

provincie limburg



Beste heer / mevrouw,

Bij deze bieden wij U de zienswijze vanuit provincie Limburg aan betreffende het ontwerpbesluit van de ACM over de groepstransportovereenkomst (GTO), zoals gepubliceerd 24-04-2025, met kenmerk ACM/23/184255.

Zoals bekend biedt ook het Interprovinciaal Overleg (IPO) namens alle provincies, ook namens provincie Limburg, een zienswijze in. Deze steunen wij vanzelfsprekend, maar we voelen ons ook geroepen om een aantal zaken specifiek vanuit de ervaren praktijk in Limburgse energyhub-initiatieven toe te lichten. De hieronder opgesomde punten komen specifiek uit een tweetal projecten: SEH Panneweg te Nederweert, en SEH Beatrixhaven te Maastricht. Eerstgenoemde heeft reeds een overeenkomst gesloten met Enexis over een pilot-GTO contract, Beatrixhaven is nog in onderhandeling hierover.

Allereerst is het goed om te benoemen dat het ontwerpbesluit al een aantal belangrijke verbeteringen laat zien t.o.v. het ingediende codewijzigingsvoorstel. Toch spelen er nog een aantal zorgen over de haalbaarheid, eerlijkheid en aantrekkelijkheid van GTO contracten die kunnen worden afgesloten in de toekomst, op basis van dit ontwerpbesluit:

- Consultatievraag 1:

Onze zienswijze is dat de netto-afrekening een belangrijke financiële prikkel is om 'gelijktijdigheid' van afname en opwek te stimuleren. Het advies is om dit een percentage te laten zijn van het transporttarief (er wordt tenslotte wel gebruikgemaakt van het subnet).

Kortom, we zien wel de meerwaarde in ten gunste van de netbalans.

De zorg die ACM heeft over de eventuele disproportionele kosten die zouden ontstaan bij niet-deelnemende partijen is begrijpelijk, maar geen reden om het niet op te nemen in het nieuwe codebesluit. We zien het als een (financiële) stimuleringsmaatregel die uit de algemene middelen gehaald zou moeten worden.

- Consultatievraag 2:

Aangaande de transitieperiode, de volgende kanttekening: Het staat bedrijven ten alle tijde vrij om de transitieperiode te verkorten. Tevens zijn er in de onderlinge afspraken legio mogelijkheden om het risico af te dekken. Bijvoorbeeld, zonder GTO zullen sommige partijen mogelijk ook opslag behoeven voor flexibiliteit. Het decentraal plaatsen van een opslag binnen een GTO maakt dat bij hypothetische ontbinding deze partijen de opslag over kunnen nemen. Zo is investeren binnen de transitieperiode prima mogelijk.

Met deze notie is het handhaven van een transitieperiode van drie jaar wenselijk. We staan nog aan het begin van het aangaan van GTO-contracten en er bestaat nog veel onzekerheid bij de ondernemers over het eventuele welslagen van deze nieuwe samenwerkingsvormen.



- Gebruik van historische data voor vaststelling GTV:

Het verlengen van de referentieperiode tot 3 jaar kan ook een keerzijde hebben. Weliswaar is te verwachten dat de hoogste piek hoger wordt, maar het aantal kwartieren dat weggelaten wordt verdrievoudigt ook. (Als we uitgaan van de 99,8%-norm, dan wordt bij een profiel van 1 jaar het 70ste kwartier gepakt, maar bij een reeks van 3 jaar het 210de kwartier). Een langere referentieperiode kan dus evengoed verkeerd uitpakken voor de aangeslotenen. Al met al lijkt de huidige regeling evenwichtig te zijn. Het zou natuurlijk fantastisch zijn als de aangeslotenen uit de afgelopen 3 jaar zelf een referentiejaar zouden mogen kiezen, maar we kunnen ons voorstellen dat ACM hier niet in meegaat - het werkt ongelijkheid en willekeur in de hand.

Wel willen we erop wijzen dat 2022 en 2023 uitzonderlijke jaren zijn geweest, gezien de hoge energieprijzen. Maar ook naar de toekomst toe kunnen we 'extreme' schommelingen in de energieprijzen niet uitsluiten. Ondernemers reageren hierop in hun productieprocessen en heeft dus invloed op de energievraag(profielen). Dit kan het beeld vertroebelen in de collectieve vermogensvraag. Puur statistiek bedrijven op de vermogensvraag van een periode van 3 jaar kan daarom een verkeerd beeld geven. Er zal dus ruimte moeten zijn om met de netbeheerder over de collectieve energieprofiel (waarop een GTO wordt vastgesteld) te onderhandelen. Artikel 7.1e lid 5 wordt al ruimte geschetst het bepalen van het gecontracteerd transportvermogen. Echter hier vragen we ook om bij de onderhandeling met de netbeheerder ook (extreme) schommelingen in de energieprijzen mee te nemen.

- Meenemen toekomstplannen:

Het voorstel om de toekomstplannen mee te nemen is een juiste. In het ontwerpbesluit wordt reeds een opening daartoe geboden. Zie daarvoor artikel 7.1e, vijfde lid. Maar een maximale periode van 1 jaar om mee te nemen in de capaciteitsberekeningen is echt te kort. Wij zouden willen pleiten voor 4-5 jaar. Dit houdt rekening met de daadwerkelijke investeringen en doorlooptijden waar ondernemers mee te maken hebben.

- Energiebelasting

Energiebelasting zou enkel geheven moeten worden voor energiestromen in en uit het G-TO, niet bij het uitwisselen van energie tussen partijen. Nu wordt er belasting geheven iedere keer dat stroom de meter van een partij passeert. Zo worden partijen dus extra belast om het elektriciteitsnet juist te ontlasten. Deze huidige situatie heeft grote invloed op de samenwerking tussen ondernemingen die een GTO willen afsluiten (bv 4x zo veel belasting door opslaan van duurzame energie van jezelf in batterij van ander om het dan zelf weer te gebruiken = 4x langs een meter).

- Belonen goed (netbewust!) gedrag

In het huidige besluit is er nog steeds te weinig aandacht voor financiële prikkels die goed gedrag zouden moeten belonen. Naast de energiebelasting gaat het dan ook om GTV: Waarom krijgen GTO's geen voorrang bij uitbreidingsaanvragen vanwege congestieverzachtende maatregelen?

provincie limburg



- Over aansprakelijkheid:

Aansprakelijkheid is zeer belangrijk en een van de weinige punten waar het nu bij initiatieven op stakt. De ACM als toezichthouder moet zich uitspreken of de aansprakelijkheidsclausules wel redelijk zijn. Er moet dan wel een verzoek ingediend worden.

Van de voorwaarden aan sich kan ook gesteld worden dat deze onredelijk zijn. Ook als de ACM geen expliciete kaders stelt, dienen de voorwaarden redelijk, non-discriminatoir en transparant zijn.

Enkele hubregisseurs gaven te kennen dat hun ervaring is dat op dit moment niemand een risico wil verzekeren. Eventueel zou de suggestie, ook richting KGG en RVO gedaan kunnen worden om dit risico in elk geval voor de pilots te socialiseren middels een subsidie. (Risico is natuurlijk dat risicovol gedrag daarmee wordt gestimuleerd).

Tot slot zouden we het gepast vinden om in de eerste jaren de aansprakelijkheid te beperken ook in aard en som (directe schade, geen vermogensschade, max. bedrag).

Tot zover onze zienswijzen, ik wens U veel succes en wijsheid bij het verdere proces in het komen tot een definitief besluit.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

M +31 [Redacted phone number]

E [Redacted email address]

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht

Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht