

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
(via www.internetconsulatie.nl)

Gasunie Transport Services B.V.
Postbus 181
9700 AD Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 22 55
E info@gastransport.nl
Handelsregister Groningen 02084889
www.gasunietransportservices.com

Datum	Doorkiesnummer
9 mei 2018	
Ons kenmerk	Uw kenmerk
LCR18.208	
Onderwerp	
Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas	

Geachte heer/mevrouw,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om onze reactie te geven op het voorgestelde Besluit investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas (de "AMvB") en op de gerelateerde Regeling investeringsplan en Kwaliteitsborging elektriciteit en gas (de "MR").

1. Algemeen. Relatie met NC CAM en RcR

De AMvB en MR houden geen rekening met investeringen die GTS moet doen voor capaciteit op interconnectiepunten volgend uit het incremental capacity proces (Hoofdstuk V van Verordening 2017/459 ("NC CAM")). Ieder oneven jaar moeten de Europese TSO's op grond van de NC CAM een markt vraag uitvoeren en een voorstel maken en consulteren voor eventuele investeringen voor extra capaciteit op interconnectiepunten. Het voorstel voor de investeringen in incremental capacity op interconnectiepunten wordt goedgekeurd door de 'relevante nationale toezichthouders' en de daarin opgenomen investeringen moeten worden uitgevoerd. Het lijkt onhaalbaar om het Europese proces en de consultatie van het nationale investeringsplan gelijk te laten lopen. Daarbij worden marktpartijen ook in het Europese incremental capacity proces al geconsulteerd. Investeringen die in het incremental capacity proces al worden geconsulteerd en beoordeeld door de toezichthouders zouden niet ook nog onderdeel moeten uitmaken van de consultatie en beoordeling van het (nationale) investeringsplan. Dat zou niet alleen leiden tot extra (dubbel) werk voor GTS, marktpartijen en toezichthouders, maar mogelijk ook tot tegenstrijdigheden in besluitvorming over de incremental capacity enerzijds, en het investeringsplan anderzijds.

Het is dan ook nodig om in de AMvB te bepalen dat investeringen die worden meegenomen in het proces van Hoofdstuk V van Verordening 2017/459, niet ter consultatie/toetsing in het investeringsplan hoeven te worden opgenomen, omdat de noodzaak van deze investeringen al middels een ander proces wordt vastgesteld.

Hetzelfde geldt ook voor investeringen die via de Rijkscoördinatie regeling ("RcR-procedure") lopen. Op grond van artikel 39e Gaswet wordt de noodzaak van bepaalde investeringen in een RcR procedure vastgesteld. Het is dan ook onduidelijk hoe deze AMvB en MR zich daartoe verhouden. Hoewel de toelichting bij artikel 2.2 van de AMvB als voorbeeld noemt dat de noodzaak van een investering die in een later stadium onder de RcR komt te vallen, in een getoetst investeringsplan is

vastgesteld, is onduidelijk wat de situatie is als een dergelijke investering in de RcR-procedure bijvoorbeeld wordt gewijzigd. Ook hierbij geldt dat duidelijk moet zijn in welke procedure de noodzaak van investeringen wordt vastgesteld. Wij stellen voor om in de AMvB te bepalen dat investeringen die worden meegenomen in de Rijkscoördinatieregeling, niet ter consultatie/toetsing in het investeringsplan hoeven te worden opgenomen, omdat de noodzaak van deze investeringen al middels een ander proces wordt vastgesteld.

2. AMvB Artikel 2.1.a en MR Artikel 2.2

De AmvB en MR gaan verder gaan dan de wet waar het de inhoud van het investeringsplan betreft. Het nieuwe artikel 7a van de wet Voortgang Energietransitie ("Wet VET") gaat er vanuit dat het investeringsplan bedoeld is voor toekomstige investeringen, waarvan de noodzaak middels het investeringsplan wordt vastgesteld. Het investeringsplan wordt daartoe geconsulteerd en getoetst. Daarmee krijgt de netbeheerder zekerheid over welke investeringen in de tarieven mogen worden opgenomen. Het investeringsplan is blijkens de tekst van Wet VET en de memorie van toelichting daarop echter niet bedoeld om achteraf tevens verantwoording af te leggen over (deels) gerealiseerde investeringen die in een vorig investeringsplan reeds zijn vastgesteld. Dit is ook niet nodig, want de ACM heeft reeds de mogelijkheid om – indien gewenst – informatie op te vragen bij een netbeheerder over de voortgang en realisatie van investeringen. Op grond van de AMvB en de MR zou het investeringsplan echter ook een voortgang en terugblik moeten bevatten op gerealiseerde investeringen ten opzichte van de geplande investeringen (zie o.a. artikel 2.1 AMvB en 2.2 MR). Daarmee lijken gerealiseerde investeringen – waarvan de noodzaak al in eerdere investeringsplannen is vastgesteld – opnieuw ter consultatie en toetsing in een investeringsplan moeten worden opgenomen. Dit is niet wenselijk en niet nodig. Significante wijzigingen van een eerder investeringsplan moeten immers op grond van artikel 7a lid 7 Gaswet sowieso geconsulteerd en getoetst worden. Artikel 2.1, eerste lid, onderdeel a AMvB en artikel 2.2 MR lijken dan alleen nog maar te gaan over niet-significante wijzigingen.

De artikelsgewijze toelichting bij de MR stelt dat de beschrijving t.o.v. de eerdere ramingen als doel hebben "het leren van het verleden om het plannen van de investeringen in de toekomst te verbeteren". Als eerste is het belangrijk om op te merken en vast te stellen dat GTS dit streven van harte onderschrijft. Het is ons echter niet duidelijk hoe dit doel (eerder) wordt bereikt als het overzicht van de niet-significante afwijkingen achteraf wordt geconsulteerd, en welke toetsing hierop achteraf nog zou kunnen plaatsvinden. Daarnaast is het onduidelijk welke afwijkingen GTS precies zou moeten opnemen. Het komt GTS voor dat het onwenselijk en onwerkbaar is, voor zowel de netbeheerders als voor de toezichthouder, de Minister en de marktpartijen, om voor elke afwijking, hoe klein ook, een overzicht van de voortgang te geven die tezamen met de toelichting en te nemen maatregelen moeten worden beoordeeld. Vervolgens is de vraag wat GTS met zienswijzen m.b.t. dit onderdeel kan en/of moet aangezien het gaat om zaken uit het verleden. Het lijkt ons zinvoller om de focus, aandacht en energie van de bij de consultatie betrokken partijen te laten uitgaan naar de investeringsplannen die nog moeten worden vastgesteld. Het opnemen van historische overzichten draagt ons

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 9 mei 2018

Ons kenmerk: LCR18.208LCR18.208

Onderwerp: Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas

inziens niet bij aan de kwaliteit van de ingediende zienswijzen en leidt tot een verzwarend van lasten bij zowel marktpartijen als netbeheerders zonder dat het beoogde doel hiermee bereikt zal worden.

Wij stellen daarom voor om het overzicht met de voortgang en realisaties en wijzigingen t.o.v. de eerdere ramingen niet op te nemen in het investeringsplan dat wordt geconsulteerd en getoetst en dientengevolge artikel 2.1.a van de AMvB en artikel 2.2. van de MR te schrappen.

Dit alles laat overigens onverlet dat GTS bereid is en blijft om ACM te blijven voorzien van een periodieke beschrijving van de voortgang en de realisaties van de voorgenomen investeringen, zoals ook vermeld bij de "Bedrijfseffecten" bij de toelichting bij de MR.

Mocht u onze bovenstaand voorstel niet opvolgen en u besluit daarmee de voortgang en de realisatie van de geplande investeringen in de twee voorafgaande jaren onderdeel te laten blijven van het investeringsplan, dan stellen wij voor om, verwijzend naar de eerder beschreven redenen, dit onderdeel alleen ter informatie in het investeringsplan op te nemen en niet ter consultatie. Daarnaast is het dan, ten behoeve van de werkbaarheid voor netbeheerders, ook van belang dat in MR artikel 2.2, lid c, wordt toegevoegd dat een omschrijving van de "redenen van de afwijking en de maatregelen om dergelijke afwijkingen in de toekomst te minimaliseren" alleen moet worden opgenomen voor materiele afwijkingen. De huidige tekst impliceert namelijk dat voor elke afwijking, hoe klein ook, de redenen en de maatregelen moeten worden beschreven.

3. AMvB artikel 2.1, lid 1, onderdeel c

In dit artikel wordt gesproken van "de voorgenomen investeringen *die noodzakelijk zijn voor het transport van elektriciteit of gas*". In de toelichting staat "De netbeheerder onderbouwt, voor de projecten op de korte termijn, *op basis van zijn wettelijke taak* waarom juist deze investeringen noodzakelijk zijn". Naar onze mening is de toevoeging "*die noodzakelijk zijn voor het transport van elektriciteit of gas*" in de tekst van het besluit onnodig beperkend, aangezien het mogelijk is dat er ook voor andere wettelijke taken dan transport geïnvesteerd moet worden, zoals ook uit de toelichting blijkt. Wij stellen daarom voor de toevoeging "*die noodzakelijk zijn voor het transport van elektriciteit of gas*" weg te laten of te vervangen door "*die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van zijn wettelijke taken*".

4. AMvB Artikel 2.2

Lid 5 van artikel 2.2 vermeldt dat indien het ontwerp investeringsplan aanleiding geeft tot het opleggen van een bindende gedragslijn door de Minister, de Minister deze bindende gedragslijn binnen 12 weken nadat het ontwerp investeringsplan aan hem is voorgelegd moet opleggen.

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 9 mei 2018

Ons kenmerk: LCR18.208LCR18.208

Onderwerp: Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas

De toelichting op het Besluit vermeldt dat, conform artikel 1b van de Gaswet, ook de ACM een bindende gedragslijn met betrekking tot het ontwerp investeringsplan kan opleggen. Echter, in tegenstelling tot de bepalingen t.a.v. de Minister, ontbreekt in artikel 2.2 een maximale termijn waarbinnen de ACM deze bindende gedragslijn kan opleggen.

We stellen daarom voor om in artikel 2.2 een extra lid op te nemen welke bepaalt dat een eventuele bindende gedragslijn die de ACM oplegt binnen 12 weken nadat het ontwerp investeringsplan aan ACM is voorgelegd moet worden opgelegd.

Een vaststaande maximale termijn voor bindende gedragslijnen is noodzakelijk om de netbeheerders zekerheid te geven dat de inhoud van investeringsplannen ook echt definitief kan worden vastgesteld en de investeringen kunnen worden uitgevoerd.

5. AMvB artikel 2.3, lid 2

Dit artikel bepaalt dat significante wijzigingen ten opzichte van een reeds goedgekeurd investeringsplan opnieuw bij de marktpartijen moet worden geconsulteerd waarna toetsing door ACM en EZK plaats zal vinden. Dit lijkt en is logisch, maar de huidige tekst en bijbehorende toelichting roepen de nodige vragen op waarover meer duidelijk moet komen. Deze vragen hebben o.a. betrekking op welke wijzigingen significant zijn, nadere explicitering m.b.t. wie over significant/niet-significant mag besluiten, en de status en procedures m.b.t. niet-significante wijzigingen.

- I. De tweede alinea van de toelichting bij artikel 2.3 geeft als voorbeeld dat bij significante wijzigingen gedacht kan worden aan een substantiële toename van de investeringskosten, risico's of de doorlooptijd van projecten. De tekst onder `Bedrijfseffecten` noemt ook precies deze voorbeelden. De eerste alinea van de toelichting bij artikel 2.3 vermeldt juist de mogelijkheid van een substantiële afname van de investeringen. Het is ons hiermee onvoldoende duidelijk of een significante wijziging (en daarmee de noodzaak tot een hernieuwde consultatie en toetsing) alleen betrekking heeft op een substantiële toename van de kosten, risico's en doorlooptijden of op zowel een substantiële toename en op een substantiële afname van deze zaken. Graag zien we dit nader beschreven.
- II. In het onderdeel `Bedrijfseffecten` behorende bij de toelichting op de AMvB staat vermeld dat het oordeel of een wijziging significant is aan de netbeheerder zelf wordt overgelaten. Dit zien wij echter nergens terug in de AMvB of de MR. Graag zien wij de bepaling dat het oordeel aan de netbeheerder wordt overgelaten expliciet terugkomen in de tekst van AMvB

dan wel MR in plaats van alleen in de toelichting bij de AMvB. Ook moet dan helder worden dat het oordeel van de netbeheerder finaal is en niet nog openstaat voor een latere beoordeling door ACM en/of EZK. Anders zou er onzekerheid kunnen blijven bestaan over de status van investeringen die reeds worden uitgevoerd.

- III. Artikel 2.3.2: *` Een investeringsplan kan tussentijds worden herzien. Indien hierbij significante wijzigingen worden aangebracht is artikel 2.2, eerste t/m vijfde lid, van overeenkomstige toepassing.`* De woorden *` Indien hierbij`* impliceren dat het investeringsplan ook kan worden herzien indien er geen significante wijzigingen worden aangebracht. Dit lijkt echter weer in tegenspraak met de toelichting bij artikel 2.3 die stelt dat *` kleine wijzigingen kunnen ingediend worden bij het eerstvolgende investeringsplan`*, wat op haar beurt impliceert dat alleen significante wijzigingen kunnen leiden tot een tussentijdse herziening van een investeringsplan. Meer duidelijkheid is hier gewenst.
- IV. In aanvulling hierop, indien inderdaad blijkt dat ook niet-significante wijzigingen zonder consultatieproces kunnen leiden tot een herziening van het investeringsplan dan moet de procedure van een dergelijke herziening worden verduidelijkt, want deze is nu in zijn geheel niet beschreven. Ook indien netbeheerders zelfstandig het investeringsplan kunnen herzien bij niet-significante wijzigingen dient dit (nog) te worden aangegeven.
- V. Indien niet-significante wijzigingen niet leiden tot een herziening van het investeringsplan dan roept dit bij netbeheerders de vraag op of al begonnen kan worden met het uitvoeren van deze kleine wijzigingen met de zekerheid of het deze investeringen mag terugverdienen. Indien niet-significante wijzigingen niet leiden tot een aanpassing van een investeringsplan, lijkt het voor de hand te liggen dat ze ook niet achteraf – in het volgende investeringsplan – hoeven te worden geconsulteerd en getoetst. GTS is immers niet in staat om dan nog de door haar aangegane verplichtingen jegens bijvoorbeeld aangeslotenen of leveranciers terug te draaien. Ook hierover is meer duidelijkheid gewenst.
- VI. Bij het onderdeel *` bedrijfseffecten`* behorende bij de toelichting van de AMvB staat dat in het besluit is opgenomen dat jaarlijks significante wijzigingen van een investeringsplan moeten worden ingediend. Deze jaarlijkse frequentie zien wij in het besluit echter nergens terugkomen.
- VII. De toelichting op de AMvB spreekt over *` significante wijzigingen`* enerzijds en over *` kleine wijzigingen`* anderzijds. Graag zien wij ter voorkoming van misverstanden *` kleine wijzigingen`* verandert in *` niet-significante*

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 9 mei 2018

Ons kenmerk: LCR18.208LCR18.208

Onderwerp: Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas

wijzigingen`. Dit maakt duidelijk dat er slechts twee relevante categorieën zijn.

Duidelijkheid omtrent deze zaken is nodig om één van de bij het investeringsplan in de Memorie van Toelichting bij Wet VET beschreven doel te bereiken; namelijk dat de netbeheerders zekerheid verkrijgen dat de zij de investeringen kunnen terugverdienen.

6. MR Artikel 2.3, lid 2

Dit artikel impliceert dat "gegevens die relevant zijn voor het bepalen van de kwaliteit van de verbindingen, leidingen en hulpmiddelen" in het bedrijfsmiddelenregister zijn opgenomen, oftewel per middel een indicatie van de kwaliteit van het middel. Dit kan verstrekkende gevolgen hebben voor de inrichting van de bedrijfsmiddelenregisters, wat onwenselijk is en niet de bedoeling kan zijn geweest van dit artikel. De betreffende gegevens zouden ook elders opgenomen kunnen zijn. GTS stelt daarom voor "in het bedrijfsmiddelenregister opgenomen" weg te laten uit de tekst.

7. MR Artikel 2.3, lid 2 t/m 4.

In de praktijk bij GTS kunnen capaciteitsknelpunten leiden tot uitbreidingsinvesteringen terwijl kwaliteitsknelpunten kunnen leiden tot vervangingsinvesteringen. In de toelichting staat in het hoofdstuk "bedrijfseffecten" een beschouwing waaruit blijkt dat scenario's met name van belang zijn voor de identificatie van capaciteitsknelpunten, die dus leiden tot uitbreidingsinvesteringen. In de leden 2, 3 en 4 lijkt deze praktijk door elkaar gehaald te zijn. De knelpuntenanalyse lijkt in lid 2 verbonden te zijn met de kwaliteit van de bestaande assets, oftewel dit lijkt te gaan om een kwaliteitsknelpunt dat zou moeten leiden tot vervangingsinvesteringen. In lid 4 onder c wordt echter gevraagd om een verband tussen een knelpunt en een scenario. Daar lijkt het dus te gaan om capaciteitsknelpunten en de wijze waarop GTS deze knelpunten benadert, namelijk in relatie tot uitbreidingsinvesteringen.

In de wijze waarop GTS de noodzakelijke investeringen bepaalt is het niet mogelijk een kwaliteitsknelpunt dat leidt tot een vervangingsinvestering te relateren tot een scenario. Een vervangingsinvestering wordt namelijk geïnitieerd door een risicoanalyse op bestaande assets, waarbij als randvoorwaarde voor de investering geldt dat de asset wel in gebruik moet blijven. Evenmin is er een grote kans dat een risicoanalyse op bestaande assets leidt tot identificatie van een capaciteitsknelpunt

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 9 mei 2018

Ons kenmerk: LCR18.208LCR18.208

Onderwerp: Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas

en dus een uitbreidingsinvestering. GTS ziet geen mogelijkheid om een betekenisvolle link te leggen tussen de scenario's en vervangingsinvesteringen en ook niet tussen risicoanalyses op bestaande assets en uitbreidingsinvesteringen. GTS stelt daarom voor het artikel zodanig te splitsen dat vervangings- en uitbreidingsinvesteringen in aparte artikelen behandeld worden.

8. MR Artikel 3.1, lid 2

Onder subs c en d wordt gesproken over "lekken", terwijl niet duidelijk is wat hiermee precies wordt bedoeld, omdat dit niet nader is gespecificeerd of gedefinieerd. In de "Rapportage key performance indicators" (RKI) van GTS is deze nadere invulling er wel en is deze gekoppeld aan de "lower explosion levels" (LEL) en dus ook aan de ernst van de lekkage. Beperkte lekkage kan bijvoorbeeld ook plaatsvinden bij pakkingen, maar het is onwaarschijnlijk dat dit hier wordt bedoeld. GTS stelt voor een nadere uitleg op te nemen, eventueel in de toelichting, waaruit blijkt welke soort lekken hier worden bedoeld.

Onder sub e wordt gevraagd om "het aantal onderbrekingen in het transport van gas" terwijl onder b al werd gevraagd om "het aantal voorvallen dat tot een grootschalige ontruiming of een grootschalige onderbreking heeft geleid". Dit lijkt ons dubbel op en daarom stellen wij voor om onderdeel e weg te laten.

9. Inwerkingtredingsdatum

De toelichting op de AMvB meldt in paragraaf 2.1 onder `frequentie` dat gelet op de van het besluit de netbeheerder het eerste investeringsplan uiterlijk 1 januari 2020 moeten indienen. GTS maakt samen met TenneT voor het opstellen van de vereiste scenario's gebruik van de Nationale Energieverkenning (NEV) van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Het PBL heeft aangegeven dat gelet op de voorziene timing m.b.t. duidelijkheid van het Nationale Energieakkoord pas in de (latere) tweede helft van 2019 een NEV kan hebben gepubliceerd met de uit het Nationale Energieakkoord relevante maatregelen daarin. Gelet op de benodigde voorbereidingstijd van GTS en de consultatieperiode is het niet mogelijk om de relevante NEV te gebruiken om de maatregelen van het Nationaal Energieakkoord in het investeringsplan op te nemen. Momenteel wordt met PBL gesproken over andere oplossingen, maar het is nog niet zeker of dit soelaas kan bieden. Wij vragen u daarom om in de AMvB en/of MR enige ruimte open te laten wanneer het investeringsplan 2020 moet zijn ingediend. Gelet op de in de Memorie van Toelichting van Wet VET beschreven rationale m.b.t. investeringsplannen, te weten de energietransitie, zou het jammerlijk zijn om een dermate belangrijk en relevant

Gasunie Transport Services B.V.

Datum: 9 mei 2018

Ons kenmerk: LCR18.208LCR18.208

Onderwerp: Reactie GTS op besluit en regeling investeringsplan en kwaliteitsborging elektriciteit en gas

nationaal akkoord niet of onvoldoende mee te nemen in de uitwerking van het investeringsplan 2020.

Indien u vragen heeft naar aanleiding van onze reactie dan kunt u contact opnemen met René van der Haar (06-31037322, r.e.van.der.haar@gastransport.nl)

Hoogachtend,

Hans Jonk,

Manager regulering GTS