



Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG

Woerden : 7 augustus 2025
onze ref. : E25b16/[REDACTED]
doorkiesnr. : [REDACTED]
e-mail : [REDACTED]@vemw.nl

onderwerp : Zienswijze VEMW m.b.t. het ontwerp codebesluit prioriteringsruimte
transportverzoeken (zaaknummer ACM/25/194782)

Geachte directie,

Met een publicatie op 26 juni 2025 stelt de ACM belanghebbenden in de gelegenheid te reageren op het door de ACM opgestelde ontwerpcodebesluit *Prioriteringsruimte transportverzoeken* (hierna: het "Ontwerpbesluit"). VEMW maakt graag gebruik van de geboden gelegenheid tot het indienen van een schriftelijke zienswijze.

Consultatievraag 1

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

Nee. Maatschappelijk prioriteren zorgt per definitie voor onzekerheid bij partijen zonder of met lagere prioriteit over het verkrijgen van hun benodigde transportvermogen. Wanneer een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid wordt opgenomen, vergroot dit de onzekerheid alleen maar. Daarnaast kunnen de categorieën uit het prioriteringskader ook zonder hardheidsclausule of uitzonderingspositie al aangepast worden via een codewijziging.

Een tweede potentieel geval dat de ACM aanhaalt in het Ontwerpbesluit betreft de situatie waarin een partij met prioriteit lager op de wachtlijst staat dan een andere partij in dezelfde categorie, terwijl die laatste partij in het concrete geval vanuit lokaal, regionaal dan wel nationaal oogpunt van groter belang is voor de samenleving. Voor deze gevallen overweegt de ACM ook een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid. Wat VEMW betreft is dit zeer onwenselijk. Het prioriteren van transportverzoeken zorgt, zoals eerder benoemd, voor grote onzekerheid. Wanneer er vervolgens binnen de verschillende categorieën ook nog

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers

Houttuinlaan 12
3447 GM WOERDEN
KvK Utrecht nr. 30147022

Telefoon 0348 48 43 50
E-mail kb@vemw.nl
Internet www.vemw.nl

IBAN: NL20ABNA0551408340
BICcode: ABNANL2A
BTW nr. NL 0011.19.904.B01

geprioriteerd moet worden, is het de vraag of de categorieën wel goed zijn afgebakend en of de tweede partij in de bovenstaande situatie überhaupt wel prioriteit had moeten krijgen.

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

n.v.t.

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

Nee, om dezelfde reden als bij consultatievraag 1.a.

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

n.v.t.

De ACM hanteert hiervoor de volgende werkwijze: de ACM doorloopt de opgestelde beoordelingscriteria om te toetsen of een sector of functie in aanmerking kan komen voor prioriteit. De beoordelingscriteria staan daarbij vast, maar de uitkomst niet. De ACM toetst cyclisch of sectoren of functies die bij haar onder de aandacht zijn gebracht in aanmerking kunnen komen voor prioriteit. Indien dit het geval is, past de ACM het prioriteringskader aan via een codewijzigingsprocedure. Dit geeft flexibiliteit binnen het prioriteringskader en borgt een transparant en zorgvuldig besluitvormingsproces.

e. Bent u van oordeel dat het prioriteringskader met deze aanpak voldoende flexibiliteit biedt om te kunnen inspelen op de dynamische problematiek rondom netcongestie?

VEMW is van mening dat elke aanpassing aan de prioritering via een codewijziging dient te verlopen. Vandaar ook de kritiek op het introduceren van een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid. Naast flexibiliteit is zekerheid namelijk een van de belangrijkste uitgangspunten voor het maatschappelijk prioriteren. De beoordelingscriteria dienen de zekerheid en transparantie te geven dat het toetsen op een doelmatige manier gebeurt, en de daaropvolgende codewijzigingsprocedure geeft marktpartijen de mogelijkheid om eventuele twijfels of kritiek te uiten. De voorgestelde aanpak is volgens VEMW dan ook de juiste.

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

n.v.t.

Consultatievraag 2

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

Nee. VEMW is van mening dat een congestieverzachter netcongestie dient te verminderen. Verschillende congestieverzachters zullen uiteraard het net op verschillende manieren ontlasten, maar het ontlasten van het net is juist kenmerkend voor deze categorie. Vanuit die redenering dient een congestieverzachter altijd transportvermogen te verkrijgen. Congestie wordt immers verminderd en dat betekent dat er per definitie voldoende ruimte op het net is, en zelfs gecreëerd wordt. Het is dan ook vrijwel onmogelijk dat er een wachtrij ontstaat voor congestieverzachters, en FCFS hoeft dan ook niet losgelaten te worden.

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 congestieverzachters?

n.v.t.

c. Wat is volgens u een goede werkwijze om via transparante en objectieve criteria op non-discriminatoire wijze transportcapaciteit te verlenen aan congestieverzachters?

Via FCFS. Congestie wordt immers verminderd en er wordt ruimte op het net gecreëerd. Dat dient te gelden voor alle partijen in deze categorie. FCFS is dan ook de enige redelijke manier om deze partijen van transportcapaciteit te voorzien. Zoals eerder vermeld in subvraag a, zou er per definitie geen wachtrij moeten kunnen ontstaan binnen de categorie 'congestieverzachters'.

Consultatievraag 3

VEMW concludeert dat de ACM moeite heeft met het rechtvaardigen van het opnemen van telecom en openbare netwerken, aangezien deze deels gebruikt worden voor diensten die van minder groot belang zijn voor de Nederlandse samenleving. VEMW is van mening dat deze overweging ook gemaakt kan worden voor andere activiteiten die reeds zijn opgenomen in categorie 2 'veiligheid', bijvoorbeeld elektriciteitsnetten, openbare drinkwatervoorziening of rechtspraak. De diensten van de netbeheerder worden immers ook gebruikt voor het spelen van computerspellen, de drinkwatervoorziening wordt gebruikt voor het nemen van een bad of het bewateren van planten, en de rechtspraak houdt zich deels bezig met zaken als scheidingen of burengeschillen over een schutting.

Het feit dat deze partijen wel zijn opgenomen, omdat een (groot) deel van hun activiteiten van groot maatschappelijk belang is, betekent ook dat telecom en openbare netwerken opgenomen dienen te worden. Een groot deel van hun activiteiten is immers van groot maatschappelijk belang, zelfs voor het functioneren van andere partijen uit de prioriteringscategorieën.

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers

Echter, deze overwegingen roepen ook vragen op over de basis waarop het prioriteringskader is opgesteld. Immers, maatschappelijk belang is een grijs gebied en vaak sterk afhankelijk van politieke willekeur. Indien het verdienvermogen en de strategische zelfstandigheid van Nederland daadwerkelijk als zwaarwegende maatschappelijke doelen worden beschouwd, dan ligt het voor de hand dat de maakindustrie prioriteit krijgt. Wordt daarentegen de digitalisering van de samenleving als doorslaggevend geacht, dan zouden datacenters logischerwijs voorgaan. Beide zijn onder het huidige Ontwerpbesluit niet meegenomen in de voorgestelde categorieën.

Algemene opmerkingen

In het verleden heeft VEMW meermaals haar positie ten opzichte van het prioriteren van transportverzoeken duidelijk gemaakt. Het prioriteren van bepaalde transportverzoeken zorgt voor grote onzekerheid bij partijen die niet in aanmerking komen voor prioriteit of in een lagere prioriteringscategorie vallen. De enige categorie waarvoor dit niet geldt is de categorie 'congestieverzachtters', aangezien deze categorie juist voor extra transportruimte op het elektriciteitsnet zorgt. Het meest doelmatige, objectieve en eerlijke prioriteringskader zou dus simpelweg alleen prioriteit geven aan congestieverzachtters en de overige aanvragen volgens het FCFS-principe behandelen.

Daarnaast moet het doel van het prioriteringskader duidelijk voor ogen gehouden worden. Het gaat om het verdelen van schaarse transportcapaciteit voor nieuwe aansluitingen en verzwaringen van bestaande aansluitingen, niet om het behouden van transportcapaciteit of het voorkomen van uitval. VEMW ondersteunt het idee dat het maatschappelijk ontwrichtend zou zijn als de partijen die onder de categorieën uit het Ontwerpbesluit vallen zouden uitvallen of als hun transportcapaciteit zou worden afgenomen. Echter, het niet verkrijgen van transportcapaciteit voor een nieuwe aansluiting of extra transportcapaciteit op een bestaande aansluiting zorgt er niet voor dat deze partijen hun bestaande activiteiten niet of minder kunnen uitvoeren. Daarmee blijft het negatieve effect op de maatschappij beperkt.

Indien de categorieën, zoals in het huidige Ontwerpbesluit, toch worden uitgebreid buiten congestieverzachtters op basis van maatschappelijk belang, dienen alle aspecten meegewogen te worden. Wat VEMW betreft is één cruciaal aspect overgeslagen: CO₂-reductie. De ACM geeft in het Ontwerpbesluit aan dat er onvoldoende tijd is om deze categorie op zorgvuldige wijze uit te werken, terwijl het behalen van de klimaatdoelen van enorm maatschappelijk belang is. Het reduceren van CO₂-uitstoot vindt in de meeste gevallen plaats via elektrificatie. Hier is in de regel extra transportvermogen voor nodig. Netcongestie zorgt ervoor dat partijen het benodigde transportvermogen niet toegewezen krijgen en hierdoor hun verduurzamingsplannen, en daarmee de benodigde uitstootreductie van hun organisatie, niet kunnen behalen. VEMW pleit daarom voor het opnemen van projecten die significante CO₂-uitstootreductie binnen een organisatie tot gevolg hebben in

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers



de bestaande of een nieuwe categorie en hiermee niet te wachten tot de evaluatie van het nog te nemen definitieve Besluit. Een harde voorwaarde hiervoor moet wel zijn dat het niet verkrijgen van transportvermogen de voornaamste vertragende factor is en het project al ver gevorderd is.

VEMW verzoekt de ACM de door haar ingediende zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming over het Ontwerpbesluit.

Hoogachtend,

w.g.

[Redacted signature]