

Ministerie van Economische Zaken
De heer H.G.J. Kamp
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

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 |
| 17 november 2015 | +31 611005360 |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| LCR 15.0724 | |

Onderwerp
Ministeriële Regeling STROOM: consultatie

Geachte heer, mevrouw,

GTS heeft kennisgenomen van de conceptversie van de elektriciteits- en gasregeling. Aangezien verscheidene delen ofwel neutraal zijn overgezet ofwel recent zijn geconsulteerd zal de reactie van GTS zich concentreren op slechts enkele hoofdstukken, waarvan de belangrijkste in deze hoofdstuk 5 is. Voor neutraal overgezette onderdelen neemt GTS de gelegenheid te baat om hierover toch enkele opmerkingen te maken.

De samenvoeging van de diverse huidige regelingen is een erg goede zet in de stroomlijning van regelgeving. Voor de gebruikers van de regelgeving zal dit leiden tot een effectiever en transparanter gebruik ervan. GTS spreekt haar waardering hierover uit. Desalniettemin heeft GTS enkele opmerkingen en commentaren op de voorliggende elektriciteits- en gasregeling en de toelichting daarop, die hieronder artikelsgewijs worden behandeld.

Artikel 1.1

1. De *transportovereenkomst* wordt gedefinieerd als een overeenkomst tussen een systeembeheerder en een aangeslotene. Dit gaat voor GTS niet op. Dit levert in de regeling zelf geen bezwaren op, omdat de artikelen 8.8 en 8.9, waar het begrip terugkomt, niet van toepassing zijn op GTS. GTS constateert echter dat deze definitie afwijkt van de gehanteerde definitie van het Besluit. Hier wordt namelijk de overeenkomst tussen een systeembeheerder en een systeemgebruiker verstaan onder de transportovereenkomst, wat wel van toepassing is op de overeenkomst die GTS met erkende programmaverantwoordelijken sluit. GTS is voorstander van eenduidige begrippen en stelt daarom voor de definitie van transportovereenkomst in de Regeling gelijk te laten zijn aan die in het Besluit.
2. Aan de definitie *aantal getroffen aangeslotenen* is als peildatum 1 januari van het betreffende jaar toegevoegd. Aansluitingenregisters zijn echter actueel georganiseerd en het is lastig een opname van het bestand te maken voor een datum in het verleden. De toevoeging van de peildatum maakt daardoor de uitvoering lastig. GTS stelt voor de definitie te beperken tot "het aantal aangeslotenen dat is aangesloten op het systeem ...". Mocht de definitie met peildatum worden gehandhaafd, dan mist het woord "plaatsvindt" na "storing".

Artikel 5.2

3. Dit artikel gaat over het opnemen van een overzicht met realisaties ten opzichte van de voorgenomen investeringen uit het voorgaande investeringsplan. Wat hier niet bij staat is

een ondergrens van investeringen waarbij of een aggregatieniveau waarop dit moet gebeuren. Het komt GTS voor dat het onwenselijk en onwerkbaar is, voor zowel de systeembeheerders als voor de toezichthouder en de Minister om voor elke (deel)investering een overzicht van de voortgang te geven en te beoordelen.

GTS stelt daarom voor om hier aan te sluiten bij het aggregatieniveau zoals is weergegeven in het investeringsplan dat geëvalueerd wordt ofwel een grens te hanteren van investeringen > € 5 miljoen. Concreet stelt GTS voor het artikel als volgt te wijzigen: “...van het investeringsplan *en op het voor die investeringen gehanteerde aggregatieniveau* wordt vermeld:”

Artikel 5.3

4. Ten aanzien van artikel 5.3 heeft GTS verscheidene opmerkingen, die met name zien op onduidelijkheden en eisen die worden gesteld aan de inhoud van het investeringsplan waaraan praktisch niet kan worden voldaan. Hieronder worden de opmerkingen weergegeven. De bijbehorende tekstvoorstellen worden gezamenlijk verwerkt in een gewijzigd voorstel voor artikel 5.3 onderaan.
5. Er wordt onderscheid gemaakt tussen scenario's, prognoses en ramingen. In de visie van GTS is het uitgangspunt een bepaald scenario op basis waarvan ramingen of prognoses kunnen worden gemaakt. Aangezien ramingen en prognoses uitwisselbaar lijken te zijn stelt GTS voor het onderscheid te laten vervallen.
6. In het artikel wordt onder d van het eerste lid verondersteld dat ramingen tot scenario's leiden, terwijl het in de visie van GTS juist andersom is. Het scenario is de weergave van een bepaald wereldbeeld. Dit leidt tot bepaalde ramingen, die uiteindelijk resulteren in investeringen. Bovendien wordt hier het woord betrouwbaarheid gebruikt, wat GTS op deze positie niet passend acht. De ramingen als onderdeel van ieder scenario worden samengesteld op basis van de veronderstellingen binnen dat scenario. De veronderstellingen binnen dat scenario moeten logisch en begrijpelijk zijn. De ramingen voor met name vraag en aanbod van volume en capaciteit bij een bepaald scenario moeten binnen die veronderstellingen ook begrijpelijk en logisch zijn. Het is onwerkbaar en onwenselijk om aan die ramingen een betrouwbaarheid te geven. We bepalen onze ramingen mede op basis van externe data van gerespecteerde onderzoeksbureaus en/of collega systeembeheerders. Nergens wordt daar informatie gegeven over de betrouwbaarheid van de ramingen. Niemand kan de toekomst voorspellen en daar met zekerheid een bepaalde betrouwbaarheid aan koppelen. Het werken met scenario's is juist ingegeven door het feit dat de toekomst onzeker is en dat er verschillende toekomst paden voorstelbaar zijn. Het bepalen van een betrouwbaarheid van ramingen is derhalve onmogelijk. GTS stelt dan ook voor de betrouwbaarheid te laten vervallen.
7. Lid 2 van artikel 5.3 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 verstrekkingen 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 voor “in het bedrijfsmiddelenregister opgenomen” weg te laten uit de tekst.
8. De knelpuntenanalyse in lid 2 lijkt sterk verbonden te zijn met de kwaliteit van de bestaande assets. Oftewel dit lijkt te moeten leiden tot vervangingsinvesteringen. In lid 3 onder c, 3e punt wordt echter gevraagd om een verband tussen een knelpunt en een scenario. Daar lijkt het dus te gaan om de wijze waarop GTS knelpunten benadert, namelijk in relatie tot uitbreidingsinvesteringen. In feite bestaan er twee soorten knelpunten, capaciteitsknelpunten die kunnen leiden tot uitbreidingsinvesteringen en kwaliteitsknelpunten die kunnen leiden tot vervangingsinvesteringen. In de wijze waarop GTS het investeringsplan - en de voorloper daarvan: het netwerkontwikkelingsplan (NOP) - benadert is het niet mogelijk een kwaliteitsknelpunt dat leidt tot een vervangingsinvestering te relateren tot een scenario. Een vervangingsinvestering wordt namelijk geïnitieerd door een risico-analyse op bestaande assets, waarbij als randvoorwaarde voor de investering geldt dat de asset wel in gebruik moet blijven. GTS ziet geen mogelijkheid om een link te leggen tussen de scenario's en vervangingsinvesteringen en ziet hierin ook geen toegevoegde waarde, alleen meer werk.

GTS stelt voor het artikel zodanig te wijzigen dat hierin geen verbinding wordt gelegd tussen capaciteitsknelpunten en vervangingsinvesteringen. Naar het oordeel van GTS heeft deze aanpassing geen invloed op dat wat wordt geregeld in dit artikel.

9. Uit onderdeel a van het derde lid van artikel 5.3 lijkt te volgen dat alle knelpunten geïdentificeerd worden met een risico-evaluatie. Dit geldt echter alleen voor kwaliteitsknelpunten. Aan de hand van de gedefinieerde scenario's worden analyses gedaan en ramingen gemaakt, waarbij capaciteitsknelpunten geïdentificeerd worden en niet gewerkt wordt vanuit risico's. Zoals de formulering nu is, zal het lastig zijn voor GTS om aan te geven welke capaciteitsknelpunten een aanzienlijk risico vormen.
10. In de toelichting wordt onder 5.3 verwezen naar artikel 5.3, tweede lid, waaruit de verplichting zou volgen om ook een rapportage voor kleine velden gas op te nemen in de raming. Uit heel artikel 5.3 kan deze specifieke verplichting echter niet worden afgeleid. Hiertoe zou moeten worden verwezen naar artikel 2.17 lid 4 van de wet.
11. GTS stelt daarom een gewijzigd artikel 5.3 voor, zoals weergegeven in de bijlage.

Artikel 5.5

12. Lid 1 van artikel 5.5 geeft een opsomming van prestatie-indicatoren die in ieder geval zouden moeten worden gebruikt. Hoewel het voor GTS mogelijk is de genoemde indicatoren op te leveren, is dit onwenselijk voor de indicatoren onder a, b en c. Tot op heden was voor deze indicatoren specifiek en expliciet een uitzondering gemaakt voor GTS, omdat deze indicatoren niets zeggen over het kwaliteitsniveau van het systeem van GTS en onderbrekingen bovendien nauwelijks voorkomen. GTS registreert dit ook niet als zodanig, omdat zij stuurt op andere prestatie-indicatoren.
13. Lid 2 geeft ruimte om andere dan de in lid 1 opgesomde indicatoren te gebruiken. Naar het oordeel van GTS zou de transmissiesysteembeheerder voor gas de mogelijkheid moeten houden om hier een eigen invulling aan te geven, dat werkelijk recht doet aan het weergeven van het kwaliteitsniveau. Oftewel niet alleen gegevens opleveren om het opleveren, maar gegevens opleveren die werkelijk recht doen aan het doel waarvoor ze worden opgeleverd.
14. GTS stelt voor om in artikel 5.5 aan te sluiten bij de huidige formulering in de Regeling kwaliteitsaspecten netbeheer elektriciteit en gas (MRQ). Artikel 2 lid 4 hiervan luidt:

“In afwijking van het tweede lid, onderdelen a en d, wordt door de netbeheerder van het landelijk gastransportnet, bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel n, van de Gaswet als kwaliteitsindicatoren opgenomen:

 - a. het aantal transportonderbrekingen, zijnde het aantal keren dat voor een netgebruiker gedurende bepaalde tijd geen transport van gas kon worden verricht of dat een netgebruiker gedurende bepaald tijd door lage druk geen gebruik kon maken van het verrichte gastransport, met uitzondering van transportonderbrekingen die aan de netgebruiker kunnen worden toegerekend;
 - b. de gemiddelde tijdsduur voor het veiligstellen van een storing.”
15. Voor de volledigheid; bij een aanpassing van artikel 5.5 zal eveneens artikel 5.10 lid 1 onder b moeten worden aangepast.
16. Onder f en g van lid 1 van artikel 5.5. 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) 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. 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.
17. In aansluiting op randnummer 13 en 15 zijn in de huidige MRQ de corresponderende artikelen van artikel 5.6, 5.7 en 5.8 niet van toepassing op de

transmissiesysteembeheerder voor gas. De reden hiervoor is de definitie van onderbreking. Hiervan is zo goed als nooit sprake bij gastransport via het transmissiesysteem. Dit leidt er toe dat, indien de in deze artikelen gedefinieerde parameters wel zouden worden uitgerekend voor het transmissiesysteem voor gas, zij over de jaren een grote, willekeurige variatie zullen laten zien die meer zegt over de toevallige situatie dan over de prestatie van de transmissiesysteembeheerder voor gas. Als voorbeeld kan gegeven worden dat indien de onderbreking plaatsvindt op een verbinding met distributiesysteembeheerder het aantal aangeslotenen snel in de duizenden kan lopen, terwijl bij een onderbreking bij een industrie dit aantal 1 is en het toch om een vergelijkbare hoeveelheid gas per uur kan gaan.

18. In lid 1 onder e staat "bedoel" waar "bedoeld" had moeten staan.

Artikel 5.13

19. In het derde lid van artikel 5.13 wordt gerefereerd aan de plaatsing van de registratie op het internet. Deze zin mist echter enkele woorden. Bij de toelichting op artikel 5.13 wordt in de tweede alinea verwezen naar artikel 5.12, tweede lid. Dit zou volgens GTS 5.13 moeten zijn.

Artikel 10.2

20. Artikel 10.2, lid 1, onder g verplicht GTS om een afschakelvolgorde in het calamiteitenplan op te nemen. Het net van GTS is te complex om op voorhand een afschakelvolgorde aan te geven. Deze kan pas bij een incident, afhankelijk van de zich voordoende situatie, worden bepaald. GTS stelt daarom voor om hier een uitzondering voor de transmissiesysteembeheerder voor gas op te nemen in die zin dat de transmissiesysteembeheerder in haar calamiteitenplan niet een afschakelvolgorde moet geven maar een methodiek waarmee in geval van calamiteiten een afschakelvolgorde bepaald wordt. In de toelichting wordt ook aangegeven dat de transmissiesysteembeheerder voor gas rekening moet houden met bestaande afspraken of de maatregelen die door de Europese Commissie in geval van een crisissituatie worden genomen. Dit lijkt ook tegenstrijdig met het op voorhand vaststellen van een afschakelprogramma.

21. De verplichting om een calamiteitenplan te hebben waarin een afschakelvolgorde wordt bepaald impliceert dat de systeembeheerder daadwerkelijk in geval van calamiteiten de bevoegdheid heeft om af te schakelen. Dit volgt echter niet uit artikel 5.26 van het wetsvoorstel. GTS pleit voor een heldere taak-, verantwoordelijkheids- en bevoegdheidsverdeling om actie te nemen in het geval van calamiteiten.

22. GTS treedt graag nader met u in overleg hoe dit kan worden vormgegeven, waarbij voldoende recht wordt gedaan aan de ernst van de situatie en bovendien van tevoren zo veel mogelijk helder is welke maatregelen zullen worden getroffen in geval van een dergelijke calamiteit.

23. Ook in de toelichting is aanpassing gewenst. Zo lijkt de toelichting er vanuit te gaan dat in geval van een calamiteit in het gassysteem niet acuut zou hoeven te worden gehandeld, vanwege aanwezige buffercapaciteit. GTS stelt voor om het volgende in de toelichting op te nemen.

"Om bij een gastekort de gevolgen zo veel mogelijk te beperken kan de systeembeheerder overgaan tot preventieve reductie of staking van gaslevering aan op dat moment aan te wijzen afnemers. De omstandigheden ten tijde van het tekort dicteren daarbij de mogelijkheden. Omdat het niet mogelijk is voor alle eventuele scenario's een specifieke afschakelvolgorde te maken wordt gebruik gemaakt van een door de minister geaccordeerde methode ter bepaling van de afnemers aan wie de gaslevering verminderd of gestaakt zal worden. De beperkte tijd die de systeembeheerder en eventueel de crisispartners hebben voor besluitvorming en uitvoering vereist een snel uitvoerbare werkwijze en eenduidige toewijzing van bevoegdheden."

We zijn uiteraard graag tot nadere toelichting bereid. U kunt daartoe contact opnemen met Willemijn Pastoor (c.w.pastoor@gastransport.nl of 06-11005360) of Annett Wilde (a.wilde@gastransport.nl).

Hoogachtend,

Willemijn Pastoor
Coördinator regulering

Bijlage: tekstvoorstel artikel 5.3

Artikel 5.3

1. De scenario's bevatten in ieder geval:
 - a. een prognose-raming ten aanzien van de productie, import, export en levering van elektriciteit of gas;
 - b. een raming van de benodigde transportcapaciteit;
 - c. een raming van de benodigde transportcapaciteit voor de totale behoefte aan capaciteit voor de komende tien jaren voor het transport van elektriciteit voor systemen met een spanning van 25 kV of meer of van gas met een druk van 200 mbar of meer;
 - d. een toelichting op welke wijze de scenario's tot stand zijn gekomen en welke uitgangspunten en kenmerken per scenario zijn gehanteerd, aangevuld met:
 - 1° de wijze waarop de ramingen binnen elk scenario tot stand zijn gekomen
 - 2° de omstandigheden waaronder een scenario zich naar verwachting voordoet
 - ~~d. een toelichting op de toegepaste methodiek en uitgangspunten waarmee de ramingen die geleid hebben tot de scenario's tot stand zijn gekomen, waaronder:~~
 - ~~1° de wijze waarop de betrouwbaarheid van de ramingen wordt vastgesteld;~~
 - ~~2° de termijn waarbinnen en de omstandigheden waaronder een scenario zich naar verwachting voordoet;~~
 - e. een onderbouwing op basis waarvan de systeembeheerder de scenario's als meest realistisch acht.
2. Een investeringsplan bevat een knelpuntenanalyse op hoofdlijnen voor het transport van elektriciteit of van gas, voor het bepalen van de benodigde transportcapaciteit gebaseerd op de scenario's en voor het bepalen van de kwaliteit van het systeem gebaseerd op een risico-evaluatie, mede aan de hand van ~~de in het bedrijfsmiddelenregister opgenomen~~ gegevens die relevant zijn voor het bepalen van de kwaliteit van de verbindingen, leidingen en hulpmiddelen.
3. De knelpuntenanalyse bevat voor de komende 10 jaar:
 - a. een overzicht van de knelpunten van het systeem waarvan wordt verwacht dat zij leiden tot een tekort aan transportcapaciteit of dat zij een aanzienlijk risico vormen voor de transport van elektriciteit of gas, welke te herleiden zijn tot de taak van de systeembeheerder;
 - b. op welke aspecten binnen de bedrijfsvoering die knelpunten betrekking hebben;
 - c. een toelichting op de toegepaste methodiek en uitgangspunten van de analyse voor de knelpunten. De toelichting bevat:
 - 1°. de wijze waarop de prioriteringclassificatie van de ~~risico's van de~~ knelpunten heeft plaatsgevonden;
 - 2°. de wijze waarop de scenario's leiden tot het bepalen van de benodigde investeringen in transportcapaciteit en de risico-evaluaties leiden tot het bepalen van de benodigde investeringen in de kwaliteit van het systeem~~betrouwbaarheid van de analyse wordt vastgesteld;~~
 - 3°. voor elk knelpunt uit het overzicht, bedoeld in onderdeel a, een toelichting op de wijze waarop een verband is gelegd tussen het knelpunt en een scenario of de risico-evaluatie;
 - 4°. de termijn waarbinnen en de omstandigheden waaronder een knelpunt zich naar verwachting voordoet.