

Zienswijze op ontwerpbesluit groepstransportovereenkomst

Aan: ACM directie Toezicht Energie

Zaaknummer: ACM/23/184255

Verzonden per mail aan ACM-post@ACM.nl

Rotterdam 04-06-2025

L.S.

Met veel interesse hebben wij het ontwerpbesluit betreffende de groepstransportovereenkomst gelezen. ROCC is actief betrokken bij de totstandkoming van een aantal energiehubbs in Nederland. Onze zienswijze is tot stand gekomen door de ervaring die we hebben opgedaan in deze trajecten. We zullen eerst een algemene reactie geven, gevolgd door onze reactie op de twee specifieke consultatievragen van ACM.

Noodzaak en wederkerigheid van aanpassingen

Het verslimmen van het energiegebruik in Nederland is noodzakelijk om de energietransitie betaalbaar en uitvoerbaar te houden. Het is daarom erg belangrijk dat nieuwe contractvormen, zoals de groepstransportovereenkomst, geïntroduceerd worden. Het succes van de energietransitie en het succesvol omgaan met netcongestie is afhankelijk van het succes van deze nieuwe contractvormen. Wij zijn dan ook zeer verheugd te vernemen dat ACM haast maakt met de invoering hiervan. Tegelijkertijd zien we dat het huidige ontwerpbesluit volledig is opgesteld vanuit het belang van de netbeheerder, waarbij het belang van de aangeslotene onvoldoende is meegenomen. Dit komt tot uiting in de onderwerpen natuurlijke groei, toetsing conform toetsingsprotocollen en risicomanagement.

Natuurlijke groei

Elke netbeheerder is verplicht om ruimte in zijn net te reserveren voor natuurlijke groei. Met de huidige rekenmethodiek voor het bepalen van de grootte van het groeps-GTV gaat al deze ruimte terug naar de netbeheerder. Het gros van de energiehubbs ontstaat juist vanwege een behoefte aan groei. Door de ruimte voor natuurlijke groei volledig terug te geven aan de netbeheerder, en zelfs de 36 hoogste kwartierwaarden niet mee te nemen in het groeps-GTV aanbod ontstaat er direct een tekort voor deelnemende bedrijven die willen groeien. Het meenemen van 'concrete toekomstplannen' is hierbij onvoldoende uitgewerkt. Netbeheerders spreken van een 'nettoets' om te bepalen of dit überhaupt mogelijk is, terwijl de ruimte contractueel aanwezig is. Ten tweede zijn toekomstplannen volledig afhankelijk van de beschikbare ruimte op het elektriciteitsnet. Dit resulteert in een kip-ei discussie waarbij de netbeheerder vooralsnog aan het langste eind trekt. Voorstel is om bij het bepalen van het groeps-GTV aan te sluiten bij de GOTORK voorwaarden: een verschil van 20% tussen kWcontract en de daadwerkelijk gemeten kWmax wordt als normaal beschouwd. In lijn hiermee zou het aangeboden groeps-GTV moeten worden vastgesteld op 120% van de hoogst gemeten gezamenlijke piek. Dit biedt enig

perspectief voor natuurlijke groei, zorgt ervoor dat een energiehub samenwerking niet direct resulteert in een capaciteitstekort met alle risico's van dien en speelt voor de netbeheerder in op de ongelijktijdigheid van verbruik.

Het inleveren van individueel gecontracteerd vermogen is een logisch en begrijpelijk gevolg van de manier waarop we in Nederland ons energienet hebben vormgegeven. Het is dan ook geen probleem om een gezamenlijk contractvermogen af te sluiten dat lager is dan de som van de individuele gecontracteerde vermogens. Om excessen uit te sluiten is het voorstel wel om de afslag te maximaliseren. Er zijn ons voorbeelden bekend dat het aangeboden groeps-GTV meer dan 50% lager ligt dan de som van de individuele gecontracteerde vermogens. Dit is niet uit te leggen. Voorstel is om de afslag te maximaliseren, bijvoorbeeld op 30%. Hierbij is een hogere afslag dan 30% enkel mogelijk indien dit volgens de GOTORK voorwaarden te verantwoorden is op individueel niveau. Dit biedt de netbeheerder ruimte en de ondernemers de zekerheid om te kunnen groeien door tegelijk hun energieverbruik te verslimmen en te verhogen. Dit is belangrijk vanwege de transitie naar zero emissie vervoer en de warmtetransitie.

Toetsing volgens toetsingsprotocollen

In de toetsingsprotocollen van een bepaalde netbeheerder wordt verwezen naar het zeer snel regelen van een centraal energiemanagementsysteem (hierna EMS). Er dient gegarandeerd op sub-minuutbasis aangetoond te worden dat het EMS ten alle tijden onder de groeps-grens blijft. Buiten de technische uitdaging die dit met zich meebrengt is deze eis in conflict met de Requirement for generators (RfG) richtlijnen die een maximale op- en afregelsnelheid van deze assets vereisen. Ten tweede is de bepaling van het groeps-GTV door de netbeheerder gedaan op basis van kwartierwaarden. Hier zitten dus ook mogelijk grote uitschieters tussen op minuutbasis welke niet zijn meegenomen in het bepalen van het groeps-GTV. Dit vormt een groot risico voor het opereren van de energiehub. De reeds bestaande (en vaak onbekende) pieken op het net worden in dit voorstel het probleem van de gebruikers zonder dat er een tegemoetkoming van de netbeheerder voor in de plaats komt.

Aangeslotenen met grote kortstondige uitschieters in energieverbruik zullen met deze eis in grote problemen komen en daarmee kiezen voor het behouden van individueel GTV. Dit is een gemiste kans voor het product groepstransportovereenkomst.

Voorstel is om in artikel 7.1g expliciet toe te voegen dat het meten op sub-minuutniveau acceptabel is voor gebruikers, maar dat de toetsing voor het overschrijden van het groeps-GTV enkel kan plaatsvinden op de door de netbeheerder geregistreerde kwartierdata. Kortstondige overschrijdingen, gevolgd door een laag verbruik zijn daarmee, nog steeds mogelijk. Hiermee vervalt dit onderscheid tussen het groeps-GTV en het individueel GTV.

Risicomanagement

Met het aangaan van een groepstransportovereenkomst worden bedrijven afhankelijk van andere bedrijven op een bedrijventerrein. Wij zien voorbeelden dat een bedrijf vanwege ruimte-restricties geen batterij kan plaatsen en zich dus volledig afhankelijk maakt van de batterij van een buurman. Er is geen invloed op het gedrag van die buurman. Mocht deze dus uit de groep willen stappen, dan vormt dit een risico voor de ondernemer. Energiehubs zijn in de onderlinge samenwerking op zoek naar gezamenlijke mitigatie van dit risico. Aangezien het huidige aanbod enkel is opgesteld

vanuit netbeheerder perspectief is er geen enkel aanknopingspunt voor de risico's dat een bedrijf loopt op het moment dat hij in groepstransportovereenkomst stapt. Voorbeelden van risico's zijn:

- De afhankelijkheid van energieverbruik van een ander 'met ruimte'. Neemt een bedrijf een investeringsbeslissing op basis van de ruimte op het net die een ander hem biedt? Wat gebeurt er als het andere bedrijf ook groeit in energieverbruik? Deze onzekerheid zorgt ervoor dat een investeringsbeslissing extra risicovol is.
- De afhankelijkheid van de flex-asset van een ander. In de praktijk komt een flex-asset (batterij/generator) op het terrein van een van de bedrijven te staan welke de ruimte ervoor hebben, vanwege de complexiteit van gezamenlijk investeren zien we regelmatig dat dit bedrijf dan ook de investering in de batterij op zich neemt. Dit introduceert een risico voor de overige bedrijven: wat als het betreffende bedrijf uit de energiehub stapt. De flexibiliteit verdwijnt, een andere locatie voor een flex-asset is niet eenvoudig gevonden en de geplande groei in energieverbruik kan geen doorgang vinden.
- Huidige GTV's hebben enige ruimte als het gaat om autonome groei. Door in een GTO te stappen raak je direct een deel van je individuele ruimte kwijt (eventueel na een overgangperiode). Dit betekent dat je voor je energieverbruik direct afhankelijk bent van de groep. Dit is een complexere situatie dan de situatie waarbij je enkel en alleen zelf verantwoordelijk bent. Dit laatste risico is voornamelijk blokkerend bij partijen die geen direct eigen probleem hebben, maar meedoen in de hub om anderen te helpen.
- De aansprakelijkheid die in de huidige contracten met netbeheerders staan is een enorme bron van discussie. Aansprakelijkheid dient lager te zijn dan het individuele GTV en werkbaar voor partijen. Op dit moment zijn de aansprakelijkheidsvoorwaarden van minimaal 1 netbeheerder niet te verzekeren. Dit dient niet per se opgelost te worden in dit codebesluit, maar is wel een reden dat het ontstaan van energiehub's stagneert.
- Prioritering van het verdelen van beschikbare ruimte binnen het groeps-GTV tussen de bedrijven is een ingewikkelde onderhandeling. Bedrijven die deelnemen in een GTO zien de onzekere beschikbaarheid van energie als een risico voor hun bedrijfsvoering en daarmee voor deelname aan de groep.

Voorstel is om in het codewijzigingsbesluit zekerheden in te bouwen voor bedrijven die meedoen aan een GTO. Dit kan door het verkleinen van risico's en het aantrekkelijk maken van de groepstransportovereenkomst. Biedt een comfortabele ruimte in het groeps-GTV, biedt eventueel een vergoeding voor een flex-asset, voorziet in een ruime overgangsregeling. Een andere prikkel om de groepstransportovereenkomst aantrekkelijker te maken, is om aanvragen van verhoging van groeps-GTV prioriteit te geven ten opzichte van individuele aanvragen op de wachtlijst. Dit kan eventueel door dit toe te voegen aan het nieuw op te stellen maatschappelijk prioriteringskader.

Kosten flex-asset

Met het huidige kostenvoorstel ontstaat er een voordeel op de componenten kWcontract en kWmax. Dit is in de meeste gevallen ongeveer voldoende om de kosten voor het instandhouden van de energiehub te dekken. Denk hierbij aan een EMS, operationele kosten van het EMS en kosten gerelateerd aan het hebben van een separate entiteit.

Een andere kostenpost is de flex-asset. Hier is een grote verscheidenheid aan oplossingen welke wel of niet rendabel zijn. Als het energieverbruik dusdanig groot is dat de inzet van een grote

batterij of gasgenerator noodzakelijk is, dan zijn de kosten van een flex-asset de grootste kostenpost van de energiehubs. Deze kosten staan buiten verhouding tot de netbeheerkosten die zouden ontstaan bij het ontsluiten van het gevraagd vermogen via het energienet. Het resultaat is een dure asset waarbij extra verdienmodellen noodzakelijk zijn om de hub rendabel te houden. Deze extra verdienmodellen zijn allemaal gebaseerd op de energiemarkten waarbij onzekere rendementen uit het verleden worden gebruikt om een gat in de toekomst te dichten. Het inzetten van lokale flex-capaciteit tussen de bedrijven zou dan ook vanuit de groepstransportovereenkomst aangemoedigd dienen te worden. Bijvoorbeeld door het instellen van een 0-tarief voor de component kWh.

Koppeling energiemarkt en netbeheer

Het opereren van een flexibele asset zorgt direct voor interactie op de energiemarkt. Een gasgenerator die energie levert, zal op zijn aansluiting terugleveren (bij zijn energiemaatschappij) en op de aansluiting van een ander energiehubs lid verbruik genereren (niet noodzakelijkerwijs bij dezelfde energiemaatschappij). Dit creëert impact op de programmaverantwoordelijkheid van diverse energieleveranciers. Zonder ingrijpen worden onbalanskosten doorberekend aan beide partijen.

Een optie die we hiervoor in de markt zien ontstaan is het vormen van een energiegemeenschap met gezamenlijk inkoop van stroom voor elk lid van de energiehubs. Dit is een elegante oplossing, aangezien de onbalans op groepsniveau kan worden beheerd en onderlinge energiestromen ook daadwerkelijk onderling afgerekend kunnen worden. Het onbedoelde neveneffect is een beperking op de vrije leverancierskeuze van de aangesloten bedrijven. Als een bedrijf vanwege een capaciteitsbeperking deel moet nemen aan een energiehubs, en daarvoor verplicht wordt om binnen deze energiehubs ook stroom af te nemen dan ontstaat er een koppeling tussen capaciteit (en dus netbeheer) en de energiemarkt.

Duidelijke richtlijnen zijn nodig om de wildgroei aan oplossingen hiervoor te stroomlijnen. Welke vorm van koppeling is acceptabel en welke is absoluut ongewenst. Verzoek is om hier duidelijkheid in te verschaffen.

Ons voorstel is in ieder geval om een verplichte deelname aan gezamenlijke stroom-inkoop te verbieden om zo bedrijven de mogelijkheid te laten behouden om van energieleverancier te wisselen.

Consultatievragen

1. Lokale afstemming invoeding en afname

ROCC pleit voor een 0 tarief op de kWh component van de netbeheer rekening. Op deze manier wordt lokale afstemming gestimuleerd, wat ervoor zorgt dat het energieverbruik daadwerkelijk wordt verslimd. Het ontstaan van een disproportionele kostenverlaging bestrijden wij. Op het moment is een energiehubs waarin flex-assets dienen worden toegevoegd duurder dan een individueel contract, voornamelijk door de benodigde investeringen in flex-assets en EMS. In de visie van de overheid, waarbij het verslimmen van energieverbruik een belangrijke pijler is in het realiseren van de energietransitie is het geoorloofd om gebruikers van een groepstransportovereenkomst een voordeel te bieden ten opzichte van een individueel

transportrecht. Door een structurele kostenverlaging van het GTO contract ten opzichte van een individueel contract wordt het noodzakelijke verband gelegd tussen het verslimmen van netgebruik versus het duurder worden van 'individueel transportvermogen'. Hoe goedkoper de energiehubs is, des te sneller er wordt geïnvesteerd in flexibiliteit en des te sneller het verslimmen van het net kan plaatsvinden. Dat een individueel transportrecht hierdoor duurder wordt is een logisch en gewenst gevolg. Dit drijft ook de 'delers' in een energiehubs over de streep om gezamenlijk het energieverbruik te verslimmen.

2. Transitieperiode

Een transitieperiode is noodzakelijk om bedrijven te laten wennen aan de nieuwe contractvorm. Dat de netbeheerder hierdoor tijdelijk extra capaciteit moet reserveren voor de situatie als iemand terugvalt is een kromme redenatie. De netbeheerder heeft eerder aangegeven niet meer capaciteit in haar net te hebben voor de som van de gezamenlijk piek van het netverbruik. Dit verandert niet door iemand een (blijkbaar dus fictief) stuk individueel stuk GTV terug te geven. Anders had het groeps-GTV ook verhoogd kunnen worden door de (blijkbaar) beschikbare capaciteit aan de huidige contractanten te geven.

Dit geeft wederom aan waarom het belangrijk om naast het belang van de netbeheerder, het belang van de ondernemer af te wegen. Geef de ondernemer de tijd om in te spelen op de nieuwe situatie. Dreig niet direct met het afnemen van GTV bij het eenmalig overschrijden van de groepscapaciteit, maar zorg in de transitieperiode voor een 'milde setting' waarbij van beide kanten geleerd kan worden.

Op enig moment kan een collectief besluiten om een collectieve investering te doen. Dit kan een moment zijn om juist het eind van de transitieperiode te willen versnellen. Het voorstel is dan ook om de mogelijkheid te laten bestaan en om, op verzoek van de energiehubs, de mogelijkheid te bieden de transitieperiode in te korten.

Nogmaals dank voor de mogelijkheid om onze zienswijze in te dienen en zo betrokken te zijn in het nog beter uitwerken van deze codewijziging. Uiteraard zijn wij bereid om onze zienswijze toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

