

Autoriteit Consumenten en Markt
Directie toezicht energy
Zaaknummer: ACM/23/184255
ACM-post@acm.nl

Onderwerp:

Zienswijze op het ontwerpbesluit voor de groepstransportovereenkomst d.d. 24 april 2025

4 juni 2025

Geachte heer/ mevrouw,

Namens het cluster Logistiek van NAL¹-regio Oost-Nederland dien ik hierbij een zienswijze in op het ontwerpbesluit voor de groepstransportovereenkomst.

Laadinfrastructuur voor de logistieke sector vraagt om een eigen aanpak. De verwachting is dat ongeveer 80% van de vrachtwagens in de toekomst op bedrijventerreinen moet gaan laden. De grootste laadvraag van de logistieke sector komt daarmee op bedrijventerreinen te liggen².

Vanuit het cluster Logistiek van NAL-regio Oost-Nederland wordt nauw samengewerkt met overheid en bedrijfsleven aan de realisatie van laadinfrastructuur op bedrijventerreinen in Overijssel en Gelderland, waarbij netcongestie inmiddels de belangrijkste drempel in de opschaling is. In de komende jaren wordt voor steeds meer logistieke bedrijven een omslagpunt in Total Cost of Ownership verwacht, in het voordeel van elektrische voertuigen. Door netcongestie komt verduurzaming en groei én daarmee het vestigingsklimaat in de regio dan ook steeds verder onder druk te staan.

Om binnen deze congestiesituatie, die voor de meeste gebieden in Gelderland en Overijssel nog zeker 5-10 jaar lijkt te duren, hangt veel af van het efficiënter benutten van de bestaande regionale elektriciteitsnetten. We vinden het dan ook van belang dat mitigerende maatregelen, in het bijzonder groepstransportovereenkomsten, effectief, schaalbaar en toegankelijk worden. In deze zienswijze dan ook een aantal aandachtspunten om ervoor te zorgen dat groepstransportovereenkomsten ook handelingsperspectief kunnen bieden voor de logistieke sector.

Consultatievraag 1: lokale afstemming invoeding en afname

We begrijpen de zorg dat door de netto-afrekening van kWh disproportionele kostenverlagingen kunnen ontstaan voor bepaalde groepen, waardoor andere netgebruikers meer zullen gaan betalen. We zien dit ook als een ongewenst gevolg. Tegelijkertijd zien we de voordelen van een financiële prikkel om lokale invoeding en afname ook buiten pieken op elkaar af te stemmen. Een ideale constructie hebben wij niet voor ogen. Wel zijn wij voorstander van de overweging van de ACM om een gedeeltelijke netto-afrekening van kWh te hanteren die beperkt wordt tot gelijktijdige invoeding van 'kWh-en' van één van de gebruikers en afname van één of meerdere andere gebruikers (op basis van kwartierwaarden). Zo wordt daadwerkelijke, fysieke optimalisatie aangemoedigd en niet enkel een administratief, economisch voordeel gecreëerd.

Tot slot vragen wij ons af of de mogelijke kostenvoordelen van bepaalde groepen en de 'verplaatsing' van kosten naar andere netgebruikers tot op zekere hoogte gekwantificeerd kunnen worden. Zo ja, dan kan dat helpen om dit vraagstuk minder als een principiële kwestie te

benaderen maar te beoordelen op doelmatigheid. Omwille van de tijd laten we deze beoordeling verder aan de ACM over en we hebben er vertrouwen in dat hierin een goede afweging wordt gemaakt.

Consultatievraag 2: transitieperiode

Er is om begrijpelijke redenen veel koudwatervrees bij bedrijven om deel te nemen aan een GTO. Voor maximaal effect is men gebaat bij veel deelnemers en daarmee een grotere bijdrage in efficiënter netgebruik. Een lage toegangsdrempel is dan ook een belangrijk onderdeel voor de schaalbaarheid van GTO's. Ons advies is dan ook de maximale transitieperiode van drie jaar te handhaven, met de mogelijkheid om te kiezen voor een kortere periode.

Termijnen

Op meerdere plekken in het ontwerpbesluit, waaronder Artikelen 7.1e en 7.1f, is opgenomen dat onderzoek naar de mogelijkheden voor groepsvorming, het bepalen van het groeps-GTV en schriftelijke terugkoppeling door de netbeheerder 'binnen redelijke termijn' uitgevoerd dienen te worden.

Enkel de toevoeging van de zinsnede 'binnen redelijke termijn' is naar onze mening te vrijblijvend. Mits er een volledig en goed onderbouwde aanvraag wordt ingediend door een groep bedrijven moeten zij erop kunnen vertrouwen dat de aanvraag binnen afzienbare tijd in behandeling wordt genomen en van een inhoudelijke terugkoppeling wordt voorzien. Een vaste onderzoeks- en beslistermijn resulteert in beheersbare processen en handelingsperspectief voor alle betrokkenen. Het ontbreken van een dergelijke termijn vergroot de kans op significante vertragingen aanzienlijk.

Suggestie 1: Leg specifieke termijnen (bijvoorbeeld drie maanden) vast waarbinnen de netbeheerder degelijk onderzoek moet uitvoeren en de resultaten moet terugkoppelen aan de groep.

Suggestie 2: Stel voorwaarden en eventueel een format op waar een aanvraag aan moet voldoen. Zo kan de kwaliteit geborgd worden en een efficiënt proces bij de netbeheerder bevorderd.

Proces voor het bepalen van het groeps-GTV

In het voorstel zijn bepalingen opgenomen over de wijze waarop het groeps-GTV vastgesteld wordt. In stap drie van het proces staan concrete toekomstplannen centraal. De ACM acht het van belang dat een deelnemer aan een groep zijn concrete toekomstplannen, die passen binnen het individuele GTV dat een deelnemer had voordat hij tot de groep toetrad, kan uitvoeren. De wijze waarop de netbeheerder de concreetheid van de plannen dient te beoordelen sluit aan bij de wijze waarop de netbeheerder deze beoordeelt bij toepassing van GOTORC. Dit betekent dat concrete plannen die binnen een jaar gerealiseerd worden meegenomen dienen te worden bij het bepalen van het groeps-GTV.

Wij achten het zeer van belang dat toekomstplannen meewegen in het bepalen van het groeps-GTV. En hoewel het onwenselijk en oneerlijk is om allerlei vage plannen mee te laten wegen voor het groeps-GTV, achten wij het eveneens oneerlijk als alleen de toekomstplannen worden meegewogen die binnen één jaar gerealiseerd worden.

Logistieke partijen met grote wagenparken, een essentiële groep bedrijven in de energietransitie, zijn stapsgewijs aan het verduurzamen. De elektrificatie van wagenparken en

de realisatie van de bijbehorende laadinfrastructuur is niet binnen één jaar voltooid. Het gaat doorgaans om ingroeipaden van minimaal vijf tot tien jaar. Deze doelgroep is dan ook zeer geïnteresseerd in deelname aan een GTO en kan tegelijkertijd veel betekenen voor lokale afstemming van opwek en verbruik binnen groepen.

De onlangs gelanceerde Laadscan Logistiek van de NAL (<https://www.laadscanlogistiek.nl>) geeft een duidelijk voorbeeld van de opgave voor logistieke bedrijven en hun meerjarige ingroeipaden. De huidige versie hanteert een periode tot en met 2030. Op basis van de behoeften vanuit de markt zal de geplande update van de Laadscan een periode tot en met 2035 hanteren. Logistieke bedrijven kunnen met dergelijke publiek beschikbare tools elektrificatieplannen concreet vertalen naar een vermogensbehoefte, verwacht dag-nacht profiel én aangeven in hoeverre deze plannen, al of niet geholpen met een stationaire batterij als buffer, binnen het bestaande gecontracteerde vermogen past.

Het geldt voor de meeste bedrijven dat deze niet deelnemen in een GTO om plannen uit te voeren die ook hadden gepast in hun eigen gecontracteerde vermogen, maar juist om méér te kunnen doen zoals ze ook hadden gedaan als netcongestie geen factor was geweest.

Het is naar onze mening niet wenselijk dat bedrijven die concrete plannen hebben die de komende jaren binnen hun huidige GTV gerealiseerd kunnen worden benadeeld worden doordat alleen concrete plannen meegenomen worden die binnen één jaar gerealiseerd kunnen worden. Die realisatietermijn past niet bij de investeringen van bedrijven in elektrische voertuigen en laadinfrastructuur.

Suggestie 3: Biedt in het proces voor het bepalen van het groeps-GTV ruimte om concrete plannen voor meerdere jaren mee te nemen (bijvoorbeeld vijf jaar). Vervolgens kan bepaald worden of deze te realiseren zijn binnen een GTO.

Combinatie A6

In het ontwerpbesluit is opgenomen dat de combinatie A.3 t/m A.5 mét A.6 alleen mogelijk is als de A.6 een invoeder is. Er wordt ook een oproep gedaan tot 'nader onderzoek voor eind 2025'. In de praktijk zien we mogelijkheden voor situaties waar deze A.6 óók afnemer is danwel wordt, bijvoorbeeld door bij een bestaand windpark óók een laadplein aan te sluiten middels cable pooling. Het is dan ook wenselijk dat deze mogelijkheid ook benut kan worden, uiteraard mits de fysieke situatie dit mogelijk maakt.

Voorbeeld: Deze situatie speelt concreet bij een casus in Gelderland, waarbij een bestaand windpark, aangesloten op A.6-niveau, via cable pooling + MLOEA, ook een nieuw publiek toegankelijk logistiek laadplein kan voeden. Dit biedt een mogelijkheid om binnen een context van netcongestie toch belangrijke stappen te maken richting een dekkend netwerk voor elektrische logistiek.

Hierbij wordt aanvullend verkend hoe een GTO ruimte kan bieden om ook op momenten met te weinig wind het laadplein te voeden, waarbij er veel meer mogelijkheden met A.3 t/m A.5 zijn dan met alleen A.6 en A.7 (er is in dit geval slechts één andere partij binnen de categorie A.6 – A.7). Indien het lukt een goede combinatie te vinden met bedrijven op het naastliggende bedrijventerrein, wordt deze A.6-invoeder echter óók afnemer.

Een succesvolle combinatie van cable pooling en een GTO zou zowel de marktpartijen als de regionale netbeheerder tijd en geld kunnen besparen ten opzichte van een nieuwe kabel aanleggen op A.6-niveau en wachten tot de congestie is opgelost. Ook wordt een aansluiting op het HS-station bespaard. Het is dan ook wenselijk om, als de lokale technische situatie dit toelaat, deze combinatie wél te faciliteren.

Suggestie 4: Wij onderstrepen bij deze de oproep in artikel 3.3.48 om spoedig helderheid te geven over de mogelijkheid om combinaties te maken tussen A.3 t/m A.5 én A.6 t/m A.7 aansluitingen waarbij niet allen invoeding maar ook afname via deze grotere aansluitingen mogelijk gemaakt wordt.

Kleinverbruikers

Artikel 3.3.30: Bedrijven met een kleinverbruikaansluiting zijn vooralsnog uitgesloten van deelname aan een groepstransportovereenkomst. We begrijpen de complexiteit die het toevoegen van deze doelgroep met zich meebrengt.

Het volgende aandachtspunt gaat meer over procesafspraken tussen netbeheerders en marktpartijen dan over het codebesluit, maar omdat het raakt aan artikel 3.3.30 én een terugkerend thema is in de logistieke sector willen we als NAL Regio Oost toch aandacht vragen voor dit onderwerp.

Ongeveer 75% van de bedrijven met een logistiek wagenpark heeft (nog) een kleinverbruikaansluiting. Een deel daarvan staat al wel op de wachtlijst voor een grootverbruikaansluiting. Logistieke bedrijven met elektrische voertuigen kunnen flexibiliteit bieden door te laden op dalmomenten en in het weekend als er veel zonne-energie over is. Echter, nu vallen ze vaak buiten scope als ze nog als kleinverbruiker geregistreerd staan.

Het zou de logistieke sector helpen als kleinverbruikers die voor een grootverbruikaansluiting op de wachtlijst staan mee kunnen doen in de vorming van een groepstransportovereenkomst. Dit bij voorkeur in de volgorde dat realisatie van de grootverbruikaansluiting niet noodzakelijk is vóór het afsluiten van een groepstransportovereenkomst, maar mag afhangen van het succesvol vormen van een GTO.

Hierbij is het aandachtspunt bekend dat men dan maximaal ca. 50kW in de groep brengt (max vermogen kleinverbruik/3x80A), maar het is, volgens ons, aan een collectief van bedrijven om samen te bepalen of men voldoende voor elkaar kan en wil betekenen.

Onze oproep is om ook om het voor kleinverbruikers, die op de wachtlijst staan voor een grootverbruikaansluiting, de mogelijkheid te bieden om met andere bedrijven een groepstransportovereenkomst aan te gaan en dit ook als dusdanig mee te nemen in de communicatie.

Indien gewenst gaan wij graag met u in gesprek om onze zienswijze nader toe te lichten. U kunt daarvoor contact opnemen met [REDACTED] via [REDACTED]@ gelderland.nl.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED] NAL Regio Oost Nederland (Gelderland en Overijssel)