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

Datum	29 mei 2024	Eigenaar	[redacted]
Uw kenmerk	ACM/23/182621	Telefoonnummer	06[redacted]
Ons kenmerk/ID	TS0126FB1BF-2119364477-564	E-mail	[redacted]@prorail.nl
Bijlage(n)	-	Afdeling:	AM-Techniek/LJV
Onderwerp	Ontwerp codebesluit Tijdgebonden transporttarieven hoogspanningsnetten		

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

Geachte mevrouw Leijten,

Op 18 april jl. bent u gestart met de consultatie van het ontwerp codebesluit tijdgebonden transporttarieven in hoogspanningsnetten (hierna: het ontwerpbesluit). Deze tarieven zorgen volgens u voor een vorm van spitsheffing op het hoogspanningsnet. Het gebruik van het hoogspanningsnet in piekuren wordt daardoor duurder en gebruik in daluren wordt voordeliger. De regeling zorgt volgens u voor een stimulans om het net minder in piekuren te gebruiken en meer in daluren. Aangeslotenen die piekuren mijden zullen goedkoper uit zijn dan aangeslotenen die dat niet doen.

ProRail maakt graag gebruik van de mogelijkheid om haar zienswijze te geven op bovengenoemd ontwerpbesluit.

Deze zienswijze is geschreven vanuit het belang van de beheerder van de Nederlandse hoofdspoorweginfrastuctuur[1] én, mede namens Railinfratrust B.V., vanuit het belang als houder van een ontheffing[2] van de verplichting tot het aanwijzen van een netbeheerder. De ontheffing geldt voor het elektriciteitsnet van ProRail ten behoeve van het energietransport naar treinen.

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

- ProRail heeft op het hoogspanningsnet van TenneT vijf aansluitingen t.b.v. de Hogesnelheidslijn-Zuid (personenverkeer, Schiphol-Rotterdam-Breda-België) en de Betuweroute (goederenverkeer, Maasvlakte-Zevenaar-Duitsland).
- Het tractie-energiesysteem dat door ProRail wordt beheerd, bestaat voor het grootste deel uit een 1500 V-gelijksspanningsnet 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 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.
- De spoorwegondernemingen worden op grond van art. 1 lid 3 van de Elektriciteitswet gezien als afnemers (grootverbruikers) zonder eigen aansluiting.

[1] ProRail is houder van de concessie als bedoeld in artikel 16 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.

- 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. Van de spoorwegbeheerder wordt hierbij een hoge mate van robuustheid en transportzekerheid verwacht.

De inhoudelijke reactie van ProRail op het ontwerpcodebesluit treft u hieronder aan.

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. Generiek gesteld vindt ProRail dat het optimaal benutten van het spoorsysteem hier een essentieel onderdeel van is. Dit met name vanwege het duurzame en energie-efficiënte karakter van het vervoer per spoor (ten opzichte van vervoer per weg/water/lucht).

Voor de periode tot en met 2029:
ProRail merkt op dat door het spoorwegrechtelijke kader waarbinnen ProRail opereert en de gereguleerde tarieven die zij hanteert, ProRail vooralsnog geen mogelijkheid heeft om de verwachte stijging van de transportkosten als gevolg van dit ontwerpbesluit door te belasten aan haar afnemers/spoorwegondernemingen. Dit komt omdat ProRail op grond van haar, door de ACM goedgekeurde, kostentoerekeningsmethodiek de tarieven voor de diensten in het minimumtoegangspakket (waarbij de transportkosten energie voor 100% worden doorbelast aan de afnemers/spoorwegondernemingen) reeds voor een periode van 4 jaar (2026-2029) heeft vastliggen.[3]
Dit betekent dat de verhoging van de transportkosten (per 1 april 2025) niet kan worden doorbelast aan de afnemers van het tractienet/gebruikers van het spoor. Er wordt in het ontwerpbesluit niet voorzien in overgangsbepalingen. De nieuwe tariefstructuur (met spitsheffing) per 1 april 2025 leidt dan ook tot een financieel risico (nadeel) voor ProRail.

Voor de periode na 2029:
Het ontwerpbesluit zal voor de periode na 2029 tot hogere (gebruiks)kosten leiden voor spoorwegondernemingen die:

1. Gebruik maken van de HSL-Zuid en de Betuweroute, door de directe aankoppeling van dit tractievoedingsnet aan het hoogspanningsnet.
2. Op het reguliere 1500V-gelijkspanningsnet treinverkeer aanbieden, als gevolg van doorberekening van de tijdgebonden kosten door regionaal Netbeheerders.[4]

Hierdoor wordt het gebruik van een elektrische (lees: duurzame/ emissiearme) vorm van vervoer ontmoedigd en kan er een modaliteitsverschuiving van het spoor naar andere minder energie efficiënte modaliteiten plaatsvinden.
Met andere woorden: als spoorwegondernemingen blijven rijden tijdens de spitsperiodes wordt dit vervoer kostbaarder en wordt het daarmee aantrekkelijker om andere modaliteiten te overwegen. Dit ontwerpbesluit raakt dan ook de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten en vergroot daarmee naar verwachting op landelijk niveau de opgave binnen de energietransitie.

[3] Goedkeuringsbesluit ACM d.d. 2 mei 2024 inzake de kostentoerekeningmethode VMT 2026-2029 zaaknummer ACM/23/1855.
[4] Het ontwerpbesluit maakt geen onderscheid tussen aangeslotene op het hoogspanningsnet, waarmee naast ProRail ook de Regionaal netbeheerders te maken krijgen met deze tijdgebonden transporttarieven. De verwachting is dat Regionaal netbeheerders niks anders kunnen dan deze kosten omslaan naar hun aangeslotenen die ook gebruik maken van deze transportcapaciteit in deze tijdgebonden vensters. Hiermee werkt dit ontwerpbesluit in potentie ook door op de eerdergenoemde 200 aansluitingen voor het 1500 V-gelijksspanningsnet

Ook verwacht ProRail dat deze codewijziging een opmaat is tot grotere prijsdifferentiatie in de toekomst welke direct of indirect zal worden doorberekend aan spoorwegondernemingen en daarmee ook in de toekomst zal leiden tot een verdere verslechtering van de concurrentiepositie van het spoor.

Gelet op het bovenstaande verzoekt ProRail de ACM dan ook in het definitieve codebesluit een uitzondering te maken voor het spoorse tractie-energiesysteem (als onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur), zijnde een gesloten distributiesysteem, en geen tijdgebonden transporttarieven toe te passen voor zover het gaat om het gebruik van dit spoorse tractie-energiesysteem.

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

Alle rechten voorbehoudend,

Hoogachtend,

[redacted]

[redacted]
Directeur Assetmanagement