

## Zienswijze van de Gebruikers op Ontwerp Methode Besluit GTS 2027-2031

### Inhoudsopgave

|     |                                     |    |
|-----|-------------------------------------|----|
| 1   | Introductie.....                    | 2  |
| 2   | Het bredere verband.....            | 3  |
| 2.1 | Gasmarkt .....                      | 3  |
| 2.2 | Regulering van GTS.....             | 4  |
| 2.3 | Regulatory gaming.....              | 6  |
| 3   | Zienswijze OMB.....                 | 8  |
| 3.1 | Kader.....                          | 8  |
| 3.2 | Efficiënte kosten en benchmark..... | 8  |
| 3.3 | Energiekosten en incentives.....    | 11 |
| 3.4 | Risicopremie WACC .....             | 11 |
| 4   | Conclusie .....                     | 12 |

2 November 2025

## 1 Introductie

Hierbij geven Vereniging voor energie van Nederlandse bodem Element NL (“ELEM”), Vereniging Gasopslag Nederland (“VGN”) en Vereniging LNG Shippers Nederland (“VLNG”), tezamen “de Gebruikers”, tijdig hun zienswijze over het “Ontwerpmethodebesluit GTS 2027-2031” (het “OMB”) van de Autoriteit Consument en Markt (de “ACM”) zoals gepubliceerd op 18 september 2025 met kenmerk (ACM/25/197291).

De Gebruikers willen de ACM bedanken voor de transparante voorbereidingswijze van het OMB. Gedurende 8 klankbordgroepen (de “KBG”) zijn alle relevante onderwerpen aan bod gekomen en hebben de Gebruikers de mogelijkheid gekregen hun visie te delen met de ACM.

Gasunie Transport Services (“GTS”) heeft het wettelijk monopolie op het gastransport in Nederland en is aangewezen als landelijk netbeheerder onder de Gaswet (en onder de Energiewet als transmissiesysteembeheerder). De regulering van natuurlijke monopolies, zoals transmissiesysteembeheerders, is een balancering tussen het afdwingen van efficiëntie, het behalen van de energietransitiedoelen en het rechtvaardig verdelen van de lasten binnen de kaders van de EU- en NL-regelgeving. De regulering bestaat uit meer dan alleen het OMB en omvat ook het toetsen van de investeringsplannen van GTS. In het OMB ligt de focus met name op de efficiëntie van GTS.

Naast de juridische aspecten van het OMB is het belangrijk om het toezicht en de effectiviteit daarvan in een breder verband te bekijken. Daarom schetsen de Gebruikers eerst het bredere verband rondom het toezicht op GTS alvorens hun zienswijze te geven op het OMB. Het bredere verband bestaat uit drie onderdelen: (i) ontwikkelingen in de gasmarkt, (ii) regulering van GTS in brede zin en (iii) een aantal toezichtgerelateerde gebeurtenissen uit het verleden.

Het OMB is zo geschreven dat grote stukken met name betrekking hebben op elektriciteit en de regionale netbeheerders (“RNB”). Dit maakt de logica van het besluit soms lastig te volgen en in veel gevallen onjuist, omdat veel van de argumenten met betrekking tot elektriciteit en de RNB’s niet van toepassing zijn op GTS. Vaak is voor GTS de redenering juist tegenovergesteld. In bijlage 1 hebben de Gebruikers het OMB van gedetailleerd commentaar voorzien. Het zou de leesbaarheid van het OMB zeer ten goede komen als die delen en argumenten die alleen relevant zijn voor elektriciteit en RNB’s niet terugkomen in het definitieve methodebesluit (“DMB”) en deze vervangen worden door valide argumentatie met betrekking tot GTS.

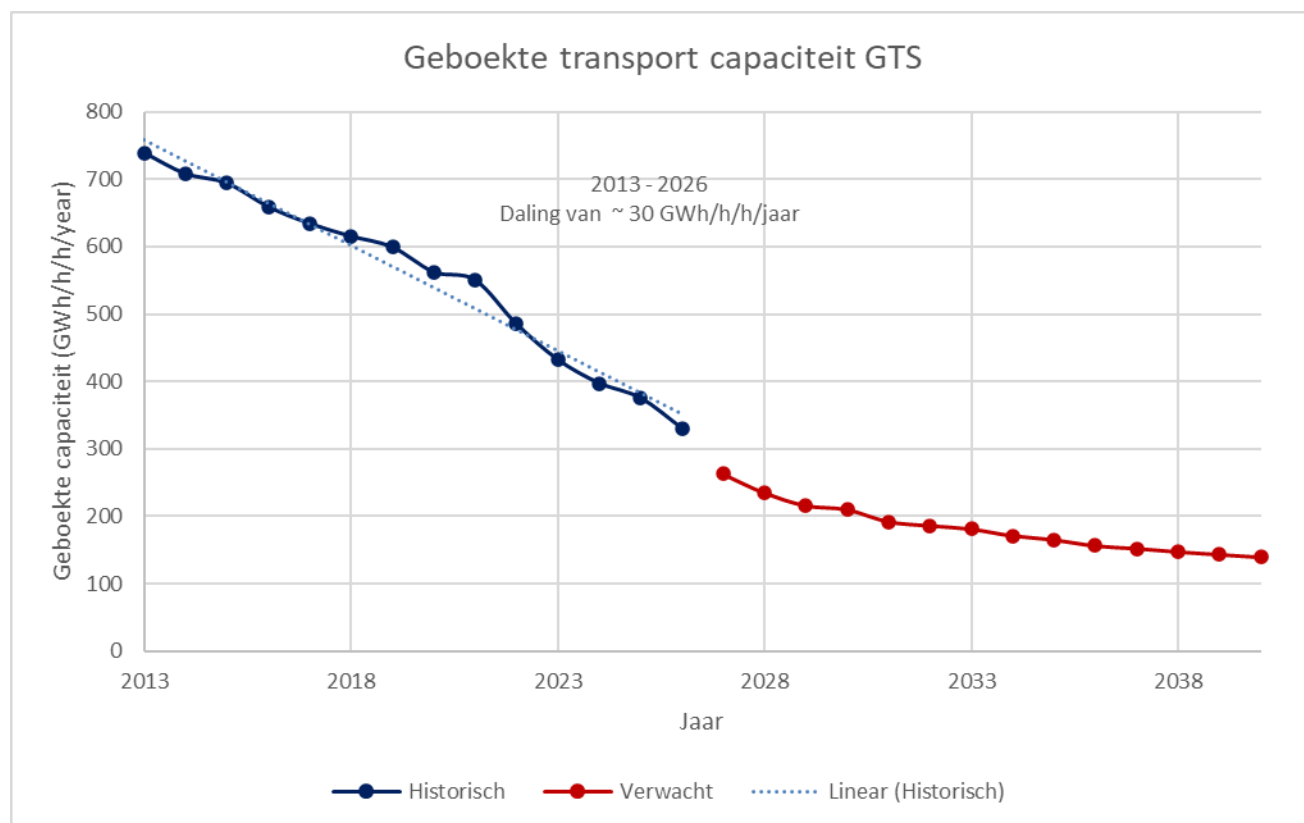
Alle teksten die in deze zienswijze integraal zijn overgenomen uit andere documenten zijn *cursief* weergegeven.

## 2 Het bredere verband

### 2.1 Gasmarkt

Het OMB reguleert de inkomsten van GTS over de periode 2027-2031. Gedurende deze periode zal de energietransitie verder doorzetten en zal het gasverbruik in Nederland blijven dalen. Daarnaast zal naar verwachting van de Gebruikers ook het transittransport van gas in Nederland verder afnemen. Deze trends leiden tot een verdere daling van de bij GTS geboekte transportcapaciteit. Dit is een voortzetting van een trend van de afgelopen 10 jaar (figuur 1 en bijlage 2).

Figuur 1: Geboekte transportcapaciteit bij GTS



Er zijn verschillende oorzaken voor de daling in geboekte transportcapaciteit. De belangrijkste zijn:

- I. Energietransitie: Door de energietransitie neemt het gebruik van gas af bij consumenten en industrie. De consumptie van gas door consumenten en industrie ligt tegen 2040 rond de 150 TWh per jaar (scenario's van Netbeheer Nederland). Dat is ongeveer een halvering ten opzichte van 2025.
- II. LNG: Door de daling van de gasproductie in Europa en het wegvallen van Russisch gas wordt er veel meer Liquified Natural Gas (LNG) geïmporteerd. Dit gaat gepaard met een sterke stijging van het aantal regas terminals (o.a. in Duitsland) en is er meer flexibiliteit in de aanlanding van LNG. Hierdoor zal de transit van gas door het GTS-net gaan dalen. Het is immers goedkoper om het LNG direct naar het land van bestemming te vervoeren (bijv. Duitsland) dan dat via Nederland te doen. In het laatste geval worden additionele kosten gemaakt op de interconnectiepunten (bijv. op de Nederlands–Duitse grens). De afgelopen jaren zijn in Nederland en ook de omringende landen, de transportkosten met meer dan 100%

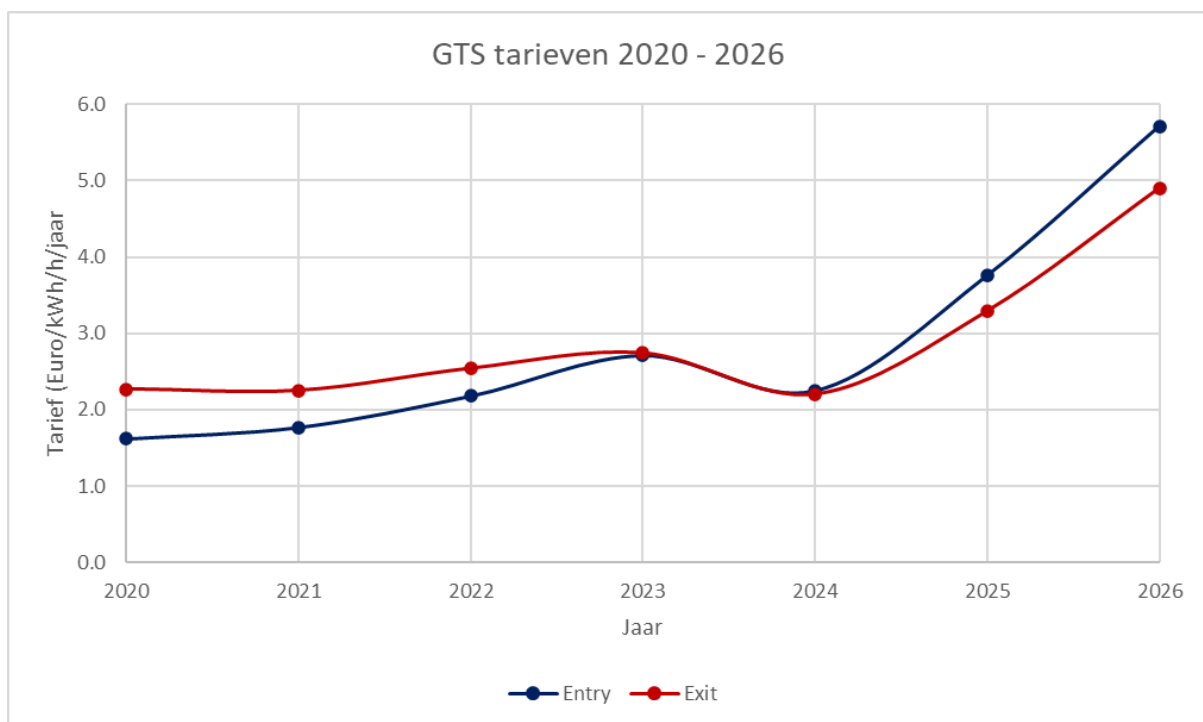
gestegen (figuur 2). Hierdoor zijn de kosten van transit een stuk hoger geworden. Dezelfde logica geldt ook voor Noors gas, dat steeds minder via GTS naar andere landen als Frankrijk en België stroomt.

In het verleden was er de noodzaak om gas via het GTS-net te laten stromen omdat GTS voor kwaliteitsconversie zorgde en dit noodzakelijk was voor de export van L-gas naar Frankrijk en Duitsland. Ook die noodzaak verdwijnt in de komende jaren. Tevens leidt de dalende L-gas export tot een overcapaciteit aan kwaliteitsconversie assets.

- III. Asset sluiting: Op de lange termijn (5-10 jaar) speelt het sluiten van assets in Nederland een rol. Er is momenteel al discussie over het sluiten van Norg (NAM heeft een winningsvergunning aangevraagd!). Van de gasopslagen in Duitsland die aan het GTS-net zijn verbonden, zal mogelijk een aantal worden omgebouwd naar waterstofopslag en een aantal zal mogelijk sluiten. De EET LNG-terminal wordt mogelijk nog één keer met 5-10 jaar verlengd, maar zal naar verwachting daarna ook stoppen.

Samengevat: De Gebruikers verwachten dat de totale geboekte transportcapaciteit in 2040 uitkomt op rond de 140M GWh/h/jaar (figuur 1). Bij gelijkblijvende omstandigheden zal dit nogmaals leiden tot een tariefstijging van minimaal 100%.

Figuur 2: GTS-tarieven 2020 - 2026



## 2.2 Regulering van GTS

Het toezicht van de ACM op GTS bestaat in hoofdzaak uit twee onderdelen: (i) door middel van het methodebesluit ziet de ACM toe op de efficiëntie van GTS en (ii) middels het toezicht op de investeringsplannen van GTS ziet de ACM erop toe dat GTS de juiste investeringen doet.

GTS investeert op basis van haar investeringsplannen. Die investeringen worden opgenomen in de Gereguleerde Asset Waarde ("GAW"). Als de ACM de investeringsplannen van GTS heeft goedgekeurd,

is er geen beroep meer mogelijk op het opnemen van de investeringen in de GAW<sup>1</sup>. De investeringsplannen worden door GTS wel geconsulteerd, maar voor de gebruikers van het GTS-net zijn er geen bezwaar- en/of beroepsmogelijkheden. In het verleden is gebleken dat consultatie antwoorden van gebruikers niet tot veranderingen in het investeringsplan geleid hebben. Voor het toetsen van de noodzakelijkheid van de investeringen moeten de Gebruikers volledig vertrouwen op de toets door de ACM.

Wat ontbreekt in de huidige investeringsplannen zijn de desinvesteringen. Gezien de daling van de transportvraag, zoals hierboven geschetst, worden desinvesteringen bij GTS belangrijker dan investeringen.

### **Efficiëntie van GTS**

Via het methodebesluit zou de ACM de efficiëntie van GTS moeten borgen. In het vorige methodebesluit werd een benchmark gebruikt om de efficiëntie van GTS te toetsen en werd er een efficiëntiekorting toegepast. Omdat de benchmark niet correct was uitgevoerd, is de efficiëntiekorting later door het CBb op 0% gesteld, maar is het principe van een benchmark wel overeind gebleven.

### **Kosten van GTS**

De kosten die GTS maakt, kunnen verdeeld worden in drie hoofdcategorieën: (i) kapitaalkosten, (ii) operationele kosten en (iii) energiekosten. Voor kapitaalkosten en energiekosten geldt dat de kosten worden nagecalculeerd; voor de operationele kosten is dat niet het geval. Doel van het toezicht op GTS door ACM moet zijn om de totale kosten die GTS maakt te minimaliseren.

Onder het huidige methodebesluit en ook onder het OMB, worden de kapitaalkosten en energiekosten sowieso vergoed (nacalculatie). Wat overblijft is het minimaliseren van de operationele kosten. De operationele kosten zijn grotendeels gerelateerd aan de GAW-assets die onderhouden moeten worden. Om de operationele kosten te minimaliseren moet dus, in lijn met de (verwachte) daling van het gebruik van het GTS-net, het aantal assets zo snel mogelijk omlaag gebracht worden. Dit moet wel binnen de kaders van de leveringszekerheid gebeuren.

### **Lacune in toezicht**

Volgens de Gebruikers zit er nu een lacune in het toezicht op GTS omdat de strategische keuzes die GTS maakt noch in het methodebesluit (en dus ook niet in het OMB) noch in het toezicht op de investeringsplannen aan de orde komt. De ACM toetst de investeringsplannen alleen op de (korte termijn) noodzakelijkheid, maar niet op de achterliggende strategische keuzes. Juist de strategische keuzes, zoals de exit strategie die GTS hanteert voor de diverse assets, bepaalt het langetermijnkostenniveau bij GTS. Als GTS alle assets in de lucht houdt, is er in 2040 nog een volledig functioneel netwerk met dezelfde transportcapaciteit als in 2013, terwijl de transportbehoefte minder dan 25% is ten opzichte van 2013.

Om de kosten te minimaliseren is het belangrijk welke exitstrategie GTS hanteert met betrekking tot de assets onder beheer. Daarin moeten strategische keuzes gemaakt worden over wanneer welke assets niet langer gebruikt worden. Die keuzes moeten gemaakt worden op het gebied van compressorstations, kwaliteitsconversie-assets (bijv. Peakshaver, Zuidbroek 1, Wieringermeer), mengstations (bijv. Ravenstein, Ommen-B) en het aantal GOS'en dat GTS onder beheer heeft. Iedere

---

<sup>1</sup> Uitpraak CBb 4 juli 2023 ECLI\_NL\_CBB\_2023\_316; randnummer 16.6

keuze heeft invloed op de totale kosten die GTS maakt. Het doel van GTS zou moeten zijn om over de totale looptijd tegen zo laag mogelijke totale kosten aan de (verwachte) transportvraag te voldoen.

Een ander voorbeeld van zo'n strategische keuze is de gehanteerde onderhoudsfilosofie van GTS. Die onderhoudsfilosofie heeft impact op de operationele kosten van GTS. Het uitgangspunt kan bijvoorbeeld zijn correctief onderhoud: een reactieve aanpak die pas wordt ingezet nadat een defect, storing of schade is opgetreden. Deze is qua kosten mogelijk goedkoper dan ander vormen als risicogestuurd onderhoud of conditionbased onderhoud.

Momenteel is er geen toezicht op de strategische keuzes van GTS. De ACM zou dit in samenspraak met het ministerie van KGG moeten instellen.

## **2.3 Regulatory gaming**

In het verleden is het toezicht meerdere keren niet optimaal geweest. We lichten dit hieronder toe aan de hand van de Peakshaver, Assetoverdracht en Julianadorp.

### **Peakshaver**

GTS is eigenaar van de LNG-installatie op de Maasvlakte ("Peakshaver"). Deze kan worden ingezet op dagen dat het flink vriest en er extra aardgas voor kleinverbruikers nodig is. In de tanks van deze installatie is vloeibaar gas (LNG) opgeslagen. Dit LNG wordt bij piekvragen gasvormig gemaakt en daarna via het gastransportnet van GTS aan de kleinverbruikers geleverd.

In het verleden was de Peakshaver geen onderdeel van de GAW van GTS, maar van Gasunie. In 2017<sup>2</sup> heeft de ACM een juridische fusie van Peakshaver BV met GTS goedgekeurd. Daardoor zit de Peakshaver nu volledig in de GAW van GTS en betalen de gebruikers van het GTS-net de volledige afschrijving van de Peakshaver. Over de afgelopen jaren is het onduidelijk geweest of de Peakshaver nog steeds nodig is en zo ja, voor welke functie (eerst was het pieklevering, toen kwaliteitsconversie en later toch weer pieklevering).

Door de hiervoor genoemde juridische fusie worden alle kosten met betrekking tot de Peakshaver in rekening gebracht bij de gebruikers van GTS, terwijl dit risico zonder de juridische fusie bij Gasunie had gelegen. Eind 2026 heeft de Peakshaver een GAW-waarde van 68M<sup>3</sup>.

### **Assetoverdracht Gasuniegebouw**

Tijdens de assetoverdracht in december 2021 tussen Gasunie en GTS is door GTS o.a. het Gasuniegebouw tegen een GAW-waarde van 17.8M overgedragen aan Gasunie<sup>4</sup>. De marktwaarde van het Gasuniegebouw op basis van de NVM-schattingen lag op ongeveer 1,200 euro/m<sup>2</sup> x 45,000 m<sup>2</sup> en bedroeg dus rond de 54M. Dit is aanzienlijk hoger dan de overdrachtswaarde.

De toekomstige overwaarde komt nu aan Gasunie ten goede en niet aan GTS. De ACM heeft destijds gezegd dat de overdracht niet tot hogere lasten voor de gebruikers zou leiden maar heeft niets toegezegd over de overwaarde. GTS heeft hier dus bewust waarde weggesluisd naar Gasunie zodat de toekomstige baten niet afgedragen hoeven te worden aan de gebruikers

### **Julianadorp**

---

<sup>2</sup> Jaarverslag Gasunie 2017, pagina 53, 2de paragraaf

<sup>3</sup> GTS tariffs 2026, "7. Input IC Peakshaver" cell Q22

<sup>4</sup> GTS tariffs 2026, "8. Input IC huur gasunie" cell J81

De ACM heeft in 2018, ondanks handhavingsverzoek vanuit de markt<sup>5</sup>, ingestemd met de afschaffing van het interconnectiepunt Julianadorp. Het afschaffen van Julianadorp betekent dat shippers die via de BBL gas importeren of exporteren naar de UK, geen transportkosten meer hoeven te betalen aan GTS. Dit heeft tot gevolg dat er nu kruissubsidie plaatsvindt tussen de overige gebruikers van het GTS-net en de shippers op de BBL.

Voor de inkomsten van GTS maakt het afschaffen van Julianadorp niet uit. Omdat de tarieven van GTS zijn gestegen (1-2%) om de gemiste inkomsten uit Julianadorp te compenseren, blijven de inkomsten van GTS gelijk.

Door het afschaffen van Julianadorp is de businesscase voor BBL (75% eigendom van Gasunie) verbeterd. Door de lagere overall kosten zal BBL meer capaciteit verkopen. Dit is duidelijk in het voordeel van Gasunie en in het nadeel van de gebruikers van het GTS-net. Ondanks herhaalde verzoeken vanuit de markt, weigert GTS om interconnectiepunt Julianadorp weer in te voeren. GTS heeft hier dus de facto een andere dochteronderneming van Gasunie gesubsidieerd met gereguleerde transportkosten.

### **Samenvattend**

Uit genoemde voorbeelden blijkt volgens de Gebruikers duidelijk dat GTS/Gasunie: (i) streeft naar inkomstenoptimalisatie voor de Gasuniegroep als geheel en (ii) de kosten van die optimalisatie afwentelt op de gebruikers van het GTS-net.

Bovenstaande voorbeelden illustreren de ernstige zorgen die de Gebruikers hebben over de effectiviteit van het toezicht van de ACM op GTS. Dit staat nog los van de vraag of wat GTS doet juridisch allemaal correct is. Het is volgens de Gebruikers in ieder geval zo dat dit alles niet in lijn is met het basisidee dat alleen efficiënte kosten van GTS vergoed moeten worden.

---

<sup>5</sup> ACM/UIT/490431; Reactie op uw handhavingsverzoek

### 3 Zienswijze OMB

#### 3.1 Kader

In hoofdstuk 2 hebben de Gebruikers de achtergrond geschetst. Tegen deze achtergrond geven de Gebruikers hun zienswijze, met name vanuit een juridisch oogpunt. De Gebruikers onderschrijven dat de ACM gebonden is aan de huidige wet- en regelgeving en daardoor een aantal elementen zoals het toetsten van de investeringsplannen, niet kan oplossen via het OMB.

#### 3.2 Efficiënte kosten en benchmark

Onder de Europese regelgeving mogen alleen de efficiënte kosten van GTS vergoed worden. Onder de relevante Europese wetgeving (Regulation 2024/1789: “Gas Regulation”) wordt ook gesproken over het vergoeden van werkelijke kosten. Deze werkelijk kosten zijn gekwalificeerd voor zover ze overeenkomen met een efficiënte en structureel vergelijkbare netbeheerder. Er staat op twee plaatsen van de Gas Regulation (Preamble (9) en Article 17.1) het volgende (vetgedrukt door de Gebruikers).

***“...reflect the actual costs incurred, insofar as such costs correspond to those of an efficient and structurally comparable network operator ...”***

De ACM onderschrijft dit ook in randnummer 30, iii van het OMB.

In het verleden heeft de ACM een benchmark uitgevoerd om de statische efficiëntie van GTS te bepalen. De laatste benchmark (TCB18) is vanwege een aantal gebreken door het CBb afgekeurd, waardoor de ACM de efficiëntie van GTS op 100% heeft moeten vaststellen. Het principe van een benchmark is echter niet door het CBb afgekeurd.

De Gebruikers zijn van mening dat een benchmark met buitenlandse gas TSO's een uitstekende manier is om de statische efficiëntie van GTS te bepalen, o.a. omdat op die manier objectief door een onafhankelijke, externe partij de efficiëntie van GTS ten opzichte van die buitenlandse gas TSO's bepaald wordt. Zo'n benchmark heeft o.a. de volgende voordelen:

- Objectieve, kwantitatieve vergelijking tussen peers.
- Vergelijking die niet uit de voorgestelde efficiëntie toets van de ACM kan komen, omdat de ACM geen zicht heeft op buitenlandse TSO's.
- Voorkomt informatieachterstand bij de ACM; ACER heeft zicht op alle gas TSO's.
- Geeft een langetermijnprikkel voor GTS om efficiënt te blijven.
- Transparant en goed uitlegbaar aan de achterban van de Gebruikers.
- Toetst de efficiëntie van GTS als geheel en niet alleen op enkele onderdelen.

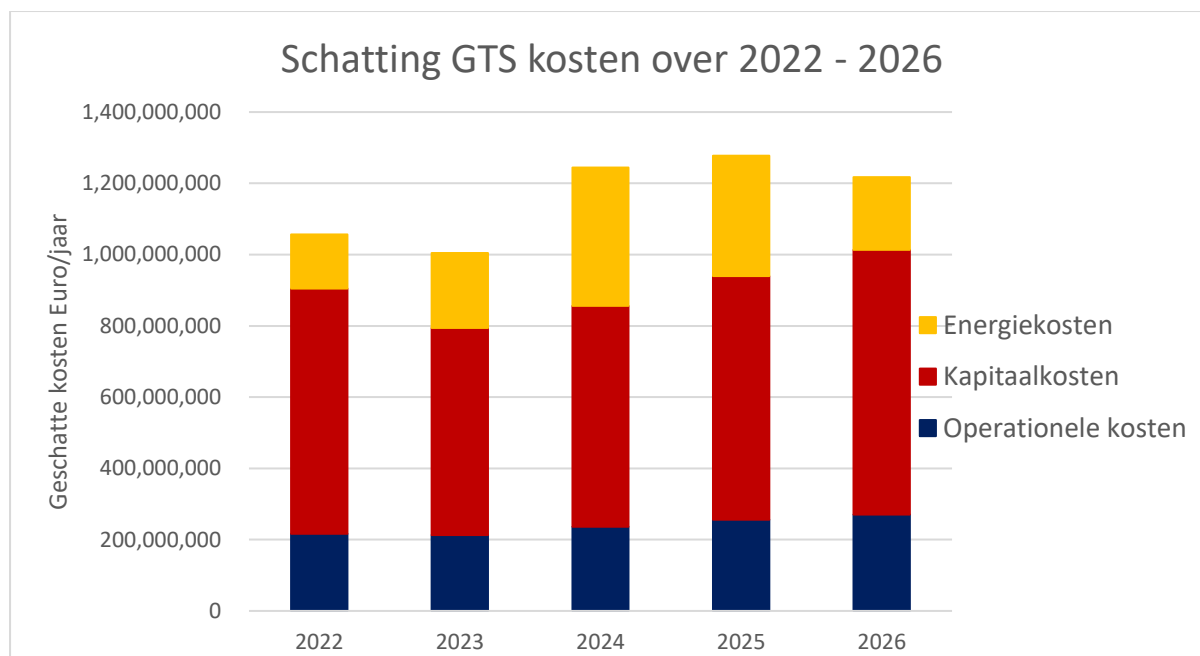
De Gebruikers zijn dan ook verheugd dat onder de nieuwe Europese regelgeving ACER de opdracht heeft gekregen om een benchmark te doen op de Europese gas TSO's en dat de eerste versie daarvan in augustus 2027 wordt gepubliceerd.

Ondanks bovenstaande wordt in het huidige OMB slechts ten aanzien van een beperkt aantal operationele kosten getoetst of GTS een efficiënt proces heeft. Het gaat dan om risicomangement, aanbestedingen en planning en control (KBG 10 juni 2025). Voor de overige kosten kan de ACM dus geen oordeel vellen of de kosten van GTS wel efficiënte kosten zijn. Daarnaast is van een vergelijking met een *“efficient and structurally comparable network operator”* al helemaal geen sprake.



Aangezien GTS nauwelijks meer nieuwe investeringen doet en zal doen, zullen de kosten die vallen onder aanbestedingen laag zijn. Ook de kosten die met risicomanagement en planning en control te maken hebben, zullen beperkt zijn en onderdeel zijn van de operationele kosten. Onder het OMB wordt dus slechts een heel klein deel van de totale kosten van GTS getoetst (figuur 3).

Figuur 3: Schatting van de kosten van GTS over de periode 2022 – 2026.



### OMB in strijd met EU recht

De Gebruikers zijn van mening dat het OMB in strijd is met de Europese regelgeving, omdat geen vergelijking is opgenomen tussen GTS en een efficiënte, structureel vergelijkbare netbeheerder.

In randnummer 58 van het OMB staat:

*...Voor het bepalen van een referentiepunt kan de ACM binnen de nieuwe reguleringsmethode kijken naar dezelfde systeembeheerder in het verleden, een vergelijking maken met andere systeembeheerders of gebruikmaken van (industrie)standaarden.*

Dat is niet wat de Europese regelgeving voorschrijft, namelijk dat alleen werkelijke kosten vergoed mogen worden “voor zover deze overeenkomen met die van een efficiënte, structureel vergelijkbare netbeheerder”. Deze vergelijking ontbreekt ten aanzien van GTS.

Daarnaast toetst de ACM maar zeer beperkt. Figuur 3 (zie ook bijlage 2) geeft een geschat overzicht van de kosten van GTS (op basis van de X-factorbesluit en het GTS-tarievenbesluit over 2026). De ACM gaat slechts een zeer beperkt aantal van de operationele kosten toetsen en kan dus geen oordeel vormen over de efficiëntie van de overige kosten. Ook dat is in strijd met de Europese regelgeving.

De Gebruikers verzoeken de ACM om in het DMB te borgen dat alleen werkelijke kosten worden vergoed “voor zover deze overeenkomen met die van een efficiënte, structureel vergelijkbare netbeheerder” en dat daarvoor een benchmark wordt opgenomen met structureel vergelijkbare netbeheerders.

### **Totstandkoming methodebesluit**

Zoals in de introductie al genoemd, is het OMB niet evenwichtig opgesteld. Het is namelijk zo geschreven dat grote stukken vooral betrekking hebben op elektriciteit en RNB's en niet op GTS (zie ook bijlage 1). Dat de ACM GTS over één kam scheert met elektriciteit en distributiesysteembeheerders, terwijl de positie van GTS (en gas) aanzienlijk verschillend is, geeft blijk van een onzorgvuldige besluitvorming door de ACM. Daardoor is het voorgenomen methodebesluit in strijd met het vereiste van artikel 17, lid 1 van de Gas Regulation, aangezien dit voorgenomen methodebesluit discriminerend is ten aanzien van de gebruikte methodologie. Daarnaast leidt deze methode niet tot een bevordering van de efficiënte handel in gas en bevordering van de concurrentie. Om dezelfde redenen is het OMB in strijd met de belangen die de ACM op grond van artikel 3.121, lid 1, onder b, c, d, f en g van de Energiewet mee moet nemen bij de vaststelling van het OMB. Tot slot is het OMB in strijd met artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht ("Awb"), aangezien het voorgenomen methodebesluit leidt tot onevenredig nadelige gevolgen voor de Gebruikers en daarnaast gebrekkig gemotiveerd. Dat laatste is in strijd met artikel 3:46 van de Awb .

### 3.3 Energiekosten en incentives

De energiekosten van GTS worden bepaald door het volume en de prijs van elektriciteit. Het volume kan GTS beïnvloeden door steeds de meest efficiënte kwaliteitsconversie assets in te zetten en het transport te optimaliseren. Het toetsen van het efficiënt inzetten van assets zou onderdeel moeten uitmaken van de nieuwe methodiek.

Voor de kwaliteitsconversie heeft GTS zowel eigen middelen (bijv. Ommen en Zuidbroek) als inkoop van derden (stikstof op Wieringermeer). Voor de eigen middelen zijn naar verwachting de variabele kosten lager dan voor de inkoop van derden. Bij de eigen middelen bestaan de variabele kosten nagenoeg alleen uit elektriciteit, terwijl er bij inkoop van derden naast elektriciteit ook sprake is van een vergoeding voor de assets van de stikstofleverancier. Er dient een incentive te zijn, zodat GTS deze inkoop van derden zoveel mogelijk afbouwt en minimaliseert voor zowel volume als prijs.

Voor de prijs van elektriciteit verzoeken de Gebruikers de ACM om te onderzoeken of het mogelijk is om tot eenzelfde benchmarkstructuur te komen als voor de risk free rate (gemiddelde 20 jaars staatsobligatie). Een mogelijkheid zou bijv. zijn om aan GTS de inkoopprijs te vergoeden die gebaseerd is op baseload inkopen, waarbij er 50% Day Ahead en 50% Month Ahead ingekocht wordt (50/50 benchmark). Als GTS deze prijs benchmark verslaat dan mag GTS een gedeelte van de extra inkomsten behouden.

De Gebruikers verzoeken de ACM om in het DMB een benchmark op te nemen voor de elektriciteitsprijs en een toets op de efficiënte inzet van de assets

### 3.4 Risicopremie WACC

Een groot gedeelte van de GTS-inkomsten (~ 80%, zie figuur 3) is tegenwoordig op nacalculatie basis. Het gaat dan om de kapitaal- en energiekosten. De Gebruikers vinden het terecht dat deze kosten worden nagecalculeerd, omdat GTS daar geen of nauwelijks invloed op heeft. De vraag is of door deze grote fractie van nacalculatie ook het risico voor GTS verder is afgenomen en daarom ook de WACC naar beneden moet worden bijgesteld.

Het recente Brattle-rapport<sup>6</sup> geeft ook aan dat gezien het geringe investeringsniveau, de 'beta' voor GTS naar beneden toe bijgesteld zou kunnen worden. Op slide 14 van de door de ACM getoonde presentatie tijdens de KBG van 26 mei 2025, zijn de gemiddelde jaarlijks geplande investeringen te zien t.o.v. GAW 2023. De Peer group kent variaties tussen de 10% en 45%. Zowel TenneT zee (hoger) als GTS (lager) hebben scores die buiten deze bandbreedte liggen. Voor TenneT zee stelt Brattle voor de asset 'beta' met 1 standaarddeviatie te verhogen.

De Gebruikers stellen voor om gespiegeld daaraan de asset beta voor GTS met 1 standaarddeviatie (0.14) te verlagen.

---

<sup>6</sup> 2025-05-16 draft Brattle report Dutch network operators

## 4 Conclusie

De Gebruikers verzoeken de ACM om in het DMB:

- Het DMB GTS te herschrijven op basis van valide argumenten voor GTS en niet op basis van argumentatie die voor TenneT of RNB worden gebruikt;
- Te borgen dat alleen efficiënte kosten worden vergoed voor zover deze overeenkomen met die van een efficiënte, structureel vergelijkbare netbeheerder en daarvoor een benchmark op te nemen met structureel vergelijkbare netbeheerders;
- Een benchmark op te nemen voor de elektriciteitsprijs en een toets op de efficiënte inzet van de assets; en
- De asset 'beta' voor GTS met 1 standaarddeviatie (0,14) te verlagen.

Bijlage 1: OMB GTS met kanttekeningen van de Gebruikers

Bijlage 2: Onderbouwing van de kostenschatting van GTS en transportcapaciteit