

ProRail

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

Datum	2 juni 2025	Eigenaar	[REDACTED]
Uw kenmerk	ACM/UIT/636594	E-mailadres	[REDACTED]@prorail.nl
Ons kenmerk/ID	LJVJZ-1018697020-39051	Telefoonnummer	[REDACTED]
Onderwerp	Ontwerp codebesluit groepstransportovereenkomst	Afdeling	LJV
Bijlage(n)	-		

Geachte mevrouw Leijten,

Op 24 april 2025 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: de ACM) het ontwerp codebesluit groepstransportovereenkomst (hierna: ontwerpbesluit), met zaaknummer: ACM/23/184255, 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 B.V.

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). ProRail B.V. en Railinfratrust B.V. zijn volledig eigendom van de Nederlandse Staat.

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

- ProRail ziet het mogelijk maken van het afsluiten van een groepstransportovereenkomst (hierna: GTO) als een positieve ontwikkeling. Zowel voor de netbeheerder als voor aangeslotenen biedt het kunnen afsluiten van een GTO perspectief.
- 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 (hierna: GDS).
- Het GDS wordt gevoed vanuit ongeveer 200 aansluitingen op de netten van de diverse netbeheerders. Het gecontracteerd transportvermogen (hierna: GTV) 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.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

- 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 is het lastig 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.

De ACM heeft partijen gevraagd in hun zienswijze te reageren op twee consultatievragen. Onderstaand treft u eerst de inhoudelijke reactie van ProRail aan op het ontwerpbesluit en zal ProRail vervolgens reageren op de consultatievragen.

De GTO maakt het mogelijk dat twee of meer grootverbruikers samen één transportovereenkomst afsluiten met de netbeheerder en als groep GTV aangeboden krijgen. Dit vermogen kunnen de groepsleden onderling verdelen door afspraken te maken over de afname en invoeding van elektriciteit. Wanneer aangeslotenen een GTO afsluiten behouden zij hun eigen aansluitovereenkomst. Om dit mogelijk te maken worden voorwaarden aan de Netcode elektriciteit (hierna: Netcode) en de Tarievenscode elektriciteit toegevoegd.

Voor zowel aangeslotenen als de netbeheerder kan het afsluiten van een GTO voordelig zijn. Zo kan een GTO voor aangeslotenen bijvoorbeeld groeiperspectief bieden (ook wanneer zij zich in congestiegebieden bevinden), terwijl de netbeheerder baat kan hebben bij het afsluiten van een GTO omdat door lokale afstemming binnen een groep het lokale net beter benut wordt en de hogere netvlakken worden ontzien.

Ook ProRail ervaart problemen door netcongestie en is zich bewust van de mogelijkheden die het afsluiten van een GTO kan bieden. Door een groep te vormen en verbruik binnen die groep af te stemmen ziet ProRail kansen om de gevolgen/belemmeringen van netcongestie ten aanzien van sommige van haar aansluitingen te verminderen. Tegelijkertijd beseft ProRail ook dat er voor aangeslotenen risico's zitten aan het afsluiten van een GTO. Daarom wil ProRail graag goed begrijpen onder welke voorwaarden een GTO precies kan worden afgesloten om een goede inschatting te kunnen maken van de gevolgen en eventuele risico's. Om die reden verzoekt ProRail de ACM over een aantal punten nadere duiding te geven in de toelichting op het ontwerpbesluit.

In artikel 7.1e lid 6 Netcode staat opgenomen dat als een aangeslotene vóór toetreding tot een groep een verzoek heeft gedaan om individueel transportvermogen toegekend te krijgen en de netbeheerder dit aanbiedt, de aangeslotene ervoor kan kiezen de groep te verlaten dan wel het aangeboden transportvermogen in de groep te brengen. ProRail vraagt de ACM te verduidelijken of dit ook het geval is na de transitieperiode. Ook verzoekt ProRail de ACM om toe te lichten wat er gebeurt met de plek op de wachtlijst van een 'individueel' transportverzoek als de aangeslotene die dit verzoek heeft gedaan een GTO afsluit en de groep vervolgens verlaat. ProRail vraagt zich af of zij uit artikel 7.1e lid 6 Netcode ook kan opmaken dat een aangeslotene in die situatie zijn plek op de wachtlijst niet verliest. Maakt het hierbij nog uit of de aangeslotene de groep verlaat tijdens of na de transitieperiode?

Verder vraagt ProRail zich af wat er gebeurt met de uitzonderingspositie van aangeslotenen wanneer zij een GTO afsluiten. Zo is ProRail bijvoorbeeld in beginsel uitgezonderd van

GOTORK³ en van het verplicht aanbieden van congestiemanagementdiensten.⁴ Ten aanzien van de verplichting tot het aanbieden van congestiemanagementdiensten licht de ACM in randnummer 164 van het ontwerpbesluit toe dat deze verplichting niet geldt voor individuele aangeslotenen maar gezamenlijk geldt voor de groep. De ACM gaat echter niet in op wat dit betekent voor aangeslotenen die zijn uitgezonderd van deze beginselen. ProRail vraagt zich af of dit tot gevolg heeft dat wanneer een aangeslotene met een uitzonderingspositie (zoals ProRail) een GTO afsluit, de groep als geheel is uitgezonderd van deze beginselen of dat die aangeslotene zijn uitzonderingspositie ten aanzien van de desbetreffende aansluiting verliest? Dit laatste lijkt ProRail niet wenselijk aangezien bepaalde aangeslotenen met een reden zijn uitgezonderd van deze beginselen.

Ten aanzien van artikel 7.1e lid 5 Netcode vraagt ProRail zich af wat precies verstaan wordt onder *'In afstemming met de gemachtigde van een groep'*. In hoeverre wordt een gemachtigde van een groep daadwerkelijk betrokken bij het bepalen van het groepstransportvermogen? Wat is zijn rol hierbij? Moet de netbeheerder hierover overeenstemming bereiken met de gemachtigde? Of kan hij dit eenzijdig bepalen, maar geeft hij de gemachtigde de gelegenheid hier zijn visie op te geven (maar hoeft de netbeheerder hier vervolgens niks mee te doen)?

Verder vraagt ProRail de ACM een en ander met betrekking tot artikel 7.1e lid 9 Netcode te verhelderen. In dit artikellid staat beschreven dat als een aangeslotene uit een groep treedt, de netbeheerder de GTO voor de uittredende aangeslotene binnen tien werkdagen omzet in een individuele aansluit- en transportovereenkomst (hierna: ATO). ProRail gaat ervanuit dat het niet de bedoeling is dat een aangeslotene 10 werkdagen zonder ATO kan komen te zitten. Het zou ProRail logisch voorkomen dat wanneer een aangeslotene uit een groep wil treden en hij een verzoek doet tot omzetting de aangeslotene, tot het moment dat de GTO is omgezet in een individuele ATO, gebruik kan blijven maken van het groepstransportvermogen. Graag hoort ProRail van de ACM of deze aanname correct is.

Kort gezegd vraagt ProRail de ACM het ontwerpcodebesluit op een aantal punten te verduidelijken. Het afsluiten van een GTO biedt kansen voor aangeslotenen maar brengt ook grote risico's met zich mee. Hierdoor is het extra belangrijk goed te begrijpen wat een GTO precies inhoudt en onder welke voorwaarden deze gesloten kan worden.

Consultatievragen

Consultatievraag 1: lokale afstemming invoeding en afname

De ACM vraagt partijen hun visie te geven op de wenselijkheid om via kWh een prikkel te bieden om afstemming van lokale invoeding en afname te stimuleren. De ACM geeft hierbij als voorbeeld het deels netto verrekenen van gelijktijdige invoeding en afname voor de tariefdrager kWh of het geven van een tariefkorting op kWh op momenten dat partijen afname en invoeding op elkaar afstemmen.

ProRail leest deze netto afrekening en tariefkorting zo dat er geen of minder transportkosten in rekening worden gebracht bij de groep wanneer er sprake is van gelijktijdige invoeding en afname. Dit stimuleert partijen om invoeding en afname op elkaar af te stemmen. Door deze afstemming binnen de groep wordt de invoeding en afname balans op verdeelstations, MS-ring, LS-net geoptimaliseerd waardoor deze componenten minder belast worden. ProRail meent dat de ACM er inderdaad voor moet waken dat de netto afrekening van kWh door aangeslotenen dan wel het geven een tariefkorting met zich meebrengt dat andere netgebruikers onevenredig worden benadeeld.

³ Op grond van artikel 7.13 lid 7 Netcode.

⁴ Op grond van artikel 9.1a lid 1 Netcode.

Er zijn immers ook partijen die niet kunnen profiteren van deze netto afrekening dan wel tariefkorting. Zo heeft ProRail, voor zover het haar GDS betreft, met name categorie A6 aansluitingen. Op deze tractie aansluitingen van ProRail is er geen sprake van een kWh tarief. Ook kan het bijvoorbeeld zo zijn dat aangeslotenen in een groep hun invoeding en afname niet kunnen afstemmen omdat zij in een groep zitten met alleen maar of voornamelijk afnemers dan wel invoerders.

ProRail zou de ACM daarom ter overweging willen meegeven dat wanneer de ACM ook netto afrekening voor kWh deels mogelijk wil maken dan wel partijen een tariefkorting wil geven wanneer zij invoeding en afname op elkaar afstemmen, deze prikkelmethode alleen in te zetten op de momenten van fysieke (technische) congestie. Dit is immers het moment dat het voor de netbeheerder wenselijk is dat er afstemming plaatsvindt en worden aangeslotenen op die manier toch beloond voor hun afstemming. Daarnaast wordt zo voorkomen dat er door deze prikkel situaties ontstaan waarbij (fossiele) opwek gebruikt wordt om te balanceren, wanneer dit net technisch onnodig is.

Consultatievraag 2: transitieperiode

ProRail merkt op dat bij het afsluiten van een GTO de belangen van de netbeheerder op verschillende aspecten kunnen conflicteren met de belangen van aangeslotenen die een groep willen vormen. Zo ook bij het bepalen van de duur van de transitieperiode. Ook de ACM erkent dat de belangen van de netbeheerder en aangeslotenen op dit punt uit elkaar liggen en vraagt partijen daarom om hun visie te geven over de duur van de transitieperiode.

ProRail meent dat een transitieperiode van drie jaar (of langer) een passende periode is. Het is voor partijen een hoge drempel om een GTO af te sluiten en het brengt risico's met zich mee. Aangeslotenen leveren immers hun individuele transportvermogen in wanneer zij een GTO aangaan. Om deze drempel te verlagen en aangeslotenen toch te prikkelen een GTO af te sluiten is een transitieperiode nodig. Wanneer deze transitieperiode te kort is om goed te kunnen ontdekken of de samenwerking in een GTO werkt, zullen aangeslotenen het risico om hun individuele GTV te verliezen vermijden en geen GTO afsluiten dan wel de groep verlaten voordat de transitieperiode voorbij is. Dit zal de potentie van het afsluiten van GTO's niet ten goede komen.

ProRail begrijpt aan de andere kant dat netbeheerders juist gebaat zijn bij een zo kort mogelijke transitieperiode omdat zij er gedurende die periode rekening mee moeten houden dat partijen de groep verlaten/de groep opheffen en zij hun individuele transportvermogen terug willen. De netbeheerder dient hiervoor capaciteit op haar net te reserveren die zij niet kan uitgeven aan andere partijen. Zoals de netbeheerders op 27 februari 2025 in hun reactie op het informatieverzoek van de ACM aangeven kan gedurende deze transitieperiode de ruimte die vrijkomt door het vormen van een groep worden vrijgegeven via het volledig variabele transportrecht. Als de transitieperiode voorbij is kan dit variabele transportrecht worden omgezet in een vast transportrecht. Dit lijkt ProRail een manier waarop de netbeheerder toch het vermogen dat zij moet 'reserveren' voor het geval aangeslotenen de groep verlaten toch kan uitgeven, maar hebben de aangeslotenen tegelijkertijd toch genoeg tijd om af te tasten of een GTO voor hen werkt.

Ook zou de ACM kunnen overwegen om ten aanzien van de transitieperiode op te nemen dat er tijdens de transitieperiode een jaarlijkse evaluatie tussen aangeslotenen uit de groep en de netbeheerder plaatsvindt. Hierdoor kan in sommige gevallen wellicht voorkomen worden dat aangeslotenen de groep meteen verlaten als zij tegen bepaalde (oplosbare) belemmeringen aanlopen. Daarnaast zou bij een dergelijke evaluatie de mogelijkheid kunnen worden gecreëerd dat aangeslotenen kunnen aangeven dat zij afzien van het resterende deel van de transitieperiode als zij zeker weten dat ze in de groep willen blijven.

ProRail

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

Hoogacht

A large black rectangular redaction box covers the majority of the page content below the word 'Hoogacht'. The redaction consists of several overlapping black shapes, including a large central rectangle and several smaller horizontal bars extending to the left and right.