

ACM
T.a.v. ACM-post@acm.nl
Verzonden per mail

Rotterdam, 5 juni 2025

Referentie: 9288.002
Uw referentie: ACM/23/184255

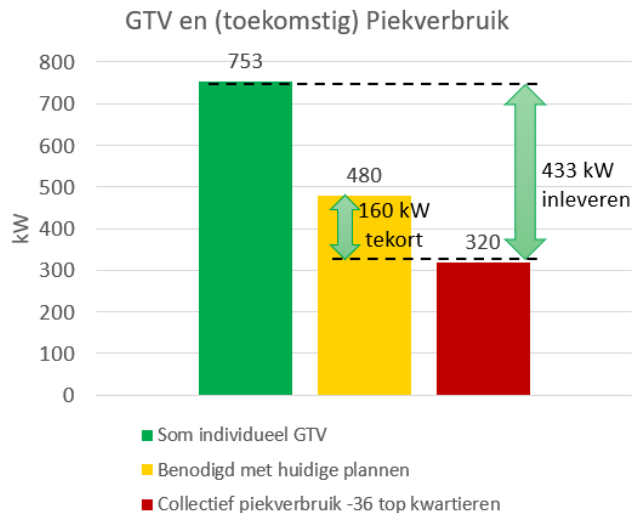
Onderwerp: Reactie op ontwerpbesluit groepstransportovereenkomst

L.S.,

Met deze zienswijze willen we namens een groep ondernemers op bedrijventerrein Pothof op Rozenburg reageren op het ontwerpbesluit groepstransportovereenkomst voor grootverbruikers dat op 24 april jl is gepubliceerd. Wanneer ondernemers meer gaan samenwerken op het gebied van energie brengt dit voor Nederland de klimaatdoelen dichterbij en biedt het een oplossing voor de netcongestieproblematiek. Een groepstransportovereenkomst (GTO) is een innovatieve ontwikkeling die samenwerking faciliteert en daarom zeer wenselijk is! De essentie van onze reactie is dat wij vragen om een minimale ondergrens in de afslag van de beschikbare capaciteit bij een groepstransportovereenkomst die ervoor zorgt dat een GTO daadwerkelijk een interessante oplossing wordt voor ondernemers die willen verduurzamen maar te maken krijgen met netcongestie.

Graag lichten we deze reactie toe aan de hand van een concrete casus: de zoektocht naar een collectieve energieoplossing voor grootverbruikers op bedrijventerrein Pothof die hen in staat stelt om, ondanks netcongestie, toekomstgericht te verduurzamen. Advieskantoren Rebel, Resourcefully en ROCC zijn door de gemeente Rotterdam gevraagd om de bedrijven op Pothof bij deze zoektocht te ondersteunen als onderdeel van de Gebiedsgerichte aanpak logistiek laden. Die aanpak komt voort uit de doelstellingen die de gemeente Rotterdam heeft op het gebied van klimaat en luchtkwaliteit, waarvan de invoering van een zero-emissiezone voor bestel- en vrachtwagens deel uitmaakt. De invoering van de zero-emissiezone is een stimulans voor ondernemers om hun wagenpark te elektrificeren.

Wij hebben voor negen bedrijven met een grootverbruikersaansluiting een analyse gedaan op hun toekomstige energievraag. Vier van hen hebben besloten om te onderzoeken om in de toekomst als groep een contract af te sluiten met netbeheerder Stedin: De Jong Transport, Den Hartogh, Hoist en Aannemingsbedrijf QUALM. Wij hebben in kaart gebracht welk groeps GTV (GGTV) zij nodig hebben om toekomstbestendig te kunnen verduurzamen. Gezamenlijk hebben deze bedrijven op dit moment een GTV van 753 kW. Voor een uitvoering van hun toekomstplannen hebben zij een GGTV van 480 kW nodig. Stedin biedt een GGTV van 320 kW aan, gebaseerd op de gezamenlijke verbruikspieken in 2024. Dit betekent dat er een tekort van 160 kW is, oftewel 33%, om de duurzame toekomstplannen van deze bedrijven te realiseren.



Bron: Resourcefully

Stedin heeft als standaard rekenregel voor het bepalen van de GGTV dat zij kijken naar de piek van de afgelopen 12 maanden minus de 36 hoogste kwartierwaarden. Aangezien de investeringen in duurzaam transport nog gedaan moet worden, en mede gebaseerd zijn op het beschikbaar hebben van voldoende GTV, is dit erg laag. Wel stelt Stedin dat het in het licht van het nieuwe ontwerpbesluit mogelijk is om toekomstplannen mee te nemen, wat *misschien* resulteert in een GGTV van 380 kW. Hiermee is er nog steeds een tekort van 100 kW.

Het inleveren van een deel van het individuele GTV is logisch en uitlegbaar als wordt gezocht naar een collectieve oplossing. Met de huidige rekenregels raken we echter ruim 50% van het individueel transportvermogen kwijt. Hiermee is de individuele oplossing interessanter dan de collectieve oplossing:

- In de collectieve oplossing kan er geen vrachtwagen extra geladen worden ten opzichte van de individuele oplossing.
- De individuele oplossing biedt ruimte voor (beperkte) autonome groei.
- In de individuele oplossing hoeft niet geïnvesteerd te worden in een overkoepelend energie management systeem.
- In de individuele oplossing zijn bedrijven niet afhankelijk van elkaar in het energiegebruik.

Het resultaat van de huidige wet en regelgeving is dat in deze casus de kans op een **slimmer** energiesysteem wordt teniet gedaan door het enkel meenemen van de belangen van de netbeheerder:

- Autonome groei is een onderdeel waar de netbeheerder verplicht rekening mee dient te houden. In de huidige opzet en aanbod van de netbeheerder is alle mogelijkheid voor autonome groei teruggenomen door de netbeheerder.
- In de huidige opzet zijn er direct 36 kwartieren die als 'bijzondere piek' worden beschouwd, wat in de groeps-situatie dus resulteert in 36 momenten dat er – zonder actieve sturing – een overschrijding zal plaatsvinden. Volgens het huidige voorstel codewijziging zal dit resulteren in sancties van de netbeheerder met als ultimatum het afnemen van het groepsvermogen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat, vanwege autonome groei, de bijzondere pieken eerder vaker zullen voorkomen dan minder vaak.
- Bedrijven zijn geïnteresseerd in het vormen van een energiehubs vanwege de elektrificatie van vrachtverkeer. Dit betekent dat er in de toekomstige situatie flexibel verbruik wordt toegevoegd in de vorm van laadinfrastructuur. Het huidige verbruik wordt als statisch en niet-regelbaar beschouwd. Het

toevoegen van een batterij puur vanwege de 36 kwartieren is zeer onrendabel. Een energiehub moet ook levensvatbaar zijn met enkel laadinfra als flex-asset.

Bovenstaande punten zijn van belang voor de **ondernemers** die de energiehub willen aangaan. De huidige invulling van het groeps-GTV introduceert onaanvaardbare risico's voor de groep ten aanzien van het maximale energieprofiel en biedt onvoldoende toekomstperspectief om te helpen met het verslimmen van het net.

Voorstel:

Om het GTO ook interessant te maken voor ondernemers is het voorstel om:

- Een bepaling op te nemen over autonome groei. Het is onjuist om de ruimte voor autonome groei direct terug te geven aan de netbeheerder zonder er iets voor terug te krijgen. Op dit moment wordt een marge tussen kW contract en daadwerkelijk gemeten kW max van 20% als 'normaal' beschouwd (en geen reden tot afnemen van gecontracteerd vermogen conform GOTORK regelgeving). Het voorstel is dan ook om het groepsGTV te bepalen op minimaal 120% van de gemeten van gezamenlijke max piek. In dit geval zou het groepsGTV uitkomen op minimaal 380kW. Dit doet in ieder geval recht aan de autonome groei die bedrijven normaalgesproken doormaken.
- De afslag van het individuele GTV te beperken. Bovenstaand voorbeeld, waarbij van de 753kW meer dan de helft moet worden ingeleverd is wellicht een excès. Dit soort excessen kan eenvoudig voorkomen worden door de bepaling dat de maximale afslag 30% bedraagt. In dit geval zou het minimale groepsGTV 527kW bedragen.
- Door het toevoegen van beide bepalingen ontstaat er een beter evenwicht tussen de belangen van de netbeheerder en de belangen van de ondernemers welke de flexibiliteit van het energiesysteem mede mogelijk maken. Bovendien worden exorbitante afslagen voorkomen.

Met vriendelijke groet,

Rebel TransitieManagement



Resourcefully

Mede ondertekend door:

Hoist International

Aannemingsbedrijf QUALM