

Onderwerp: Eerste ambtelijke opzet vanuit de regio Stedendriehoek m.b.t. beantwoording consultatievragen ACM over het Ontwerp codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken 2025.

Datum/Versie: 22-7-2025

Contactpersoon: [REDACTED] [REDACTED]@regiostedendriehoek.nl

Status: Ambtelijke bespiegeling in ontwikkeling

Consultatievraag 1.

a. Bent u van oordeel dat er een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid opgenomen dient te worden in het prioriteringskader voor categorie 2.'veiligheid'?

Wellicht, maar eigenlijk zou er helemaal geen wachtrij moeten zijn in de categorie "veiligheid" en moeten partijen met die kwalificatie altijd worden aangesloten. Als dat betekent dat dat met een zogenaamde "congestie-set" moet, om als congestieverzachter te kwalificeren, dan zouden die kosten gesocialiseerd kunnen worden. Het gaat immers om ons aller veiligheid, en de meerprijs van een "congestie-set" is in die context in alle redelijkheid meestal niet onoverkomelijk (kan vaak door een noodstroom voorziening die voor die functie toch al nodig was, iets anders uit te voeren en functioneel als noodstroomvoorziening én congestievoorziening in te zetten).

b. Zo ja, dan verzoekt de ACM u met concrete suggesties te onderbouwen hoe een dergelijke hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid zou moeten worden vormgegeven.

- Wie dient te beslissen over toepassing van de hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid?

Als we het goed hebben begrepen gaat het eigenlijk om verschillende situaties en soorten uitzonderingen. In bepaalde gevallen gaat het om de mogelijkheid om een functie toe te voegen aan één van de categorieën, en in andere gevallen gaat om de mogelijkheid om af te wijken van FCFS.

1. Voor het toevoegen van functies of het schuiven van functies tussen categorieën kunnen wij ons voorstellen dat de ACM dat zelf periodiek beoordeelt op basis van het huidige beoordelingskader, maatschappelijke en andere contextuele ontwikkelingen én ontvangen "change requests" uit het veld (analoog aan versie-ontwikkeling van software).
2. Voor het afwijken van FCFS zou iedere bestuurslaag met een aantoonbaar acuut veiligheidsbelang een onderbouwd besluit kunnen nemen, waarbij samenwerking tussen bestuurslagen het uitgangspunt is, en het huis van Thorbecke de escalatie (en een besluit) borgt.

- Op welke wijze wordt willekeur voorkomen en op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten van transparantie en non-discriminatie?

Voor situatie 1 hierboven heeft de ACM een doordacht en geaccepteerd kader dat door middel van het bovenstaande proces ook up to date kan worden gehouden.

Voor situatie 2 hierboven kan transparantie in belangrijke mate worden gewaarborgd door de eis van samenwerking tussen bestuurslagen. De uitdaging van non-discriminatie lijkt ons bij een acuut veiligheidsbelang minder groot omdat er immers een zwaarwegende reden is om af te wijken.

c. Bent u van oordeel dat er een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid opgenomen dient te worden in het prioriteringskader voor categorie 3. 'basisbehoeften'?

De categorie basisbehoeften is in zijn aard wezenlijk anders dan de categorie veiligheid. De categorie basisbehoeften is in omvang (en belasting van netten) veel groter en de maatschappelijke belangen zijn lastig op een objectieve manier met elkaar te vergelijken. Toch zijn er misschien een paar mogelijkheden

d. Zo ja, dan verzoekt de ACM u met concrete suggesties te onderbouwen hoe een dergelijke hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid zou moeten worden vormgegeven. De ACM verzoekt

u om hierbij in ieder geval in te gaan op de volgende punten:

- Wie dient te beslissen over toepassing van de hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid?

1. Voor het toevoegen van functies of het schuiven van functies tussen categorieën kunnen wij ons voorstellen dat de ACM dat zelf periodiek beoordeelt op basis van het huidige beoordelingskader, maatschappelijke en andere contextuele ontwikkelingen én ontvangen "change requests" uit het veld (analoog aan versie-ontwikkeling van software).
2. Voor het afwijken van FCFS is het een overweging voor lokale overheden om in hun omgevingsplannen op te nemen welke functies er (waar) prioriteit (en welke niet) hebben in de leefomgeving van bepaalde gebieden in hun gemeente. Recent onderzoek rond de verdeling van restcapaciteit bij OS Harderwijk lijkt aan te tonen dat de Omgevingswet behoorlijk wat ruimte biedt aan gemeenten om hiermee te sturen.

Aanvullende opmerking: afwijken van FCFS is in de basis al een interessante gedachte voor de categorie "basisbehoeften" omdat dat in deze groep een flink verschil kan maken voor de hoeveelheid aanvragers die je in totaal kan bedienen, en dat op zich heeft al veel maatschappelijke toegevoegde waarde. Een manier om daar invulling aan te kunnen geven zou kunnen zijn om de netbeheerder (meestal RNB) iedere aanmelder/wachtrijklant een voorlopige score geven op basis van de verwachte gemiddelde bijdrage in kW tijdens de 10% hoogste belastingpieken op het onderstation in kW waar die klant op wordt aangesloten. Die kW waarde kun je delen door het aangevraagde transportvermogen, en daarmee ontstaat een ratio/score. Eventueel zou je nog een weging kunnen toepassen waarmee een kleine bijdrage in absolute zin minder zwaar weegt dan een grote.

Bij een score 0 die middels een alternatief transportrecht kan worden geborgd zou kunnen worden overwogen om ondanks de congestie (alternatief)transportvermogen toe te kennen. Dit is weliswaar geen congestieverzachter maar wel precies de richting waarin je wilt dat aangeslotenen zich gaan ontwikkelen, parallel aan een elektriciteitsnet dat wordt versterkt.

Alle aanvragers hebben bij deze aanpak een score die past bij hun aanvraag. Bij een score die bijvoorbeeld 10 procentpunt beter is dan die van partijen die op basis van FCFS boven een die partijen staan, gaat die partij die andere partijen voorbij. De positie van die partij wordt pas definitief als de score geborgd wordt met een

(alternatief) transportrecht die dat profiel ook bevestigt.

Aanvragers op de wachtrij kunnen hun positie ook tussentijds verbeteren door met de RNB afspraken te maken die hun score verbeteren.

Hiermee bevorder je dat partijen zich inspannen om hun aanvraag zo netvriendelijk mogelijk vormgeven en geef je hen ook behoorlijk wat handelingsperspectief.

- Op welke wijze wordt willekeur voorkomen en op welke wijze wordt voldaan aan de vereisten van transparantie en non-discriminatie?

Voor situatie 1 hierboven heeft de ACM een doordacht en geaccepteerd kader dat door middel van het bovenstaande proces ook up to date kan worden gehouden.

Voor situatie 2 hierboven kan transparantie en non-discriminatie worden geborgd in democratisch gelegitimeerde omgevingsplannen. Met betrekking tot de opmerking het verrijken van FCFS met een netvriendelijkheidsscore kan de RNB transparantie en non-discriminatie borgen (wel met als randvoorwaarde dat netvriendelijkheid een aanvaard aanvullend prioriteringscriterium is).

e. Bent u van oordeel dat het prioriteringskader met deze aanpak voldoende flexibiliteit biedt om eventueel aanvullende functies prioriteit te geven en in het algemeen in te kunnen inspelen op de dynamische problematiek rondom netcongestie?

Op zich kan de voorgestelde werkwijze met toetsing door de ACM op basis van opgestelde beoordelingscriteria, hardheidsclausules en een update routine goed kunnen werken, maar zonder aanvullend beleid zal het nauwelijks bijdragen aan het verminderen van netcongestie.

f. Zo niet, welke werkwijze is volgens u nodig om meer flexibiliteit te geven?

Het lijkt in het algemeen belangrijk om tot randvoorwaarden en werkafspraken te komen tussen de TSO en de RNB's waarmee de RNB's grootschalig aan de slag kunnen met de uitrol van alternatieve transportrechten (en dan de meest netvriendelijke opties eerst). Het kader maatschappelijk prioriteren blijft grotendeels een theoretische exercitie (met uitzondering van congestieverzachtters en pilots) zolang niet duidelijk is of- en zo ja welke schaarse ruimte verdeeld kan worden.

Onze waarneming is dat de TSO al meer dan twee jaar de opschaling van het spoor *Beter Benutten* blokkeert met het argument dat daar geen ruimte voor is. Voor lokale besturen en deelnemers aan het energiesysteem is dat een black box, en zelfs de RNB's worden op dit gebied regelmatig verrast door de TSO. Dat moet echt anders. Ook de TSO zou moeten weten dat met het dominant worden van de energiedrager elektriciteit, en een decentraler en variabelere aanbod ervan, *Beter Benutten*, cruciaal wordt. Het eindbeeld wordt met *Beter Benutten* goedkoper en betrouwbaarder. Maar de ACM en het Rijk moeten de TSO wel stimuleren om een keer "the leap of faith" te nemen en te gaan rekenen en plannen met elektrische transport-infrastructuur die we aanzienlijk efficiënter inzetten dan voorheen.

Consultatievraag 2

a. Bent u van oordeel dat het wenselijk is om FCFS voor congestieverzachtters los te laten?

We kunnen niet goed overzien of dit echt nodig is. Zoals netcongestieverzachtters nu zijn gedefinieerd en gekwalificeerd zijn ze vanuit netperspectief altijd no-regret en dragen ze altijd bij aan "Beter Benutten". In feite horen ze dus ook niet op een wachtrij, anders dan het reguliere planningsproces bij een RNB. Het gaat waarschijnlijk ook niet om grote aantallen, en dan zou FCFS niet veel uit moeten maken. Indien dit toch anders zit, bijvoorbeeld als het om heel grote projecten gaan met veel impact, dan is afwijken van FCFS wellicht opportuun. Je praat dan over projecten die bijvoorbeeld een verwachte winterpiek op een OS met 30% kunnen mitigeren o.i.d. Denk aan een groot warmtenet met een WKK. Dat rechtvaardigt natuurlijk gepaste aandacht voor zo'n initiatief. Je hebt het dan meer over systeemversterking dan over congestieverzachting.

b. Zo ja, bent u van oordeel dat netbeheerders zelf transparante en objectieve criteria moeten vaststellen op basis waarvan zij op non-discriminatoire wijze de volgorde bepalen waarin transportcapaciteit kan worden verleend aan congestieverzachtters,?

Ja, bijvoorbeeld door het effect van significante systeemversterking aan te tonen

c. Wat is volgens u een goede werkwijze om via transparante en objectieve criteria op nondiscriminatoire wijze transportcapaciteit te verlenen aan congestieverzachtters?

Wellicht door het aantonen van een bepaalde procentuele impact op de verwachte winterpieken op het OS en/of een bijdrage in stuurbaar vermogen (in MW) voor de TSO.

Consultatievraag 3

De ACM verneemt graag uw zienswijze m.b.t. de vraag of te rechtvaardigen is om telecom en de openbare netwerken in algemene zin op te nemen binnen de categorie basisbehoeften' en verzoekt u om in uw reactie toe te lichten of en hoe bij het verlenen van transportcapaciteit voor openbare netwerken in de praktijk geborgd kan worden dat de capaciteit enkel wordt gebruikt voor doelen die van groot belang zijn voor de Nederlandse samenleving.

Naar onze mening is te rechtvaardigen om telecom en de openbare netwerken op te nemen in de categorie basisbehoeften omdat telecommunicatie een onmisbaar basiselement is voor (arbeids) productiviteit, innovatie, veiligheid en genot. Het enkele feit dat een deel van de toegevoegde waarde (arbitrair) niet kwalificeert als "van groot belang voor de Nederlandse samenleving" doet niets af aan de overige functies van telecom die wél cruciaal zijn. Analoog hieraan zou je ook kunnen betogen dat wonen van groot belang is voor de Nederlandse samenleving, maar omdat je ook leuke dingen kan doen in een woning, we wonen toch geen prioriteit geven.

Kanttekening hierbij is dat de drijfveren voor- en de impact van netuitbreidingen (en nieuwe elektriciteitsaansluitingen) misschien ook een rol moeten spelen in de afweging. De vraag naar bandbreedte groeit nog steeds (video communicatie) en die is zowel bedrijfsmatig als privaat. Op het gebied van innovatie en productiviteitsverbetering spelen zaken als:

- -5G (vraagt om fijnmaziger mobiele netwerken met meer antennes en glasvezel backhaul).
- Internet of Things (IoT): veel kleine verbindingen (slimme meters, mobiliteit, landbouw, etc.)

- Edge computing en lage latency vereisen aanpassingen in de netwerktopologie (meer decentrale knooppunten).

Tegenover die extra vraag naar bandbreedte en redundantie staat ook dat door nieuwe aanvragen veel oude technologie wordt uitgefaseerd. De nieuwe oplossingen die daarvoor in de plaats komen zijn vaak energiezuiniger en kunnen ook slimmer omgaan met energie. Het is dus -los van de prioriteringsvraag- interessant om uit te zoeken of en hoe de telecomsector door voortdurende innovatie ook onderdeel kan zijn van de oplossing. Dat antwoord kan eventueel ook nog “punten” opleveren om telecom op te nemen in de categorie basisbehoeften.