

GROEPS-TO ZIENSWIJZE

Ingediend door



02 juni 2025

2 juni 2025

Inhoud

1.	Situatieschets haven Rotterdam.....	3
	Inleiding.....	3
	Congestie situatie.....	3
2.	Zienswijze groepstransportovereenkomst.....	5
	Beleidsrichting.....	5
	Netbeheerders cultuur	8
	Rol van Havenbedrijf Rotterdam & Deltalinqs.....	9
	Kosten	13
	Modus operandi.....	14
	Conclusies	19
3.	Reactie op consultatievragen.....	20
	Consultatievraag 1: lokale afstemming invoeding en afname	20
	Consultatievraag 2: transitieperiode	21

1. Situatieschets haven Rotterdam

Inleiding

De haven van Rotterdam is in volle transitie: oude(re) chemische en petrochemische industrieën hebben het moeilijk, nieuwe industrieën dienen zich aan: ammoniak, waterstof, electrolyse, bio-fuels, recyclage van batterijen en plastics/circulaire economie. Echter, door de congestie in de haven worden de ontwikkelingen geremd en uitgesteld.

De aankondiging dat bijvoorbeeld Gunvor stopt met raffinage in Rotterdam, geeft kansen aan nieuwe industrieën om zich te gaan vestigen op het terrein van Gunvor. De groepstransport-overeenkomst is dus nodig. Het probleem is wel dat deze nieuwe industrieën een pak meer elektriciteit nodig hebben dan voordien.

Bovendien hebben we de nodige milieu uitdagingen op vlak van NOx en CO₂.

Congestie situatie

De congestie situatie in de haven van Rotterdam is zeer ernstig: in totaal vragen de bedrijven nu al meer dan het dubbele aan extra vermogen in de komende 10 jaar, terwijl de basislast vandaag maar 700 MW bedraagt.

Vooraf in de Europoort is de situatie nijpend: liquids overslag terminals vragen geen hoge vermogens en ook de warmtebehoefte valt best mee. Wanneer deze terminals zich ontwikkelen als industrie zijn er veel meer vermogens nodig en ook de overslag terminals gaan dan vaak van stoom en warm water over op elektrische verwarming/koeling omwille van de hogere kwaliteitsnormen die erbij komen kijken.

De haven van Rotterdam heeft een gigantisch capaciteitstekort door keuzes vanuit het verleden:

- Er ligt nergens een 380kV distributiestation buiten de Maasvlakte;
- Er staat 5.500 MW aan elektriciteitsopwek die alleen het landelijke 380kV net voedt waar de bedrijven in de haven niks aan hebben.

De energietransitie vergt dus 2 uitdagingen waarbij een groepstransportovereenkomst zou kunnen helpen:

- Het optimaliseren van bestaande GDS'sen / energie hubs
- Het creëren van nieuwe energie hubs die (gigantische) extra vermogens vragen.

En de vraag in zo'n zware congestie als Rotterdam is dan: hoe ga je om met die beperkte vermogens om de industrie zich optimaal te kunnen laten ontwikkelen? En hoe vermijd je dus dat er MW aan capaciteit onbenut of overconservatief geblokkeerd zitten terwijl andere bedrijven op de wachtlijst staan?

Historisch gezien ging Havenbedrijf Rotterdam voornamelijk over gronduitgifte en grote infrastructuur projecten. Energie was altijd geregeld. Met de congestie komt nu het voortbestaan en de concurrentiepositie van Rotterdam in het gedrang.

Ook zijn de voorbije jaren de energiekosten, de netkosten en de vooruitzichten daarop aanzienlijk gestegen. Het is dus belangrijk dat we efficiënt omgaan met energie om de industrie te kunnen behouden en nieuwe industrieën te kunnen aantrekken in Rotterdam.

Havenbedrijf Rotterdam heeft als stakeholder in deze:

- Wel de inzichten van energienoden achter de meter en stoom/warmte heeft daarin het overgrote aandeel (waar Stedin en TenneT zich beperken tot elektriciteit);
- Wel de kennis van de industrie om gesprekken te voeren met bedrijven omtrent optimalisaties en dus energiehubs en groepstransportovereenkomsten.
- Ten andere, landelijk zie je ook dat vaak niet de netbeheerders initiatiefnemer zijn, maar provincies en gemeentes of bedrijven zelf. Idealiter ontwerpt de ACM een standaard G-TO; dat maakt het voor iedereen makkelijker.

2. Zienswijze groepstransportovereenkomst

Beleidsrichting

Vandaag hanteert men in Nederland vooral dwingende regelgeving, in de middelen die men aan de netbeheerders aanreikt:

I. Non-firm capaciteits-contracten	Grootverbruikers in congestiegebieden zijn bereid hun verbruik te verminderen wanneer dat nodig is vanwege congestie.	Sneller toegang en beloning voor slim netgebruik: besparing circa 50% op de totale netkosten. Benut ruimte die er in congestiegebieden nog wel is
II. Aanscherping deelname-verplichting private netten	Private netten moeten ook verplicht deelnemen aan congestie-management.	Creëert meer ruimte voor netgebruikers.
III. Maatschappelijk prioriteren	Bepaalde projecten die bijdragen aan belangrijke maatschappelijk belangen komen in aanmerking voor prioriteit bij de toekenning van transportcapaciteit.	Beperken van de gevolgen van netcongestie aan het behalen van belangrijke maatschappelijke doelen.
IV. Aansluittermijnen voor grote afnemers	Netbeheerders krijgen in de meeste gevallen tot 52 weken de tijd om een aansluiting te realiseren, afhankelijk van de omstandigheden.	Concrete aansluittermijnen voor grote afnemers.
V. Time-of-use (hoogspannings-net)	Grootverbruikers op het landelijk hoogspanningsnet verschuiven vrijwillig een (deel) van hun verbruik naar rustigere momenten.	Lagere kosten voor verbruikers: besparing maximaal circa 15% op de totale netkosten. Creëert ruimte voor andere partijen tijdens de spits.
VI. Alternatief transportrecht o.b.v. tijdsduur (hoogspannings-net)	Grootverbruikers op het landelijk hoogspanningsnet stemmen ermee in het net op piekmomenten (maximaal 15% van de tijd) niet te gebruiken.	Sneller toegang en beloning voor slim netgebruik: besparing circa 50% op de totale netkosten. Creëert ruimte voor andere partijen tijdens de spits.
VII. Alternatief transportrecht o.b.v. tijdsblokken (regionale netten)	Grootverbruikers op de regionale distributienetwerken stemmen ermee in het net alleen op afgesproken dalmomenten te gebruiken.	Sneller toegang en beloning voor slim netgebruik: besparing kan oplopen tot circa 50% van de totale netkosten. Creëert ruimte voor andere partijen tijdens de spits.
VIII. Verduidelijking deelname-verplichting congestie-management	Verduidelijking van de voorwaarden waaronder de netbeheerder netgebruikers met een aansluiting van meer dan 1 MW kan verplichten om congestiemanagementdiensten aan te bieden.	Meer zekerheid voor de netbeheerder over het regelbaar vermogen dat in een congestiegebied beschikbaar is om nieuwe transportverzoeken toe te kennen.
IX. Wijzigingen congestie-management	Netbeheerders moeten regelbaar vermogen van netgebruikers eerder zien als 'beschikbaar' en meer duurzame opwek toegang tot het net verlenen.	Creëert meer ruimte voor invoeders (zon en wind). Daarnaast sneller duidelijkheid over resterende ruimte op het net. Beterere regels voor groepssamenwerking (groeps-CBC).
X. Gebruik op tijd of raak het kwijt (GOTORK)	Grootverbruikers en invoedende partijen die langdurig geen gebruik maken van hun capaciteit moeten dat in bepaalde situaties weer teruggeven.	Onbenutte capaciteit netgebruikers komt vrij voor andere netgebruikers.

De ACM heeft vooral ingezet op dwingende maatregelen om de congestie op te lossen en gebruikt daarvoor als kanaal de (regionale) netbeheerders. Maar die netbeheerders hebben eigenlijk geen idee wat er zich achter de meter afspeelt op het bedrijventerrein zelf. Conclusies trekken op hoofdmeter meterdata is voor een industrieel cluster als Rotterdam niet het slimste wat je kunt doen: vaak zitten in de meterdata volatiele veiligheidsmarges, grillige flexibiliteit, energie-opwek of energie maatregelen vervat die niet zichtbaar zijn via de hoofdmeter. Letterlijk is vaak te horen: "als de netbeheerder ons contacteert, dan is het omdat ze weer eens iets nodig hebben van ons. Als wij iets nodig hebben van de netbeheerder, dan kijken we tegen maandenlange doorlooptijden aan."

De manier dat de huidige maatregelen dwingend worden aangebracht door de netbeheerders, frustreert bedrijven in het haven industrieel complex (HIC) alleen maar en verzaaid nog het al moeilijke ondernemersklimaat.

De groepstransportovereenkomst is daarentegen een maatregel die bedrijven vrijwillig kunnen aangaan, en die wel degelijk een verschil kan maken om meer bedrijven te huisvesten en kansen te bieden zich te ontwikkelen:

- Bedrijven zijn best bereid om inspanningen te leveren als het hun situatie ten goede komt. De integratie van bedrijven in Rotterdam is daar al een goed voorbeeld van.
- De omslag van oudere industrieën zal maken dat er vermogens vrijkomen op bepaalde bedrijventerreinen, maar als de netbeheerders te hard omspringen met GOTORK, verlies je weer de kansen om efficiënter gebruik te gaan maken van de bestaande infrastructuur.
- Bedrijven willen zeker permanente keuzes maken en het cluster ondersteunen, want dat betekent dat zij ook ondersteund zullen worden indien zij het nodig hebben.

Bovendien gaat de netbeheerder enkel over elektriciteit, en dat is maar een deeltje van de energiefactuur die bedrijven dragen. Meer dan de helft van de energievraag is stoom/warmte.

De groepstransportovereenkomst is de eerst van maatregelen die bedrijven toelaat om zelf te kiezen onderling hun energiefactuur te reduceren. Door samen te werken kan een bedrijf een lagere transportcapaciteit bereiken, en dus een deel(tje) afhaken van de energiefactuur. Waar de meeste industriële bedrijven in Rotterdam vandaag vooral bezig zijn met de maximalisatie en optimalisatie van productie outputs, kan het een stimulans zijn om te kijken naar groeps-TO als besparing op de energiekosten.

Netbeheerders cultuur

Nederland heeft een cultuur gekweekt bij de netbedrijven die zeer conservatief en defensief is. Nieuwe regelgeving of maatregelen heeft al snel de neiging voor een netbeheerder om te gaan 'scoren' door zo'n maatregel toe te passen, onafhankelijk of het gewenste effect wordt bereikt of niet. Het proces is doorgaans belangrijker dan het effect van de maatregelen.

Als je een instrument zoals een groepstransportovereenkomst in het leven roept, dan is dat een prachtig instrument om bedrijven toe te laten hun netwerkkosten te drukken door efficiënter met het netwerk om te gaan. De facto zijn er dan ook minder investeringen in netwerkinfrastructuur nodig.

Voor de haven van Rotterdam moet het nut echter niet overschat worden:

- De grootste verbruikers in Rotterdam zitten in de chemie en de petrochemie. Typisch hebben deze bedrijven een zeer hoge baseload met maar weinig variatie in hun profiel. Gevolg: de MW die je gaat besparen als je gaat samenwerken in een groeps-TO zijn gering, maar niettemin nuttig voor het cluster;
- Wat je ziet gebeuren in de haven is dat bedrijven in 'oude' industrieën sluiten en ook fossiele raffinage stilaan uitfaseert, maar de bedrijven geven die gronden niet op; ze gaan met co-siters nieuwe projecten ontwikkelen op die terreinen. Die co-siting is gebaat bij groepstransportovereenkomsten. Helaas vragen deze nieuwe initiatieven vaak enorm veel meer stroom wat in congestietijden lastig is;
- Bedrijven moeten toch wel aanzienlijke kosten maken om een energie hub te runnen (meer daarover verder in dit stuk).

De groepstransportovereenkomst wordt dus best een marktgedreven instrument voor bedrijven om hun vermogens optimaler in te zetten, inclusief de investeringen die dan kunnen maken in hernieuwbare energie en opslag van allerlei energievormen.

Het lijkt ook aan te bevelen dat de ACM aangeeft wat de minimale criteria zijn opdat deze overeenkomst een Groeps-TO genoemd kan worden. De bedoeling is uiteindelijk dat er MW bespaard worden voor het grid, die dan weer aan andere bedrijven kunnen uitgegeven worden of waardoor infrastructuur investeringen en kosten minder hoog oplopen. Het doel van de Groeps-TO mag in geen geval uit het oog verloren worden. Bijvoorbeeld een landelijke standaard Groeps-TO overeenkomst zou helpen, waarbij dan bij het sluiten van een contract de afwijkingen moeten worden verantwoord.

Rol van Havenbedrijf Rotterdam & Deltalinqs

Eerder dan de netbeheerders zijn Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs best geplaatst om dit soort contractvormen te gaan stimuleren, ondersteunen en mogelijk zelfs te gaan beheren.

Het is niet ondenkbaar de haven van Rotterdam te bekijken als 1 groot specifiek netgebied met zeer specifieke geïntegreerde activiteiten die veel kennis en inzichten vergen om er oordeelkundig mee te kunnen omgaan.

Kansen

Door de kennis die Havenbedrijf Rotterdam bezit kan er nog optimaler gebruik worden gemaakt van netinfrastructuur. Het is daarom raadzaam om de groepstransportovereenkomst open te laten voor specifieke maatwerkoplossingen. Hieronder volgen 2 voorbeelden:

- Om netwerkkosten te drukken wil je het netwerk zo optimaal mogelijk gebruiken. Echter, op een bepaald onderstation 150kV ziet men variaties van belasting tussen 20 en 135 MW over het jaar, voor een station waarvoor TenneT 131 MW heeft gealloceerd. Dit is ontegensprekelijk te wijten aan het feit dat de meeste bedrijven in dat netgebied in onderhoudsmodus gaan voor enkele weken. Als je als Havenbedrijf daar planmatig mee zou omgaan (wat niet altijd kan door de integratie tussen bedrijven), dan zou wellicht ruimte kunnen bespaard worden in dat netgebied middels een groeps-TO;
- Vele bedrijven vervaardigen brandbare producten waarvoor veiligheidssystemen nodig zijn in geval van calamiteit. Dat loopt vaak van 1 MW tot zelfs 5-10 MW aan vermogen dat niet vol en ook niet gelijktijdig gebruikt wordt met de productieprocessen. Tel al die veiligheidssystemen op, en er wordt een aanzienlijk deel vermogen 'gereserveerd' voor als er iets mis gaat in het productieproces. Een soort groeps-TO zou het gereserveerde vermogen kunnen herleiden naar een werkelijke belasting voor het net. (op de hoofdmeter zie je dan onbenut vermogen, maar GOTORK is hier absoluut niet aan de orde)

Havenbedrijf Rotterdam zou zelfs een actieve rol kunnen nemen in het nemen van maatregelen om de belasting in de haven nog meer te optimaliseren. Vandaag gebeurt dat al ten dele: op vandaag is voor bedrijven de enige mogelijkheid om te vergroenen het installeren van e-boilers. Veel boilers zijn op heden nog gasgestookt. Stel dat je 15 e-boiler vragen zou hebben (aan 50 MW per stuk) in Rotterdam, en heb je voor dat deel alleen al 1 GW aan netverzwaring nodig, terwijl de huidige base load van de haven 'slechts' 700 MW is met pieken tot 900 MW. Bovendien gedragen e-boilers zich grillig qua verbruik, maar je moet wel de piekbelasting als ATO aangaan. Drie oplossingsrichtingen kunnen dan vermijden dat je die netverzwaring moet ondergaan:

1. Actief warmte gaan leveren aan de bedrijven die centraal wordt opgewekt (blauw of groen), waardoor zij niet meer hoeven te investeren in e-boilers;
2. Een heat farm bouwen die voor de meter staat (i.e. het cluster warmte levert), want dan heb je misschien geen 15, maar slechts 8-10 e-boilers nodig;
3. Je brengt al die e-boilers samen in een groeps-TO zodat er met de werkelijke belasting gerekend kan worden en niet met de nominale capaciteit.

Data

Om zo oordeelkundig mogelijk met netcapaciteit te kunnen omgaan, heb je data nodig, veel data. Data die vaak confidencieel is en bedrijfsgevoelige informatie bevat die niet publiek gedeeld kan worden.

Het gaat ook om data van assets, en niet enkel data die af te lezen is op de hoofdmeter van bedrijven, want als je conclusies gaat trekken op de hoofdmeter data zonder goed te begrijpen wat de industrie doet achter de meter, dan ga je met zekerheid nat.

Bedrijven zijn niet heel erg geneigd om die data te delen of toch alleen onder strikte NDA's. Havenbedrijf Rotterdam heeft in de voorbije 1,5 jaar NDA's gesloten met tal van industriële grootverbruikers en data opgehaald van processen en assets en de mogelijkheden om daar flexibel mee om te gaan.

De huidige manier van flex inkopen door TenneT is gebaseerd op analyses van einde 2023, waar het Havenbedrijf formeel geen toegang toe heeft. In het congestiegebied wordt een overschrijding voorspeld van 2.800 uur (bij 100% technische grens) en 1.400 uur (bij 110% technische grens). Omdat het niet duidelijk is wanneer die uren vallen, moet je dus als bedrijf in de praktijk altijd (ttz 8.760 uur) beschikbaar zijn om (verplicht) aan congestie deel te nemen. En dat lukt voor veel bedrijven niet.

Door in de haven clusters te maken van bedrijven (of dus portfolio's van onzekere flexibiliteit), kan de flexibiliteit wel benut worden binnen. Stel je hebt een stoomturbine van 2 MW die gevoed wordt door processtoom uit je productieproces, maar door de aard van je producten en de rechtstreekse toelevering aan andere bedrijven, heb je die stoom maar 65% beschikbaar op het volle vermogen; maar 85% van de tijd kun je wel 1 MW leveren. Binnen een groeps-TO met meerdere industriële bedrijven kun je zo -op basis van de submetering op de assets achter de meter- statistisch bepalen welk vermogen in een portfolio altijd inzetbaar is voor congestie, vergelijkbaar met wat aggregatoren doen voor aFRR en mFRR reserves. Een tolerantiegrens van 15% op een dergelijke portfolio geeft meer MW vrij dan 0% en meer leveren moet niet tot boetes leiden in congestie tijden.

Data deling

Er is nieuwe wetgeving in de maak die het mogelijk zou moeten maken om data te delen op geaggregeerd niveau. De praktijk is dat het zelfs tussen de regionale netbeheerder en TenneT lastig is om data te delen.

Wat je ziet is dat de netbeheerders zich vastklampen aan allerlei 'waarheden' die vaak al achterhaald zijn:

- De CES 3.0 dateert ondertussen al van 2 jaar geleden en vanuit een loutere bevraging bij de bedrijven geleid tot overdreven elektriciteitsvragen die nooit gaan gebeuren;
- Netbeheerders interpreteren de ruimte tussen het gecontracteerd vermogen en de werkelijke consumptie als autonome groei in hun forecasting modellen;
- Vermogens worden pas terug vrijgegeven als ze een jaar bemeten data hebben;
- In de groeps-TO wordt voorgesteld om 3 jaar het oorspronkelijke GTV te behouden, waardoor het geblokkeerd blijft voor congestie oplossingen;
- Het netgebied dat TenneT heeft benoemd voor Rotterdam omvat in feite 4 vermaasde gebieden: Europoort, Botlek, Pernis en Goeree-Overflakkee, waardoor er een gigantische wachtlijst ontstaat die geen rekening houdt met wanneer de bedrijven het vermogen nodig hebben (kan ook zomaar na de netverzwaring zijn) en dus ook netkosten aangerekend krijgen vanaf dag 1 van de toekenning (ook al is het vermogen nog niet nodig). Handiger is het als de projecten ook getrapt vermogen toegekend zouden krijgen naar de toekomst toe, maar dat is geen praktijk bij de netbeheerders, waardoor er onzekerheid ontstaat over verschillende miljarden euro aan investeringen in Rotterdam.

Data deling is in de praktijk lastig, omdat de monopolisten niet geneigd zijn in hun keuken te laten kijken. Allerlei precedentes en rechtszaken uit het verleden worden vaak aangehaald als argument om geen data te gaan delen.

Nochtans zou het Havenbedrijf kunnen helpen met maatregelen die het hele cluster zouden vooruithelpen:

- Inzage in de wachtlijst, kan helpen om de juiste momenten van belasting te voorspellen
- Inzicht in de stationsbelasting zou kunnen helpen om per station een groeps-TO te maken en maatregelen te kunnen nemen per station

- Sturende maatregelen naar de toekomst toe

Havenbedrijf Rotterdam kan samen met Deltalinqs de stimulerende partij zijn om efficiënter netgebruik via groeps-TO's te bekomen.

Netplanning

Ondertussen heeft Havenbedrijf Rotterdam zicht op bijna 10 jaar vooruit aan ontwikkelingen in de haven.

Havenbedrijf Rotterdam heeft accuraat en gedetailleerd zicht op:

- Bestaande terminals en hun plannen (en de haalbaarheid van die plannen);
- Nieuwe ontwikkeltrajecten die de netbeheerders niet kunnen kennen omdat ze nog in onderhandelingsfase voor vestiging in Rotterdam zitten (ook weer inclusief haalbaarheid en de tijdslijn waarop ze realistisch gezien zich gaan ontwikkelen).

Betere informatie kun je niet hebben. Je zou nog kunnen werken met een high-mid-low scenario voor de mate van zekerheid en tijdigheid dat die projecten gerealiseerd gaan worden.

Vandaag doen de netbeheerders niets met die informatie, want ze hebben hun eigen regels en processen die ze hanteren uit het verleden (i.e. van voor de congestie). Het zou nuttiger zijn als het Havenbedrijf daarin een formele rol toebedeeld zou krijgen als leverancier van de toekomstscenario als een soort groeps-TO beheerder. Mogelijk kan een piste overwogen worden om van de haven 1 of meerdere grote groeps-TO's te maken.

Je zou zo bijvoorbeeld heel de Botlek of heel de Europoort als 1 grote groeps-TO kunnen beschouwen waarin 1 partij namens de bedrijven planmatig omgaat met onderhoudswindows van bedrijven, gelijktijdigheid van bepaalde processen actief wordt gestuurd, en eventueel voor-de-meter flexibele oplossingen zoals een batterij (elektriciteit of warmte) die aan de groeps-TO kunnen worden toegevoegd.

Voor de haven van Rotterdam zou dit kunnen overeenkomen met de toekomstige loadpockets die TenneT wil realiseren in de haven, m.u.v. de scenario's waarin TenneT toch nog een deel van de bebouwde omgeving wil meenemen in die loadpockets.

Kosten

ACM heeft terecht de tariefverhoging van 21% naar de prullenmand verwezen. Voor een cluster als Rotterdam zou het de doodsteek geweest zijn voor alle Groeps-TO mogelijke oplossingen. Het valt inderdaad moeilijk uit te leggen dat een netbeheerder extra netkosten zou aanrekenen, want:

- De MW die bespaart worden, kunnen in congestietijden direct weer uitgegeven worden aan de bedrijven en gezinnen, waardoor er geen inkomstenderving is;
- Het zou discriminerend werken ten opzichte van bedrijven die niet in een Groeps-TO zitten.

Anderzijds mag niet onderschat worden welke mogelijke investeringen en kosten de verantwoordelijke van een Groeps-TO dient aan te gaan:

- Netwerk integratie op het terrein
- Plaatsen van (real-time) submetering
- Energie Management Software aanschaffen en beheren
- Verreken- en facturatie software
- Commissies voor CSP/BRP om het optimale beheer te bewaken tav pieken
- Juridische ondersteuning
- Co-siter / Groeps-TO meetings
- Oplossen van incidenten en betwistingen
- Interne manuren bij zowel beheerder als bij de leden

De kosten voor het instellen en beheren van een Groeps-TO zijn best aanzienlijk voor de beheerder ervan, zeker als het om grootverbruikers in industrie gaat. Industriële bedrijven die in een Groeps-TO gaan, vergen vaak lange onderhandelingen om tot een werkbaar contract te komen tussen de leden onderling. De grootste bekommernis daarin is dat procesinstallaties op geen enkel moment stroomtekorten kunnen hebben, want dan wordt de schade aan de produktie output ineens zeer hoog.

Het lijkt fair dat de ACM zou nadenken over een incentive om hierin een stukje tegemoet te komen teneinde de Groeps-TO te stimuleren, zeg maar een korting van 10% op de netkosten bijvoorbeeld, zodat bedrijven een tegemoetkoming krijgen in de kosten die ze maken in ruil voor de maatschappelijke bijdrage die geleverd wordt (minder MW die terug ter beschikking komt van het grid).

Modus operandi

Randvoorwaarden toetreding

Geen specifieke opmerkingen.

Bepaling gecontracteerd vermogen

Het valt aan te bevelen de 'redelijke termijn' voor de behandeling van aanvragen voor een Groeps-TO vast te leggen. Dat schept duidelijkheid voor alle partijen. Het traject mag ook geen langdurige onderhandeling worden tussen aanvrager en netbeheerder, want dat creëert onzekerheid.

Als je de verantwoordelijkheid bij een Gemachtigde legt, waarom moet de netbeheerder dan oordelen over de bepaling van het Groeps-GTV? De Gemachtigde gaat zowieso proberen zijn Groeps-GTV zo laag mogelijk te krijgen, maar gaat ook voorzien in de risico's die hij loopt in het beheren van de verbruiken binnen de Groeps-TO. Het risico bestaat dan wel dat de Gemachtigde zich indekt voor het maximale scenario aan MW, en dat er dus MW blijven vastzitten die niet optimaal gebruikt worden.

Om optimaal de infrastructuur te kunnen gebruiken, zou het handig zijn als in een ATO een krimp- of groeipad vastgelegd kan worden. Vaak weet de Gemachtigde zeer goed wat de situatie is van individuele bedrijven op het terrein, naar bezettingsgraad en/of projecten die ze willen realiseren.

Laat de Gemachtigde zelf met een onderbouwing komen in samenspraak met de leden in de groep. De netbeheerder kan het challengen (naar boven of naar beneden). Historische piekanalyse kan daarbij helpen, maar mag niet leidend zijn. De verantwoording naar de toekomst toe moet primeren, alsook de acties die de Gemachtigde gaat ondernemen om het groeps-GTV te bewaken.

In elk geval is een vast % dat het groeps-GTV minder zou moeten zijn dan de som van de oorspronkelijke GTV's uit den boze. Het hangt sterk af van het soort industrie of activiteit waar het over gaat om de besparing te kunnen becijferen. In het verleden riep de netbeheerder wel eens dat 'er 30% af moest'. Dat is een patstelling waar niemand wat mee kan.

Waarom is er geen jaarlijkse bijstelling voorzien waarin de rolling forecast aan verbruiken voor bijvoorbeeld de komende 3 jaar wordt aangeleverd aan de netbeheerder, soortgelijk aan de nominaties die bedrijven aanleveren aan hun BRPer?

Toe- en uittreding van partijen binnen de groep

Belangrijk is dat bedrijven weten waar ze aan toe zijn. Je kunt ervoor kiezen om allerlei complexe regels te gaan uitvinden, of je kunt een uittreder ook gewoon geen GTV meegeven.

Kritisch in dit geheel is dat de groeps-TO partijen die wel binnen de groeps-TO blijven, niet in de problemen brengt. Een pro-rata uittreding is daarom niet altijd de juiste benadering. De meeste chemische procesinstallaties draaien vrij binair: ofwel draaien ze ofwel niet, maar het is vaak niet mogelijk om 'het met iets minder MW te doen'.

Hoe verhoudt de groeps-TO zich tot het beheer van een GDS?

Transitieperiode

Grote industriële bedrijven maken keiharde afspraken met elkaar over hoe zaken moeten/kunnen lopen. Daar is geen gewenningsperiode voor nodig, want dat wordt gewoon contractueel vastgelegd.

Zie ook consultatievraag.

Non-discriminatie

Het principe 'First come, first serve' is een principe dat nog dateert vanuit het pre-congestie tijdperk. Jarenlang heeft dat principe goed gewerkt. Echter, vandaag blokkeert het principe de economische ontwikkeling van de haven. Een herevaluatie van dit principe dringt zich op.

In congestietijden blokkeren grote aanvragers die pas vermogen nodig hebben na de netverzwaring, bedrijven die de vermogens nodig hebben voor de netverzwaring. Ook zitten in de aangevraagde vermogen vaak delen voor en delen na de netverzwaring. Het moment waarop de stroom nodig is, dient ook een criterium te worden als we niet willen dat investeringen in de haven onnodig geblokkeerd blijven.

Waarborgen veiligheid

Het is tegenstrijdig met het principe van een groeps-TO dat dit zou leiden tot risico's op vlak van veiligheid. Binnen de groeps-TO moet de Gemachtigde net alle maatregelen nemen om te vermijden dat er risico's ontstaan.

In principe moet dit ook tot uiting komen in een lager, maar vooral vlakker profiel, waarbij pieken minder voorkomen of minder hoog worden. Uiteraard moet de Gemachtigde de veiligheid borgen op vlak van fysieke belasting.

Opschorting of verval

In welke zin zou dit anders moeten zijn dan de handhaving op een individuele ATO?

Compensatie ten gevolge van een storing

Geen opmerkingen

Netaanpassing en wijziging van de aansluiting

Geen opmerkingen

Delen van informatie

Het delen van informatie binnen een groeps-TO heeft 2 dimensies:

1. Het delen van de informatie van de leden naar de Gemachtigde
2. Het delen van informatie van de Gemachtigde naar de netbeheerder

Het principe van transparantie dient ook hier te gelden. Een NDA tussen Gemachtigde en de groepsleden is aan te bevelen.

De gegevens van de groeps-TO dienen ook voor alle leden inzichtelijk te zijn.

Verhouding tot andere diensten en maatregelen

De vraag is hoe het leveren van congestiemanagementdiensten verenigbaar is met het vrijspelen van GTV. Het verlagen van een GTV levert beschikbare capaciteit op in het net; het aanbieden van congestiemanagementdiensten is dat de facto ook: omdat TenneT niet de afbakening kan maken wanneer de congestiemanagementdiensten nodig zijn, zie je in de praktijk dat een congestie van 1.400 uren peak shaving leidt tot een eis om 8.760 uren per jaar beschikbaar te zijn. Met andere woorden: congestiemanagementdiensten vergen ook capaciteit, of een zeer grote mate van flexibiliteit (die vaak niet in die mate aanwezig is binnen bedrijven).

Het probleem is dat TenneT vandaag congestiemanagementdiensten verbindt aan een (in dit geval) groeps-CBC. Dat lijkt tegenstrijdig met een groeps-TO.

Er is al een bedenking te maken bij het verplicht deelnemen aan congestie: in de praktijk gaan bedrijven nooit toestaan dat hun outputs bedreigd worden, en gaan ze alles doen om te vermijden dat hun productieprocessen schade oplopen doordat er niet genoeg stroom zou zijn. De economische schade in chemie en petrochemie is gelijk aanzienlijk, en vele malen groter dan de vergoeding die congestiemanagementdiensten kunnen opleveren. Het zou veel handiger zijn als de congestie een interessante markt was waarmee bedrijven konden handelen om hun energiefactuur te drukken. De maatschappelijke afweging die je dan moet maken is die van 1/ investeren in infrastructuur of 2/kosten maken voor ancillary services/congestiebudget.

Bij GTV > 60 MW dit ook als groep te laten is al helemaal niet handig. De verschillende bedrijven die samengaan, doen dit voornamelijk als reden om goedkoper af te zijn als geheel. Welke van de bedrijven onder een groeps-TO moet er afschakelen om aan de verplichting te voldoen? Is dat dan ook geen discrimatoir handelen? Het is ook niet gezegd omdat je vermogen pooled tot meer dan 60 MW dat er aFRR of Noodvermogen geleverd kan worden.

Tijdsblokgebonden contracten zijn maar beperkt inzetbaar in de haven omwille van de hoge base load, maar het zou ook toepasbaar kunnen zijn voor groeps-TO's.

GOTORK toepassen op een groeps-TO lijkt raar. De leden van de groeps-TO gaan nooit willen meebetalen voor overschotten aan netkosten die de Gemachtigde zou reserveren of willen aanhouden zonder doel. Als je goedkoper af wil zijn door een groeps-TO, dan ga je al helemaal niet je netkosten opblazen door een hoger GTV aan te houden dan nodig. Wel speelt de onzekerheid naar toekomstig benodigd vermogen (en al helemaal in congestietijden).

Tarifering

Verwijzing naar pagina 9 over kosten van een groeps-TO.

Implementatie en inwerkingtreding

Voor efficiëntieredenen is het misschien handig dat er gewerkt wordt met 1 standaard template en bijhorende processen zodat niet elke netbeheerder voor zichzelf andere normen en regels gaat hanteren.

Conclusies

De voornaamste conclusies rondom de zienswijze op de groepstransportovereenkomst voor de haven van Rotterdam zijn dus:

- De haven is een zeer specifiek industrieel cluster, waarvoor doorgedreven kennis voor nodig is om efficiënt het netwerk te kunnen plannen. Het Havenbedrijf en Deltalinqs zijn daarvoor veel beter geplaatst dan de netbeheerders;
- Groepstransportovereenkomsten zijn een zeer nuttig instrument dat best strak afgelijnd wordt qua regelgeving, maar voor de haven van Rotterdam zijn maatwerkoplossingen nodig om het netwerk ten volle te kunnen benutten. Er kan gedacht worden aan grotere delen van het netgebied te bekijken als groeps-TO of specifieke processen te poolen zodat er met de werkelijke belasting gerekend wordt en niet het nominaal vermogen;
- Er moeten ook rondom groepstransportovereenkomsten zaken geregeld worden op vlak van datadeling van en naar de netbedrijven;
- De huidige praktijken van vermogen uitgeven terwijl het nog niet gebruikt gaat worden, en daarvoor ook de netkosten aanrekenen weegt op het ondernemersklimaat en ook voor groeps-TO's is het handig dat toekomstige projecten ook kunnen genieten van toegekende vermogens in de tijd, namelijk enkel die vermogen die nodig zijn voor het project;
- Het is sterk aan te bevelen dat er een incentive wordt ingesteld van 10% korting op de netkosten wat de investeringen/afschrijvingen en kosten dekt van bedrijven om hen te stimuleren actief aan de slag te gaan met load management binnen de groeps-TO, ook naar pooling van flexibiliteit toe.

3. Reactie op consultatievragen

Consultatievraag 1: lokale afstemming invoeding en afname

De Groeps-TO kan voor veel bedrijven een stimulans zijn om actief aan de slag te gaan met hun energieverbruik. Het klinkt misschien raar, maar veel industriële bedrijven zijn vooral gefocust op hun productie outputs en niet op de optimalisatie van het elektriciteitsverbruik. Ook zijn er in de industrie best oplossingen te bedenken om stroom en warmte op te slaan als buffer; oplossingen die vandaag te weinig onderzocht worden.

Vaak wordt er gedacht aan batterijen (vandaag vaak Li-ion technologie aan een CapEx van 300€/kW), en die zijn niet rendabel tenzij ze breed vermarkt kunnen worden (day ahead/intraday trading, onbalansmarkt, FCR/aFRR TenneT reserves, etc.). Dat gebeurt door gespecialiseerde traders en dikwijls niet door de bedrijven zelf, omdat de return van zulk een grote investering onzeker is. Binnen een Groeps-TO is zo'n oplossing wel aan de orde, en dient het real-time verbruik zowieso gemonitord, verhandeld en geforecast te worden.

Het is dus een absoluut voordeel als de Groeps-TO zowel voor kWContract/kWMax en de kWh netto zouden worden bemeten en verrekend, eventueel via een soort virtuele EAN code die de sommatie maakt van de verschillende EAN's die binnen de Groeps-TO vallen.

De disproportionele kostenverlaging waarvan sprake ontstaat niet zomaar. Een bedrijf moet daar vaak investeringen voor doen, waarvan de afschrijvingen en onderhoud ook bij de kosten moeten gerekend worden. Het lijkt ook wenselijk dit te gaan onderbouwen met concrete cijfers. Het lijkt niet raadzaam om bepaalde investeringen die het cluster en het grid ten goede komen, te gaan hypotheceren door beperkende regels over netting (en al helemaal niet in congestietijden en gegeven het huidige ondernemersklimaat).

Consultatievraag 2: transitieperiode

Grote industriële bedrijven doen geen investeringen voor maar 2-3 jaar, dat is altijd voor de lange termijn. De meeste bedrijven die in een Groeps-TO 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 daarmee is de flexibiliteit om later nog te kunnen af- en opschalen (grote mate van onzekerheid). De economische situatie voor veel bedrijven is niet dermate rooskleurig dat ze vandaag op volle vermogen draaien, maar voor de internationale moederbedrijven is de rendabiliteit van bedrijven in Rotterdam wel een probleem. Veel plant managers kunnen het niet maken om -als ze de kans krijgen- vol in te zetten op rendement (en daarvoor is mogelijk extra stroom nodig).

Als het GTV ineens wordt teruggegeven/verlaagd, dan kan dat ook bijdragen tot minder netkosten, en draagt het zo bij aan een beter ondernemersklimaat.

Anders is het misschien voor het middenbedrijf dat opportunistisch in een Groeps-TO stapt. Als je voor de keuze staat: in een Groeps-TO stappen en kunnen doorgroeien of het niet doen en stil blijven staan qua uitbouw van je bedrijf, dan kan dat een paar jaar later weer helemaal anders zijn.

Het lijkt dus aan te bevelen dat de ACM toelaat dat bedrijven kiezen voor een definitief Groeps-TO GTV vanaf dag 1 van de Groeps-TO. In tijden van congestie is het maatschappelijk onverantwoord om MW nog 2 of 3 jaar aan te houden en te blokkeren bij de netbeheerder. Het doel van de Groeps-TO mag daarbij nooit uit het oog verloren worden, namelijk een middel om het net beter te benutten.