEMW beaamt wat zojuist door ESNL en Energie-Nederland gezegd is over de beperking van het voorstel tot EHS. Zij vinden dat dat de scope van het voorstel aanzienlijk beperkt. Ze zouden graag zien dat het verbreed wordt met HS.

ESNL geeft aan geen verdere inhoudelijke vragen meer te hebben.

Energie-Nederland vraagt wat de status van het voorstel is. Wanneer wordt de besluitvorming door ACM verwacht?

TenneT licht toe dat geprobeerd wordt om het voorstel voor de kerst naar ACM te sturen. Er is discussie in het GEN geweest, dus zal de ACM waarschijnlijk de UOV-procedure starten. Op z'n snelst zal die drie maanden duren, maar het kan ook aanzienlijk langer zijn, zelfs een aantal jaar. TenneT schat in dat het minstens driekwart jaar zal duren.

Energie-Nederland vraagt vervolgens: wat gebeurt er als een partij TDTR aanvraagt, die ruimte er niet is en de partij daarom dus VVTR gecontracteerd krijgt, maar er later door omstandigheden wel weer TDTR beschikbaar komt? Wordt dan die VVTR gecontracteerde automatisch overgezet naar TDTR? Of moet deze partij dan opnieuw een aanvraag doen voor TDTR?

TenneT denkt dat 'volledig automatisch' niet zomaar kan worden toegezegd.

Dit zal vooral ook iets moeten zijn dat in het gesprek tussen de relatie- of accountmanager en de klant aan de orde zou moeten komen.

Er zijn partijen die TDTR hebben aangevraagd en die bij de eerste uitgifte in april jl. niet hebben gekregen. Het lijkt TenneT niet raadzaam dat zij automatisch een aanbod hiervoor gaan krijgen.

Energie-Nederland reageert: nu lijkt het alsof er in de code staat: je moet TDTR aanvragen voordat er überhaupt wordt overwogen om je VVTR te geven. Als we in Nederland allemaal snappen dat de TDTR op is, zou je ook gewoon gelijk VVTR moeten kunnen aanvragen.

TenneT geeft aan dat Energie-Nederland voor vandaag de dag gelijk heeft. Op dit moment is er nergens in Nederland een plek waar TDTR vrij is. Maar morgen kan de situatie in theorie anders zijn en zou er op een bepaalde locatie ineens TDTR-ruimte kunnen ontstaan. Dan zou het eerlijk zijn dat de klant eerst de beschikbare TDTR-ruimte krijgt en pas daarna deze VVTR-special. Vandaar dat TenneT aangeeft: meld altijd dat je TDTR wilt, ook al weet je dat die er momenteel helemaal niet is.

De **secretaris** geeft aan dat VEMW op dit punt ook een opmerking heeft gemaakt. VEMW vindt het ook onnodig als er eerst TDTR moet worden aangevraagd, voordat er VVTR beschikbaar komt. Hun oproep is om de VVTR zo breed mogelijk toe te passen buiten de congestiegebieden, zonder dat je eerst de TDTR hoeft aan te vragen.

ESNL vraagt waarom het volgens TenneT eerlijker is om eerst TDTR aan te vragen, voordat er VVTR kan worden aangeboden.

TenneT legt uit: gezien het karakter van het product is VVTR iets wat je eigenlijk alleen maar in een congestiegebied aanbiedt, omdat je daarmee zeker stelt dat je zeker weet dat het alleen restcapaciteit is. Er wordt nu een constructie bedacht om het ook buiten congestiegebieden te kunnen aanbieden. Je biedt als eerste het normale alternatieve transportrechtproduct aan voor buiten congestiegebieden. Pas als dat er niet is, en er wordt voldaan aan de andere randvoorwaarden, dan wordt deze VVTR-special aangeboden. Op het moment dat gesteld zou worden dat VVTR buiten congestiegebieden altijd beschikbaar zou zijn, dan kijk je helemaal niet meer naar de afweging dat VVTR er eigenlijk alleen maar is om restruimte weg te geven.

Energie-Nederland merkt op: VVTR is er enkel wanneer er ruimte is. Als je de kortsluitvastheid en het aantal stopcontacten op het station even niet meeneemt, dan kun je tot in het oneindige VVTR uitgeven. Of die partijen de dag daarna ook werkelijk het net op mogen, ligt aan de netdoorrekening en wie er wat gaat doen die dag.

TenneT reageert: alleen ga je er dan van uit dat er beperkingen zouden kunnen zijn. Maar een van de randvoorwaarden van de VVTR is juist: je mag VVTR normaal gesproken alleen maar geven als je *zeker weet* dat er beperkingen zijn. We weten hier niet zeker of er beperkingen zijn. De onzekerheid die er hier in komt te zitten, is: jij mag het net wel op, maar je loopt wel altijd het risico dat er op een later moment iemand alsnog FIRM aanvraagt – en die mag dan eerst.

Energie-Nederland geeft aan dat te kunnen volgen. Maar we gaan nu toch accepteren dat die ook in niet-congestiegebieden wordt aangeboden?

Ja, dat is zo, bevestigt **TenneT**, ook in niet-congestiegebieden, maar alleen als ook aan de andere randvoorwaarden wordt voldaan. Het moet gaan om situaties waarin je eigenlijk TDTR had willen hebben en willen uitgeven, maar dat die ruimte er niet is.

Energie-Nederland vraagt zich daarbij af: waarom is dat zo? Waarom is die randvoorwaarde er?

TenneT licht toe: een van de uitgangspunten van de alternatieve transportrechten is altijd geweest: dat is primair restruimte. Met andere woorden: als er nog restruimte is, ga je niet naar het 'back-upproduct VVTR-special'.

De **secretaris** merkt op dat VEMW het op dit punt eens is met Energie-Nederland.

Energie-Nederland heeft een volgende vraag. In de tekst staat op pagina 3, de laatste alinea bij 1: 'beschikbaarheid van VVTR-capaciteit buiten congestiegebied': *“Naarmate er in een bepaald netgebied steeds meer VVTR-capaciteit wordt toegekend, zullen de (verwachte) momenten waarop de capaciteit niet wordt vrijgegeven voor de additionele aangesloten sloten steeds verder toenemen.”* Dit zou kunnen worden geïnterpreteerd als: degene die de VVTR als laatste heeft geaccepteerd op dit onderstation zal geen toegang krijgen tot het net.

TenneT is het ermee eens dat dit verduidelijkt moet worden in de toelichting, want dat is inderdaad niet het geval. Iedereen die een VVTR heeft, gaat gewoon mee in de netdoorrekeningen.

In de toelichting stond ook opgeschreven dat TenneT voornemens is om partijen, als zij VVTR aanvragen, een indicatie te geven van hoe vaak ze zullen worden beperkt. Die indicatie hebben partijen die al een paar jaar eerder in hetzelfde netgebied VVTR hebben aangevraagd ook gekregen, maar de indicatie van de meest recente aanvrager geeft een beeld met meer beperkingen.

Energie-Nederland stelt het op prijs dat er een verduidelijking in de toelichting wordt opgenomen. Fijn dat er een indicatie wordt gegeven. Komt er ook nog een soort solver bij enkel VVTR?

TenneT antwoordt dat dat nog niet definitief bekend is. Een onderdeel van de solver waaraan gewerkt wordt, is ook de keuze tussen verschillende VVTR's.

De achterliggende gedachte van de solver is: als op de dag zelf de keus moet worden gemaakt, hoeven bedrijfsvoerders niet zelf na te denken, maar doet de solver dat.

Energie-Nederland vraagt hoe er daarbij straks onderscheid gemaakt zal gaan worden tussen de VVTR's.

Dat kan **TenneT** op dit moment nog niet aangeven. Maar over dit soort dingen wordt wel nagedacht.

Energie-Nederland zal daarover contact opnemen met TenneT.

ESNL vraagt of het mogelijk is aan te sluiten bij dat overleg. Dat is akkoord wat Energie-Nederland betreft.

TenneT wil graag nog een verduidelijking aangeven voor de notulen. TenneT sprak zojuist over het afgeven van indicaties aan VVTR-klanten. TenneT hecht eraan daar voor de volledigheid aan toe te voegen: aan deze indicaties zijn geen rechten te ontlelen door de aangesloten.

Energie-Nederland merkt op dat er in het document staat dat VVTR niet boven de bestaande piek wordt uitgegeven. Waarom niet?

TenneT antwoordt van mening te zijn dat er niet boven de bestaande piek wordt uitgegeven, omdat het VVTR is en je het altijd weg kunt regelen. Dus er ontstaat geen nieuwe piek, in elk geval niet voor de netdoorrekeningen die ertoe doen.

Er lijkt hier gesuggereerd te worden dat er geen VVTR boven op de piek wordt uitgegeven. Echter, het uitgeven van VVTR leidt niet tot verhoging van de piek. Dit zal aangepast worden in de toelichtende tekst.

Energie-Nederland vraagt waarom er geen risico is dat de verbruikers op grote schaal hun FIRM-vermogen inruilen voor VVTR.

TenneT antwoordt dat dit in zekere mate samenhangt met de beperkingen richting EHS: met name dat er weinig grootverbruikers op EHS zijn aangesloten. Dus daardoor is dat risico heel klein. Er zijn op dit moment slechts twee aansluitingen van verbruikers op het EHS-net. Er is op dit moment sowieso weinig FIRM-vermogen dat überhaupt omgezet zou kunnen worden.

Energie-Nederland heeft nog een vraag. In sectie 5 wordt uitgelegd dat het nettatarief voor EHS flink kan dalen als er veel nieuwe TDTR-kanten op het EHS-net komen. Maar die daling zou weleens veel lager kunnen uitvallen als de verdeling van de EHS-kosten tussen de directe afnemers op het EHS-net en het HS-net (cascadering) wordt aangepast. Is dat een reële mogelijkheid?

TenneT licht toe: op basis van de manier waarop de tarieven op dit moment worden vastgesteld, zou dat niet het geval zijn. De cascade vindt plaats op basis van de kW-gecontracteerde volumes. Die veranderen niet als er VVTR- of TDTR-aangeslotenen bij komen. Dus verandert de cascade ook niet, en dus blijft dat extra volumevoordeel volledig op het EHS plaatsvinden. Misschien dat de cascade in de toekomst op een andere manier uitgerekend gaat worden. TenneT durft echter geen uitspraken te doen over hoe reëel die kans is.

De **secretaris** geeft aan dat nog enkele vragen en verzoeken van VEMW niet aan bod zijn gekomen. Allereerst benoemt hij een verzoek om concrete voorbeelden van 'FIRM-capaciteit die beschikbaar is bij overschrijding van de TDTR-aanvragen'. Het voorstel stelt dat op locaties waar meer TDTR is aangevraagd dan beschikbaar is, 'regelmatig nog wel FIRM-capaciteit beschikbaar' is. VEMW vraagt om concrete voorbeelden van situaties en gebieden waar deze combinatie voorkomt. Dit inzicht is essentieel om te beoordelen hoe vaak en op welke schaal VVTR buiten congestie daadwerkelijk relevant is.

TenneT geeft aan niet concreet te kunnen worden op het niveau van individuele klantaanvragen, omdat dat potentieel concurrentiegevoelige informatie is. TDTR wordt in heel Nederland aangevraagd. Flink meer dan er kan worden aangeboden. De locaties waar FIRM-capaciteit beschikbaar is, zijn alle locaties waar nog geen congestie is afgeroepen. De voorbeelden waar VEMW naar vraagt zijn dus alle locaties waar geen congestie is afgeroepen.

De **secretaris** verwijst naar het einde van pagina 1 van de reactie van VEMW. Daar staat: Reactie op risico's van 'korting zonder beperking'. VEMW verwijst hier waarschijnlijk naar de opmerking dat er risico's zouden zijn bij het bieden van VVTR, dat het een korting is zonder beperking. Hij toont de argumenten van VEMW op een slide: 'VEMW verwacht dat dit risico beperkt is. Buiten congestie zullen VVTR-kanten inderdaad vaak volledige beschikbaarheid hebben, maar: zij betalen geen kWcontract-fee, zij claimen geen toekomstig recht, zij hebben volledige transportonzekerheid, TenneT kan VVTR op dag-vooruit altijd beperken, sectie 4 van het voorstel erkent zelf dat VVTR leidt tot efficiënter netgebruik. De veronderstelde "korting" is daarmee geen onterecht voordeel, maar een logische beloning voor het aanvaarden van transportonzekerheid. VEMW is ook van mening dat weinig tot geen partijen hier gebruik van wensen te maken.'

TenneT geeft aan dat het eerste argument geen argument is maar de korting an sich. Het is wat lastig om precies te bedenken wat VEMW bedoeld heeft. VEMW lijkt van mening dat weinig tot geen partijen er gebruik van wensen te maken. Dat vindt TenneT lastig te rijmen met de kennelijk tegelijk toch ook grote interesse vanuit andere achterbannen.

De **secretaris** benoemt ten slotte nog enkele aanvullende vragen van VEMW over de tarief-impact. 'Het voorstel bevat een kwantitatieve inschatting van tariefvoordelen voor bestaande aangeslotenen. VEMW vraagt aanvullend: leidt extra flexibele afname op het EHS-net tot minder congestiekosten? Verlaagt dit indirect de totale transporttarieven doordat minder congestiemanagement nodig is? Maakt VVTR buiten congestie het mogelijk om meer partijen van de wachtlijst te halen, en daardoor het tariefvolume te verlagen?'

TenneT geeft aan dat extra flexibele afname op het EHS-net in theorie tot minder congestiekosten zou kunnen leiden. Om het duidelijker te maken, maakt TenneT onderscheid tussen twee situaties: als bestaande klanten om zouden gaan naar VVTR buiten congestiegebied dan kan dat in theorie inderdaad leiden tot minder congestiekosten, omdat die in de basecase misschien onder een CBC of redispatch afgeroepen hadden moeten worden en met deze VVTR-regeling gratis kunnen doen, of geen toegang zouden kunnen geven op dag-vooruit-basis. De nieuw aangeslotenen kan TenneT ook zonder extra kosten beperken op dag-vooruit-basis, maar of dat nu tot minder totale congestiekosten leidt, betwijfelt TenneT.

In antwoord op de tweede vraag van VEMW geeft TenneT aan: stel dat het inderdaad tot minder congestiekosten zou leiden dan zou het inderdaad direct dan wel indirect leiden tot lagere transporttarieven, want het leidt tot lagere kosten voor TenneT, en dat wordt één op één doorgerekend in de transporttarieven.

In antwoord op de derde vraag van VEMW geeft TenneT aan: een VVTR buiten congestie maakt het inderdaad mogelijk om partijen van de wachtlijst te halen, of partijen die TDTR hebben aangevraagd en het niet toegekend hebben gekregen toch aan te sluiten. Daardoor zou het tariefvolume juist omhooggaan en daarmee de tarieven zelf juist omlaaggaan. Het lijkt TenneT goed om in de toelichting even te benadrukken dat de tariefimpact, zoals die nu berekend is, uitgaat van additionele aangeslotenen die onder VVTR-voorwaarden worden aangesloten. De lagere tarieven op EHS die we nu berekenen zouden nog significanter zijn als die partijen FIRM aangesloten zouden zijn, want dan zouden ze nog zwaarder meetellen in de tariefvolumes. Tegelijkertijd is de verwachting echter dat die partijen, als het alleen met FIRM zou kunnen, niet doorgaan met dit project. Dus vandaar dat deze benadering is gekozen.

De **voorzitter** bedankt TenneT voor de toelichting.

Afgesproken wordt dat TenneT de toegezegde wijzigingen zal verwerken. Bij eventuele vragen zal TenneT contact opnemen met de betreffende inbrenger.

Ieder zal goed checken of alle vragen en opmerkingen correct verwoord staan in de notulen.

Het aangepaste voorstel zal, inclusief de bijlagen (van ESNL, Energie-Nederland en VEMW), op 22 december doorgestuurd worden naar ACM.

Reactie richting NBNL – Combinatie TDTR/VVTR buiten congestiegebieden

Beste NBNL, [REDACTED]

Dank voor het toesturen van het codewijzigingsvoorstel voor de combinatie van TDTR en VVTR buiten congestiegebieden. We hebben het voorstel doorgenomen, met specifieke aandacht voor artikel 7.5, lid 5. Wij willen hierbij een aantal kritische kanttekeningen en vragen meegeven, zodat de regeling een groter positief effect kan hebben. Daarnaast vraagt ESNL om VVTR ook beschikbaar te stellen i.c.m. FIRM-aansluitingen.

1. Sterke beperking van het voorstel: Waarom ineens uitsluitend EHS?

Het oorspronkelijke voorstel, zoals nog besproken in iGEN zo'n 4-5 weken geleden, betrof zowel EHS als het HS-net (110/150 kV). De nu voorgestelde beperking tot alleen EHS komt voor ons onverwacht, zeker gezien het feit dat:

- er concrete vraag ligt van projecten op 110 kV (o.a. meerdere parken waarvoor ~2x45 MW VVTR nodig is);
- op die locaties geen congestie is, dus het argument "HS is toch overal congestie" simpelweg niet opgaat;
- TenneT zelf eerder heeft aangegeven dat toepassing op HS technisch en systeemkundig wel degelijk mogelijk is.

Wij horen daarom graag van jullie wat er precies is gebeurd tussen het iGEN-overleg en deze versie van het voorstel. Is er aanvullende input gegeven door ACM of TenneT die deze koerswijziging verklaart?

De nu gegeven motivatie ("ongewenste tarief- of netimpact bij HS buiten congestie") lijkt weinig onderbouwd, zeker omdat exact hetzelfde risico op EHS ook bestaat. Alleen wordt daar het argument gebruikt dat er "nauwelijks verbruikers" zitten. Dat is nogal dun voor zo'n ingrijpende beperking. Daarom wil ESNL vragen om het HS-net alsnog onderdeel te maken van deze regeling.

Daarnaast willen wij expliciet onder de aandacht brengen dat juist op kritieke netvlakken, zoals het 380 kV-traject Eemshaven – Zwolle, een BESS met VVTR naar onze mening van directe systeemwaarde kan zijn voor de netbeheerder en voor de stabiliteit van het hoogspanningsnet. Het argument om VVTR daar niet toe te staan ontgaat ons volledig. Dat deze netvlakken volgens EU-regulering niet formeel als "congestiegebied" mogen worden geclassificeerd, maakt het onderliggende operationele probleem niet minder relevant. Een BESS met VVTR kan juist op dit soort zwaarbelaste verbindingen waarde toevoegen in termen van flexibiliteit, congestiemitigatie en het reduceren van redispatch-kosten.

Voor zover ESNL zich herinneren is dit argument eerder in een overleg naar voren gebracht, maar destijds is er niet op doorgepakt. Wij willen daarom nogmaals benadrukken dat er wat ons betreft geen inhoudelijke reden is om VVTR uit te sluiten op kritieke netvlakken.

2. Nut en bruikbaarheid van de regeling is hierdoor in twijfel

Voor veel projecten buiten congestiegebieden zat de waarde juist in aanvulling van beperkte TDTR met een beperkte hoeveelheid VVTR op HS. Precies datgene waar bedrijven hun projecten mee zouden kunnen vlot trekken. Door HS uit te sluiten, blijft alleen een nichetoepassing over op EHS-aansluitingen, een segment waar:

- nauwelijks nieuwe verbruikers zitten,
- de kans dat een project geen volledige TDTR krijgt in de praktijk beperkt is,
- en het systeemrisico volgens eigen argumentatie van TenneT minimaal is.

Daarnaast stelt ESNL dat er wel degelijk substantiële interesse bestaat in VVTR op locaties waar uitsluitend FIRM-capaciteit beschikbaar is. Door de hoge transporttarieven komen veel projecten met een puur FIRM-aansluiting simpelweg niet van de grond. Uit recent marktonderzoek van ESNL blijkt

bovendien dat het realisatiepotentieel van projecten drastisch omhoog moet om überhaupt in de buurt te komen van de MLZ- en Scenariostudie 2025-waarden voor batterijopslag capaciteit in 2030 en daarna. Op basis van data van de netbeheerders is te zien dat slechts 10 tot 20 procent van de aangevraagde batterijprojecten daadwerkelijk de realisatiefase weet te bereiken. Een wachtrij van circa 60 GW is, in dat licht, helemaal niet zo groot als je kijkt naar het lage percentage projecten dat uiteindelijk de eindstreep haalt.

Het mogelijk maken van VVTR naast TDTR- en FIRM-aansluitingen, zowel binnen als buiten congestiegebieden, stelt TenneT in staat om de resterende netruimte optimaal te benutten en additioneel congestieverlagend gedrag te ontsluiten.

Kortom: de regeling dreigt haar betekenis te verliezen precies op het niveau waar de behoefte het grootst is.

3. Kansrijk instrument wordt nodeloos gereduceerd

We willen benadrukken dat het toestaan van VVTR buiten congestiegebieden geen structurele maatregel is, maar een no-regret instrument dat:

- ontwerpwijzigingen en daarmee forse vertragingen voorkomt;
- investeringszekerheid vergroot;
- een eerlijker level playing field creëert, omdat bedrijven geen invloed hebben op TDTR-gunning of op grenzen van congestiegebieden;
- zelfs bij beperkte volumes een duidelijk maatschappelijk effect kan hebben (versnelling projecten).

Het risico dat partijen “korting krijgen zonder dat ze beperkt worden” lijkt ons beheersbaar, zeker gezien de beperkte omvang en de reeds bestaande mogelijkheid om in congestiegebieden VVTR wél grootschalig toe te passen.

Juist omdat VVTR op kritieke netvlakken operationele voordelen oplevert, van extra flexibiliteit tot reductie van systeemkosten, begrijpen wij des te minder waarom deze toepassing wordt uitgesloten. Het gaat hier niet om een structurele tariefkorting zonder beperking, maar om een instrument dat de netbeheerder in staat stelt het bestaande net efficiënter en veiliger te opereren, ook op de zwaarst belaste verbindingen.

4. Wat is er nodig om dit wél bruikbaar te maken?

Vanuit de sector is duidelijk:

- VVTR op HS-netten binnen én buiten congestiegebieden is essentieel om dit instrument echt waarde te geven. Verdere beperkingen of uitzonderingen is ongewenst en brengt alleen maar meer onduidelijkheid met zich mee.
- ESNL pleit er nadrukkelijk voor om VVTR niet alleen op HS-netten, maar ook op kritieke 380 kV-netvlakken toe te staan. Als daar een aanvullende impacttoets of volumebeperking voor nodig is, dan is dat prima uitvoerbaar. Het categorisch uitsluiten van deze netvlakken sluit echter niet aan bij de feitelijke systeembehoefte en ondermijnt het potentieel van VVTR als no-regret maatregel.
- Een beperkte volume- of impacttoets kan desnoods aan HS worden gekoppeld om eventuele tarief- of netverstoringen te vermijden.

Zonder HS wordt dit een symbolische regeling die nauwelijks gebruikt zal worden, terwijl de behoefte aantoonbaar juist dáár ligt.

5. Verzoek richting NBNL

Wij vragen NBNL nadrukkelijk om:

1. Toelichting te geven op het plotselinge schrappen van HS uit de regeling;
2. Te verkennen of heropname van HS als alternatief (eventueel met voorwaarden) nog mogelijk is richting TenneT en ACM vóór het GEN van 4 december;
 - Als een HS-netvlak geen (grote) verbruikers heeft, er wel VVTR aangeboden kan worden.
 - Als een HS-netvlak alleen de aangeslotenen die op jaarbasis netto producent zijn, wel VVTR aangeboden kan worden.
3. Om in het gesprek met TenneT en ACM ook de vraag mee te nemen waarom VVTR op kritieke netvlakken is uitgesloten, en of heroverweging mogelijk is. Voor ESNL is het essentieel dat ook deze netvlakken worden meegenomen, juist omdat hier in de praktijk de grootste operationele waarde te behalen valt.
4. De sectorinput mee te nemen dat dit voorstel in huidige vorm onvoldoende waarde toevoegt en niet aansluit op wat projecten daadwerkelijk nodig hebben.

Mocht er aanvullende informatie zijn die dit besluit onderbouwt, dan horen wij dat graag. Op dit moment kunnen wij echter moeilijk anders dan concluderen dat de regeling in deze versmalde vorm een gemiste kans is voor versnelling buiten congestiegebieden.

Kenmerk

BR-2025-2196

Datum

22 december 2025

Pagina 22 van 24

Beste [REDACTED]

Voorafgaand aan het GEN van 4 december spraken mijn collega [REDACTED] en ik kort met [REDACTED] over het co-dewijzigingsvoorstel combi TDTR-VVTR buiten congestie. Hieronder zet ik graag alvast wat vragen door waar we het graag morgen over zouden willen hebben.

Algemene vragen:

1. Wat is de status van het voorstel en wanneer wordt besluitvorming door de ACM verwacht?
2. Vanaf welk moment kan een aangeslotene VVTR buiten congestiegebieden aanvragen?
3. Is het voldoende dat er een TDTR-aanvraag is gedaan door een aangeslotenen en deze is afgewezen om VVTR te kunnen aanvragen? (Of moeten er nog aanvullende stappen worden gezet?)

Inhoudelijke vragen

1. Wanneer een partij TDTR aanvraagt, dit er niet is, VVTR gecontracteerd krijgt en later door omstandigheden TDTR beschikbaar wordt, wordt dan het VVTR gecontracteerde overgezet naar TDTR? Of moet deze partij dan opnieuw een aanvraag doen voor TDTR?
2. Moet er altijd TDTR worden aangevraagd voordat een partij VVTR kan accepteren? Ook wanneer het al duidelijk is dat er geen TDTR meer beschikbaar is? Kan een partij niet gelijk VVTR aanvragen als dat is wat ze willen?
3. Wat betreft de invloed van TDTR/VVTR op EHS op de RNB netten; "Hierdoor heeft deze regeling geen invloed op de reeds aangeslotenen en beïnvloedt zij tevens niet de beschikbare transportcapaciteit die distributiesysteembeheerders aan hun aangeslotenen kunnen aanbieden, al dan niet middels alternatieve transportrechten. Te meer omdat deze regeling op dit moment uitsluitend op het EHS-net wordt aangeboden. Voor zover VVTR wel invloed zou kunnen hebben op overige aangeslotenen, is deze invloed buiten congestiegebieden helemaal minimaal. " Geldt dit nog wanneer andere vormen van ATRs beschikbaar worden op de RNB netten? Wat heeft er dan voorrang? VVTR op EHS of TDTR op RNB?
4. Er staat dat VVTR niet boven de bestaande piek wordt uitgegeven. Waarom niet? Kan je niet VVTR tot in de oneindigheid uitgeven? Wat is de link met de vraag hierboven? Heeft dit dus te maken met het effect op de lageregelegen netvlakken waar je dan mogelijk andere transportrechten in de weg gaat zitten?
5. Blz 3 "Bij een overeenkomst...onaantrekkelijker wordt"; Door het woord 'additionele' lijkt het alsof later VVTR gecontracteerde een onaanvaardbaarder contract accepteren dan diegene die daarvoor VVTR hebben gecontracteerd. Klopt dit? Is dit de bedoeling?
6. Waarom mag VVTR niet worden toegepast op een kritisch netcomponent? En is EHS niet geheel een kritisch netcomponent?
7. Waarom is er geen risico dat verbruikers op grote schaal hun firm vermogen inruilen voor VVTR?
8. In sectie 5 wordt uitgelegd dat nettarieef voor EHS flink kan dalen als er veel nieuwe TDTR klanten op het EHS-net komen. Maar die daling zou wel eens veel lager kunnen uitvallen als de verdeling van de EHS-kosten tussen directe afnemers op EHS-net en HS-net (cascadering) wordt aangepast. Is dat een reële mogelijkheid?

Tot morgen!

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Programma Manager

Reactie VEMW op codewijzigingsvoorstel BR-2025-2196 (combinatie TDTR–VVTR buiten congestiegebieden)

VEMW steunt het mogelijk maken van VVTR-capaciteit buiten congestiegebieden. Het voorstel biedt een praktische route om projecten die onvoldoende TDTR-capaciteit ontvangen toch te realiseren, en het draagt bij aan een efficiënter gebruik van het elektriciteitssysteem. Tegelijk hebben wij vragen en aandachtspunten die voor de verdere beoordeling van belang zijn.

Verzoek om concrete voorbeelden van “firm capaciteit beschikbaar bij overschrijding TDTR-aanvragen”

Het voorstel stelt dat op locaties waar meer TDTR is aangevraagd dan beschikbaar is, “regelmatig nog wel firm capaciteit beschikbaar” is.

VEMW vraagt om **concrete voorbeelden** van situaties en gebieden waar deze combinatie voorkomt. Dit inzicht is essentieel om te beoordelen hoe vaak en op welke schaal VVTR buiten congestie daadwerkelijk relevant is.

Breder toepassen van VVTR buiten congestiegebieden: beperking tot TDTR-aanvragers en EHS-aansluitingen is onnodig en niet-doelmatig

VEMW vraagt waarom dit codewijzigingsvoorstel uitsluitend VVTR-capaciteit buiten congestiegebieden toegankelijk maakt voor partijen die eerst (onvolledig) TDTR-capaciteit hebben aangevraagd én waarom dit alleen geldt voor EHS-aangeslotenen. Beide beperkingen zijn naar onze mening niet noodzakelijk om het gestelde doel te bereiken.

Het voorstel beoogt dat projecten ondanks een tekort aan TDTR-capaciteit toch kunnen doorgaan en dat de beschikbare infrastructuur zo efficiënt mogelijk wordt benut. Dat doel kan echter breder en effectiever worden bereikt door VVTR algemeen beschikbaar te maken voor alle aangeslotenen buiten congestiegebieden, ongeacht:

- of zij TDTR hebben aangevraagd, of
- op welk spanningsniveau zij zijn aangesloten. De huidige restricties:
- beperken de benuttingsgraad van het HS- en MS-net,
- beperken de ontwikkeling van flexibele vraag buiten het EHS-net,
- zijn niet nodig, omdat VVTR geen aanspraak op future firm capaciteit geeft,
- en sluiten mogelijkheden uit om beschikbare ruimte in het net volledig te benutten.

VVTR is per definitie flexibel, eenvoudig toepasbaar en kostenefficiënt. Het is daarom logisch om VVTR breder open te stellen dan alleen als “aanvulling op TDTR”.

VEMW adviseert om VVTR buiten congestiegebieden generiek beschikbaar te maken, zodat de beschikbare transportcapaciteit maximaal en tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten wordt benut.

Reactie op risico's van ‘korting zonder beperking’

VEMW verwacht dat dit risico beperkt is. Buiten congestie zullen VVTR-klanten inderdaad vaak volledige beschikbaarheid hebben, maar:

- zij betalen geen kWcontract-fee,
- zij claimen geen toekomstig recht,
- zij hebben volledige transportonzekerheid,
- TenneT kan VVTR op dag-vooruit altijd beperken,

- sectie 4 van het voorstel erkent zelf dat VVTR leidt tot efficiënter netgebruik.

De veronderstelde “korting” is daarmee geen onterecht voordeel, maar een logische beloning voor het aanvaarden van transportonzekerheid. VEMW is ook van mening dat weinig tot geen partijen hier gebruik van wensen te maken.

Tariefimpact: aanvullende vragen

Het voorstel bevat een kwantitatieve inschatting van tariefvoordelen voor bestaande aangeslotenen. VEMW vraagt aanvullend:

- Leidt extra flexibele afname op het EHS-net tot minder congestiekosten?
- Verlaagt dit indirect de totale transporttarieven doordat minder congestiemanagement nodig is?
- Maakt VVTR buiten congestie het mogelijk om meer partijen van de wachtlijst te halen, en daardoor het tariefvolume te verlagen?