

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Datum	10 februari 2021	Behandeld door	J. Sandbrink
Uw kenmerk	Consultatie	Telefoonnummer	088 – 231 2023
Ons kenmerk	LJV/RRN/zienswijze	e-mail	john.sandbrink@prorail.nl
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Zienswijze consultatie Energiewet		

Geachte heer, mevrouw,

Op 17 december jl. heeft uw ministerie het wetsvoorstel voor de Energiewet gepubliceerd en ter consultatie gelegd.

ProRail B.V. (hierna ProRail) onderstreept het belang van een nieuwe Energiewet. Het wetsvoorstel geeft ProRail, mede namens Railinfratrust B.V. (hierna Railinfratrust), aanleiding om haar zienswijze daarop te geven.

Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Positie ProRail

ProRail is als houder van de concessie als bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet o.a. verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur in Nederland.

Onderdelen van deze hoofdspoorweginfrastructuur zijn o.a. het zogenaamde tractienet en diverse andere netten t.b.v. railvoorzieningen op emplacementen en stations.¹

Het gebruik van elektrische voedingsinstallaties t.b.v. de tractie voor spoorvoertuigen maakt onderdeel uit van het minimumtoegangspakket² dat door de infrastructuurbeheerder tegen betaling van een gebruikersvergoeding wordt aangeboden aan spoorwegondernemingen.

De toegang, het gebruik en de tarifiering van het minimumtoegangspakket wordt gereguleerd in de Spoorwegwet. Een van de basisprincipes daarbij is dat ProRail als infrastructuurbeheerder verplicht is spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang te verlenen tot de diensten uit het minimumtoegangspakket.

Bezoekadres

VLTC-gebouw
De Ruyterkade 4
1013 AA Amsterdam
Nederland

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Het tractienet dat eigendom is van Railinfratrust en dat door ProRail wordt beheerd, is een gesloten distributiesysteem in de zin van de Elektriciteitswet 1998. De Autoriteit Consument en Markt heeft aan Railinfratrust een ontheffing ex art. 15 van de (huidige) Elektriciteitswet 1998 verleend van het in art. 10 lid 9 Elektriciteitswet 1998 genoemde gebod om een netbeheerder (één of meer naamloze of besloten vennootschappen) aan te wijzen. De ontheffing hiervoor is in april 2014 verkregen.³

Zienswijze:

Gesloten distributiesysteem van ProRail

De nieuwe Energiewet definieert gesloten distributiesystemen als 'gesloten systemen'. Voor een gesloten systeem kan ex art. 3.2.6 Energiewet een *erkenning* worden aangevraagd. Op grond van

¹ Richtlijn 2012/34/EU, bijlage I.

² Richtlijn 2012/34/EU, bijlage II.

³ Besluit van ACM, met kenmerk ACM/DE/2014/202129 en zaaknummer: 12.0310.30, 23 april 2014.

art. 7.2.12 (overgangsrecht) wordt de eigenaar van een gesloten systeem gedurende de tijd waarvoor hij over een ontheffing beschikt, geacht te beschikken over een erkenning.

Het beheer van de spoorweginfrastructuur, waaronder het beheer van een tractienet, is van dien aard dat het voor wat betreft de Energiewetgeving maatwerk behoeft. Enerzijds omdat de spoorwegwetgeving het niet toelaat dat het beheer van het tractienet wordt uitgevoerd door een andere partij dan door diegene aan wie de minister van IenW een concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur heeft verleend (ProRail).⁴ Anderzijds omdat er geen enkele andere systeembeheerder het tractienet zou kunnen of willen beheren. In de toekomst zal dat ook niet veranderen.

Het niet erkennen van het tractienet met betrekking tot hoofdspoorwegen als gesloten systeem is gelet op voorgaande dus niet mogelijk.

Railinfratrust is thans houder van een ontheffing ex artikel 15 van de Elektriciteitswet.⁵ Deze ontheffing vervalt 10 jaar na de verlening daarvan en dient Railinfratrust op grond van de huidige regelgeving in 2024 een verlenging aan te vragen.

ProRail geeft de wetgever ter overweging om het tractienet een afzonderlijke status als gesloten systeem te geven en niet als een 'gesloten systeem' te beschouwen waarvoor iedere 10 jaar opnieuw een erkenning moet worden aangevraagd. Met deze aanpassing wordt meer recht gedaan aan de bijzondere situatie waarin de infrastructuurbeheerder zich mede op grond van de Spoorwegwet bevindt en kan maatwerk worden toegepast indien dat gelet op de taken van de beheerder noodzakelijk is. In de Belgische Elektriciteitswet gebeurt dit bijvoorbeeld ook. In art. 2 onder punt 42° van de Belgische Elektriciteitswet wordt een definitie gegeven van 'tractienet spoor'. Art. 18ter van deze wet verklaart de bepalingen die met betrekking tot een gesloten distributiesysteem gelden van overeenkomstige toepassing op het tractienet spoor.

Duurzaamheidsambities ProRail

ProRail heeft ambities om een bijdrage te leveren aan de Energietransitie en aan de doelstellingen vanuit het Klimaatakkoord. Dit doet ze mede op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het ministerie van Economische Zaken en Klimaat en werkt ook nauw daarmee samen. ProRail initieert daarvoor o.a. diverse duurzaamheidsprojecten. De vraag is of ProRail in het kader van deze wet de ruimte heeft/krijgt voor projecten zoals:

- realisatie van zonnepanelen op haar gronden, transferdaken en/of geluidschermen, te initiëren en (al dan niet door derden) te exploiteren;
- plaatsen van windmolens op gronden te initiëren en die door derden te laten exploiteren;
- aansluiting van zonnepanelen of windmolens op het distributienet van ProRail om de opgewekte energie te distribueren naar afnemers binnen het gesloten systeem of naar het bovenliggende net van een DSO of TSO.

In de nieuwe Energiewet vervalt de aansluitplicht binnen een gesloten systeem. Immers, art. 3.4.8 Energiewet, die de aansluitaak regelt binnen een distributiesysteem, is in art. 3.6.22 Energiewet niet van overeenkomstige toepassing verklaard op een gesloten systeem. Wel kan een beheerder van een gesloten systeem ex art. 3.6.23 Energiewet op verzoek een aanbod doen tot aanleg van een aansluiting op zijn systeem. De beheerder kan dit verzoek in ieder geval weigeren indien niet aan de 'a-grond' of de 'b-grond' is voldaan.

Om de energietransitie te faciliteren zou het de voorkeur hebben om op een gesloten systeem duurzame opwek (bijv. in de vorm van zon-pv of wind-op-land) te kunnen aansluiten. Als echter deze nieuwe aansluitingen niet binnen de ontheffingsgronden (of straks: erkenningsgronden)

⁴ Artikel 16 lid 1 Spoorwegwet.

⁵ Besluit van 23 april 2014, geldend tot 23 april 2024.

passen, is een dergelijke aansluiting wettelijk niet toegestaan, terwijl er technisch wel mogelijkheden zijn (bijv. voldoende aansluitcapaciteit), dit lagere maatschappelijke en financiële kosten kan meebrengen, de energietransitie kan versnellen en/of een bijdrage kan leveren aan het verminderen van congestie op het publieke net van de DSO of TSO.

ProRail mist in het huidige wetsvoorstel de kans om met de inzet van gesloten systemen de energietransitie te faciliteren en te versnellen.

ProRail stelt voor om de beheerders van gesloten systemen op grond van de wet de mogelijkheid te geven om duurzame opwek te kunnen aansluiten, zonder dat de kans bestaat dat de erkenning wordt ingetrokken.

De spoorwegonderneming als ‘aangeslotene met een grote aansluiting’

NB: onderstaande opmerking geldt alleen voor spoorwegondernemingen als gebruiker van het tractienet t.b.v. het vervoer.

Ex art. 1.2 lid 1 Energiewet wordt een spoorwegonderneming (“een onderneming die zich in hoofdzaak bezig houdt met het vervoer van personen of goederen per trein”) voor de toepassing van het bepaalde bij of krachtens de Energiewet aangemerkt als een aangeslotene met een grote aansluiting, ook indien zij geen aansluiting heeft op een transmissie- of distributiesysteem.

Een (letterlijk) gevolg hiervan is dat een spoorwegonderneming op grond van art. 2.6.1 lid 1 Energiewet bij ieder overdrachtspunt voor elke aangeslotene op het gesloten systeem over een geïnstalleerde meetinrichting moet beschikken, en op grond van art. 2.6.4 lid 1 Energiewet ervoor zorg moet dragen dat een erkende meetverantwoordelijke partij deze meetinrichting(en) installeert en beheert. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de eisen en functionaliteiten waaraan een meetinrichting moet voldoen (zie art. 2.6.3 Energiewet).

Voor meetsystemen in treinen gelden echter de zgn. ‘technische specificaties inzake interoperabiliteit’ (TSI’s). De twee belangrijkste TSI’s (Europese verordeningen) met betrekking tot ‘meetsystemen in treinen’ zijn Verordening 1301/2014 (over ‘energie’) en Verordening 1302/2014 (over ‘rollend materieel’).

Verordening 1301/2014 bevat verplichtingen voor de infrastructuurbeheerder (ProRail) en geeft de grondslag voor een ‘grondsysteem voor energiegegevensverzameling’ (ook wel datacollectiesysteem genoemd), dat de gegevens voor energiefacturering moet beheeren. ProRail heeft in dat kader in opdracht van het ministerie van IenW de EnergieVerzamelApplicatie (EVA) gerealiseerd.

Verordening 1302/2014 bevat verplichtingen voor de spoorwegonderneming en geeft de grondslag voor een ‘energiemeetsysteem’ dat aan boord van de trein wordt toegepast en de elektrische energie meet die door de trein via de pantograaf van de bovenleiding wordt opgenomen. De spoorwegonderneming moeten zorgen voor energiemeetsystemen in zijn treinen. Voor diverse technische vereisten in genoemde verordeningen wordt verwezen naar Europese normen.⁶ Als aan de eisen in die normen wordt voldaan, wordt ook aan de verordeningen voldaan.

ProRail stelt voor om in het wetsvoorstel:

- a) een overgangsregeling voor Spoorwegondernemingen op te nemen waarin zij tot 2025 worden ontheven van de verplichting een meetverantwoordelijke aan te wijzen;
- b) voor meetsystemen voor tractie-energie niet te verwijzen naar de nog bij of krachtens algemene maatregel van bestuur vast te stellen regels, maar naar bovengenoemde eisen uit de TSI’s. Dit om te voorkomen dat de Energiewet in strijd komt met de eisen die voortvloeien uit de TSI’s .

⁶ Het gaat om NEN-EN 50463:2017, getiteld “Spoorwegen en soortgelijk geleid vervoer - Energiemeting aan boord van railvoertuigen”.

- c) het begrip ‘aansluiting voor spoorwegonderneming’ te definiëren, bijvoorbeeld door één (denkbeeldig) overdrachtspunt te bepalen, waarachter het hele verbruik van één vervoerder is geconcentreerd.

Een ‘redelijke termijn’ voor het realiseren van nieuwe aansluitingen

De regels rond de aansluittermijn op het elektriciteitssysteem worden aangepast. De huidige, maximale termijn voor aansluiting is 18 weken (art. 23 lid 4 Elektriciteitswet). Deze regel zal vervangen worden door het voorschrift van ‘een redelijke termijn’ (art. 3.4.8 lid 4 Energiewet). Volgens de MvT geeft die redelijke termijn “meer ruimte voor differentiatie in lagere regelgeving” (MvT, pag. 33).

ProRail is namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dit omvat, naast het al eerder genoemde tractienet, ook een groot aantal aansluitingen voor andere spoorweginfrastructuur, zoals schakelstations, relaishuizen, gebouwen (kantoren en VL-posten), beweegbare bruggen, technische installaties in tunnels, transfervoorzieningen (zoals roltrappen), wisselverwarming, treinbeveiliging en terreinverlichting. Voor het tractienet en de andere hierboven genoemde hoofdspoorweginfrastructuuronderdelen zijn regelmatig nieuwe aansluitingen nodig op het elektriciteitsnet. Als deze elektriciteitsaansluitingen niet tijdig worden gerealiseerd, kan ProRail zijn wettelijke taken als hoofdspoorweginfrastructuurbeheerder niet goed vervullen met alle mogelijke gevolgen van dien voor de gebruikers van het spoor (spoorwegondernemingen en treinreizigers). Denk daarbij bijvoorbeeld aan:

- het niet kunnen laten doorgaan van programma’s om snellere treinverbindingen te realiseren, en
- de risico’s voor de veilige berijikbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail stelt daarom voor om een vaste maximale aansluittermijn in de Energiewet op te nemen. Dit is in ieder geval noodzakelijk waar het gaat om kritieke (bijv. infrastructurele) elektriciteitsaansluitingen.

Elektronisch berichtenverkeer

Hoofdstuk 4 van de Energiewet geeft regels over het elektronisch berichtenverkeer. De taak om een register bij te houden rust voor een belangrijk deel op de afzonderlijke TSB’s en DSB’s (art. 4.2 Energiewet). Naast de registers die door de TSB’s en DSB’s worden beheerd, biedt het wetsvoorstel ook de mogelijkheid om andere partijen aan te wijzen die een register moeten bijhouden (art. 4.3 Energiewet + p. 111 MvT).

ProRail is van oordeel dat het noodzakelijk is dat beheerders van gesloten systemen voor derdentoegang toegang hebben tot het elektronisch berichtenverkeer. Dit sluit (inderdaad) aan bij de huidige praktijk.

Welke partijen worden aangewezen zal afhangen van de omstandigheden en kan in de toekomst veranderen, aldus de MvT. Art. 4.3 is nu geformuleerd als een kan-bepaling (“bij ministeriële regeling kunnen andere partijen worden aangewezen die ...”). Dit geeft geen zekerheid voor beheerders van een gesloten systeem.

ProRail zou graag zien dat de toegang tot aansluit- en meetregisters voor beheerders van een gesloten systeem in de nieuwe Energiewet zelf is geregeld in plaats van in een ministeriële regeling.

Dubbele energiebelasting voor elektriciteitsopslagsystemen

In de MvT wordt kort ingegaan op de problematiek rond dubbele heffing bij batterijopslag. Er wordt opgemerkt dat het onderzoek hieromtrent vertraagd is.

ProRail vraagt zich af of er eventueel technische oplossingen te ontwikkelen zijn voor deze problematiek.

Kleine aansluitingen van ProRail

ProRail is, naast beheerder van het tractienet spoor, ook met meer dan duizend aansluitingen (zowel grote als kleine zogenoemde 'facilitaire aansluitingen') aangesloten op de systemen van de diverse distributiesysteembeheerders. Deze facilitaire aansluitingen zijn bedoeld voor andere spoorweginfrastructuur, zoals schakelstations, relaishuizen, gebouwen (kantoren en VL-posten), beweegbare bruggen, tunneltechnische installaties, transfervoorzieningen (zoals roltrappen), wisselverwarming, treinbeveiliging en terreinverlichting.

In het wetsvoorstel krijgen de distributiesysteembeheerders de meetverantwoordelijkheid voor kleine aansluitingen (art. 3.4.30 Energiewet). Zogenoemde 'maatschappelijke multisites' dienen zelf volledige meetverantwoordelijkheid te dragen, zowel voor hun grote als hun kleine aansluitingen (art. 2.6.4 lid 4 jo. art. 2.6.6 lid 4 Energiewet – zie ook MvT pag. 40). In art. 2.6.4 lid 4 Energiewet wordt 'openbaar vervoer per trein' echter niet genoemd. Dit zou betekenen dat ProRail voor haar facilitaire aansluitingen voor de meting afhankelijk is van de distributiesysteembeheerders. De distributiesysteembeheerders zijn voor onderhoud van de meting weer afhankelijk van ProRail, daar de meters doorgaans geplaatst zijn op voor publiek ontoegankelijke locaties (zoals langs het spoor). Dit is in de praktijk niet of nauwelijks uitvoerbaar.

In een andere multisite-bepaling (art. 3.4.9 lid 2) wordt 'openbaar vervoer per trein' wél genoemd. Momenteel kunnen multisites zoals ProRail gebruik maken van het huidige art. 95ca lid 2 Elektriciteitswet. Op grond van deze bepaling kan een multisite die minstens één grote aansluiting heeft, en daarnaast één of meerdere kleine, zélf een meetbedrijf inschakelen. Een dergelijk artikel is niet opgenomen in onderhavig wetsvoorstel.

ProRail stelt voor om in art. 2.6.4 lid 4 Energiewet het eerste lid tevens van toepassing te verklaren op een aangeslotene met meerdere kleine aansluitingen op een distributiesysteem voor elektriciteit ten behoeve van openbaar vervoer per trein.

Wij verzoeken u om met inachtneming van onze zienswijze onderdelen van het wetsvoorstel te heroverwegen en aan te passen.

Hoogachtend,



L.C. Makkinga
Chief Legal Officer
ProRail B.V.