

**Autoriteit Consument en Markt**

Directie Toezicht Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Datum

5 juni 2025

e-mail: ACM-post@acm.nl

Onderwerp

VNG-reactie: Ontwerpbesluit Groepstransportovereenkomst met
zaaknummer ACM/23/184255

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij treft u de reactie van de VNG aan op het Ontwerpbesluit Groepstransportovereenkomst met
zaaknummer ACM/23/184255.

Voordelen groepstransportovereenkomst

Dit Ontwerpbesluit maakt het mogelijk voor de netbeheerder om aan een groep van aangeslotenen een
groepstransportovereenkomst (hierna: GTO) aan te bieden en dit besluit beoogt daarmee een aantal
voordelen.

Voor aangeslotenen biedt de mogelijkheid tot het aangaan van een GTO a) een groeiperspectief, met
name in congestiegebieden; b) geeft een financiële prikkel om energieverbruik lokaal op elkaar af te
stemmen; en c) maakt het eenvoudiger om samen te investeren in bijvoorbeeld duurzame opwek en
opslag.

Voor de netbeheerder biedt de GTO door lokale afstemming binnen een groep het voordeel dat a) het
lokale net beter wordt benut en dat hogere netvlakken juist worden ontzien; b) meer contractuele
zekerheid over het netgebruik van de groep waardoor in bepaalde gevallen transportcapaciteit vrijkomt
dat opnieuw kan worden uitgegeven aan partijen op de wachtrij; en c) met als uiteindelijke voordeel het
beperken van de netcongestie en een betere benutting van het bestaande net.

Algemeen

De VNG ondersteunt de mogelijkheid tot het aangaan van een GTO van harte en beaamt dat dit van
belang is voor de verdere (door)ontwikkeling van energyhubs op onder andere bedrijventerreinen. De
VNG ziet hoe deze ontwikkeling kan bijdragen aan het beperken van netcongestie, met name in

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Nassaulaan 12 Den Haag | Postbus 30435 | 2500 GK Den Haag
070 - 373 83 93 | info@vng.nl

congestiegebieden kansen creëert voor bedrijven en in het algemeen bijdraagt aan een betere benutting van het net.

Graag doet de VNG een aantal suggesties voor aanvullingen op dan wel wijzigingen van het Ontwerpbesluit die de uitwerking van het groepscontract effectiever, aantrekkelijker en beter toepasbaar maakt. Daarbij geven we ook onze zienswijze op de specifieke consultatievraag waar het de transitieperiode betreft.

Ontwerpbesluit

In het algemeen geeft de VNG graag mee dat bij de beoordeling van aanvragen voor een GTO van belang is dat ook wordt gekeken in hoeverre de aanvraag bijdraagt aan (de decentrale ontwikkeling van) het energiesysteem. Als voorbeeld noemen wij de situatie van een aanvraag waarbij minstens twee deelnemers betrokken, maar vanuit het belang van de groei naar een meer decentraal energiesysteem zou het gewenst kunnen zijn dat deze energyhub voor meer deelnemers opengesteld wordt. Het gaat er niet alleen om dat een ondernemer meer mogelijkheden voor zijn bedrijfsvoering krijgt maar ook dat (de decentrale ontwikkeling van) het energiesysteem een kans krijgt om te groeien. Dit concrete voorbeeld heeft impact op de randvoorwaarden voor het vormen van een GTO. Een bestaande groep moet kunnen groeien met derden, die logischerwijs in deze groep thuishoren, bijvoorbeeld doordat zij qua nettopologie burens zijn.

A) De randvoorwaarden voor het vormen van een groep

Aansluitend op bovenstaand pleit de VNG derhalve voor een meer open en democratische benadering met oog op het toetreden van nieuwe deelnemers, uiteraard onder voorwaarden die door de ACM gesteld worden.

B) Bepalen van het gecontracteerde transportvermogen van de groep

Bij het bepalen van het gecontracteerde transportvermogen van de groep wordt onder meer gekeken naar piekverbruik, het verbruik in het verleden, toekomstige groei (verduurzaming) en de wensen van de groep. In het licht van Europees recht waarin wordt gestuurd op het besparen van energie als belangrijke pijler, voegt de VNG hier als aandachtspunt energiebesparing aan toe en licht hieronder toe waar de accenten bij het bepalen van het gecontracteerde transportvermogen volgens de VNG zouden moeten liggen.

Piekverbruik, verbruik in het verleden en energiebesparing

De VNG stelt zich op het standpunt dat bij het bepalen van gecontracteerd transportvermogen meer nog dan naar het verbruik in het verleden moet worden gekeken naar de verwachte energiebehoefte in de toekomst: plannen voor verduurzamen, optimaliseren energiezuinigheid, en daarbij ook ruimte voor groei/uitbreiding/elektrificatie bedrijf. Wanneer dit wordt meegenomen in het proces komt dit een betere benutting van het bestaande net alleen maar meer ten goede. Bedrijven, en in zekere zin ook het net, zijn op die manier veel meer op de toekomst voorbereid.

Sta toe dat verder dan een jaar vooruit gekeken kan worden indien bedrijven daartoe een goede motivatie geven. Dit is mede nodig door de strengere verduurzamingsnormen die op bedrijven af komen en waarop ze al op korte termijn willen kunnen anticiperen. Veel bedrijven hebben al een energiebesparingsplicht waar ze niet altijd aan voldoen en vanuit Europa wordt aangestuurd op verdergaande verduurzaming – bedrijven worden dus juist uitgedaagd om te kijken hoe zij energie kunnen besparen.

Bij de beoordeling van het verbruik uit het verleden moet ook kritisch gekeken worden of bedrijven niet fictief hun verbruik en piekvermogen hebben opgehoogd.

Delen van data

Grote decentrale industriële partijen kunnen als aanjager dienen voor een energyhub, specifiek de partijen uit cluster 6. Deze partijen hebben de afgelopen jaren in het kader van het pCES programma hun 10-jaarsprognoses qua energieverbruik aangeleverd bij Stichting Cluster 6/Water & Energy Solutions als uitvoerende partij. In deze prognoses is er specifiek gekeken naar ontwikkelingen als elektrificatie, energiebesparing en de impact hiervan op hun huidige verbruik. Om gebruik te kunnen maken van deze data is het van belang dat er duidelijke afspraken komen over de toegang tot deze data aangezien deze is aangeleverd voor het specifieke doel van het opstellen van de pCES en niet voor andere zaken. Daarbij is het van belang om de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de data goed in acht te nemen om het gevraagde piekvermogen te onderbouwen en onwaarschijnlijk hoge pieken te voorkomen.

Dialoog tussen netbeheerder en bedrijven

In het Ontwerpbesluit wordt een aantal keren benadrukt dat overleg dient plaats te vinden tussen de groepsdeelnemers en netbeheerder, in verschillende fasen van het proces, en dat netbeheerders onder andere de wensen van groepsdeelnemers moeten meenemen in de door de netbeheerder aangeboden hoeveelheid gecontracteerd transportvermogen. De VNG stelt zich voor dat verschillen van inzicht kunnen bestaan tussen netbeheerders enerzijds en groepsdeelnemers anderzijds over de totstandkoming en beraming van het uiteindelijke gedane aanbod. De VNG stelt zich daarom op het standpunt dat het raadzaam is om een transparant afwegingskader in het leven te roepen en dat een mogelijkheid bestaat om verschillen van inzicht eenmalig voor te leggen aan een onafhankelijke derde partij, bijvoorbeeld de ACM.

Harmonisering Regionale Netbeheerders

De verschillende regionale netbeheerders (hierna: RNB's) moeten op basis van dit codebesluit gedurende de implementatietermijn van één jaar na inwerkingtreding van het besluit beslissen of en hoe ze een GTO gaan afsluiten. Hierbij dienen gelijke gevallen gelijk behandeld te worden en ongelijke gevallen ongelijk, met andere woorden: dit vereist maatwerk. Toch moeten de RNB's er onderling voor gaan zorgen dat er een *level playing field* is. Ze dienen hun beoordelingssysteem met elkaar af te stemmen om zodoende tot dit *level playing field* te komen. Ook de zorg voor een *level playing field* bij de RNB's moet in de code een plek krijgen.

C) Transitieperiode

Wij denken dat het zinvol is om de periode van maximaal drie jaar aan te houden. Het onderwerp in al haar facetten is nieuw en een zekere geruststelling is daarbij passend en nodig om deelnemers te enthousiasmeren om mee te doen. Dit sluit ook aan bij ons hieronder geformuleerde voorstel van een coulanceregeling. Nadat de nodige positieve ervaring is opgedaan zou de periode van drie jaar wellicht wel ingekort kunnen worden.

D) Opschorting of verval van transportrecht na overtreding voorwaarden

Energiehubs staan nog in de kinderschoenen. Het is logisch dat er in de beginfase fouten gemaakt worden. Geef hubs daarom de ruimte om te leren, zonder dat direct strenge maatregelen volgen. Voeg ten behoeve daarvan een nog uit te werken coulanceregeling toe, zodat niet elk probleem meteen

beantwoord wordt met zware maatregelen. Op deze manier krijgen bedrijven vertrouwen in het systeem en worden energiehubs sterker en eerlijker georganiseerd.

E) Tot slot

Rechten van een aangeslotene

Bij de totstandkoming van het Codebesluit GOTORK heeft de ACM overwogen dat het verlagen van het GTV van een aangeslotene, een beperking is van de rechten van een aangeslotene. Om deze reden heeft de ACM de toepassing van GOTORK enkel mogelijk gemaakt onder specifieke voorwaarden, waaronder de voorwaarde dat dit enkel in congestiegebieden kan worden toegepast.

In onderhavig geval kan een aangeslotene, met het uittreden na de transitieperiode –ongeacht de termijn waarop die transitieperiode uiteindelijk zal worden vastgesteld- GTV kwijtraken, immers aangeslotene kan minder GTV ‘mEEKRIJGEN’ dan laatstgenoemde had voorafgaand aan het toetreden tot een GTO. Omdat een GTO zowel binnen als buiten congestiegebieden kan worden afgesloten, kan een aangeslotene, anders dan bij GOTORK, ook buiten congestiegebieden GTV verliezen. In dit licht vraagt de VNG aan de ACM of het raadzaam is om een juridische onderbouwing in de toelichting op te nemen voor deze beperking van de rechten van een aangeslotene.

Dank voor de mogelijkheid tot het indienen van deze zienswijze. We zijn graag bereid ons standpunt mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten

