

Gasunie Transportservices
t.a.v. de heer J. Zanting
Postbus 181
9700 AD Groningen

Woerden : 1 december 2025

onze ref. : E25b25
doorkiesnr. : 0348 48 43 50
e-mail : hg@vemw.nl

onderwerp : Zienswijze Investeringsplan GTS 2026 – 2035

Geachte heer Zanting,

Gasunie Transportservices (GTS) heeft op grond van artikel 7a van de Gaswet de verplichting om periodiek een investeringsplan (IP) op te stellen. GTS stelt representatieve organisaties in staat om te reageren op de investeringsplannen. Van de geboden mogelijkheid maken wij graag gebruik.

Methaanemissieverordening

De Methaanemissieverordening is per 4 augustus 2025 in werking getreden. De Verordening beoogt methaanemissies in verschillende sectoren te reduceren. De gasnetten van de landelijke en regionale netbeheerders vallen onder de emissiereductieplichting. GTS geeft aan in de komende vijf jaar (2026 – 2030) opgeteld €156,3 miljoen te investeren t.b.v. de wettelijke emissiereductie. De daaropvolgende vijf jaar (2031 – 2035) investeert GTS €31,6 miljoen.¹ Het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) is voorlopig aangewezen door de minister van Klimaat en Groene Groei (KGG) als toezichthouder op methaanemissies. Zij zal conform de wetgevingskalender 13 april 2026 d.m.v. een Uitvoeringswet officieel aangesteld worden als toezichthouder. SodM heeft aangegeven dat het toezicht nog ontwikkeld wordt.

De totale methaanemissies in 2023 bedroegen 628 kt (kiloton) in Nederland. Hiervan is 78% afkomstig uit de landbouw.² De SodM gaat toezicht houden op emissies uit de olie- en gaswinning, gasdistributie, gastransport en kolenmijnen. Zij geeft aan dat deze sectoren gezamenlijk ongeveer 17,8 kt van de totale methaanemissies in Nederland beslaan. Hiervan zou naar inschatting 49%, oftewel ~8,7 kt, veroorzaakt worden door gastransport. Dit is 1,4% van het totaal in Nederland. Het is duidelijk dat de mogelijke winst in Nederland binnen deze sectoren verwerkelijk is.

Wij maken uit het consultatiedocument op dat de investeringen om te voldoen aan de methaanemissiereductie aanzienlijk zijn (€187,9 miljoen de komende 10 jaar), terwijl de emissies door gastransport beperkt zijn en SodM nog haar toezichttaak aan het voorbereiden is. Bovendien

¹ Tabel 5.7: Totaaloverzicht investeringen lange termijn

² Rundvee + varkens + landbouw overig + energiegebruik landbouw = 78%

Hét kenniscentrum en dé belangenbehartiger voor zakelijke energie- en watergebruikers

verwacht GTS dat het transportvolume in 2030 25% tot 48% lager zal liggen t.o.v. 2025. De rationaliteit en proportionaliteit van de aanzienlijke investeringen stellen wij dan ook ter discussie. Dergelijke investeringen zullen ook niet meer relevant zijn wanneer een deel van het netwerk hergebruikt wordt voor waterstof, immers de leidingen zullen dan geen methaan meer transporteren.

VEMW raadt aan, gegeven de kleine hoeveelheid methaanemissies t.o.v. het totale Nederlandse emissieniveau, dit pragmatisch te benaderen en in gesprek te gaan met SodM om de benodigde investeringen voor deze verordening zoveel mogelijk te beperken.

Groen gas

VEMW ziet een belangrijke toekomst voor groen gas als onderdeel van de verduurzaming van de Nederlandse energievoorziening. Nederland beschikt over een goede uitgangspositie dankzij de bestaande gasinfrastructuur en een relatief groot productiepotentieel voor groen gas, zeker wat betreft vergassingstechnologie. Helaas blijft de productie van groen gas achter bij de nationale doelstelling. Het is daarom van groot belang dat de opschaling van productie wordt versneld en dat groen gas getransporteerd kan worden naar waar het gebruik van groen gas kosteneffectief emissiereductie oplevert.

VEMW steunt het voornemen van GTS om in het investeringsplan ruimte te maken voor de aansluiting, de invoeding en het transport van groen gas. Deze investeringen dragen bij aan de leveringszekerheid, vermindering van de energie-afhankelijkheid van derde landen en aan een toekomstbestendig gasnetwerk. Wij benadrukken daarbij het belang van een kostenefficiënte aanpak waarbij onnodige tariefstijgingen voor aangeslotenen worden voorkomen.

Reguliere vervangingsinvesteringen

Het is opvallend dat de reguliere vervangingsinvesteringen van GTS tot 2035 vrijwel constant blijven gezien de verwachte daling van het gasverbruik en de overdracht van een deel van het netwerk aan HNS.³ Van een netbeheerder die haar transportvolumes substantieel ziet teruglopen en waarbij de totale transportcapaciteit in de komende jaren zal reduceren verwachten wij een daling van reguliere vervangingsinvesteringen. Uit het investeringsplan is lastig te destilleren waarom dit niet het geval is.

Volume en capaciteit

GTS verwacht dat in 2030 de transportcapaciteit van haar netwerk tussen de 4% en 19% lager ligt dan in 2025. In 2040 zal de transportcapaciteit gedaald zijn tussen de 31% en 64%.⁴ Deze daling in transportcapaciteit gaat minder snel dan de daling van het jaarlijks transportvolume doordat het Nederlandse gasnetwerk in pieksituaties een belangrijke bron van flexibiliteit is. GTS verwacht in 2030 een daling tussen de 25% en 48% t.o.v. 2025. Deze daling zet door: in 2040 ligt het transportvolume tussen de 50% en 82% lager dan in 2025.

De totale transportcapaciteit daalt minder snel dan het feitelijke gebruik van het gasnet. Dit betekent dat het netwerk grotendeels in stand moet worden gehouden – inclusief onderhoud, investeringen en operationele kosten – terwijl het minder intensief wordt benut. Omdat de vaste kosten gelijk blijven of zelfs stijgen, en het transportvolume afneemt, zullen de kosten per eenheid getransporteerd gas toenemen. Dit leidt onvermijdelijk tot hogere transporttarieven voor de overblijvende gebruikers. De verwachte scheefgroei tussen het dalende transportvolume en de langzamer afnemende capaciteit vergroot het risico op ongewenste tariefstijgingen.

³ Figuur 0.1: Totale investeringen 2025-2035

⁴ Transportcapaciteit is de maximale hoeveelheid gas die in een bepaald tijdsbestek (meestal per uur of per seconde) door het netwerk kan worden getransporteerd.

Huidige en toekomstige gebruikers van het GTS-netwerk zijn al geconfronteerd met forse tariefstijgingen: het transporttarief steeg in 2025 met 50% en in 2026 opnieuw met 50%. Hoe de tarieven zich verder zullen ontwikkelen, is onduidelijk. Wel is duidelijk dat deze stijgingen het investeringsklimaat in Nederland verder onder druk zetten. Energie-intensieve ondernemingen kampen tegelijkertijd met hoge elektriciteitstransporttarieven, hogere gasprijzen t.o.v. vóór de energiecrisis van 2022, toenemende belasting op aardgas en beperkte mogelijkheden om te verduurzamen door netcongestie en ontbreken van waterstofinfrastructuur. Daarbovenop komen nationale beleidsmaatregelen die verder gaan dan Europees beleid, zoals de nationale CO₂-heffing en de verplichting om energie-efficiëntiemaatregelen met een terugverdientijd van minder dan vijf jaar te realiseren.

VEMW pleit daarom voor meer transparantie en voorspelbaarheid in de ontwikkeling van de gastransporttarieven. Wij vragen GTS om een gedetailleerde langetermijnprojectie (minimaal 10 jaar) van de verwachte transporttarieven te publiceren, waarin verschillende scenario's voor het aardgasverbruik en de bijbehorende investeringsniveaus zijn doorgerekend. Zo kunnen gebruikers beter inschatten wat de financiële consequenties van de energietransitie zijn en tijdig maatregelen treffen om hun bedrijfsvoering en investeringsbeslissingen daarop af te stemmen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn graag bereid om desgewenst een mondelinge toelichting te geven op deze zienswijze.

Hoogachtend,

w.g.

dr. H. Grünfeld
Algemeen directeur