

Autoriteit Consument en Markt  
Directie Toezicht Energie  
Postbus 16326

2500 BH Den Haag  
ACM-post@acm.nl

Joulz B.V.  
Delft: 5 juni 2025  
Tel: 088 203 69 00  
Email: [REDACTED]@joulz.nl

**Onderwerp: Zienswijze op 'Ontwerp codebesluit groepstransportovereenkomst' (Zaaknummer: ACM/23/184255)**

Geachte heer, mevrouw,

Met interesse heeft Joulz kennisgenomen van het 'Ontwerp codebesluit groepstransportovereenkomst' (zaaknummer ACM/23/184255) (verder: ontwerpbesluit), gepubliceerd in de Staatscourant (nr. 2025, 14110) op 24 april 2025. De Autoriteit Consument en Markt (verder: ACM) stelt belanghebbenden in de gelegenheid te reageren op het ontwerpbesluit. Van de geboden gelegenheid tot het geven van een zienswijze maakt Joulz graag gebruik.

In deze Zienswijze schetst Joulz graag eerst haar perspectief ten aanzien van wat wij de rol van een 'Local System Operator' (LSO) in de keten zouden willen noemen en de voordelen die een dergelijke LSO heeft.

Vervolgens beantwoorden wij de twee specifiek gestelde consultatievragen. Daarnaast brengen wij graag nog enkele essentiële en noodzakelijke punten onder de aandacht waar wij het standpunt van ACM onderschrijven of waar wij een andere invulling voorstaan.

**Doel van de groepstransportovereenkomst (conform ACM)**

Het gestelde doel van het ontwerpbesluit is de introductie van een groepstransportovereenkomst (GTO) voor grootverbruikers. Het ontwerpbesluit geeft aan dat een GTO wordt gezien als een belangrijke bouwsteen voor energiehubben waarbinnen bedrijven op lokaal niveau vraag en aanbod van elektriciteit kunnen afstemmen. Door deze onderlinge afstemming is er voor de groep in totaal minder transportcapaciteit nodig. Hierdoor ontstaat er ruimte op het net, ook in gebieden met een tekort aan transportcapaciteit (zgn. congestiegebieden). Ten tweede geeft de GTO een kostenvoordeel doordat de groep uitkomt met een lager totaal aan groepstransportvermogen dan dat het geval zou zijn als wanneer iedere aangeslotene individueel transportvermogen zou hebben gecontracteerd. Ten derde is er een financiële prikkel om energieverbruik (invoeding en afname) op elkaar af te stemmen. De GTO is daarmee ook buiten congestiegebieden interessant. De GTO maakt het ten slotte eenvoudiger om samen te investeren in technologieën zoals opwek, opslag en laadfaciliteiten voor elektrisch vervoer.

Voor de netbeheerder wordt gesteld dat de lokale afstemming van invoeding en afname binnen een groep het voordeel biedt dat dat zorgt voor betere benutting van het lokale net en minder belasting van de hoger gelegen netvlakken. Daarnaast geeft de GTO de netbeheerders meer zekerheid over het huidige en toekomstige netgebruik van partijen binnen de groep. Deze capaciteit kan vervolgens in bepaalde gevallen weer beschikbaar gesteld worden aan partijen op de wachtrij. De GTO draagt daardoor bij aan het beperken van de netcongestie en aan een betere benutting van het bestaande net.



## Positie Joulz

Allereerst wil Joulz de ACM bedanken voor het vele werk dat is gestoken in de voorbereiding, uitwerking en toelichting op het ontwerpbesluit. Met de ACM ziet Joulz meerdere voordelen in de GTO voor twee of meer aangeslotenen. In de eerste plaats biedt het toekennen van groepstransportvermogen via groepsovereenkomsten groeiperspectief aan bedrijven, bedrijventerreinen en wat ons betreft ook andere nieuwbouw- en uitbreidingsprojecten, met name ook in congestiegebieden. Ten tweede is er door gezamenlijke afrekening van de transporttarieven een financiële prikkel om energieverbruik lokaal op elkaar af te stemmen. De GTO maakt het ten slotte eenvoudiger om in een energiehub samen te investeren in bijvoorbeeld duurzame opwek en opslag. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de energietransitie.

Toch mist er een belangrijke schakel in de keten, de rol van de categorie van Local System Operators (LSOs). Dat lichten we hier graag verder toe.

## Rol van LSO in de keten

### *TSO-DSO-LSO-grootverbruiker*

In het ontwerpbesluit wordt voornamelijk gesproken over de relatie tussen de regionale netbeheerder (verder: DSO) en de aangeslotene of de groep van aangeslotenen. Het beeld van Joulz is dat hier ten eerste voorbij wordt gegaan aan de marktordening die geëffectueerd is na de liberalisering van de zakelijke energie-infrastructuurmarkt voor grootverbruikers (aansluitingen groter dan 3\*80A) en, ten tweede, dat de rol van gemachtigde te vaag blijft en verder uitgewerkt dient te worden ten behoeve de GTO.

Veelal wordt de keten in de energiemarkt geschetst als lopende van transmission system operator (TSO), naar distribution system operator (DSO), ook vaak (regionale) netbeheerder genoemd, naar aangeslotene, of grootverbruiker. Sinds de liberalisering van de energiemarkt zitten hier zelfstandige partijen tussen die ingezet worden door, en hun gespecialiseerde diensten aanbieden aan grootverbruikers, de meet- en infrapartijen. Zij richten zich op oplossingen achter de meter. Deze partijen hebben zich in de loop van de tijd ontwikkeld tot innovatieve spelers in de keten, met een keur aan oplossingen die bedrijven en bedrijventerreinen helpen in hun vermogensbeschikbaarheid, vaak ook in gebieden van netcongestie. Binnen Joulz gebruiken we hier de naam LSO voor, de Local System Operator. Deze rol omvat meer dan wat een gemachtigde of een CSP (Congestion Service Provider) doet, zeker als er een lokale vermogensbehoefte is. De rol van LSO, of vergelijkbare partij, is onderbelicht en verdient derhalve specifieke aandacht.

De lans die Joulz zou willen breken is voor het introduceren van de rol van Local System Operator. De LSO is ingebed tussen de DSO en de grootverbruikers. Zij is de partij die namens en voor een groep klanten de rol op zich neemt om de energiebehoefte in kaart te brengen, oplossingen aan te dragen en tot stand te brengen inclusief de mogelijkheid om extra vermogen toe te voegen binnen de door de DSO gestelde kaders, waarbij de DSO zijn rol als netbeheerder blijft vervullen en contractspartij blijft voor de Transport Overeenkomst (TO).

Met name in het geval van groepscontracten en zeker voor (vermogensvergroten) energiehub, is de LSO de logische schakel in de keten omdat zij de natuurlijke gesprekspartner is van zowel de DSO (waar zij uit voortkomt) als voor de afnemers in een GTO/energiehub.

De LSO richt zich puur op het lokaal balanceren van vraag en aanbod van vermogen. De LSO combineert lokale vermogenssturing van alle aansluitingen in de groep, met een collectief EMS (Energie Management



Systeem), eventueel collectieve assets, achter de meter, en de CSP-rol ten behoeve van het collectief. Met bewezen en inventieve lokale (decentrale) energieoplossingen neemt de LSO de verantwoordelijkheid voor veilige en betrouwbare exploitatie (systeemverantwoordelijkheid, in analogie met InstallatieVerantwoordelijkheid bij middenspanningsinstallaties); met real-time monitoring en het sturen van energiestromen om de met de verbruikers afgesproken niveaus van vermogensbeschikbaarheid en leverbetrouwbaarheid te halen, zonder de met de DSO's afgesproken grenzen te overschrijden; en door de coördinatie en interactie met de groep en externe stakeholders, zoals de DSOs, op zich te nemen.

In praktische zin komt het erop neer dat bij het tot stand komen van een energy hub er drie niveaus zijn waar afspraken over gemaakt moeten worden: (1) technische lokale vermogenssturing, (2) governance van de groep en (3) juridische uitwerking in bijbehorende contractvormen, zowel met de DSO als met de individueel bij de energiehub aangesloten grootverbruikers. De expertise om dit te kunnen doen vraagt om een categorie van partijen die hier met kennis, kunde en ervaring de juiste schakel kunnen vormen, de LSO.

Deze rol is extra relevant omdat de huidige situatie vaak laat zien dat de DSO zelfstandig en direct met grootverbruikers afspraken maakt, waar partijen als Joulz, nota bene voortgekomen uit een DSO, die rol hebben te vervullen en ook (kunnen) vervullen. Het zou tot een vreemde en onwenselijke situatie leiden als de DSOs nu weer taken 'terugnemen' die met de verkoop en afsplitsing van de meet- en infrabedrijven, zoals Joulz, juist bewust en tegen hoge vergoedingen zijn afgesplitst. Hierdoor ontstaat er een onwenselijke concurrentie op de markt tussen partijen die elk hun eigen rol te spelen hebben. Het ontwerpbesluit maakt de (commerciële) rol van de DSO groter.

De rol die de DSO hier te vervullen heeft, is het faciliteren van de totstandkoming van de groepsooplossingen met groepstransportovereenkomsten door middel van transparante informatievoorziening naar de groep of het gebied en betrokken marktpartijen zodat er een level playing field ontstaat voor alle belanghebbenden. En dus ook voor één of meerdere gemachtigden die in een gebied aangewezen en actief zijn, inclusief de LSO. LSO's kunnen dit coördineren en zorgen voor afstemming tussen de groep en de kaders van de DSO enerzijds en tussen de groepsleden onderling anderzijds. Met hun kennis en gecertificeerde werkwijze dienen zij het belang van zowel de grootverbruikers als de DSO's en garanderen zij aan beide kanten veiligheid en continuïteit.

Lokale (decentrale) voorzieningen staan al enkele jaren in het Nationaal Plan Energiesysteem, maar blijken maar moeilijk van de grond te komen. Met een erkende rol en specifieke tools voor de LSO's kan het inrichten van lokale voorzieningen exponentieel versneld worden met als resultaat dat het net sneller ontlast wordt en grootverbruikers niet langer worden bedreigd in hun groei en bestaan. Daarbij geven LSOs ook verlichting voor de DSOs: zij hoeven minder bezig te zijn met individuele gevallen en kunnen vertrouwen op goede uitvoering door erkende LSOs.

Met het positioneren van de LSO in de logische keten van TSO, DSO, LSO naar grootverbruiker is daarmee het maken van een GTO en energiehub veel eenvoudiger in te regelen. Een LSO is bij uitstek geschikt om de schakel te zijn tussen grootverbruikers en de DSO. Vandaar ons pleidooi voor een logische keten die loopt van TSO naar DSO naar LSO naar de grootverbruikers.

### ***Rol LSO onbenoemd in conceptbesluit***

Zoals hierboven uiteengezet is Joulz van mening dat de rol van de categorie van LSO een cruciale is en een grotere rol moet spelen in de keten. In het ontwerpbesluit is er onvoldoende aandacht voor deze rol bij de totstandkoming van GTOs. Te veel wordt er de nadruk gelegd op de directe relatie tussen de DSO en de groep van aangeslotenen.



Het gevolg hiervan is dat het vrije marktdeel van de keten achter de meter, overgeslagen wordt. De DSO neemt hierbij een taak op zich die beter past en hoort bij de rol van LSOs. Een consequentie hiervan is dat DSOs bijvoorbeeld ertoe overgaan om extra mensen aan te nemen die zich met taken bezighouden die niet noodzakelijkerwijs bij de DSO horen.

Deze directe relatie die ontstaat tussen DSO en de groep van aangeslotenen miskent de ontwikkeling van de markt en de marktordening waarbij partijen als Joulz, die juist zijn afgesplitst van de DSOs om deze taken op de (commerciële) markt uit te voeren, hun toebedeelde rol kunnen vervullen.

We hebben het niet alleen over een theoretische exegese. Joulz heeft inmiddels op meerdere locaties ervaring opgedaan met de eerste energiehubbs van Nederland en de voorlopers van groepscontracten. Onder andere bij ECOS Schiphol Trade Park en voor bedrijventerrein Medel te Tiel. Dit bewijst het nut en de kans tot versnelling voor de totstandkoming van toekomstvastе groepstransportovereenkomsten en het bouwen aaneen betrouwbaar en efficiënt elektriciteitsnet.

### **Voordelen van een erkende categorie LSOs**

Het positioneren van de local system operator (LSO) in de keten van TSO-DSO-LSO-grootverbruiker biedt vijf grote voordelen.

1. **Efficiëntere rolverdeling** – De rol van LSO creëert duidelijkheid naar marktpartijen en een betere (commerciële) verdeling van taken, waardoor de markt transparanter en efficiënter opereert. De DSO kan zich daarmee veel meer op hun eigenlijke taak focussen in plaats van zicht te richten op het voeren van commerciële onderhandelingen met groepen van grootverbruikers. Met name voor de DSO geldt het adagium: schoenmaker houd je bij je leest.
2. **Snellere besluitvorming** – LSOs kunnen flexibeler, sneller opereren dan DSOs, waardoor besluitvorming wordt versneld en onzekerheid voor deelnemers afneemt en tegelijkertijd DSOs worden ontlast van complexe onderhandelingen en zorgen over kwaliteit van uitvoering. Het huidige ontwerpbesluit leidt tot lange beslistrajecten met veel onzekerheid voor alle deelnemers. Een LSO heeft als voordeel dat zij als (commerciële) partij ingevoerd is in de markt, als ook bestaande relaties heeft met de DSOs en daarmee de cruciale schakel kunnen zijn tussen grootverbruikers en de DSO. Joulz is gewend om energieoplossingen inclusief bijvoorbeeld energiehubbs (en de benodigde GTOs) te orkestreren, te faciliteren, financieren en managen.
3. **Gespecialiseerde expertise** - LSO's zijn veel beter geëquipeerd door hun jarenlange ervaring met zowel de DSOs als met de grootverbruikers aangesloten op Middenspanning, met de juiste kwalificaties en certificeringen. Hiermee wordt ook voorkomen dat de DSOs een rol in de keten overslaan door direct met een groep van grootverbruikers in contact te treden die prima door de LSO bediend kunnen en zouden moeten worden. De rolverdeling wordt teruggebracht naar de essentie: de DSO sluit de TO af, de LSO zal lokaal vermogenssturing beheren en optimaliseren met de juiste kwaliteitsgaranties.
4. **Snellere oplossingen voor netcongestie** - Deze oplossingen bestaan eruit dat op basis van een bestaand gecontracteerd transportvermogen de bedrijven achter het aansluitpunt van voldoende vermogensbeschikbaarheid worden voorzien door middel van de energiehub die partijen als Joulz creëren. Een groot deel van de vermogensbehoefte kan lokaal worden voorzien zodat er minder transportcapaciteit van het publieke net wordt gevraagd. Overschotten kunnen zelfs worden terug geleverd om op momenten van piekvraag te helpen op lokaal niveau het net te stabiliseren. Gebruikers zijn niet langer enkel de laatste schakel in de keten maar ook de eerste. Het net hoeft



daarom niet altijd verzwaard; de crux is dat lokale oplossingen moeten worden geïntegreerd voor lokale balans. Dat is duurzamer en goedkoper en geeft minder belasting op hogere netvlakken, precies zoals in het Nationaal Energieplan is opgenomen.

Veel gevallen van netcongestie kunnen daarmee nu al worden opgelost. Op zeer korte termijn kan en moet worden gezorgd voor ruimere mogelijkheden voor bedrijventerreinen, nieuwbouw- en uitbreidingsprojecten. Goed om op te merken is dat de GTO een juridische vorm is die energiehubs mogelijk maakt. Energiehubs hebben tot doel bedrijven van voldoende vermogen te voorzien. Daarvoor is in veel gevallen veel meer nodig dan enkel afstemming van energiegedrag: het betreft impactvolle installaties met 24/7 sturing en monitoring. Dit moet worden overgelaten aan bedrijven die daartoe in staat zijn, anders komt de energievoorziening op lokaal niveau in gevaar en lopen ook de DSOs risico's.

Het instrumentarium dat netbeheerders hebben gekregen zoals flexcontracten en groepstransportovereenkomsten zoals in het ontwerpbesluit voorgesteld, zijn constructies die vooral aantrekkelijk zijn voor de netbeheerders zelf en nog onvoldoende rekening houden met eindafnemers, namelijk het voorzien in de behoefte van de grootverbruikers aan (maatwerk)oplossingen bijvoorbeeld door middel van lokale opwekking. GTOs werken in de huidige opzet niet goed. Beter is als grootverbruikers de mogelijkheid krijgen om energie te delen en congestie lokaal laten managen door een gecertificeerde specialist, de LSO, zonder dat daar direct belastingen en transportkosten over worden geheven.

5. **Bewezen inventieve energievoorzieningen** – Binnen een energiehubs kan de LSO duurzame energie opwekken en opslaan met bijvoorbeeld zon, wind, batterijen en indien noodzakelijk generatoren, zonder extra vermogensbehoefte op het koppelpunt tussen DSO en LSO. En dat niet alleen voor een beperkte periode, maar voor langere tijd. Deelnemers aan de energiehubs leveren derhalve geen vermogen in en hebben daarmee ook geen incentive om er na een aantal jaar uit te stappen omdat zij toch meer vermogen nodig hebben dan zij eerder prognosticeerden. Mocht er meer vermogen nodig zijn, dan wordt daarin door de LSO voorzien binnen de energiehubs vanuit het beschikbaar vermogen in de groep, of worden de opwekkingsmogelijkheden opgeschaald. De LSO biedt zo niet alleen een oplossing voor het beter benutten van het huidige netwerk bij de huidige energiebehoefte, maar maakt het (lokale) net ook klaar voor de enorme groei van het verwachte gebruik van elektriciteit. Het verwachte verbruik en de benodigde installaties, assets en netwerken moeten namelijk niet alleen vanuit een statische maar ook een dynamische lens bekeken worden.

## Conclusie en voorgestelde vervolgstappen

De huidige benadering in het ontwerpbesluit laat de essentiële rol die een LSO kan spelen binnen groepstransportovereenkomsten en netcongestieoplossingen onbenoemd. Het ontwerpbesluit richt zich te veel op de netbeheerder en te weinig op de gemachtigden en de uiteindelijke afnemers, oftewel grootverbruikers. Joulz pleit daarom voor een logische keten van TSO naar DSO naar LSO naar grootverbruikers. Dit zal niet alleen de energietransitie versnellen, maar ook bedrijven helpen hun energiebehoefte toekomstbestendig in te richten.

Lokale voorzieningen zijn onderdeel van het toekomstig energienet, zoals ook beschreven in het Nationaal Plan Energiesysteem. Ze maken het publieke net toekomstbestendig en duurzaam, robuust en stabiel, op korte termijn economische groei mogelijk (en niet pas over 8-10 jaar) en ontlasten het publieke net.

Gezamenlijk moeten we daaraan invulling geven. Daar is een gezamenlijk kader voor nodig met eisen en standaarden die voor alle partijen werkbaar zijn. LSOs zouden een 'toolkit' tot hun beschikking moeten hebben waarmee zij de markt kunnen bedienen. Deze 'toolkit' moet de ruimte hebben om maatwerkafspraken te maken met de aangeslotenen die een GTO willen (evt. aangevuld met een



energiehub/extra vermogen). Deze rol kan en moet niet bij de DSO liggen. Op zijn minst moet er een 'level playing field' gecreëerd worden waarbij de informatie over beschikbaarheid van vermogen transparant en openbaar is, of in ieder geval navolgbaar. Tevens is de markt erbij gebaat als LSOs een geaccepteerde en geaccrediteerde partner voor grootverbruikers en DSOs zijn. Alleen dan is er voldoende zekerheid en het onderlinge vertrouwen wat snelheid mogelijk maakt.

Wij staan open om vormende gesprekken op te starten om die gezamenlijke kaders en voorwaarden op te stellen.

### **Ten aanzien van de twee specifieke consultatievragen het volgende:**

#### **Consultatievraag 1: lokale afstemming invoeding en afname**

Een GTO maakt het mogelijk het lokaal en hoger gelegen net beter te benutten in het licht van de toegenomen lokale duurzame productie. Het voordeel van een energiehub is dat lokale duurzame opwek direct lokaal wordt gebruikt door de opwekker of de netburen. Dat is duurzamer en goedkoper, geeft minder belasting op hogere netvlakken en maakt de energiestroom voorspelbaarder.

Met de netto verrekening van kWmax en kWcontract worden de pieken en het contractvermogen geoptimaliseerd met tariefprikkel. De ACM is terughoudend ten aanzien van het netto verrekenen van kWh, om andere netgebruikers te behoeden voor onevenredige benadeling.

Waar niet aan voorbijgegaan moet worden is dat grootverbruikers in een collectief ook substantieel moeten investeren in lokaal beschikbare vermogensgenererende assets (zon-PV, gensets), opslag (BESS) en aansturing en het organiseren van de lokale onderlinge uitwisseling (EMS, dataverkeer en meetinrichtingen). Dit leidt tot een lagere belasting op het net, wat een financieel gunstige prikkel juist rechtvaardigt.

In de toelichting (204, p. 42) stelt de ACM dat er in het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders waarin de tariefdrager kWh op basis van de gesommeerde individuele meetwaarden wordt afgerekend geen prikkel bevat om lokaal verbruik op lokale invoeding af te stemmen en even later concludeert zij terecht (206, p. 42-43) dat er een dubbele heffing ontstaat met de gekozen methodiek van de gezamenlijke netbeheerders. Hiermee wordt niet alleen energieopslag ontmoedigd, ook investeringen in lokale productie worden geremd. Het zou bijvoorbeeld veel minder renderen om op een distributiehul PV te leggen voor de 'netbuur' verderop met een laadplein in dezelfde GTO. Hiermee worden onnodig oplossingen voor netcongestie in de kiem gesmoord.

In veel energiehubben zullen de investeringen in vermogen, opslag en aansturing aanzienlijk zijn. Hiervoor is een verlaging van de nettarieven noodzakelijk om de business case haalbaar te maken. Zelfs dan nog zien wij dat in alle door ons berekende business cases de totale kosten voor netbeheer inclusief kosten voor de energiehub vele malen hoger liggen dan indien vermogen gewoon beschikbaar is uit het net (2 tot 7 maal hogere totale nettarieven). Partijen zijn vaak wel bereid om extra investeringen te doen om de toekomstige energiebehoefte zeker te stellen, maar ze willen daarvoor niet onredelijk belast te worden. Hier is derhalve geen sprake van free-rider gedrag.

Zelfs al zou de hypothetische situatie ontstaan dat een groep bedrijven slechts een 'papieren' GTO aanvraagt om lagere nettarieven te hebben, dan moet niet onderschat worden wat het positieve effect daarvan is op innovatie en afstemming. Er wordt hiervoor dan toch een zaadje geplant, bijvoorbeeld door meetdata over elkaar heen te leggen, af te stemmen en te benchmarken.



De ACM betoogt terecht dat het netto afrekenen van kWh op groepsniveau een doorlopende prikkel biedt tot het afstemmen van afname en invoeding (207, p. 43). De sterke effecten daarvan zien wij onder andere op Schiphol Trade Park (pilot energiehubs, met balanceringsovereenkomst), waar wij met zijn allen pieken verminderen door building management systemen te optimaliseren en productie met verbruik af te stemmen. Hiermee wordt lokaal opgewekte energie direct lokaal gebruikt, wordt transport over hogere netvlakken vermeden én worden gebruikspieken afgevlakt.

Een ander voorbeeld is de energiehubs Medel in Tiel die Joulz met Liander in ontwikkeling heeft. Dit wordt een energiehubs waarbij gemikt wordt op volledige 'netneutraliteit'. Nagenoeg alle stroom wordt binnen de groep opgewekt (PV, gas gensets), opgeslagen (centrale en decentrale BESS) en beheerd met een EMS. Ontwikkelaars realiseren zonnepanelen en soms ook BESS bij hun panden. Joulz investeert in een 'energieplein' met BESS en gensets die worden aangesloten op dezelfde ring. Alle energie-uitwisseling vindt plaats op de middenspanningsring. Nagenoeg geen stroom zal lopen van en naar het onderstation. Toch zal deze groep in het huidige voorstel ca. € 270.000 per jaar aan kWh tarieven moeten betalen (10 GWh aan onderlinge levering, waarvan 3,5 GWh dubbel wordt belast omdat die via de BESS gaat achter een andere EAN). Dit komt bovenop de kWcontract en kWmax tarieven voor de groep en bovenop de miljoenen aan investeringen en kosten voor de energiehubs. Dit is in onze ogen niet uit te leggen. Welke netbeheerkosten liggen daar dan onder?

Vanwege de zware lokale investeringen en het ontbreken van het free-rider argument, alsmede de noodzaak om energiehubs te realiseren om het net te ontlasten en (groene) groei mogelijk te maken, stellen we voor om ook kWh netto af te rekenen voor de groep.

## **Consultatievraag 2: transitieperiode**

Het voorstel van de gezamenlijke netbeheerders voor een transitieperiode van maximaal drie jaar waarbinnen deelnemers aan een groep terug kunnen vallen op het individuele gecontracteerde transportvermogen dat zij hadden voordat ze aan de groep deelnamen is bedoeld om de drempel te verlagen voor aangeslotenen om deel te nemen aan een GTO, zodat zij kunnen aftasten of de samenwerking werkt. De transitieperiode zou daarmee wenselijk zijn voor partijen die een groep willen vormen en deze groepsvorming stimuleren.

Vanuit onze optiek is de voorgestelde termijn van 3 jaar niet (of minder) relevant. In het geval van een door ons voorgestelde LSO en bijvoorbeeld energiehubs-oplossingen zijn er geen redenen voor een grootverbruiker om uit een groepscontract te stappen, aangezien de energiehubs de mogelijkheid heeft om het vermogen op te schalen waar nodig. Mede daarom is de rol van de LSO zo belangrijk en onvoldoende meegenomen in het ontwerpbesluit.

Wij adviseren om de transitieperiode in zijn geheel te schrappen.

## **Overige opmerkingen ten aanzien van het ontwerpbesluit**

### **Bepalen GTV van de groep**

Ons belangrijkste punt ten aanzien van het vaststellen van het GTV is als volgt. Op dit moment zijn de stappen en inputvariabelen om te komen tot het GTV duidelijk omschreven. De daadwerkelijke en eenduidige vaststelling van het GTV is niet omschreven en wordt nu overgelaten aan de beoordeling van de DSOs. Hier is transparantie noodzakelijk richting de markt, gemachtigden en LSOs. Op basis van totaal beschikbaar transportvermogen en groepsprofielen kunnen marktpartijen oplossingen ontwerpen en realiseren voor groep. Deze informatie is nu niet op gebieds- of groepsniveau transparant beschikbaar.



Meetbedrijven hebben meetdata van individuele bedrijven die hier een deel van het inzicht geven voor grootverbruikers. De aangeslotene in het gebied of de groep werken met meerdere meetbedrijven en hebben geen inzicht in belasting van het lokale net vanuit hogere netdelen, zoals het transport ten gevolge van wind op zee. Deze informatie is enkel beschikbaar bij de DSO en TSO en zal transparant gemaakt moeten worden om een level playing field te creëren.

Als eenvoudige aanvliegroute voor het vaststellen van het GTV zou het logisch zijn dat al het beschikbaar contractvermogen van de deelnemers wordt ingebracht bij aanvang en behouden bij uittreding van de GTO, inclusief het aangevraagd vermogen op de wachtlijst, zodra dit beschikbaar komt. Indien er minder vermogen nodig is, zullen deelnemers hun eigen aandeel in de groep verkleinen, met een lager ingebracht TO. De taak van de LSO is om deze binnen de limieten te balanceren en eventueel additioneel vermogen te realiseren achter de meter ten behoeve van de stabiliteit van het net binnen de groep. We erkennen dat deze eenvoud niet overeenkomst met de dagdagelijkse praktijk van de netbeheerder. We staan wel een transparante wijze van vaststelling van het GTV voor.

GTO's zijn een oplossing voor zowel nieuwbouw als bestaande bedrijventerreinen. De door de netbeheerders voorgestelde codebepaling ten aanzien van het GTV is nu gebaseerd op bestaande locaties, waarover de ACM terecht opmerkt dat daarin onvoldoende aandacht is voor nieuwbouw en uitbreiding. Voor nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen is er geen sprake van bestaande EAN's en historisch gebruik, en kan alleen uitgegaan worden van prognoses. De ACM geeft ook een veel grotere en duidelijkere rol aan de (gemachtigde van de) groep in het bepalen van het gecontracteerd transportvermogen (Artikel 7.1e - 5, p. 5). Wij bezien de voorgestelde wijziging en toelichting daarop (92-97, p. 25-26) dan ook als zeer positief.

In het algemeen kunnen wij ons ook vinden in de methode zoals omschreven in de randnummers 96-110 (p. 26-28), met enkele kanttekeningen waarbij het proces van de netbeheerders niet overeenkomt met de praktijk van de gebruikers:

- Bij randnummer 99 (p. 26): Indien alleen gekeken wordt naar de afgelopen 12 maanden, zou het kunnen dat extreme weersomstandigheden niet worden meegenomen. De installatie van de aangeslotene is daar echter wel op uitgelegd. Bijvoorbeeld om voldoende warmte of koeling te kunnen bieden bij zeer koude of zeer hete dagen. Meetprofielen geven daarmee een incompleet beeld van de noodzaak van een bepaald GTV.
- Bij randnummers 101-102 (p. 26-27): Bovenstaand punt wordt verergerd door het voorstel van de netbeheerders om één percentiel (dat is 87 uur!) aan pieken uit de data weg te filteren. Hierdoor worden zelfs mild extreme weersomstandigheden ook uit het profiel 'weggesneden'. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wij staan dan ook achter de voorgestelde inspraak van de groep hierin. De 'mogelijkheid om daarover in gesprek te gaan', zien wij als echter als ruim onvoldoende. In de praktijk vrezen wij dat dat gesprek tot veel eenrichtingverkeer van de netbeheerder naar de groep zal leiden. We zouden dan ook willen benadrukken dat de onderbouwde aanvraag van de groep hierin leidend zou moeten zijn en dat de netbeheerder zwaarwegende argumenten zal moeten hebben om deze af te wijzen. Dit zou nog sterker naar voren kunnen komen in randnummer 102 (p. 27).
- Bij randnummers 105 en 106 (p. 27-28): Wij zijn blij met de erkenning van de ACM voor het betrekken van toekomstplannen bij de vorming van het groeps-GTV. GTV is immers randvoorwaardelijk voor het maken van toekomstplannen, net zoals een vergunning bijvoorbeeld. Partijen zijn gewoon altijd eerst hun ATO en GTV te contracteren voordat ze de definitieve investeringsbeslissing nemen. De genoemde termijn van 1 jaar is echter niet realistisch (en dat is die bij GOTORC dus ook niet). Om een paar voorbeelden te noemen uit onze praktijk: (1) een partij wil een deel van een distributiecentrum automatiseren om de afhankelijkheid van moeilijk te verkrijgen personeel te verminderen. Dan zal de planperiode waarin al miljoenen worden uitgegeven aan advies en ontwerpwerkzaamheden 1,5-2,5 jaar duren, daarna duurt fabricage en installatie ook ongeveer 1-1,5 jaar. Een toekomstplan leidt dus pas na 2,5 tot 4 jaar tot de extra



stroomvraag. Echter, rechtszekerheid (GTV-zekerheid) is al vanaf het eerste moment een noodzaak om investeringen mogelijk te maken. (2) Bij nieuwbouw van grotere projecten zien we een vergelijkbare aanloop waarbij daadwerkelijke realisatie van een pand, inpanding van de huurder en het volop in gebruik raken van het pand zelfs nog langer kan duren. Dus zelfs als plannen heel concreet zijn is een uitvoeringshorizon van 1 jaar niet haalbaar. Wij stellen voor om deze termijn te schrappen.

- In het ontwerp codebesluit is op dit moment onvoldoende duidelijk wat er gebeurt met het aangevraagd vermogen in de wachtrij. Enerzijds kan deelname in de groep ertoe leiden dat het aangevraagd vermogen op lange termijn niet meer nodig blijkt te zijn. Anderzijds is het ook geen vermogen dat een aangeslotene nu in kan brengen in de groep. We stellen voor dat de aanvraag en positie in de wachtrij behouden blijft, en alleen vervalt indien de aanvrager daar expliciet opdracht toe geeft.

### Doelgroep en mogelijke samenwerkingen

Wij kunnen ons grotendeels vinden in Artikel 7.1e - 1.f (p.4). Het biedt in de meeste gevallen voldoende mogelijkheden tot samenwerking tussen gelijkwaardige partijen. Het uitsluiten van categorie A6 (afname) van samenwerking met categorieën A.3-A.5 is echter zeer nadelig voor het tot stand komen van energiehubs. De A6 gebruikers zijn op een bedrijventerrein vaak de dragers van de grotere investeringen die noodzakelijk zijn voor de energiehubs en het zijn vaak partijen met complementaire profielen met de rest van de 'netburen'. De mogelijke belemmering die de DSOs noemen, zien wij niet:

- Randnummer 34 (p. 15): bij iedere energiehubs dient de uitvoerende partij (LSO of gemachtigde) rekening te houden met de nettopologie en de stroom op ieder deel van het net binnen de technische grenzen te houden. Dat is niet anders met alleen A3-A5 of mét ook A6. Het EMS zal erop ingericht moeten zijn om kabels, transformatoren en switches niet te overbelasten.

### Specificatie van de taken en verantwoordelijkheden van de gemachtigde en aansprakelijkheid

In paragraaf 3.4.4 gaat ACM verder in op de gemachtigde als aanspreekpunt en vertegenwoordiger van de groep. Joulz is van mening dat dit een nuttige en cruciale rol is en deelt de visie dat dit een natuurlijk persoon, rechtspersoon of vennootschap kan zijn.

In de praktijk zien we uiteenlopende partijen, met uiteenlopende kennis en kunde, zich namens een groep aangeslotenen te goeder trouw melden als gemachtigde. Variërend van gebiedsontwikkelaars, parkmanagers, leden van de ondernemersvereniging, gemeenten, provincies of bedrijven in de categorie LSO. De markt zou erbij gebaat kunnen zijn als er wel bepaalde voorwaarden, kwaliteitseisen en/of certificeringen verplicht gesteld worden voor het kunnen optreden als gemachtigde. De LSO kan een dergelijke rol bij uitstek goed vervullen.

Joulz steunt de ACM in het punt dat de rol van de gemachtigde verder uitgewerkt dient te worden. Deze rol wordt nu beschreven als belangenbehartiger voor de groep en single point of contact voor communicatie met de groep van aangeslotene. Voor de rechten en plichten van de gemachtigde wordt in de reactie van de ACM verwezen naar het burgerlijk wetboek. In aanvulling hierop stellen wij dat de gemachtigde over meer dan de genoemde punten afspraken moet maken, namelijk ook de technische, juridische en organisatorische werking van de groep. Het betreft hier privaatrechtelijke afspraken die voor al deze onderwerpen gemaakt moeten worden met daartoe gecertificeerde partijen.

Gezien de huidige marktordening zal hier een level playing field gefaciliteerd moeten worden waarbij de benodigde informatie, zoals bijvoorbeeld de duur van de verwachte lokale congestie, de hoeveelheid



beschikbaar en gevraagd vermogen, voor partijen beschikbaar is en/of een bepaalde mate van inzicht en handelingsbevoegdheid wordt geboden voor de categorie LSO.

### **Opschorten transportrecht**

Ondanks de erkenning dat de netbeheerder sanctiemiddelen nodig heeft om de netstabiliteit te waarborgen, zien wij het huidige voorstel voor opschorting of verval (Artikel 7.1h, p. 6-7) als volkomen onwerkbaar. Ten aanzien van paragraaf 3.10 opschorting en verval van transportrecht merken wij het volgende op.

Op dit moment geldt voor een individuele aansluiting, dat de grootverbruiker individueel aansprakelijk is voor het gebruik en de belasting van de aansluiting. In een GTO wordt nu gesteld dat de groep aansprakelijk is voor het beheer van de GTO, en na 2 overschrijdingen van de GTO het transportrecht van de groep door de DSO opgeschort kan worden.

Bedrijven zijn bereid om deel te nemen aan maatregelen voor het efficiënt gebruik van het elektriciteitsnet en tegelijkertijd zullen zij zich omwille van de bedrijfszekerheid niet afhankelijk willen maken van het gedrag van de andere deelnemers van de groep. Daarom stellen wij voor dat bij het structureel overschrijden van de GTO veroorzaakt door een specifieke deelnemer na 2 waarschuwingen, in overleg met de groep, via gemachtigde, het transportrecht van deze specifieke deelnemer opgeschort kan worden, en niet het transportrecht van de groep. Zo blijft deelname aan de groep voor degene die de GTO respecteren, en hun transportrecht, in stand, en wordt niet beïnvloed door individueel overschrijdingen of misbruik van specifieke deelnemers. De macht om hier afspraken over te maken en te sanctioneren hoort bij de aangeslotenen in de groep.

Graag zijn wij bereid onze zienswijze mondeling nader toe te lichten en staan gaarne tot uw beschikking.

Hoogachtend

Joulz B.V.

