



Verslag van hoorzitting

Kenmerk ACM/IN/1021174

Zaaknummer : ACM/23/184255

Datum : 1 juli 2025

Tijdstip : 11:00 uur

Inzake : Mondelinge zienswijze ontwerpbesluit groepstransportovereenkomst

Aanwezig namens ACM:

De heer [Vertrouwelijk]

voorzitter, DTE

Mevrouw [Vertrouwelijk]

lid hoorcommissie, DTE

Aanwezig namens partij:

Mevrouw [Vertrouwelijk]

G40 Stedennetwerk

Verslag:

Mevrouw [Vertrouwelijk]

Verslagdienst ACM

de Voorzitter: Goedemorgen. We zitten hier in het kader van de mondelinge hoorzitting van het ontwerpbesluit Groepstransportovereenkomst met mevrouw [Vertrouwelijk] van het G40-stedennetwerk. Zij heeft gevraagd om een mondelinge zienswijze. Vanuit de ACM zitten hier de heer Wolthoff en mevrouw [Vertrouwelijk]. Vanuit het projectteam van de groepstransportovereenkomst verwelkom ik mevrouw [Vertrouwelijk]. Jullie hebben al een schriftelijke zienswijze gestuurd en hebben aangegeven graag mondeling een aanvulling te willen doen. Vanochtend hebben we een mail ontvangen waarin u twee onderwerpen uitlicht die u in ieder geval graag zou willen bespreken. Dit zijn het bepalen van het GTV en de combinatie van de GTO met alternatieve transportrechten. Zijn dat de twee onderwerpen of zijn er nog andere onderwerpen die u zou willen bespreken?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Voor de andere punten verwijs ik naar de schriftelijke zienswijze. Op deze twee wil ik inderdaad graag nader ingaan. Bedankt dat ik hier zit.

de Voorzitter: Laten we dan beginnen met het eerste onderwerp. Ik wil u de gelegenheid geven om het in te leiden en toe te lichten.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Het eerste punt waar ik dieper op in wil gaan, is het gecontracteerd vermogen, het GTV. Dat is naar aanleiding van de tweede consultatievraag. Het antwoord dat we daarop geven is echter denk ik anders dan jullie het voorzien hebben. Wij zien dat in het ontwerpbesluit vier stappen worden beschreven die doorlopen worden bij de vorming van een GTO. Wij begrijpen dat die stappen worden doorlopen, maar wij zien dat daarna GTV wordt onttrokken aan de

groep. Dat GTV wordt gedurende de transitieperiode nog gereserveerd voor de groep van bedrijven in die GTO. Na de transitieperiode valt het vrij en wordt het gegeven aan andere partijen die op de wachtlijst staan. Dit is het resultaat van de aanpak die beschreven is.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Vervolgens ontstaat een tweede knelpunt. Op het moment dat er om wat voor reden dan ook een groep uit elkaar valt of er uittrekters zijn, blijven ondernemers achter met minder GTV dan ze hadden voor toetreding. Dat is omdat er ook een reductie van GTV heeft plaatsgevonden. De juridische rechtmatigheid hiervan ontbreekt in onze beleving. Ik zal het heel expliciet maken. Als het gaat om GTV, mag dat niet zomaar worden onttrokken. Daar zijn spelregels voor gemaakt. Dat is het codebesluit GOTORK. Dat codebesluit geeft duidelijke regels voor wie, hoe en op welke manier GTV kan worden onttrokken. We zien dat er wel een verwantschap is tussen de stappen die doorlopen worden in het codebesluit GTO en de criteria of de spelregels die zijn geformuleerd in het codebesluit GOTORK.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: We zien ook dat er een aantal flinke verschillen zijn. Een heel belangrijke is op wie het van toepassing is. Het codebesluit GOTORK heeft criteria die alleen voor de grotere energiegebruikers aan de orde kan zijn. Ook is met meer waarborgen omgeven hoe dat proces plaatsvindt. Er zijn nog wat andere verschillen. Daar zit onze verbazing en dat is waar deze zienswijze over gaat. Hebben jullie hier vragen over?

Mevrouw [Vertrouwelijk], ACM: U geeft aan dat het GOTORK proces met meer waarborgen omgeven is. Kunt u dat wat meer toelichten? Welke waarborgen zitten er in GOTORK die in het GTO-ontwerpbesluit nu missen?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dan zou ik het GOTORK besluit zelf ernaast moeten houden en dat is een behoorlijk omvangrijk document. Grofweg wordt daar ten eerste gekeken naar op wie het van toepassing is. Op de meeste bedrijven die een GTO sluiten zal GOTORK überhaupt niet van toepassing zijn. Dat is denk ik het allerbelangrijkste. Het zou natuurlijk wel kunnen zijn dat je in een GTO op een gegeven moment boven die drempel uitkomt en daardoor als groep onder GOTORK valt. Het kan echter niet zo zijn dat je per definitie GTV moet inleveren door het sluiten van een GTO. Als je vervolgens naar de stappen kijkt, heeft GOTORK grofweg dezelfde stappen met historisch verbruik, de pieken eruit filteren en de concrete plannen. Jullie zijn zelf ook auteur van deze besluiten.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Toch zie je op onderdelen dat daar wat varianten in zijn, bijvoorbeeld voor hoeveel jaar en wat de manier is waarop dat afgewogen wordt. Wij begrijpen nogmaals dat het een goed idee is om die stappen te doorlopen. Wij zeggen niet dat je die stappen niet zou moeten doorlopen. Doorloop die stappen, maar het mag niet een basis zijn om GTV te onttrekken. Het mag wel een basis zijn om overbelasting van het net te voorkomen en daar nadere afspraken over te maken als onderdeel van een GTO.

Mevrouw [Vertrouwelijk] ACM: Ik heb een vraag ter verduidelijking. Zijn de stappen waarvan u het wel een goed idee vindt dat die doorlopen worden, de stappen die in de toelichting bij het GTO-besluit genoemd worden?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Ja, dus dat is historisch verbruik, de pieken eruit filteren en de concrete plannen daar weer bij optellen. Er ontbreekt overigens wel iets in die stappen. Als je zegt dat het gaat om het voorkomen van overbelasting van het net, dan zou je ook rekening moeten houden met de netcapaciteit. Dan zou de netbeheerder moeten aangeven of er wel of geen probleem ontstaat als deze groep haar GTV gaat gebruiken. In situaties waarin er geen probleem ontstaat voor de netbeheerders, heb je geen nadere limitering nodig. In situaties waarin dat wel nodig is, zou de netbeheerder dat kunnen onderbouwen.

de Voorzitter: Ik vraag me af waar met name de zorg zit als deze stappen worden doorlopen zoals ze nu in het ontwerpbesluit staan, los van dat het anders is dan bij GOTORK. Waar zit de zorg: dat bedrijven

niet meer kunnen doen wat ze nu doen, inclusief het realiseren van de plannen die ze in de toekomst hebben?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Vooropgesteld is deze GTO een cruciaal onderdeel van de energietransitie. We hebben nu de collectiviteit en de individuele aansluitingen. Die collectiviteit, dus het als groepje committeren aan een bepaalde transportcapaciteit, is een wezenlijk onderdeel van de energietransitie. Er is ons erg veel aan gelegen dat dit op een goede manier vorm krijgt. Dat is onze bedoeling met onze zienswijze. Door een heleboel zienswijzen is nu denk ik aangegeven dat de aantrekkelijkheid van de GTO onvoldoende is. Daar zal ik zo dieper op ingaan. Het andere is dat je ziet dat ook het codebesluit heel complex is. Dat wordt veroorzaakt door het onttrekken van GTV. Daar zal ik eerst op ingaan. Doordat GTV wordt onttrokken, moet je gaan werken met een overgangperiode en krijg je een hoop extra sores met uittredingen.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Op het moment dat je het GTV niet onttrekt aan de groep, maar wel als het nodig is nadere regels stelt aan overbelasting, dan ben je ook de complexiteit van die overgangsregeling en uittreding kwijt. Dan kunnen ondernemers uittreden en krijgen ze hun oorspronkelijke GTV terug. Dat is een heel belangrijke vereenvoudiging in de GTO. De andere is de rechtmatigheid hiervan. Daar had ik het net over. In onze beleving zijn de spelregels voor onttrekken van GTV vastgelegd in GOTORK. We begrijpen goed dat er een codewijziging GOTORK is. Wij zien ook de netcongestie in heel Nederland op dit moment. Iedere keer worden we weer verrast. Daar zijn we ongerust over. Wij zien dat de problematiek niet zozeer zit bij de aansluitingen, maar in de stations.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: We zullen dus manieren moeten gaan vinden om transportpieken in stations te beperken en kort transport aantrekkelijker te maken. Dat staat ook in de Kamerbrief Decentraal. Daar is dit een belangrijke factor in. Dan de onaantrekkelijkheid van de GTO.

de Voorzitter: Ik heb een vraag ten aanzien van het eerste punt. Ik begrijp dat jullie voorstel zou zijn om het minder complex te maken en uit te gaan van het huidige GTV dat de deelnemers hebben. Dan heb je geen transitieperiode nodig en kunnen partijen uittreden met het GTV waarmee ze de groep zijn ingegaan. Mijn vraag is meer een reactie op wat de netbeheerders als nadeel aangeven. Dat is dat ook veel netcapaciteit als gevolg daarvan voor eeuwig gereserveerd moet blijven, dus niet alleen voor een transitieperiode. Daarmee ontstaat ook binnen de GTO geen extra ruimte om weer capaciteit te kunnen vergeven. Hoe kijkt u tegen dat argument aan?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dat gebeurt al nadat het GTV is onttrokken. Als stap één om een GTO te sluiten, worden die vier stappen doorlopen en wordt er GTV onttrokken aan de groep. Dat houdt de netbeheerder voor de overgangperiode in reservering. Nadat het al is onttrokken aan de groep, vraagt de netbeheerder zich af waarom ze dat moeten reserveren. Dat vinden ze lastig. Waar het misgaat, is dat het GTV niet onttrokken had mogen worden aan de groep. Dat is eigendom van de ondernemers. Nu denkt de netbeheerder dat ze een nieuw contract moeten sluiten en GTV daaraan moeten onttrekken. Dit is een vraagstuk waar een ander codebesluit voor nodig is. Ik denk dat we in heel Nederland nog onvoldoende grip hebben op netcongestie.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: We sturen nu op dat er geen nieuwe en grotere aansluitingen meer zijn, maar de problematiek zit op de stations. De problematiek zit ook in het bestaande GTV waarin betrokken aangeslotenen hun bestaand gecontracteerd vermogen opsouperen. Het is heel logisch dat ze dat doen. Als bedrijven een GTO sluiten, zul je een versnelling van investeringen zien. Datzelfde zie je echter ook in gebieden waar geen GTO wordt gesloten. Je ziet dus allerlei voorbeelden. Er wordt een aggregaat geplaatst en er worden achter de meter lijntjes gelegd. Het gaat redelijk fuzzy worden. Ik denk dat dat nettopologisch ook niet wenselijk is. Ik denk dat een GTO de koninklijke weg is om de netinfrastructuur en nutsvoorziening optimaal te benutten.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dat is beter dan al het geknutsel of allerlei ondernemers die met de rug tegen de muur staan en oplossingen vinden die niet altijd even handig zijn en gevolgen

hebben voor de luchtkwaliteit, veiligheid en netstructuur. Ik zou zeker willen pleiten voor de vraag hoe we met elkaar grip gaan krijgen op die rijzende cake. Dat is echter een heel ander gesprek en niet deze zienswijze. Hoe gaan wij dat gecontracteerde vermogen eerlijk verdelen? Daar heb je misschien iets anders of meer voor nodig dan die GOTORK nu. Het is nogmaals niet eerlijk om juist GTV te onttrekken bij de ondernemers die dit via de koninklijke route aan de voorkant willen regelen, en het niet te onttrekken bij hun collega-bedrijventerreinen die dat niet zo doen en meer transportvermogen gaan gebruiken.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Los het voor het geheel op en gebruik daar niet de GTO voor. Wij hebben al gerekend. Er zijn meerdere gebieden in Nederland waar de netbeheerders een aanbod hebben gedaan aan bedrijventerrein. Ik heb hier ook berekeningen voor me van een bedrijventerrein in de Drechtsteden. Daar zijn ondernemers die hun energiedata hebben geleverd op basis van machtiging. Daar is per lus van de netbeheerder doorgerekend hoe het zit met het GTV en de energieprofielen. Wat we daar zien en ook horen van collega-gemeenten, is dat het optellen van het individueel gecontracteerd vermogen het vertrekpunt is. Als je dat vergelijkt met wat ze aangeboden hebben gekregen na die stappen, verliezen ze in dit geval zelfs meer dan de helft van hun GTV.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Wij horen vergelijkbare percentages van collega-overheden. Het is gebruikelijk dat het GTV van een bedrijf veel hoger is dan wat ze daadwerkelijk gebruiken als een transportpiek. We hebben dus ook gekeken hoe dat opgetelde individuele GTV zich verhoudt tot de opgetelde individuele transportpieken. Hoe verhoudt zich dat tot de samengestelde transportpiek? We zien dat de opgetelde individuele transportpiek en de opgetelde groepstransportpiek relatief dicht bij elkaar liggen in dit gebied. Daar zit niet het grote verschil. Ik ben nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van deze codewijziging. Ik heb ook meegedacht met de netbeheerders en dat was iedere keer het argument dat gebruikt werd.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Er werd gezegd dat de collectieve piek lager is dan de opgetelde individuele piek. Dat klopt, maar dat is een vrij klein effect. Het grote verschil waarom ze minder dan de helft krijgen als groep dan als individuele groep, zit hem in het onttrekken van dat onbenutte vermogen. Dat is niet eerlijk ten opzichte van dezelfde problematiek in gebieden die geen GTO sluiten. Dit is een behoorlijk complex verhaal.

de Voorzitter: Het gaat uiteindelijk dus om het gevolg? Het gevolg hiervan is dat bedrijven hier niet mee uit de voeten kunnen? Los van het juridische punt, is de zorg die we tot nu toe gezien hebben dus dat het onvoldoende is wat ze aangeboden krijgen van de netbeheerders om hun huidige verbruik, inclusief de plannen, binnen de groep te realiseren?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Precies. We willen dit graag tot een succes brengen. We zien ook dat er animo is onder ondernemers om het te doen. Zoals de spelregels nu zijn verwoord, zouden het gekke Henkies zijn om die GTO te sluiten, omdat het GTV wordt onttrokken.

Mevrouw [Vertrouwelijk], ACM: Begrijp ik dan goed dat het meenemen van toekomstplannen onvoldoende is om te waarborgen dat partijen wel dat kunnen doen wat zij graag zouden willen doen binnen een groep in de toekomst?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dat is in wezen de vraag die jullie gesteld hebben. Kunnen we het links- of rechtsom nog een beetje aanpassen? Daarmee los je het fundament niet op. De bedoeling van de GTO is om groeiruimte te geven aan ondernemers binnen een groeps capaciteit. Dan klopt het niet om GTV te onttrekken aan die groep.

de Voorzitter: Dit punt is wat mij betreft helder. Ik heb geen aanvullende vragen.

Mevrouw [Vertrouwelijk], ACM: Ik heb ook geen aanvullende vragen.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Ik heb een kleine aanvulling. Waar ik zeker wel voor zou pleiten, is hoe je vorm kunt geven aan hoe de netbeheerder overbelasting kan voorkomen. Daar zou ik wat handvatten voor formuleren.

de Voorzitter: Dat is het punt van het kunnen opleggen van deellimieten in het kader van de netveiligheid. Zo noemen we het in ieder geval in het besluit. U zegt dat dat een randvoorwaarde zou moeten zijn. Dat zou mogelijk moeten zijn, maar dat zou de enige beperking moeten zijn. Zo begrijp ik wat u zegt.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Ja, en hoe je dat doet, dus met deellimieten of een maximale piek, is denk ik een ander vakgebied. Ik denk dat het goed doorvertaald kan worden naar concrete doelen als er op die manier naar gekeken wordt.

de Voorzitter: Helder. Is dit voldoende voor dit onderwerp of zijn er nog aanvullende dingen op het punt van het GTV die u naar voren wil brengen?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Nee, volgens mij heb ik deze nu goed toegelicht. Dat is echt het dilemma wat ik ervaar. Ik zie ook die worsteling van de ondernemers en ik hoop dat dit verder vorm krijgt.

de Voorzitter: Dankuwel. Dan stel ik voor dat we naar het tweede onderwerp gaan uit de mail. Dat gaat over de combinatie van de GTO met alternatieve transportrechten, waaronder de CBC. Wilt u daar iets over toelichten of vragen? Ga uw gang.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dankuwel. Het is een minder complex punt, maar wel een belangrijke. Er zijn de afgelopen periode een heleboel alternatieve transportrechten beschikbaar gekomen. Dat is fijn. Dat is een belangrijk deel van de transitie-puzzel. Ik zag in het eerdere voorstel dat nadrukkelijk werd aangegeven dat een GTO gecombineerd kan worden met een CBC. Dat was niet wat er in de praktijk gebeurde. Wij merkten dat op concrete bedrijventerreinen de CBC's of een combinatie van een GTO met alternatieve transportrechten werd uitgesloten. Net als de vorige, staat dit het succes van de GTO in de weg. We zien op dit moment dat het wisselt per gebied, dus er zijn ook plekken in Nederland waar wel die combinatie van een GTO en CBC is opgezocht.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Het is heel interessant wat daar gebeurt, maar daar kunt u het best rechtstreeks met betrokkenen over spreken. Ik heb met name ervaringen gehoord over Zeewolde en Ermelo. Daar zie je dat ondernemers juist in die combinatie als het ware vrijwillig GTV teruggeven. Dan krijg je alsnog wat je wilt, namelijk dat er minder onbenut transportvermogen is belegd. Dat komt echter op een manier tot stand die vrijwillig is. Het codevoorstel gaat er nu niet meer op in en dat is de vraag die ik aan jullie stel. Is het gezien deze ervaringen mogelijk of niet?

Mevrouw [Vertrouwelijk], ACM: Dankuwel voor de vraag. In het ontwerpbesluit is inderdaad opgenomen dat de GTO gecombineerd kan worden met alternatieve transportrechten, waaronder de CBC. Het is inderdaad de bedoeling dat het aangeboden wordt zodra de code in werking treedt. Er is een kanbepaling opgenomen. Het eerste jaar kan de netbeheerder de GTO aanbieden en het jaar daarna is het verplicht. Dat geldt ook voor de combinatie van de GTO met alternatieve transportrechten. We kunnen natuurlijk niet veel zeggen over de wijze waarop netbeheerders daar op dit moment mee omgaan.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dan stelt u mij gerust. Ik heb het artikel niet gevonden en daar ben ik nog wel benieuwd naar. Fijn.

de Voorzitter: Mooi. Dat is een positief einde. Zijn er nog andere punten die u graag zou willen inbrengen?

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Ik kan even onze schriftelijke zienswijze ernaast pakken,

maar ik denk dat de anderen wat meer voor zichzelf spreken. Een hele belangrijke is consultatievraag één. Dat is de lokale afstemming van invoeding en afname. Wij zijn blij met de Kamerbrief Decentrale ontwikkeling van het energiesysteem die is uitgekomen. We zien ook dat daar goed wordt ingegaan op dat kort transport en het beperken van transportpieken. In dat kader is ons pleidooi om dat kort transport te waarderen en op alle drie de tariefdragers van toepassing te laten zijn. Dan moeten we kijken of er sprake is van onevenredige bevoordeling of ook benadeling. Per saldo is het beter benutten van het net in het maatschappelijk belang. Dat is waar we nu de ruimte moeten vinden. Daar zou ik toch doorpakken.

de Voorzitter: Duidelijk. Dan stel ik voor dat we deze hoorzitting beëindigen. De opname kan afgesloten worden.

Mevrouw [Vertrouwelijk], G40-stedennetwerk: Dankuwel.