

Geachte heer, mevrouw,

Op 24 april 2025 heeft de Autoriteit Consument en Markt (ACM) het ontwerpbesluit met kenmerk ACM/UIT/636594 en zaaknummer ACM/23/184255 'Groepstransportovereenkomst' gepubliceerd.

ACM geeft eenieder de gelegenheid om uiterlijk 5 juni 2025 te reageren op het voorgenomen besluit. Dit kan schriftelijk en mondeling.

Al enige tijd ben ik betrokken bij de discussie over dit codewijzigingstraject. Daarnaast ben ik betrokken bij de realisatie van enkele 'energyhubs' (in deze context: groepen aangeslotenen die een groepstransportovereenkomst (GTO) aan willen gaan met de netbeheerder).

Met het oog op deze betrokkenheid maak ik graag gebruik van de gelegenheid om schriftelijk te reageren op het ontwerpbesluit. Ik hecht eraan op te merken dat deze zienswijze op persoonlijke titel geschreven is.

Ik merk daarbij op dat ik op dit moment geen aanleiding zie om te stellen dat ik als belanghebbende aangemerkt kan worden. Een bezwaar of beroep kan en zal ik op persoonlijke titel dan ook niet instellen.

Deze schriftelijke zienswijze kent een openbaar en een vertrouwelijk deel. Voor wat betreft het openbare deel zal ik achtereenvolgens ingaan op de voorgenomen wijzigingen in het algemeen en de consultatievragen in het bijzonder.

Voor wat betreft het niet vertrouwelijke zal ik ingaan op specifieke punten met betrekking tot de relatie tussen de aangeslotene(n) en de netbeheerder.

Uiteraard ben ik graag bereid om in een persoonlijk gesprek een en ander toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Openbaar deel

Dit deel van de zienswijze is openbaar. Hierin zal ik achtereenvolgens ingaan op de voorgenomen wijzigingen in het algemeen en de consultatievragen in het bijzonder.

Energyhubs en GTO

Het mogelijk maken van de groepstransportovereenkomst is een goede stap om aangeslotenen in staat te stellen middels samenwerking transportschaarste het hoofd te bieden. Anders dat 'regulier' congestiemanagement, wordt het toekennen van capaciteit en het aanvaarden van beperkingen op de transportcapaciteit niet via de netbeheerder geregeld, maar kunnen aangeslotenen binnen een door de netbeheerder toegekende ruimte zelf onderling afspraken maken over hoe zij transportcapaciteit onderling verdelen.

Feitelijk wordt de mogelijkheid geboden aan aangeslotenen om zelf redispatch uit te voeren, waarbij zij de periode tussen afroep en inzet zeer sterk kunnen reduceren en zij, in tegenstelling tot de netbeheerder, geen rekening hoeven te houden met een financiële grens. Ruimte die met inzet van redispatch door de netbeheerder niet benut kan worden, kan zo door een groep aangeslotenen wel vrijgemaakt en benut worden.

Toepassingsgebied van de GTO

Gedurende de afgelopen drie jaar is er veel discussie geweest over het toepassingsgebied van de GTO. In de uitingen van de netbeheerders wordt veel aandacht besteed aan het stimuleren van aangeslotenen om een GTO aan te gaan. Vanuit het oogpunt van de distributienetbeheerder is het begrijpelijk dat zij dit wil stimuleren. Door de te hanteren procedure voor het toekennen van gezamenlijke transportcapaciteit in gevallen waarin partijen al beschikken over transportcapaciteit wordt een deel van de nu niet in gebruik zijn, maar wel gecontracteerde, transportcapaciteit bij aangeslotenen 'afgeboekt'. Daarmee kan autonome groei voor een deel gestuit worden. Deze methodiek vertoont wat dit betreft sterke gelijkenissen met de methodiek die voor 'Gebruik het Op Tijd Of Raak het Kwijt' (GOTORK). Anderzijds kan een GTO voor aangeslotenen een voordeel bieden omdat in voorkomende gevallen een gewenste groei van elektriciteitsgebruik ingepast kan worden, die op een andere wijze niet gerealiseerd zou kunnen worden.

In de uitingen van netbeheerders komt echter soms ook het beeld naar voren dat 'Energyhubs' in de zin van het delen van transportcapaciteit middels een GTO een zeer breed toepassingsbereik zouden moeten kennen en misschien zelfs de standaard zouden moeten worden. Daarmee wordt het delen van transportcapaciteit soms als doel op zichzelf gezien, wat ertoe leidt dat netbeheerders aangeslotenen willen stimuleren een GTO te sluiten. Dit laatste is in mijn ogen niet wenselijk. Het is wenselijk dat de mogelijkheid geboden wordt transportcapaciteit te delen; het is echter niet wenselijk het één of het ander gestimuleerd worden. De voorwaarden die de netbeheerder stelt dienen redelijk, transparant en non-discriminatoire te zijn. Het is niet aan de netbeheerder om de 'propositie'

van de GTO zo aantrekkelijk mogelijk (of juist zo onaantrekkelijk mogelijk) te maken. Het is aan de netbeheerder om redelijke transportrechten aan te bieden en vervolgens is het aan de aangeslotene om te beoordelen welk type transportrecht voor haar passend is, binnen de context van redelijke, transparante en non-discriminatoire voorwaarden.

Hoewel de politiek met enige regelmaat concrete aantallen 'energyhubs' noemt die gevestigd zouden moeten worden, dient dit (natuurlijk) geen invloed te hebben op de te stellen regels. Er is in mijn ogen geen streefgetal voor het aantal te ontwikkelen 'energyhubs'; de regels dienen werkbaar en eerlijk te zijn en binnen die context zal elke aangeslotene steeds de afweging maken of de GTO een goede oplossing is voor haar situatie. Het verschaffen van voordelen of nadelen aan aangeslotenen in een GTO ten koste van aangeslotenen die niet deelnemen aan een GTO met als doel op het aantal te ontwikkelen GTO's te sturen lijkt mij onwenselijk.

Kleinverbruikers

Er gaan in verschillende coalities stemmen op om kleinverbruikers toegang te geven tot de GTO. Hoewel ik geen fundamenteel bezwaar hiertegen heb, lijkt het mij het zeer onverstandig om dat op dit moment te doen. Nu nog het ontwerpbesluit aanpassen zodat kleinverbruikers deel zouden kunnen nemen vergt verregaande stappen, welke de implementatietermijn van de GTO zullen verlengen.

Voor consumenten kan het uitgangspunt dat de netbeheerder verantwoordelijk is voor het verzorgen van individuele transportcapaciteit overeind blijven. Daar waar het zakelijk kleinverbruik betreft, kan een soortgelijke constructie zoals nu geldt voor artikel 1, lid 2 en 3 (Elektriciteitswet 1998) onderzocht worden. Echter, ook het onderzoeken van de (juridische) (on)mogelijkheden van dit type van constructies leidt op dit moment slechts af van de ordentelijke implementatie van de GTO.

Ik raad ACM aan om behoeftes ten aanzien van kleinverbruikaansluitingen, voor zover die er zijn en ACM deze wil onderzoeken, in een apart traject te adresseren.

Risico's

Tot slot hecht ik eraan enkele risico's te behandelen:

- Feitelijke verhandeling van transportcapaciteit
- Feitelijke uitsluiting van toegang tot transportcapaciteit
- Implementatietermijn

Vooraf wil ik opmerken dat hieronder niet zo zeer voorstellen worden gedaan om de ene of de andere kant op wijzigingen aan te brengen in de regeling, maar ik slechts wil wijzen op bepaalde beperkingen en risico's. Het is aan ACM hoe zij dit weegt.

Feitelijke verhandeling van transportcapaciteit

Het delen van transportcapaciteit, zonder eisen te stellen aan hoe aangeslotenen deze verdeling maken, maken het feitelijk mogelijk transportcapaciteit te verhandelen. Immers: Als A en B een GTO aangaan en B betaalt A om zijn aansluiting helemaal niet meer te gebruiken, dan kan B het volledige gecontracteerde vermogen van de gehele 'groep' genieten. De jure zal er nog sprake zijn van een GTO, maar de facto moet geconcludeerd worden dat er transportvermogen verhandeld is. Weliswaar kan voorkomen worden dat een partij uit de groep treedt met méér transportvermogen dan hij inbracht, er kan niet uitgesloten worden dat vermogen op de hierboven omschreven wijze toch tussen aangeslotenen overgedragen wordt.

Feitelijke uitsluiting van toegang tot transportcapaciteit

Aangeslotenen zijn in beginsel vrij in met wie zij wel, of geen, groep vormen. Dit is een groot goed; private partijen moeten vrij kunnen zijn in met wie zij wel en geen zaken doen, zeker wanneer het een verregaande relatie zoals een de GTO betreft. Daarin schuilt echter wel een risico. Immers, door wel of niet toegelaten te worden door een groep, krijgt een aangeslotene al of geen toegang tot transportcapaciteit. Dit speelt zich af in het private domein, en dus in beginsel buiten toezicht van ACM, maar kan wel verregaande consequenties hebben voor partijen die graag toegang willen tot (meer) transportcapaciteit. Anders dan netbeheerders, lijken groepen aangeslotenen namelijk niet gebonden aan regels als First Come First Serve. Hoewel ACM in randnr. 126 terecht opmerkt dat toegang tot het net via een groep anders is dan toegang tot het net via een individuele ATO, betekent het recht van groepen om zelf te kiezen wie zij wel en niet toelaten wel degelijk iets voor aangeslotenen die toegang willen tot transportcapaciteit.

Implementatietermijn

Ik juich de nu voorgestelde termijn van een jaar om de kan-bepaling in een moet-bepaling te wijzigen van harte toe. Helaas heeft de praktijk uitgewezen dat netbeheerders deze termijnen niet altijd halen. Dit kan voor aangeslotenen die erop vertrouwen dat de netbeheerder zich aan de wet houdt verstrekkende gevolgen hebben, omdat mogelijkheden waar zij op tekenen, er toch ineens niet blijken te zijn. Ik vraag ACM hier scherp op toe te zien, en waar nodig op in te grijpen.

Eerste consultatievraag: Lokale afstemming invoeding en afname

Één van de kernpunten waarom de GTO als zinvol kan worden gezien is dat het stimuleert om invoeding en afname lokaal ('tussen (net)buren') beter op elkaar af te stemmen. Een expliciete prikkel daarvoor lijkt, vanuit dat oogpunt, wenselijk. Dit pleit voor het treffen van een regeling om een ander tarief te hanteren voor elektriciteit die de partijen 'binnen de hub' weten te houden.

Daar tegenover staat dat het net ook door dat onderliggende transport belast wordt. Het ligt dus niet in de rede om een volledige vrijstelling voor 'onderling getransporteerde kilowatturen' (kilowatturen die gelijktijdig worden ingevoed en afgenomen door deelnemers van de GTO) voor de kWh component te rekenen.

Wel kan gedacht worden aan een gereduceerd tarief voor onderling getransporteerde kilowatturen, terwijl voor de 'netto van het net afgenomen' kilowatturen wel de volledige kWh component wordt gerekend.

Rekenmethodiek

Op hoofdlijnen kan een rekenmethodiek er als volgt uitzien¹:

Per PTE (ProgrammaTijdsEenheid; kwartier) wordt het tarief vastgesteld op

$$\frac{(\text{Onderling getransporteerde kWh} * T1) + (\text{Extern getransporteerde kWh} * T2)}{\text{Totaal getransporteerde kWh}}$$

Met:

- T1 een gereduceerd tarief
- T2 het reguliere kWh-tarief
- Totaal getransporteerde kWh de som van alle afnametelwerken
- Extern getransporteerde kWh het totaal aantal kilowatturen dat in de betreffende PTE netto door de groep aan het net is onttrokken (som afnametelwerken minus som invoedingstelwerken, met een minimum van nul)
- Onderling getransporteerde kWh als de som van de afnames van alle afzonderlijke partijen minus het eerdergenoemde netto transport (minimum van de sommen van de afnametelwerken resp invoedingstelwerken)

Wanneer de groep als geheel netto invoeder wordt, dan wordt alle afname gezien als onderling getransporteerd.

Voorbeeld:

A neemt 100 af, B neemt 50 af, C voedt 100 in

¹ Dit rekenvoorbeeld dient slechts ter illustratie en moet dus niet gezien worden als een allesomvattend voorstel

100 wordt afgerekend tegen gereduceerd tarief, 50 tegen normaal tarief. Deterministische allocatie van onderling transport en extern transport aan de deelnemers is niet mogelijk (zijn de 100 van A onderling getransporteerd en heeft B volledig 'elektriciteit van buiten gebruikt', of is voor beiden 50 onderling transport, en alleen voor A de helft 'van buiten' betrokken?). Daarom wordt voor iedereen hetzelfde tarief bepaald op $(100 \cdot \text{normaal} + 50 \cdot \text{laag}) / 150$.

Ook wanneer beide telwerken van een bepaalde partij lopen in een PTE (bijvoorbeeld C voedt 120 in en neemt 100 af) kan deze berekening consistent gemaakt worden. Uiteindelijk wordt steeds de som van alle invoedingstelwerken en van alle afnametelwerken genomen en wordt op basis daarvan bepaald in hoeverre er onderling getransporteerd is.

Zwaktes en beperkingen

Deze werkwijze kent enkele tekortkomingen. Zo is een randvoorwaarde hiervoor dat de kWh tarieven voor alle aangeslotenen in een groep gelijk zijn. Wanneer er in de tarieven gedifferentieerd zou worden tussen aangeslotenen die met elkaar in een GTO (kunnen) zitten, leidt dit tot aanvullende complexiteit en verdelingsvraagstukken, waarvan het de vraag is of deze acceptabel zijn.

Daarnaast brengt het feit dat alleen afgerekend kan worden op basis van waarden per PTE (comptabele meetdata) met zich mee dat invoeding en afname binnen het kwartier gesaldeerd kunnen worden. Een extreem voorbeeld: A en B zijn een groep. Deelnemer A voedt in de eerste vijf minuten van het betreffende kwartier 5 kWh in. Deelnemer B neemt in de laatste vijf minuten van dat kwartier 5 kWh af. A en B doen verder niets. De 5 kWh die B afneemt, komen wel degelijk 'van buiten de groep', maar de hiervoor geschetste methodiek veronderstelt onderling transport voor dat volume. Dit is het gevolg van het feit dat wij voor het elektriciteitssysteem een PTE van 15 minuten hanteren. Deze beperking kan acceptabel zijn, maar dat maakt niet dat zij er niet is.

Daarnaast beloont deze methodiek transport dat in een lager netdeel plaatsvindt, terwijl dat voor aangeslotenen die níet in een GTO zitten, maar wel degelijk direct de zonnestroom 'van de buurman' gebruiken, niet. Zij betalen voor alle transport het volledige transporttarief, ook als de stroom het hogere netdeel nooit bereikt. Dit zou een onderscheid betekenen tussen aangeslotenen in een groep, en aangeslotenen die geen deel uit (mogen/kunnen) maken van een groep. Het is de vraag of dit onderscheid aanvaardbaar is. Het oordeel daarover laat ik graag aan ACM.

Disproportionele kostenverlaging

ACM wijst terecht op het risico dat aangeslotenen in een GTO door een voordeel te bieden voor onderlinge gelijktijdigheid, mogelijk een disproportioneel voordeel behalen. Het net moet uiteindelijk betaald worden, en dat betekent dat wanneer één aangeslotene korting krijgt, de andere aangeslotenen dat moeten betalen. Ten aanzien van de disproportionele kostenverlaging wil ik in overweging geven om, indien ACM van mening is dat die er inderdaad is, deze elders in het tariefmodel te compenseren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen

door in plaats van de gezamenlijke kWmax af te rekenen, aangeslotenen toch op een individuele kWmax af te rekenen, zoals dat bij reguliere aangeslotenen ook het geval is. Daarmee wordt een onderscheid tussen aangeslotenen in een groep en individuele aangeslotenen weggenomen. Een individuele aangeslotene krijgt immers ook geen korting op zijn kWmax als hij die toevallig in een daluur realiseerde (met tijdsafhankelijke nettarieven wordt dit misschien anders, maar ook in dat geval zou gelijke monniken, gelijke kappen kunnen gelden).

Conclusie

Ik begrijp de wens om lokale gelijktijdigheid van invoeding en afname te stimuleren, aangezien dit mijns inziens een van de hoekstenen van de GTO is. Ik zie echter ook risico's en problemen, zoals ook ACM deze ziet. Hierboven heb ik getracht om enkele handvatten te geven. Ik licht dit uiteraard graag in een persoonlijk gesprek toe, mocht daaraan behoefte zijn.

Tweede consultatievraag: Transitieperiode

In de tweede consultatievraag werpt ACM de vraag op of 3 jaar de juiste maximale lengte is voor de transitieperiode. ACM geeft terecht aan dat het reserveren van ruimte voor partijen ervoor zorgt dat deze voor anderen niet beschikbaar is. Anderszijds hebben aangeslotenen de tijd nodig om aan elkaar en de nieuwe situatie te wennen. In de praktijk zie ik dat in bijna alle gevallen partijen in een uiterst geval terug willen kunnen naar de uitgangssituatie. Een transitieperiode is dus zeker wenselijk. In een eerder stadium (voor er sprake was van een transitieperiode) heb ik gepleit voor een proefperiode van twee jaar. De achterliggende gedachte is dat je een groep de ruimte wil geven om twee volledige seizoenen 'proef te draaien'.

Met het oog op de tijd die tussen het tekenen van de overeenkomst en het feitelijk in werking treden daarvan, doordat netbeheerders een kwalificatieprotocol willen doorlopen ná het tekenen van de GTO, en het feit dat er tijd nodig is om de GTO te beëindigen na de twee jaar proefdraaien, lijkt 3 jaar een proportionele lengte.

Mocht ACM er toch voor kiezen de proefperiode te verkorten, met het oog op de belangen van de andere aangeslotenen, dan geef ik in overweging te proefperiode te tellen vanaf het moment van het feitelijk in werking treden van de GTO, en niet het moment van tekenen. Daarnaast geef ik in overweging om dan het uiterste beslismoment om terug te vallen op de oude situatie op 2 jaar na de feitelijke inwerkingtreding te leggen. Op deze manier kunnen er twee volle seizoenen proefgedraaid worden, en kan een groep op een goede manier naar een volwassen hub groeien of tijdig constateren dat dit niet lukt en zonder kleerscheuren terugvallen op de oude situatie. Hebben partijen deze mogelijkheid niet, dan voorzie ik dat

partijen die een bestaande ATO hebben het risico van het aangaan van een GTO als groter zullen zien, en de behoefte eraan dus kleiner zal zijn².

² Of dit als probleem gezien moet worden ga ik in mijn beantwoording van deze consultatievraag niet op in, maar zal ik elders in deze zienswijze behandelen.

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

- [REDACTED]
- [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]