

Autoriteit Consument en Markt
T.a.v. directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Interprovinciaal Overleg



uw brief van 13 juli 2023
uw kenmerk zaaknummer **ACM/23/182341**
ons kenmerk E 11576/2023
datum 5 oktober 2023
onderwerp IPO-zienswijze op het codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken

Geachte directie,

Op 13 juli 2023 heeft u een ontwerpbesluit tot wijziging van de Netcode elektriciteit gepubliceerd (zaaknummer ACM/23/182341). Met dit ontwerpbesluit maakt de ACM het voor netbeheerders mogelijk om transportverzoeken voor elektriciteit niet op volgorde van binnenkomst in behandeling te nemen, maar om deze verzoeken in behandeling te nemen op basis van een prioriteringskader. Hierbij maken wij gebruik van de geboden mogelijkheid om een zienswijze in te dienen naar aanleiding van dit ontwerpbesluit.

Wij merken op dat wij niet volledig bekend zijn met de historie en de toepassing in de praktijk van de Netcode elektriciteit. Desondanks hopen wij een waardevolle bijdrage te kunnen leveren aan het door ACM vast te stellen prioriteringskader.

Onze uitgebreide zienswijze treft u aan in de bijlage.

Deze is als volgt opgebouwd:

1. Opmerkingen in algemene zin
2. Antwoord op consultatievragen
3. Opmerkingen bij artikel 7.1 van de aangepaste Netcode
4. Opmerkingen bij bijlage 20 van de aangepaste Netcode
5. Opmerkingen bij de tabel bij bijlage 20 van de aangepaste Netcode
6. Opmerkingen bij de toelichting van de aangepaste Netcode

Met vriendelijke groet,
INTERPROVINCIAAL OVERLEG

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Rf' or similar, written over a horizontal line.

Rien Fraanje
algemeen directeur

Bijlage – Bijlage bij brief 11576/2023 IPO zienswijze prioriteringsruimte transportverzoeken

1. Opmerkingen in algemene zin

- Wij zijn in de basis positief over het voornemen van ACM om het voor netbeheerders mogelijk te maken om op het stroomnet voorrang te geven aan maatschappelijk essentiële functies. De huidige systematiek van ‘wie het eerst komt, wie het eerst maalt’ wordt door provincies als onwenselijk ervaren wanneer sprake is van netcongestie. Dit heeft in provincies al tot schrijnende situaties geleid.
- Het prioriteringskader is zorgvuldig opgesteld. Toch zullen er incidentele gevallen optreden van een initiatiefnemer die niet binnen het kader valt, maar die overheden eensgezind beoordelen als van groot maatschappelijk belang gezien de situatie in een gebied. Het kader biedt nu geen mogelijkheid om een dergelijke uitzondering alsnog voorrang te geven. Wij pleiten daarom voor een ‘noodgevallen-optie’ voor deze incidentele gevallen, waarbij onder strikte voorwaarden kan worden afgeweken van het kader.
- Wij vragen ons af of de voorgestelde regeling effectief kan zijn als de netbeheerder zelf kan bepalen of en wanneer hij gebruikmaakt van de mogelijkheid om het prioriteringskader in werking te stellen voor zijn verzorgingsgebied (artikel 7.1 lid 3 Netcode, nieuw). Wij vinden het verstandig om een bepaling op te nemen waarin wordt aangegeven wanneer het prioriteringskader in ieder geval moet worden ingeroepen. Hiermee gaat het voorstel van een ‘kan-bepaling’ naar een ‘moet-bepaling’. In onze optiek is de inwerkingstelling al nodig als er sprake is van dreigende – maar nog geen sprake is van formeel afgekondigde – transportschaarste in een verzorgingsgebied.
 - o Dit laatste lijkt juridisch nu nog niet mogelijk. Dit gelet op het strikt gereguleerde wettelijke systeem, zoals neergelegd in artikel 24 lid 2 E-wet en artikel 9.5 (lid 4 en 5) en 9.6 (lid 3) Netcode elektriciteit. De huidige spelregels in de genoemde artikelen van de Netcode zijn gekoppeld aan de definities ‘aanwezige’, ‘beschikbare’ en ‘benodigde’ transportcapaciteit. De regels zien niet toe op dreigende transportschaarste. Graag zouden wij onderzocht willen zien of aanpassing van de E-wet mogelijk c.q. nodig is, zodat het toepassingsbereik van de Netcode kan worden verruimd.
- Graag zouden wij expliciet gemaakt zien dat het prioriteringskader geldt voor alle netvlakken, zowel LS-, MS- en HS-netniveaus.
- Voor gemeenten en provincies is het wenselijk een algeheel beeld en een integraal overzicht van de wachtrijen en de vermogensvragen te hebben. Wij ondersteunen de wijze waarop het proces is ingericht – indiener dient verzoek in, netbeheerder verzorgt in principe beoordeling

en afhandeling – maar willen wel benadrukken dat informatie over verzoeken en de afhandeling daarvan aan de decentrale overheden kenbaar gemaakt dient te worden.

- De voorgestelde regeling doet geen uitspraken over de implementatietermijn. Ons voorstel zou zijn om de regeling in werking te laten treden op een moment dat voor de uitvoerende partijen realistisch is - moment in overleg te bepalen.
- Wij verwachten dat deze regeling in de praktijk maar beperkte impact gaat hebben. Het kader treedt in werking bij het beschikbaar komen van transportcapaciteit bij transportschaarste. De huidige verwachting is dat het vrij te komen vermogen erg beperkt zal zijn. Daarmee is ook de impact van het kader minimaal. Het voornemen van ACM voor deze wijziging zien wij dan ook als een belangrijke eerste stap, maar op korte termijn dient doorgepakkt te worden naar de volgende: het structureel reserveren van vermogen voor (toekomstige) maatschappelijk relevante projecten. Met een reservering wordt geborgd dat deze projecten te zijner tijd ook daadwerkelijk kunnen worden voorzien van stroom. Op dit moment uitzonderingen maken voor partijen die nu prioriteit hebben, zal niet het gewenste effect hebben over enkele jaren. Dat wil zeggen, een school die over 5 jaar nodig is, heeft zich op dit moment nog niet gemeld bij de netbeheerder. Juridisch vraagt dit wel om nader onderzoek. ACM heeft eerder aangegeven open te staan voor het verkennen van de 'reserveringen' optie en heeft aangekondigd deze gesprekken vanaf Q3 2023 vorm te geven, wij sluiten daar graag bij aan.
- Wij zijn tevreden met de zorgvuldigheid van het proces om tot een prioriteringskader te komen. Dat wij als overheid onze inbreng hebben kunnen leveren – over welke ontwikkelingen maatschappelijk dermate relevant zijn dat zij voorrang kunnen krijgen op het net – wordt door de provincies zeer gewaardeerd. Graag zouden wij ook het vervolgproces – het verwerken van de zienswijzen – weer in gezamenlijkheid oppakken. Wij willen ACM dan ook oproepen om de zienswijzen niet eigenstandig te verwerken, maar daarvoor weer de kennis en kunde van netbeheerders en overheden bij te schakelen.

2. Antwoord op consultatievragen

2A - Antwoord op consultatievraag 1 onder a:

Is verbetering mogelijk van de categorisering en functies in het prioriteringskader?

Wij denken dat de categorisering en functies in het prioriteringskader inderdaad nog verder verbeterd kunnen worden en hebben hiertoe ook een aantal suggesties gedaan in onderstaande reactie. Zie hiervoor onder de kopjes 5 en 6 in deze bijlage.

2B - Antwoord op consultatievraag 1 onder b:

Koppeling woningbouwprojecten met commerciële activiteiten gangbaar?

Het combineren van woonfuncties met commerciële activiteiten binnen één ruimtelijk project is in de praktijk gangbaar. Dit kan zijn ingegeven vanuit financiële motieven, bijvoorbeeld om aan de eis van realisatie van betaalbare woningbouw te kunnen voldoen. Ook kan een bepaald voorzieningenniveau worden nagestreefd in een project, bijvoorbeeld winkels direct nabij een

seniorenappartementencomplex. Er kunnen ook ruimtelijk-planologische redenen aanwezig zijn voor realisatie van een project waarbij woon- en commerciële functies worden gecombineerd.

Koppeling woningbouwproject met commerciële activiteiten nodig?

Noodzakelijke woningbouw wordt mogelijk verder afgeremd als woningbouwplannen waarbij een koppeling met een commerciële activiteit bestaat (bijv. een appartementencomplex met een commerciële plint) nooit voorrang zouden kunnen krijgen. Soms is een woningbouwproject zonder combinatie met commerciële activiteiten financieel niet uitvoerbaar. Ook kan het uitsluiten van voorrang voor woningbouwprojecten, alleen omdat daaraan commerciële activiteiten zijn gekoppeld, eventueel leiden tot een minder goede omgevingskwaliteit. Dit, als ontwikkelaars gecombineerde plannen enkel vanwege het willen verkrijgen van voorrang gaan aanpassen (en niet vanwege ruimtelijke kwaliteit motieven). Dit terwijl een goede ruimtelijke ordening c.q. omgevingskwaliteit naar onze mening leidend dient zijn bij het ontwerpen en de realisatie van nieuwbouwprojecten (artikel 1.3 Omgevingswet) en niet het (tijdelijke) gebrek aan transportcapaciteit op het elektriciteitsnet.

Het lijkt ons dan ook niet wenselijk om enkel 'zuivere' woningbouwprojecten voor voorrang in aanmerking te laten komen op grond van de regeling. Wij doen hieronder wel een voorstel om bij eventuele voorrang van woningbouwprojecten gecombineerd met een commerciële activiteit extra voorwaarden te stellen:

- De commerciële activiteit dient functioneel en in bouwkundig opzicht qua massa en vorm ondergeschikt te zijn aan het onderdeel woningbouw in het project;
- Voorrang is alleen mogelijk indien niet meer dan een nader te stellen maximum aan transport- en aansluitcapaciteit nodig is voor realisatie van de commerciële functie.

2C - Antwoord op consultatievraag 1 onder c:

U vraagt of de specifieke projecten die volgens u betrekking hebben op andere vormen van woningbehoefte, zoals verpleeghuizen (SBI-code 87.10), verzorghuizen (SBI-code 87.30.1) vormen van begeleid wonen (SBI-code 87.20, 87.31), jeugdzorg (SBI-code 87.90.1) en maatschappelijke opvang voor daklozen en asielzoekers (SBI-code 87.90.2) ook worden ontwikkeld onder de SBI-codes 41.10 en 41.20. Zo ja, dan denkt u beter te kunnen borgen dat 'deze vormen van woningbehoefte' ook voorrang kunnen krijgen onder het prioriteringskader (aangezien woningbehoefte een primaire levensbehoefte is).

Wij hebben niet direct een antwoord op deze vraag, maar vragen ons af of het noodzakelijk is dat genoemde functies kunnen worden ondergebracht onder de codes 41.10 en 41.20. Het komt de duidelijkheid wat ons betreft juist ten goede als de afzonderlijke codes van verpleeghuizen, e.d. expliciet worden opgenomen bij de tabel onder categorie 3, 'Woningbehoefte'. Dan blijkt rechtstreeks uit de tabel dat de door u genoemde functies (verpleeghuizen, etc.) bij toepassing van deze regeling allemaal onder categorie 3, onderdeel 'Woningbehoefte' vallen. Ter onderbouwing kan worden aangevoerd dat 'wonen' een primaire levensbehoefte is, los van de vorm waarin dit gebeurt.

Het (impliciet of expliciet) onderbrengen van de door u genoemde functies 'Verpleeghuizen, verzorghuizen, e.d. in categorie 3, 'Woningbehoefte' brengt wel enig risico op discussie met zich

mee. In ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen, geldt vaak een onderscheid tussen maatschappelijke en woonfuncties. Hier is in de praktijk veel discussie en jurisprudentie over ontstaan vanwege de ruimtelijke impact die per situatie kan verschillen. Zie over het betreffende onderscheid bijv.: <https://wonenenzorg.nl/juridisch/huisvesting-van-clienten-met-gedragsproblemen-bestemming-wonen-of-maatschappelijk/>. Gelet op het toepassingsbereik van de onderhavige regeling is deze discussie wat ons betreft niet relevant.

2D - Antwoord op consultatievraag 2:

Is er een betere manier om het proces in te richten?

U geeft aan dat het vertrekpunt in het ontwerpbesluit is dat een partij die voorrang wil voor haar transportverzoek op basis van het prioriteringskader dient aan te tonen dat zij binnen het prioriteringskader valt en dat de netbeheerder dient te beoordelen of verzoeker alle relevante stukken heeft overgelegd. Dit lijkt ons een correct uitgangspunt dat enerzijds terecht een beroep doet op de eigen verantwoordelijkheid van initiatiefnemer en anderzijds recht doet aan de wettelijke taak van de netbeheerder op grond van de Elektriciteitswet. Wel maken we ons enige zorgen over de uitvoeringscapaciteit bij netbeheerders. Daarnaast zien wij dat het proces nog veel open einden bevat en hebben de volgende suggesties voor het aanscherpen van de regeling. We zouden graag de volgende stappen willen onderscheiden in het proces en deze helder in de regeling vastgelegd willen zien:

1. Op grond van artikel 7.1 lid 4 Netcode (nieuw) in een daarvoor aangewezen publicatieblad algemeen en openbaar bekend te maken dat artikel 7.1 lid 3 van de Netcode toegepast gaat worden vanaf moment X (bekendmaking met redenen omkleed).
Uit de regeling en de toelichting (randnummer 149) blijkt niet duidelijk of in artikel 7.1 lid 4 Netcode (nieuw) inderdaad een algemene openbare bekendmaking wordt beoogd voor het gehele verzorgingsgebied van de netbeheerder. Mogelijk wordt met artikel 7.1 lid 4 (nieuw) slechts een bekendmaking beoogd aan individuele verzoekers om transport?
2. Vast te leggen in de regeling dat aanvrager zelf moet verzoeken om voorrang of juist expliciet aangeven dat dit niet nodig is.
Het lijkt ons van belang duidelijk in de regeling op te nemen dat een aanvrager moet *verzoeken* om behandeling van zijn aanvraag op basis van bijlage 20 bij de Netcode.
3. Vast te leggen dat gegevens voor beoordeling van de prioritering meteen bij indiening van de aanvraag dienen te worden overgelegd (nadat een openbare bekendmaking als onder 1 is gedaan).
Wat ons betreft dient een aanvrager altijd expliciet te verzoeken om behandeling van zijn aanvraag op basis van bijlage 20 (nadat een openbare bekendmaking als onder 1 is gedaan). In de regeling kan dan namelijk meteen worden opgenomen dat al *bij indiening van de aanvraag* de gegevens als bedoeld in bijlage 20, lid 4 dienen te worden overgelegd.
4. Suggesties voor verbetering van de lijst met in te dienen gegevens bij de aanvraag
Bij de in te dienen gegevens, zoals omschreven in bijlage 20 onder 4, ontbreekt wat ons betreft nog:

- Bewijs dat binnen een X-termijn gestart kan worden met het project (zie opmerking bij randnummer 138 hierna, onder kopje 6 ‘Opmerkingen bij de toelichting van de aangepaste Netcode’).

Zie verder onze opmerkingen over de indieningsvereisten onder kopje 5 ‘Opmerkingen bij bijlage 20 van de aangepaste Netcode’.

5. Vast te leggen hoe en wanneer een verzoek om prioritering kenbaar dient te worden gemaakt aan overheden

Vastleggen in de regeling dat na indiening van een verzoek op basis van bijlage 20 dit door de netbeheerder aan de betreffende gemeente(n) en provincie(s) kenbaar wordt gemaakt binnen X weken. Hierbij ook vastleggen op welke wijze dit dient te gebeuren en hoe informatie over het vervolgproces tussen netbeheerder en overheden gedeeld wordt.

6. Duidelijke voorwaarden stellen m.b.t. het aanvullen van gegevens bij de aanvraag

Maximale termijn opnemen in de regeling voor het aanvullen van ontbrekende, incomplete of onvoldoende duidelijke gegevens. Dit nadat bij indiening van de aanvraag (waarbij is verzocht om behandeling op basis van bijlage 20) wordt geconstateerd dat gegevens als bedoeld in bijlage 20, onder 4, ontbreken en/of aanvulling nodig is. In de regeling aangeven op welke wijze aanvrager geïnformeerd wordt over deze aanvullingsmogelijkheid en op welke wijze en binnen welke termijn hij in de gelegenheid wordt gesteld de aanvraag aan te vullen.

7. Geen ‘bevestiging’ van een overheid vragen, maar hoogstens een ‘advies’. Bij voorkeur ook geen ‘advies’ vragen, maar uitgaan van zelfstandige afhandeling van de aanvraag om prioritering door de netbeheerder

Geen mogelijkheid opnemen in de regeling om een ‘bevestiging’ te vragen van de overheid dat een transportverzoek van een partij voorziet in een groot algemeen belang (dit staat nu bijlage 20, lid 4 onder f).

Wij stellen voor hoogstens in uitzonderlijke gevallen een ‘advies’ of ‘klankbordrol’ – over het wel/niet toekennen van prioritering – te vragen aan de overheid. Dit, als aanvrager niet meer duidelijkheid kan bieden over een ‘groot algemeen belang’ vanuit zijn verantwoordelijkheid. Onze voorkeur is echter om ook geen wettelijke adviesmogelijkheid op te nemen in de regeling, want dit zorgt voor tijdverlies en vergt weer een aparte uitvoeringsregeling (o.a. termijnstelling voor het advies van de overheid, vastleggen wanneer welke overheid om advies wordt gevraagd, etc.). De nu voorliggende regeling en de hierin opgenomen omschrijvingen van de prioritaire categorieën met een groot algemeen belang (en de op basis hiervan in te dienen gegevens) dienen voor zich te spreken.

Niet de overheid is beslissingsbevoegd als het gaat om transportverzoeken, maar de netbeheerder, dus het oordeel van de netbeheerder dient naar onze mening zo veel mogelijk zelfstandig tot stand te komen. De netbeheerder moet een eventueel advies van de overheid in ieder geval naast zich neer kunnen leggen. Wel vinden we dat bij de totstandkoming (of wijziging) van het prioriteringskader een rol van de overheid nodig is, omdat dit om de

verdeling van een schaars goed gaat. Na vaststelling van het kader is de toepassing ervan aan de netbeheerders.

De in te dienen gegevens door de aanvrager dienen op zichzelf de gewenste helderheid te bieden over het wel of niet passen in één van de categorieën.

8. De mogelijkheid vast te leggen dat geen aanbod wordt gedaan bij indienen van onvoldoende gegevens

Opnemen in de regeling dat besloten kan worden om geen aanbod te doen indien de aanvrager niet tijdig de stukken heeft aangevuld als bedoeld onder punt 4 (hiervoor) en hierbij aangeven op welke wijze dit wordt meegedeeld c.q. bekendgemaakt.

9. Uit te gaan van 'afhandelen' van verzoeken in plaats van 'behandelen'

De regeling dient niet, zoals het ontwerpbesluit nu, uit te gaan van het prioriteren bij het '*in behandeling nemen* van transportverzoeken'. Niet duidelijk is (omschreven) wat het '*in behandeling nemen*' feitelijk inhoudt. In theorie kunnen op grond van de nu voorliggende regeling alle verzoeken tegelijk in behandeling zijn, zonder te zijn afgehandeld. Dit wordt ook bevestigd in de toelichting (randnummer 38). Niemand heeft dan daadwerkelijk voorrang gekregen. Het doel van de regeling wordt zodoende niet bereikt.

De regeling dient onzes inziens daarom uit te gaan van prioritering bij het '*afhandelen*' van transportverzoeken door middel van het sturen van een brief waarin een aanbod wordt gedaan of meegedeeld wordt dat juist geen aanbod wordt gedaan. Dit lijkt ons conform de eisen van artikel 24 van de E-wet (die uitgaat van een met reden omklede weigering als geen aanbod wordt gedaan) en is in overeenstemming met artikel 9.6 lid 4 en 5 van de huidige Netcode elektriciteit (art. 9.6 lid 5 spreekt van '*afhandelen*' op volgorde van binnenkomst).

De Energiewet gaat straks uit van een mogelijk 'uitstel' van het doen van een aanbod dat deugdelijk moet zijn onderbouwd (artikel 3.46 ontwerp-Energiewet). Dit is in onze ogen ook weer een vorm van '*afhandelen*' en geen '*behandelen*' zoals in het nu voorliggende ontwerpbesluit wordt voorgesteld.

Graag vernemen we uw visie op wat in de huidige en toekomstige regels onder '*behandelen*' en '*afhandelen*' moet worden verstaan. Dus welke stappen c.q. besluiten zijn volgens u gekoppeld aan '*behandelen*' en '*afhandelen*' in de huidige en de toekomstige situatie? Het lijkt ons verstandig dit ook duidelijk in de regeling vast te leggen, welke keuze er ook gemaakt wordt.

10. Vast te leggen of, hoe, wanneer en waar een besluit over afhandeling van een verzoek om prioritering openbaar bekend gemaakt dient te worden

Vastleggen in de regeling dat na '*afhandeling*' van een verzoek op basis van bijlage 20 openbare bekendmaking hiervan plaatsvindt binnen X weken. Hierbij ook vastleggen op welke wijze dit dient te gebeuren en waar (welk publicatieblad).

11. Vast te leggen dat niet-prioritaire verzoeken worden afgehandeld binnen een redelijke termijn

Maximumtermijn opnemen in de regeling waarbinnen verzoeken die niet onder bijlage 20 vallen uiterlijk worden 'afgehandeld', zodat duidelijk is dat conform artikel 24 van de E-wet ieder transportverzoek uiteindelijk wordt gehonoreerd of geweigerd. Deze maximumtermijn dient wat ons betreft ook een 'redelijke termijn' te zijn.

Bij het bepalen van de duur van deze redelijke termijn kan mogelijk aansluiting worden gezocht bij de termijn die nodig is voor realisatie van de eerstvolgende netverzwaring die de wachtrij in totaliteit kan oplossen? Ingeval van deze keuze is het uitgangspunt dat zo lang er transportschaarste is, maatschappelijke functies altijd voorrang krijgen. Dit is onzes inziens verdedigbaar tenzij in dat geval geen 'redelijke termijn' voor afhandeling van niet-prioritaire verzoeken meer kan worden gegarandeerd (in het licht van de aanwezige schaarste). In de toelichting dient te worden onderbouwd waarom de termijn een 'redelijke termijn' is. Dit omdat er in beginsel een transportplicht geldt.

12. Vast te leggen dat een aanbod vervalt, indien het aanbod niet wordt aanvaard en gebruikt binnen een X-termijn

Opnemen in de regeling dat indien niet binnen een X-termijn (of niet binnen de termijn die in het aanbod wordt opgenomen) gebruik wordt gemaakt van het aanbod, het aanbod automatisch vervalt. Of is dit al elders geregeld?

2E - Antwoord op consultatievraag 3:

Betekent voorrang bij transportverzoeken ook voorrang bij aansluitverzoeken?

De voorgestelde regeling lijkt ons alleen zinvol als bij toekenning van voorrang voor een transportverzoek (doen van een aanbod) ook voorrang wordt gegeven aan een eventueel hiermee samenhangend aansluitverzoek.

Dit is ook in lijn met de toekomstige Energiewet (artikel 3.38 lid 3 van het wetsvoorstel). Hierin wordt ook voorgesteld om een verband te leggen tussen het recht op een aansluiting en de beschikbaarheid van voldoende transportcapaciteit voor de desbetreffende aansluiting. Voorgesteld wordt daar dat een transmissiesysteembeheerder (TSB) of distributiesysteembeheerder (DSB) voor elektriciteit het doen van een aanbod tot aansluiting kan uitstellen indien en voor zolang de voor de verzochte aansluiting benodigde transportcapaciteit niet beschikbaar is op zijn systeem.

Situatie als bij voorrang aan transportverzoek tegelijk ook voorrang aan aansluitverzoek wordt gegeven

U geeft aan dat in dat geval wel ruimte aanwezig dient te blijven voor netbeheerders om rekening te houden met eventuele synergievoordelen, bijvoorbeeld door de realisatie van aansluitingen binnen een bepaald werkgebied te clusteren. Dit achten wij verdedigbaar maar dan lijkt het ons wel noodzakelijk dat de mogelijkheid van een dergelijk voorbehoud ook expliciet in de regeling wordt opgenomen.

Bij het verlenen van voorrang (het doen van een aanbod) voor zowel het transport als de aansluiting wordt, wat ons betreft, in dat geval aangegeven dat de uitvoering van de aansluiting mogelijk later, maar uiterlijk op een X-moment wordt gerealiseerd. Een dergelijk voorbehoud c.q. mogelijk uitstel is naar onze mening verder alleen verdedigbaar als dit slechts voor een beperkte periode geldt en de aan te houden periode ook gemaximeerd wordt in de regeling. Anders belemmert het (uitgesteld) aansluiten mogelijk dat snel uitvoering wordt gegeven aan een geprioriteerd aanbod. Dit zou afbreuk doen aan de prioriteringsregeling. De regeling kan dan als innerlijk tegenstrijdig worden uitgelegd en biedt dan niet de gewenste rechtszekerheid.

Dezelfde beoordelingscriteria voor de prioritering van aansluiting en transport hanteren?

Het lijkt ons logisch, zoals u ook voorstelt, dezelfde criteria te hanteren voor het verlenen van voorrang bij aansluiting en transport. U geeft aan dat voor aansluitverzoeken nu niet wettelijk is vastgelegd dat deze op basis van het 'first come, first served' beginsel in 'behandeling moeten worden genomen' ('afgehandeld' in ons voorstel). Wanneer u de criteria in de nieuwe voorgestelde regeling voor transport ook gaat toepassen op aansluiting dient dit naar onze mening wel vastgelegd te worden in de Netcode Elektriciteit.

3. Opmerkingen bij artikel 7.1 van de aangepaste Netcode

Artikel 7.1 lid 1 en 3 (nieuw)

Het oude artikel 9.6 lid 5 gaat uit van het 'afhandelen' van aanvragen op volgorde van binnenkomst. Dit is concreet en duidelijk. Straks staat het 'in behandeling nemen' op volgorde van binnenkomst centraal (art. 7.1 lid 1 nieuw) en kan op grond van lid 3 van deze werkwijze worden afgeweken ('behandelen' op basis van bijlage 20). Er is niet omschreven wat het 'in behandeling nemen' of 'behandelen' inhoudt.

Na het op volgorde van binnenkomst (lid 1) of prioritair (lid 3) 'in behandeling nemen' is er mogelijk sprake van willekeur bij de volgorde van 'afhandeling'. Niet duidelijk is verder of verzoeken die op grond van lid 1 worden behandeld wel altijd aan de beurt kunnen komen voor 'afhandeling'. Bij genoeg prioritair lid 3-verzoeken zouden deze in theorie alsmaar voor kunnen gaan op niet-prioritair lid 1-verzoeken.

Gelet op de transportplicht (artikel 24 lid 1 E-wet), het non-discriminatiebeginsel en uit het oogpunt van rechtszekerheid dient naar onze mening duidelijkheid te worden gegeven over de volgorde van 'afhandeling', waarbij ook helder is hoe de verhouding tussen 'afhandeling van 'lid 1-verzoeken' en 'lid 3-verzoeken' is. Worden 'lid 1-verzoeken', zo lang er prioritair 'lid 3-verzoeken' zijn geweigerd (mededeling dat geen aanbod wordt gedaan)? Of worden 'lid 1-verzoeken' aangehouden? Wanneer (dus na welke uiterlijke termijn) worden lid 1-verzoeken in het laatste geval uiterlijk afgehandeld? Gaan deze dan weer voor op de op dat moment aanwezige lid 3-verzoeken? Of worden lid 1-verzoeken pas na netverzwaring, waarbij de gehele wachtrij wordt opgelost, afgehandeld? En is dit laatste op te vatten als afhandeling binnen een redelijke termijn? Dit gelet op het uitgangspunt van een transportplicht? Zie ook hiervoor bij beantwoording van consultatievraag 2, onder punt 11.

In de toelichting bij de Netcode (randnummer 38) geeft u ook expliciet aan dat de netbeheerder een transportverzoek niet meer eerst volledig hoeft 'af te handelen', voordat hij een volgend

transportverzoek *'in behandeling neemt'*. In het voorliggende voorstel kunnen dus alle verzoeken in theorie tegelijk in behandeling zijn. Het doel van de regeling, het prioriteren en verlenen van voorrang bij het doen van een aanbod voor transport voor bepaalde functies, wordt op deze manier in onze ogen niet bereikt. De prioritaire categorieën van activiteiten uit bijlage 20 gaan slechts vóór bij het *'in behandeling nemen'*, maar niet bij de *'afhandeling'*.

U beoogt met de tekstaanpassing in de Netcode van 'afhandelen' naar 'in behandeling nemen' te voorkomen dat de hele wachtrij bevriest nadat een partij een aanbod van transport heeft ontvangen maar nog niet heeft geaccepteerd. De netbeheerder kan volgens u, na het doen van een transportaanbod, voortaan in principe door naar het volgende transportverzoek. Maar om dit te bereiken is het wat ons betreft slechts nodig te regelen dat onder 'afhandeling' (ook?) het wel of niet doen van een aanbod wordt verstaan. Het lijkt er wat ons betreft sterk op dat dit in de huidige regeling al de juridische situatie is, maar mogelijk zien wij dit verkeerd?

Artikel 7.1 lid 4

Klopt het dat hier een algemene bekendmaking bedoeld wordt door de netbeheerder, inhoudende dat hij vanaf moment X verzoeken in het gehele verzorgingsgebied gaat behandelen op basis van artikel 7.1 lid 3 van de Netcode? Of gaat het hier om een bekendmaking aan een individuele verzoeker om transport?

(In de toelichting bij randnummer 149 staat: 'In artikel 7.1, vierde lid, van de Netcode is neergelegd dat de netbeheerder partijen die een transportverzoek indienen dient te informeren over of de netbeheerder gebruik maakt van de mogelijkheid in artikel 7.1, derde lid, van de Netcode.')

Wanneer volgt de algemene openbare bekendmaking, indien aan de orde? Voorstel is om in de regeling aan te geven wanneer en hoe bekend moet worden gemaakt (bij voorkeur op dezelfde wijze door iedere netbeheerder).

4. Opmerkingen bij bijlage 20 van de aangepaste Netcode

Wij verwijzen allereerst naar de 12 punten bij het antwoord op consultatievraag 2 hiervoor.

Aanvullend hierop:

Bijlage 20 lid 3

Wij zien een mogelijk risico van misbruik van de regeling als verzoekers op oneigenlijke wijze zorgen dat ze onder sub a vallen. Denk bijvoorbeeld aan een situatie waarbij een mini-windturbine wordt gerealiseerd bij een zonnepark om onder de voorrangregeling te kunnen vallen.

Bijlage 20 lid 4 sub b:

'Indien van toepassing' is niet duidelijk, te onbepaald. Voor welke categorieën in de tabel geldt dit? Voor categorie 2 en 3?

Bijlage 20 lid 4 sub c:

'Indien van toepassing' is niet duidelijk, te onbepaald. Voor welke categorieën in de tabel geldt dit? Voor categorie 2 en 3? Dienen vergunningen alleen te worden overgelegd als deze 'aanwezig zijn' of als deze 'noodzakelijk zijn' voor realisatie van de (toekomstige) activiteit? Ter voorkoming van willekeur dient dit duidelijk te worden omschreven.

Aanvrager toont met de gegevens onder sub c wat ons betreft niet aan dat een verzoek binnen één van de prioritaire categorieën valt (zie aanhef lid 4). Wel dat het verzoek voldoende concreet is en op korte termijn uitvoerbaar.

Bijlage 20 lid 4 sub d:

Opgenomen is nu:

'Indien van toepassing, de relevante woningbouwplannen van de overheid zoals bedoeld in Tabel 1 en het bewijs dat verzoeker daarin voorziet.'

'Indien van toepassing' is niet duidelijk, te onbepaald. Voor welke categorieën in de tabel geldt dit? Alleen voor categorie 3, onderdeel 'woningbehoefte'?

Wij zouden hier ook liever niet spreken van 'relevante woningbouwplannen van de overheid' maar voor een andere formulering kiezen, bijvoorbeeld:

'Indien het gaat om een verzoek dat past binnen categorie 3 van tabel 1 onder 'Woningbehoefte' een bewijs dat verzoeker voorziet in woningbouwplannen die uitvoering geven aan een door het Rijk, provincie, of gemeente vastgestelde omgevingsvisie, programma, omgevingsplan of ander vastgesteld beleidsstuk c.q. (ontwerp-)ruimtelijk besluit waaruit concreet blijkt dat woningbouw is beoogd op de locatie waar de woningen zijn voorzien en waarvoor een aanbod voor transport wordt gevraagd.'

Bijlage 20 lid 4 sub e:

Opgenomen is nu: *'Indien van toepassing de concrete verduurzamingsafspraken als bedoeld in Tabel 1'.*

'Indien van toepassing' is te onbepaald. Weliswaar is duidelijk dat het hier gaat om categorie 4b uit tabel 1, maar waarom dit niet concreet vermelden?

Bijlage 20 lid 4 sub f:

Opgenomen is nu:

'Indien van toepassing, een bevestiging van het daartoe best geplaatste overheidsorgaan dat een transportverzoek van een partij voorziet in een groot algemeen belang zoals opgenomen in Tabel 1;

'Indien van toepassing' is niet duidelijk, te onbepaald. Voor welke categorieën in de tabel geldt dit?

Wij zouden hier liever niet spreken van 'best geplaatste overheidsorgaan' maar van 'Rijk, provincie of gemeente'. Het is dan ter beoordeling van de netbeheerder wie te raadplegen in een specifieke casus. Wij zouden hier ook niet willen uitgaan van een 'bevestiging' (zie de opmerkingen hiervoor bij beantwoording van consultatievraag 2, onder punt 7).

Bijlage 20 lid 5:

De bepaling komt ons wat vreemd voor omdat de inhoud hiervan eigenlijk al in artikel 7.1 lid 1 en lid 3 van de Netcode is opgenomen, waar deze onzes inziens ook thuishoort. Deze dubbele bepaling in bijlage 20 suggereert dat het hier gaat om verzoeken om voorrang die de netbeheerder al als 'niet passend' binnen de hiervoor geldende kwalificaties heeft beoordeeld, nadat verzoeker heeft verzocht om toepassing van bijlage 20. En dat de netbeheerder dan beoordeelt (meedeelt?) dat deze verzoeken terugvallen in het normale regime. Het gaat dan in feite om een tussenbeoordeling. Klopt dit? Dit staat niet in de toelichting bij randnummer 64. Als dit toch zo gelezen dient te worden, dan zouden we deze tekst graag verduidelijkt zien. Wordt de tussenbeoordeling in dat geval dan ook meegedeeld aan verzoeker? Als het hier niet gaat om een tussenbeoordeling, dan is deze bepaling wat ons betreft niet nodig bovenop artikel 7.1. lid 1 en 3 van de Netcode.

Zoals hiervoor al aangegeven verzoeken wij u ook de 12 punten, zoals genoemd bij beantwoording van consultatievraag 2, te betrekken bij het verbeteren van bijlage 20.

5. Opmerkingen bij tabel bij bijlage 20 van de aangepaste Netcode

Categorie 1 tabel bij 'Congestieverzachter'

Categorie 1 van het prioriteringskader voorziet alleen in voorrang voor partijen die de netcongestie verlichten. Wij vragen ons af of er niet ergens in het kader – wellicht onder categorie 'verduurzaming' – niet ook ruimte zou moeten zijn voor prioriteit van netneutrale partijen. Daarnaast zijn we benieuwd naar de definitie van het begrip congestieverzachter, vallen daar bijvoorbeeld aanvragers onder met een alternatieve transportovereenkomsten of aanvragers die gebruik maken netbewust laden?

Categorie 2 tabel bij 'Gelijkstelling'

Wij doen de suggestie om dit tekstblokje anders te formuleren. Nu wordt gesproken van een activiteit die niet binnen de categorie 'veiligheid' valt terwijl deze er, gelet op de opzet van de tabel, juist wel binnen valt.

Ook is niet duidelijk wat 'verhuizende partij' is: Degene de locatie verlaat of degene die komt?

Een mogelijke oplossing is om alle subcategorieën binnen categorie 2 in de tabel onder een kopje 2a te plaatsen i.p.v. onder kopje 2, met uitzondering van de categorie 'Gelijkstelling'. Deze kan dan onder een kopje 2b worden geplaatst. In de kolom 'Omschrijving categorie' bij 2b kan dan worden aangegeven: *'Een activiteit c.q. functie die verhuist ten behoeve van het vrijmaken van transportruimte op het net voor een activiteit c.q. functie zoals opgenomen in categorie 2a van deze tabel.'*

Vraag hierbij is ook of de vertrekkende activiteit verhuist naar een locatie binnen het gebied waarin dezelfde netbeheerder bevoegd/actief is. Zo niet, dan zullen de betreffende netbeheerders moeten samenwerken?

Categorie 3 tabel bij 'Woningbehoefte'

Wat zijn 'relevante overheden'?

Tekstvoorstel voor alternatief (niet-cursieve gedeelte is ongewijzigde tekst):

'SBI 41.1 (projectontwikkeling) en SBI 41.2 (algemene burgerlijke en utiliteitsbouw) inclusief aanverwante voorzieningen, zoals liften, verlichting en nutsvoorzieningen *en alleen voor zover sprake is van een woningbouwplan dat uitvoering geeft aan een door het Rijk, provincie, of gemeente vastgesteld(e) omgevingsvisie, programma, omgevingsplan of een ander door één van deze overheden vastgesteld beleidsstuk' c.q. (ontwerp-)ruimtelijk besluit, waaruit concreet blijkt dat woningbouw is beoogd op de locatie waar de woningen zijn voorzien.*

Bij een gecombineerde ontwikkeling van woningen met andere activiteiten (bijv. commerciële en/of bedrijfsactiviteiten):

- *dienen deze andere activiteiten functioneel en in bouwkundig opzicht qua massa en vorm ondergeschikt te zijn aan de woningbouw. De ondergeschiktheid dient te blijken uit een onderbouwing van verzoeker.' (Deze eis ook verwerken in bijlage 20, lid 4, onder d).*
- *mogen deze andere activiteiten maximaalaan transportcapaciteit kosten.*

Categorie 3 tabel bij 'Gelijkstelling'

Zelfde opmerkingen als 'Categorie 2 tabel bij 'Gelijkstelling'.

Categorie 4b tabel:

Het lijkt ons niet verstandig om hier alleen uit te gaan van bindende afspraken over verduurzaming met de overheid als er tegelijk ook sprake is van (publiekrechtelijke) vergunningplichten en/of ruimtelijke ontwikkelingen, waarvoor overheidstoestemmingen nodig zijn.

Het lijkt ons in die gevallen randvoorwaardelijk dat de vergunning daadwerkelijk kan worden verleend of de ruimtelijke ontwikkeling ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd op basis van het publiekrecht (omgevingsrecht). Zo niet, dan wil de netbeheerder niet onnodig transportruimte reserveren c.q. vrijmaken lijkt ons.

6. Opmerkingen bij de toelichting van de aangepaste Netcode

Randnummer 72

Hier onzes inziens niet kiezen voor 'woningbouwplannen van de overheid', maar bijvoorbeeld voor '*woningbouwplannen die passen binnen de woningbouwopgave van de overheid en/of het hieraan gerelateerde vastgestelde ruimtelijke beleid c.q. ruimtelijke (ontwerp)besluiten*'.

Randnummer 76

Hier is aangegeven:

'Woningbehoefte is opgenomen in het prioriteringskader, omdat het een primaire levensbehoefte is. Voor woningbehoefte die ziet op de realisatie van kleinverbruikersaansluitingen voor huishoudelijke afnemers is er geen koppeling te maken met een specifieke wettelijke taak, dus is in het prioriteringskader een koppeling gemaakt met bestaande woningbouwplannen van de overheid.'

Wij zien hier wel een wettelijke taak. De publieke rol van de overheid op de woningmarkt is vastgelegd in de Grondwet (art. 22: Bevordering van voldoende woongelegenheden is voorwerp van

zorg der overheid.). Een locatie voor één of twee woningen telt ook mee voor het uitvoeren van de gemeentelijke woningbouwopgave. Dat faciliteren is daarom wat ons betreft ook onderdeel van een publieke taak (mits gebouwd wordt voor de juiste doelgroepen). Interessant in dit verband is: bijv. <https://europadecentraal.nl/nieuws/kamerbrief-over-wet-markt-en-overheid-en-de-woningbouwopgave/>.

Randnummer 77

Er kan altijd op een andere manier worden voorzien in de woningbouwbehoefte (in theorie), dus dit wat ons betreft niet als voorwaarde stellen. Een gecombineerde ruimtelijke ontwikkeling dient ook in breder perspectief te worden gezien. Het kan een weloverwogen ruimtelijke afweging zijn om meerdere functies te combineren (bijv. vanwege het gewenste voorzieningenniveau voor bewoners.) Zie daarom ons voorstel hiervoor over functionele en bouwkundige ondergeschiktheid van commerciële of bedrijfsmatige activiteiten (om in aanmerking te komen voor voorrang).

Randnummer 78

Verpleeghuizen, jeugdzorg met overnachting etc. onder categorie 3, 'Woningbehoefte', laten vallen brengt enig risico op discussie met zich mee. In ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen geldt vaak een onderscheid tussen maatschappelijke en woonfuncties. Hier is in de praktijk veel discussie en jurisprudentie over ontstaan vanwege de ruimtelijke impact die per situatie kan verschillen. Zie over het betreffende onderscheid bijv.: <https://wonenenzorg.nl/juridisch/huisvesting-van-clienten-met-gedragsproblemen-bestemming-wonen-of-maatschappelijk/> Voor wat betreft het toepassingsbereik van deze regeling is deze discussie wat ons betreft niet relevant.

Randnummer 84

Transportverzoeken van afnemers die grootschalig en bovenwettelijk verduurzamen (categorie 4b) krijgen volgens de toelichting ook prioriteit zolang zij daartoe afdwingbare afspraken maken met de (de)centrale overheid en deze afspraken voldoende onderscheidend zijn.

Wij vragen ons af op opname van deze categorie wenselijk is zo lang er geen objectieve afweegcriteria bestaan. De nu voorgestelde regeling bevat het risico van willekeur en strijd met het non-discriminatiebeginsel bij toepassing.

De afspraken bij categorie 4b dienen concreet en afdwingbaar te zijn, zo staat er in de toelichting. Maar stel dat het gaat om stikstofreductie (voorbeeld uit toelichting): Er is dan bijvoorbeeld pas daadwerkelijk 100% duidelijkheid over deze reductie bij een onherroepelijke aangepaste of ingetrokken vergunning. In een overeenkomst kan weliswaar, op straffe van een boete worden vastgelegd, dat een aanvraag moet worden ingediend om een vergunning (deels) aan te passen of in te trekken of om het bedrijf deels te beëindigen. Maar vaak is het dan zo dat er eerst ook aan andere afspraken dient te zijn voldaan. De overheid heeft dan bijv. een inspanningsverplichting om eerst een nieuwe aangepaste vergunning te verlenen. Op het eind is pas duidelijk of alle voornemens zijn gerealiseerd en daadwerkelijk stikstofruimte ontstaat.

Randnummer 91

De toelichting zegt: 'Alleen indien de hoofdactiviteit van een partij overeenkomt met een SBI-code in het prioriteringskader, kan de partij die een transportverzoek heeft ingediend voorrang krijgen.'

Dit is niet vastgelegd in de regeling c.q. de tabel zelf.

Randnummer 92 en 93

Ook hier zijn voorwaarden te lezen met betrekking tot de SBI-codes die niet zijn vastgelegd in de regeling c.q. de tabel zelf.

Randnummer 94

Verwezen wordt naar 'bepalingen uit bestaande bestemmingsplannen of omgevingsplannen'. Deze verwijzing staat nu nog niet in de regeling c.q. de tabel zelf.

Randnummer 95

In de toelichting staat: 'Indien misbruik is gemaakt van SBI-codes waardoor ten onrechte voorrang is gegeven aan een bepaald transportverzoek, kan de netbeheerder de verleende transportcapaciteit intrekken.'. Waar staat dit in de regeling?

Randnummer 97

In de toelichting staat: 'De netbeheerder dient (toekomstige) verzoekers bij het aanvragen van transportcapaciteit te informeren over de benodigde stukken waarmee zij dit kunnen aantonen. Dit is neergelegd in Bijlage 20, vierde lid, van de Netcode.'.

Zoals bij de reactie op consultatievraag 2, onder punt 3 en 6 aangegeven (zie hiervoor), is onze suggestie om niet alleen van 'informeren' te spreken maar in de regeling duidelijk aan te geven welke stukken verzoekers meteen moeten aanleveren bij indiening van een verzoek om transport met voorrang. En welke stukken zij moeten indienen binnen welke termijn, nadat ze hierom zijn verzocht door de netbeheerder, nadat is gebleken dat de bij het verzoek ingediende gegevens onvoldoende waren.

Randnummer 98 en 103

In de toelichtingen bij beide randnummers staat: *'Zodra een partij in binnen het prioriteringskader valt, kan zijn verzoek in aanmerking komen voor prioriteit. Het prioriteringskader is echter geen algemene voorrangsregeling. Dat wil zeggen dat een verzoek van een partij die binnen het prioriteringskader valt, niet per definitie voorrang krijgt. Indien een verzoek van een partij binnen het prioriteringskader valt, dient de desbetreffende partij aan te tonen dat voorrang noodzakelijk en evenredig is (zie hiervoor ook paragraaf 6.3 over de toets aan het non-discriminatiebeginsel).'*

U verwijst in dit verband naar het indieningvereiste in bijlage 20 lid 4 onder g. Suggestie van onze kant is om de noodzakelijkheids- en evenredigheidstoets niet alleen als indieningvereiste in de regeling op te nemen, maar in de aanhef van bijlage 20 lid 4 ook op te nemen dat voorrang door de netbeheerder alleen wordt verleend als wordt aangetoond dat voorrang noodzakelijk en evenredig is. Dit is namelijk wat u aangeeft in de toelichting bij randnummer 98 en 103, maar ook bij bijvoorbeeld randnummer 131 en 141.

(De nu opgenomen tekst in bijlage 20 lid 4 (aanhef) van de regeling lijkt ons op dit punt dus onvoldoende: *'De netbeheerder kan een verzoek alleen aanmerken als een verzoek als bedoeld in het*

eerste lid, Tabel 1, indien de verzoeker aan de netbeheerder heeft aangetoond dat zijn verzoek als zodanig kwalificeert. De netbeheerder informeert verzoekers over de stukken waarmee zij dit kunnen aantonen..')

Randnummer 100

In de toelichting staat hier: 'De netbeheerder wordt hierdoor in staat gesteld om op basis van objectieve informatie al dan niet voorrang te verlenen aan het verzoek van een partij.'

De informatie komt van verzoeker en is niet per definitie objectief. Een mogelijk alternatieve tekst is hier: *'De netbeheerder wordt hierdoor in staat gesteld om op basis van zo volledig mogelijke informatie al dan niet voorrang te verlenen op basis van een tweeledige toets: Wordt voldaan aan de kwalificaties van één van de categorieën in de tabel en zo ja is voorrang in dat geval in redelijkheid noodzakelijk?'*

Randnummer 102

Zie onze opmerkingen hiervoor. Wij adviseren het vragen van een 'bevestiging' van de overheid uit de regeling te schrappen. Bij dit randnummer staat ook dat zonder 'bevestiging' geen voorrang wordt gegeven. Deze wijze van handelen is onzes inziens in strijd met de wettelijke taak en verantwoordelijkheid van de netbeheerder. Niet de overheid maar de netbeheerder bepaalt of het verzoek past binnen een categorie van het prioriteringskader en of het verlenen van voorrang noodzakelijk en evenredig is.

Randnummer 138

In de toelichting staat hier: 'Daarnaast dienen partijen aan te kunnen tonen dat zij op korte termijn kunnen starten met hun project.'

Deze eis blijkt nu nog niet uit de regeling. En wat verstaan we onder een korte termijn? Het voorstel is om als voorwaarde voor voorrang in de regeling op te nemen dat binnen een X-termijn moet kunnen worden gestart met het project (dit dus niet alleen een indieningsvereiste opnemen) en dat bij indiening van het verzoek moet worden aangetoond dat dit mogelijk is. (De voorwaarde dient vervolgens ook te worden opgenomen in het aanbod van de netbeheerder.)