



Consultatie ACM Code:

Groepstransportovereenkomsten voor Grootverbruikers (GTO)

Op 24 april jl. publiceerde u het ontwerpbesluit groepstransportovereenkomsten voor grootverbruikers, waarin het mogelijk wordt gemaakt voor de netbeheerder om aan een groep van aangeslotenen een groepstransportovereenkomst (GTO) aan te bieden. U baseert zich daarbij op het voorstel van Netbeheer Nederland en de ervaringen uit uitgevoerde pilots. Het Havenbedrijf Rotterdam als havenontwikkelaar en Deltalinqs als de ondernemersvereniging voor de Rotterdamse haven, reageren hierbij gezamenlijk op de consultatie. Hierbij verwijzen we graag naar de ervaringen uit de *New Energy Taskforce* (samenwerkingsverband TenneT, Stedin, Deltalinqs, Havenbedrijf Rotterdam), waar veel kennis is opgedaan in gebiedsgericht zoeken naar oplossingen. In dat verband vragen wij in onderstaande reactie om de code op één onderdeel aan te passen alsmede een nadere toelichting te geven. We zijn graag bereid dit nader toe te lichten.

Belang Haven en Industrieel Complex (HIC) Rotterdam

Het HIC staat voor een gigantische transitieopgave van de industrie. Hierbij staan niet alleen de klimaatdoelen op het spel, maar ook onze toekomstige welvaart en strategische onafhankelijkheid. De Rotterdamse haven voorziet in ongeveer 13% van de energievraag in de Europese Unie in het ARRA-cluster gebied waar grootste productiefaciliteiten van brandstoffen en chemie is gevestigd (Nederland, België en Duitsland). Als grootste industriecluster van Nederland en energiehaven van Europa zet Rotterdam daarom in op het bouwen van duurzame waardeketens waarin we een strategisch voordeel hebben: waterstof (derivaten), circulaire grondstoffen en brandstoffen, en duurzaam transport. Hiervoor werkt de industrie aan meer dan **300 verduurzamingsprojecten** (bron CES Rotterdam – Moerdijk).

Op het elektriciteitsnetwerk in het cluster (net als in het grootste deel van Nederland) is echter sprake van congestie en ondanks een groot aantal netverzwaringen worden ook de komende jaren knelpunten verwacht door de toenemende vraag naar elektriciteit. Als de door netcongestie gesignaleerde knelpunten op het elektriciteitsnetwerk niet worden opgelost, zullen projecten worden uitgesteld of kunnen geen doorgang vinden. Uit de analyse van de Cluster Energie Strategie (CES Rotterdam – Moerdijk) blijkt dat al circa **60 projecten** in alleen Rotterdam vertraging oplopen als de knelpunten in infrastructuur niet worden opgelost. Ook aanvullend komen projecten voor walstroom en elektrische laadpleinen mogelijk in gevaar.

Dit vraagt om versnelling en het implementeren van nieuwe oplossingen voor het versneld verzwaren van de netten en tussentijds aanpakken van netcongestie. Het codebesluit GTO zou hier een bijdrage aan kunnen leveren voor de industrie, mits toegesneden op de opgave van het industriecluster.

Aandachtspunten vanuit het cluster

Wij hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel. Het toestaan van GTO's omarmen wij als middel om de netcongestie te verminderen. De netcongestie verhindert de noodzakelijke en gewenste vernieuwing en verduurzaming van het industriecluster, terwijl deze verduurzaming in het belang van de economische weerbaarheid van de industrie is. Verduurzaming is daarnaast belangrijk om de energie afhankelijkheid van landen buiten de EU te verminderen. Een belangrijk middel daartoe is de elektrificatie van processen, hetgeen het elektriciteitsnetwerk nog verder onder druk zet. GTO's zijn nuttig in de huidige fase van netcongestie, maar waarschijnlijk ook in de fase nadat de netbeheerders hun infrastructuur hebben versterkt (vanaf 2028). Wij onderschrijven daarbij de voordelen van GTO's die de ACM ziet.

Informatiedeling cruciaal voor succes

Wij zijn het ook met u eens dat informatiedeling noodzakelijk is en moet worden vereenvoudigd om partijen te helpen om een groep te kunnen vormen die samen een GTO kan sluiten. U verwijst daarbij naar de toekomstige inwerkingtreding van de Energiewet per 1 januari 2026. Om tot groepsvorming te komen, is het echter nodig dat partijen per direct op eenvoudige wijze inzicht kunnen krijgen in de mogelijke partners die onder het betreffende onderstation vallen. Het delen van deze informatie door en aan de netbeheerders is daarom essentieel. In de praktijk ervaren wij dat netbeheerders de bereidheid om de benodigde informatie te delen nog niet voortvarend tot stand komt. Daarom verzoeken wij de ACM, anders dan zij heeft overwogen in de concept wijziging, om wél degelijk specifieke regels op te nemen over het delen van informatie door de netbeheerders. Wij zullen dat hieronder nader toelichten.

Verzoek aanpassing GTO-code

- Om het instrument GTO effectief te kunnen inzetten, verzoeken wij de ACM om te voorzien in een systematiek of een regeling die uitwerkt op welke wijze en binnen welke termijn netbeheerders verplicht zijn de door een groep gevraagde informatie te delen.

First come first serve principe

Positief vinden wij ook dat u de netbeheerder de ruimte geeft om onderscheid te maken tussen individuele nettoegang en nettoegang via een groep bij de toepassing van het principe 'first come, first serve' (FCFS). Wij pleiten voor een verdergaande differentiatie in het principe van FCFS. De voordelen van een GTO voor het net worden nu gedeeld over het gehele aangewezen congestiegebied; de gecreëerde ruimte op het net kan dus ook buiten het haven- en industriegebied neerslaan. Dus waar een groep ruimte vrijmaakt op het betreffende onderstation, kan het zo zijn dat deze ruimte beschikbaar komt voor energievragers onder een ander onderstation. Dat levert geen voordelen op voor noch de netbeheerder, noch voor (de verduurzaming van) het betreffende industriegebied. Een FCFS per onderstation of eventueel per (te vormen) 'load pocket' biedt daarbij voordelen.

Tevens zien wij voordelen door de industriële energiesystemen (warmte/stoom, WKK, boilers, elektrolyzers e.d.) vanuit het energetische systeem in te zetten om daarmee netcongestie te verlichten. Dit zou in een gebied specifiek aanpak vorm kunnen krijgen. Een voorbeeld van een gebiedsgerichte aanpak is bijvoorbeeld de Botlek. Het kabinet heeft dit gebied aangewezen voor een pilotstudie naar een geïntegreerde aanpak voor de verduurzaming van de industrie. Dit gaat niet alleen over elektriciteit, maar ook over warmte en waterstof. Regelgeving die een gebiedsaanpak faciliteert en stimuleert, zou een belangrijk uitgangspunt kunnen zijn voor dit ontwerpbesluit. De code moet ruimte bieden voor deze samenhangende aanpak (conversie, opslag, buffering).

Verzoek om nadere informatie

- Kan de ACM toelichten hoe een GTO zich verhoudt tot het beheer van een gesloten distributie systeem (GDS), waarvan er meerdere in het haven en industriecluster (HIC) aanwezig zijn. Specifiek hoe vanuit de bestaande GDS'sen effectief en versneld energie hubs kunnen worden gerealiseerd.

Graag gaan we in gesprek met de ACM over hoe het ontwerpbesluit en verdere regelgeving effectief toepasbaar kunnen zijn voor de industrieclusters waar met name de industriële grootverbruikers in Nederland zich bevinden.

=====

Overige opmerkingen:

- *Correctiefactor:* de correcties die de ACM heeft toegepast op de eerdere voorstellen van de netbeheerders zien wij als steun voor de gelijkwaardige wisselwerking en propositieontwikkeling die tussen netbeheerders en industrie tot stand moet komen. Zo constateerden wij dat de voorgestelde correctiefactor van 1,21 voor groepen op voorhand al veel hindernissen zou opwerpen om tot een GTO te komen. De maatregel was ook niet goed uitlegbaar voor de betrokken bedrijven. Zeker voor bedrijven die al onderdeel waren van een gemeenschappelijk distributiesysteem en tot een (meeromvattende) GTO werden georganiseerd. Heeft de ACM nagedacht de prikkels zo te organiseren dat het voor bedrijven positief attractief wordt hierop in te stappen, zodat naast netcongestie energiebesparing, investeringsbereidheid bij de industrie voor een GTO een meerwaarde krijgt?
- *Transitieperiode:* Grote industriële bedrijven doen geen investeringen voor maar 2 a 3 jaar, dat is altijd voor de lange termijn. De meeste bedrijven die in een GTO stappen doen dat vaak na lange en grondige onderhandelingen. In dit geval hebben bedrijven er geen problemen mee hun oude GTV's ineens te laten vallen, in ruil voor het Groeps-TO GTV. Waar het probleem schuilt, is de flexibiliteit om later nog te kunnen af- en opschalen (grote mate van onzekerheid). Hoe ziet de ACM dit aspect van korte termijn en is hier een andere aanpak mogelijk?