



Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Netbeheer Nederland
Anna van Buurenplein 43
2595 DA Den Haag

Postbus 90608
2509 LP Den Haag
070 205 50 00
secretariaat@netbeheernederland.nl
netbeheernederland.nl

Kenmerk

BR-2025-2189

Datum

8 september 2025

Behandeld door

[REDACTED]

E-mail

[REDACTED]@netbeheernederland.nl

Doorkiesnummer

[REDACTED]

Onderwerp

Reactie op informatieverzoek ACM/UIT/653619 inzake groepstransportovereenkomst

Geachte heer [REDACTED]

Hierbij ontvangt u de reactie van Netbeheer Nederland op uw informatieverzoek d.d. 23 juli 2025 met bovenvermeld kenmerk inzake de groepstransportovereenkomst (GTO). Wij waarderen de zorgvuldigheid waarmee de ACM dit traject begeleidt en de ruimte die geboden wordt om praktijkervaringen en inzichten van de gezamenlijke netbeheerders mee te nemen in de ontwikkeling van het regelgevend kader voor de GTO.

De netbeheerders werken intensief aan de uitwerking van de GTO om de ontwikkeling van energiehubbs zo goed mogelijk te kunnen faciliteren. Met het codewijzigingsvoorstel hebben wij een regelgevend kader voorgesteld dat bewust uitermate ambitieus is geweest, om aan de hoge verwachtingen van netgebruikers en marktpartijen tegemoet te komen. Het is daarbij de insteek geweest om een goede balans te vinden tussen enerzijds de mogelijkheden en middelen die wij als netbeheerders hebben en anderzijds de belangen van aangeslotenen die een energiehub willen ontwikkelen. Dit hebben wij gedaan in een context waarbij er in hoog tempo een groot scala aan oplossingen wordt ontwikkeld om efficiënter netgebruik mogelijk te maken.

Echter, op basis van voortschrijdend inzicht merken wij inmiddels dat de hoge ambities in het codewijzigingsvoorstel een zorgvuldige ontwikkeling en implementatie van de GTO in de weg staan. De in ons codewijzigingsvoorstel opgenomen implementatietermijn van 1 jaar blijkt daarmee onvoldoende om alle elementen te kunnen operationaliseren. De uitbreidingen die in het ontwerpbesluit zijn opgenomen komen hier nog bovenop. De totstandkoming van een GTO is zowel technisch als administratief complex, met lange doorlooptijden en aanzienlijke technische, juridische en commerciële uitdagingen. Juist omdat de uitvoering van GTO's sterk samenhangt met de dynamiek binnen energiehubbs, is ervaring nodig om te bepalen welke rekenmethodes, processen en randvoorwaarden in de praktijk het best uitpakken. Pas nadat de eerste tientallen GTO's daadwerkelijk zijn gesloten zal duidelijk worden welke invulling in de praktijk het meest werkbaar en toekomstbestendig is; dat geldt voor netbeheerders maar evengoed voor energiehubbs zelf.

IBAN NL51 ABNA 0613001036
BTW-nummer NL8185.25.101.B01
KvK-nummer 09175117

Kenmerk

BR-2025-2189

Datum

8 september 2025

Wij zien de GTO dan ook als een ontwikkel- en leertraject, waarbij er vooral ruimte moet zijn voor initiatieven en stapsgewijze doorontwikkeling. Hierbij zal ook continu moeten worden gezien welke oplossingen wel en welke niet in de praktijk haalbaar zijn. Dat gebeurt tussen netbeheerders, maar ook tussen netbeheerders en het bedrijfsleven door een in het Q2 2025 gestart Klankbord. Tevens zullen wij continu moeten kijken naar de samenhang met andere ontwikkelingen en de benodigde middelen die daarvoor gevraagd worden. Het is dus zeker niet de verwachting dat de netbeheerders ieder initiatief kunnen faciliteren binnen de voorgestelde kaders.

Wij begrijpen dat de ACM met aanvullende vragen helderheid wil krijgen. Die behoefte aan duidelijkheid delen wij. Tegelijkertijd benadrukken wij dat sommige van deze keuzes pas verantwoord gemaakt kunnen worden op basis van concrete praktijkervaring. Een te prematuur of te strak regelgevend kader brengt risico's met zich mee: innovatie kan worden geremd, de GTO sluit onvoldoende aan bij de behoeftes van klanten en marktpartijen en het net kan inefficiënt worden benut. Daarnaast kan het faciliteren van de GTO de implementatie van andere oplossingen ondermijnen. Uiteindelijk is de GTO maar één van de middelen om klanten te voorzien van vermogen.

Daarom stellen wij voor om gezamenlijk een ontwikkelpad te volgen: leg nu een juridisch fundament voor de onderdelen waar voldoende zekerheid over bestaat, en creëer tegelijkertijd de ruimte om via praktijktoepassingen te leren welke invulling en doorontwikkeling in de praktijk het best werkt – voor klanten, marktpartijen en netbeheerders. Hierbij moeten de netbeheerders ook voldoende ruimte houden om in een breder perspectief de beschikbare (schaarse) middelen zo in te zetten dat het elektriciteitsnet uiteindelijk zo efficiënt mogelijk wordt benut.

Wij hechten eraan dat de in dit codebesluit geen onomkeerbare keuzes worden vastlegt die achteraf onwenselijk blijken voor netgebruikers. Daarom stellen we daarbij voor om eerst het kernconcept van de GTO werkend te krijgen voordat dit wordt uitgebreid. Concreet betekent dit dat:

- Starten met groepen van grootverbruikers op middenspanning en laagspanning (A.3, A.4 en A.5) en A.6 onderling en A.7 onderling, en daarbij alle aspecten (zoals aansprakelijkheid, deellimieten, etc.) zodanig uit te werken dat het zowel werkbaar is voor private partijen als netbeheerders.
- De in het ontwerpbesluit voorgestelde uitbreiding van de doelgroep vooralsnog geen onderdeel van de verplichte implementatie is. Daar waar mogelijk en doelmatig kan met de voorgestelde aansluitcategorieën geëxperimenteerd worden om te bepalen of en onder welke omstandigheden deze uitbreiding een gewenste doorontwikkeling zou zijn;
- De in ons codewijzingsvoorstel voorgenomen combinaties van de GTO met het tijdsblokgebonden transportrecht en het volledig variabel transportrecht en de in het ontwerpbesluit voorgestelde combinatie met het tijdsduurgebonden transportrecht vooralsnog geen onderdeel van de verplichte implementatie zijn. Het uiteindelijke doel is wel om deze combinaties mogelijk te maken, maar de prioriteit dient te liggen bij het kernconcept van een GTO met vaste transportrechten. Er is nog geen ervaring met deze combinaties en daarnaast blijkt de implementatie van alternatieve transportrechten op zichzelf complex;
- De (impliciet) in ons codewijzingsvoorstel voorgenomen combinatie van de GTO met gesloten distributiesystemen (GDS) vooralsnog geen onderdeel van de verplichte implementatie is. Reden hiervoor is dat deze combinatie operationele uitdagingen kent die eerst geadresseerd dienen te worden; en
- De in ons codewijzingsvoorstel voorgenomen combinaties van de GTO met de congestiemanagementproducten vooralsnog geen onderdeel van de verplichte implementatie zijn. Ook hier ondervinden we operationele uitdagingen waar nog geen praktijkervaring mee is.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Daarbij stellen wij voor om, zodra circa 20–30 GTO's zijn afgesloten en operationeel zijn, gezamenlijk met de ACM en marktpartijen een eerste breed herzieningsmoment te organiseren. Dit moment kan tevens worden gebruikt om de eerder voorgestelde jaarlijkse evaluatie te houden. Op basis van de eerste praktijkervaringen kunnen we dan gezamenlijk toetsen of de GTO in de praktijk werkbaar is, of aanvullende kaders nodig zijn, en of aanpassingen van het regelgevend kader wenselijk zijn. Deze stapsgewijze implementatie van de GTO komt ook of zelfs juist ten goede aan de klant.

In het vervolg van deze brief beantwoorden wij de door ACM in het informatieverzoek gestelde vragen. Voor sommige punten kunnen wij al concreet richting geven; op andere onderdelen zullen wij de antwoorden pas kunnen aanvullen, nadat de eerste GTO's operationeel zijn en wij daaruit voldoende lering hebben getrokken.

Vooruitblik en stand van de voorbereidingen

Tevens willen wij de beantwoording van het informatieverzoek aangrijpen om de ACM formeel in te lichten over de voortgang van onze voorbereidende werkzaamheden rond de GTO. Vanuit pilots en de eerste praktijkervaringen tekent zich een aantal belangrijke inzichten af, die in bovenstaande inleiding al in meer of mindere mate geschetst zijn maar hieronder nogmaals puntsgewijs benoemd worden:

- GTO's zijn kansrijk, maar complex: ze bieden bedrijven efficiency en flexibiliteit, maar vragen tegelijkertijd zorgvuldige afspraken over verdeling, monitoring en risico's. Daarbij dient te worden opgemerkt dat voordelen voor individuele aangeslotenen binnen een groep niet per se dezelfde waarde leveren voor het elektriciteitsnet als geheel.
- Ervaring is noodzakelijk: simulaties geven richting, maar alleen met echte praktijkervaring kunnen we bepalen welke rekenmethodes en processen duurzaam werken.
- Complexiteit vraagt tijd: het voorspellen en monitoren van de netimpact van groepen is aanzienlijk ingewikkelder dan bij individuele contracten. Dit vraagt om nieuwe methodieken, IT-systemen en standaarden.
- Beschikbare expertise is schaars: het ontwikkelen van GTO's vraagt elektrotechnische, juridische en systeemkennis die enerzijds beperkt beschikbaar is en anderzijds al veelvuldig wordt gevraagd in het kader van de andere ontwikkelingen binnen de netbeheerderspraktijk. Naast de individuele flexcontracten, zoals congestiemanagementcontracten en de tijdsduur- en tijdsblokgebonden transportrechten, hebben groepscontracten aanvullende uitdagingen.
- IT en digitalisering zijn randvoorwaardelijk: bestaande systemen zijn nog primair ingericht voor individuele oplossingen. Aanpassingen zijn mogelijk, maar vragen capaciteit en tijd. Ook zijn aanpassingen vaak complex en is het lastig om op voorhand voldoende zekerheid te krijgen over de doorlooptijden van dergelijke aanpassingen.
- Pilots leveren waardevolle lessen op: projecten zoals in Deventer en Hapert laten zien dat de GTO kan werken, maar ook dat maatwerk voorlopig onmisbaar is. Deze ervaringen delen wij ook via het Kennisplatform Energiehubs.
- Opschaling vraagt balans: er zijn meer dan 500 bedrijventerreinen die een energiehub verkennen, maar niet iedereen kan tegelijk geholpen worden. Ook kennen al deze initiatieven hun eigen dynamiek en tempo. De netbeheerders hebben op korte termijn niet de capaciteit en systemen om naast het ontwikkelen van een complexe propositie deze ook naar een grote schaal te brengen.

Wij vinden het belangrijk deze inzichten nu met de ACM te delen, zodat zij meegenomen kunnen worden in het verdere implementatietraject. Zo bouwen we samen stap voor stap aan een werkbaar, toekomstbestendig kader voor de GTO.

Hoewel wij erkennen dat de GTO onder de juiste omstandigheden een waardevolle toevoeging voor een efficiëntere benutting van onze netten kan zijn, erkennen wij tegelijkertijd dat de ontwikkeling van

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

GTO's veel voeten in de aarde heeft. Het vraagt om nieuwe rekenmethodes, IT-voorzieningen, duidelijke afspraken en vooral praktijkervaring. Daarom vragen wij ruimte om dit iteratief te ontwikkelen. Wij stellen voor om de voortgang en leerervaringen periodiek met de ACM te delen. Na één jaar willen wij gezamenlijk de balans opmaken en het regelgevende kader zo nodig aanpassen, zodat deze op het moment dat de GTO's verplicht aangeboden worden ook voldoende robuust en breed toepasbaar zijn.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Beantwoording vragen

Vragen 1-2: Begrippencode elektriciteit

In de zienswijzen van marktpartijen op het ontwerpbesluit is het verzoek gedaan om de definitie van de groepstransportovereenkomst en de aansluitovereenkomst, zoals geïntroduceerd in artikel 1.3 van de Netcode elektriciteit, op te nemen in de Begrippencode elektriciteit in plaats van deze alleen te omschrijven.

Vraag 1

De ACM verzoekt u om aan te geven of u dit wenselijk vindt.

Antwoord:

Wij vinden het wenselijk om een definitie van groepstransportovereenkomst op te nemen in de Begrippencode elektriciteit. Dit voorkomt interpretatieverschillen en zorgt dat alle partijen – netbeheerders, aangeslotenen en marktpartijen – dezelfde uitgangspunten hanteren. De aansluitovereenkomst is al gedefinieerd in de Energiewet. We hebben conform de Aanwijzingen voor de regelgeving de afspraak om begrippen die in hogere regelgeving zijn gedefinieerd niet nogmaals in de daaronder gepositioneerde lagere regelgeving - in dit geval dus de Begrippencode elektriciteit - op te nemen.

Vraag 2

Zo ja, verzoekt de ACM u om aan te geven hoe hier volgens u invulling aan zou kunnen worden gegeven in de codes.

Antwoord

Wij stellen voor om de definitie aan te laten sluiten bij de reeds bestaande definitie van de transportovereenkomst in de Energiewet.

Definitie Groepstransportovereenkomst

“Overeenkomst op basis van een aanbod als bedoeld in artikel 3.46, eerste lid, van de Energiewet met twee of meer aangeslotenen gezamenlijk;”

Vraag 3: Doelgroep A3-A5 met A6-invoeders

De gezamenlijke netbeheerders geven in hun zienswijze aan dat de uitbreiding van A.3 – A.5 aansluitingen in combinatie met A.6 invoeding op MS naar verwachting vaak zal leiden tot uitsluiting van het kunnen vormen van een GTO op technische gronden. Het uitbreiden van de doelgroep met A.6 invoeding MS zal volgens de gezamenlijke netbeheerders leiden tot meer aanvragen en het afwijzen van deze aanvragen vraagt om extra inspanningen (schaarse middelen). Over de inzet van schaarse middelen heeft de ACM een afzonderlijk informatieverzoek gestuurd aan de verschillende netbeheerders ('Informatieverzoek maatregelen efficiëntere netbenutting', 2 juli 2025). Hierin is ook gevraagd naar de GTO. Als het gaat om de technische onderbouwing zien wij een aantal mogelijke redenen waarom de kans op uitsluiting genuanceerder ligt dan de gezamenlijke netbeheerders in hun zienswijze schetsen.

Het GTV voor afname van een soortgelijke groep verandert niet door uitbreiding met (A.6) invoeding en daarmee verandert ook de vermogensvraag van de groepsleden niet. Alleen wanneer op het lokale netvlak invoeding beschikbaar is, zal er een prikkel zijn om dit binnen de groep zoveel mogelijk gelijktijdig te gebruiken met als effect een lagere netto kWmax;

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Ten tijden van de vermogensvraag is de GTO nog steeds gemaximeerd door het maximale technische aansluitvermogen van de aansluiting.

Indien nodig voor het borgen van de veiligheid en betrouwbaarheid van het net en het doelmatig netbeheer kan de netbeheerder aanvullend (een) deellimiet(en) opleggen aan de groep waardoor vorming van een groep alsnog mogelijk is.

Vraag 3

De ACM verzoekt u om een inhoudelijke reactie op bovenstaande punten (aan de hand van de op pagina 18 en 19 van uw zienswijze genoemde voorbeelden).

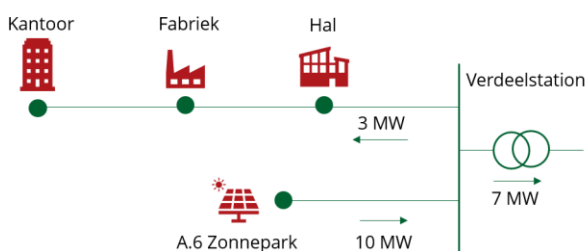
Antwoord

Wij begrijpen de nuancering van de ACM, maar willen benadrukken dat de combinatie van A.3–A.5-afname met A.6-invoeding in de praktijk tot complexe dynamieken binnen een groep kunnen leiden, met name door salderingseffecten. Wij signaleren de volgende aandachtspunten:

- Saldering beïnvloedt de vermogensvraag. Hoewel het groeps-GTV formeel niet verandert, kan de feitelijke belasting op het net tussen de groepsleden toenemen door gelijktijdige opwek en afname binnen de groep. Dit gebeurt zonder dat het groeps-GTV stijgt.
- Tariefvoordelen zonder efficiënt netgebruik. De mogelijkheid tot saldering kan tariefvoordelen opleveren voor de groep zonder dat dit leidt tot efficiënter gebruik van het net. In deze gevallen leidt dit tot kostenverplaatsing naar andere netgebruikers.
- Behoeft aan deellimieten. Om deze effecten te beheersen kan de netbeheerder deellimieten opleggen, maar dit beperkt de flexibiliteit en de deelnemingswaarde van de groep aanzienlijk.
- Complexiteit in de uitvoering. Het opnemen van A.6-invoeders leidt tot extra toetsing, analyse en maatwerk, wat extra beslag legt op de schaarse technische capaciteit binnen de netbeheerorganisaties.

Wij zijn het ermee eens dat een deellimiet in theorie groepsvorming mogelijk kan maken, maar in de praktijk kan dit leiden tot een dermate complexe inrichting dat het groepsvoordeel voor deelnemers drastisch beperkt wordt. Daarom pleiten wij voor een gefaseerde benadering zoals ook reeds geschetst in de inleiding: eerst ervaring opdoen met eenvoudigere groepen en pas daarna stap voor stap uitbreiden naar complexere samenstellingen.

Situatie met individuele GTV's



Aannames

- Kantoor, fabriek en hal hebben alle drie 1 MW GTV om van het net af te nemen
- Zonnepark heeft een GTV van 10 MW om terug te leveren

Netimpact:

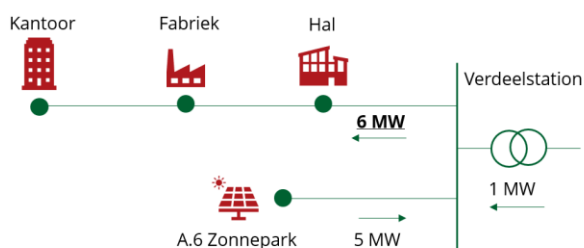
- In het meest extreme scenario wordt de middenspanningskabel van het verdeelstation richting de hal met 3 MW belast in de afnamerichting.

**Voorbeeld dient om het effect aan te tonen van het combineren van A.3-A.5 en A.6 invoeding in een GTO. Om het simpel te houden voor dit doeleinde zijn netverliezen etc. niet meegenomen.*

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Situatie met groeps-TO



Aannames:

- Groeps-GTV van 1 MW afname (op basis van gelijktijdige kW-max van de groep tijdens momenten zonder zon).
- Groeps-GTV van 8 MW teruglevering (op basis van momenten met veel zon en weinig afname)
- Technische max van aansluitingen kantoor, fabriek en hal is 2 MW.

Netimpact:

- Zolang het zonnepark minimaal 5 MW teruglevert kunnen de afnameklanten 6 MW afnemen terwijl de groep netto binnen het groeps-GTV van 1 MW afname blijft.
- De middenspanningskabel van het verdeelstation richting de hal kan daardoor 2x zoveel worden belast en opzichte van de situatie met individuele GTV's
- De belasting van de middenspanningskabel kan met een deellimiet worden beperkt, maar dan is het de vraag in hoeverre deelname van het zonnepark aan het groeps-TO nog toegevoegde waarde heeft voor de groep klanten.

**Voorbeeld dient om het effect aan te tonen van het combineren van A.3-A.5 en A.6 invoeding in een GTO. Om het simpel te houden voor dit doeleinde zijn netverliezen etc. niet meegenomen.*

Vragen 4-6: Aangekondigde onderzoek naar verruiming groepstransportovereenkomst

In het codewijzigingsvoorstel en de zienswijze op het ontwerpbesluit geven de gezamenlijke netbeheerders aan dat ze het onderzoek naar een mogelijke verruiming van de doelgroep van de groepstransportovereenkomst eind 2025 zullen opleveren.

Vraag 4

De ACM verzoekt u om een nadere toelichting op de inhoud van dit onderzoek. Ga daarbij in ieder geval in op het doel en de scope van het onderzoek, de onderzoeksvragen en de onderzoeksmethode.

Antwoord

Het doel van het onderzoek is om te verkennen of verruiming van de doelgroep van de GTO ook aansluit bij het energiesysteem van de toekomst dat we willen realiseren en in hoeverre de verruiming van de doelgroep maatschappelijk wenselijk is.

Wij willen hierbij expliciet benadrukken dat het voor de gezamenlijke netbeheerders lastig te voorspellen is wat de effecten van de verruiming zullen zijn en in welke mate de verruiming zal bijdragen aan efficiënter netgebruik. Het is nog niet voldoende aannemelijk dat verruiming van de doelgroep daadwerkelijk leidt tot efficiëntere netbenutting. Met de door ons in het codewijzigingsvoorstel opgenomen GTO-doelgroep hebben wij meer vertrouwen dat deze binnen de voorgestelde kaders kan bijdragen aan netveiligheid, betrouwbaarheid en doelmatig netbeheer en dat lokaal opwek en afname op elkaar afgestemd kan worden.

Deelvragen van het onderzoek zijn:

1. Hoe groot is de vraag naar het kunnen combineren van aansluitcategorieën A.3–A.5 met A.6 en/of A.7 binnen een GTO?
2. Wat is de haalbaarheid van deze propositie, kijkend naar randvoorwaarden zoals netveiligheid, betrouwbaarheid en doelmatig netbeheer?

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

- Welk tariefmodel zou passend zijn bij een combinatie van A.3–A.5 met A.6 en/of A.7-afname, zodat kosten en baten evenwichtig verdeeld worden en geen ongewenste prikkels ontstaan?

Het onderzoek weegt zowel het klantperspectief (wensen en meerwaarde voor aangeslotenen) als de randvoorwaarden van de netbeheerders (technische haalbaarheid, veiligheid, doelmatig netbeheer).

Vraag 5

Geef daarbij aan wat de planning van dit onderzoek is en wanneer naar verwachting de (eerste) resultaten van dit onderzoek beschikbaar zijn die met de ACM gedeeld kunnen worden.

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders verwachten eind 2025 de eerste inzichten van dit onderzoek te kunnen presenteren. Deze eerste resultaten zullen afkomstig zijn van Liander, die als eerste netbeheerder praktijkervaring opdoet met de verruiming van de doelgroep van de GTO en dit combineert met simulaties en analyses. Vervolgens willen wij op basis van deze eerste inzichten een onderbouwd beeld delen met de ACM. Eerder conclusies trekken achten wij niet verantwoord, omdat er nog onvoldoende bewijs is dat verruiming van de doelgroep daadwerkelijk leidt tot een efficiëntere netbenutting.

Vraag 6

Geef daarbij aan wat de beoogde vervolgstappen van de gezamenlijke netbeheerders zijn na afronding van dit onderzoek, in het bijzonder de wijze waarop en wanneer deze resultaten betrokken zullen worden bij een evaluatie van de groepstransportovereenkomst en het mogelijk indienen van verbetervoorstellen bij de ACM (codewijziging).

Antwoord

Begin 2026 gaan de gezamenlijke netbeheerders graag in gesprek met de ACM over de inzichten die dan beschikbaar zijn. Wij willen daarbij benadrukken dat er op dit moment nog geen volledig uitgewerkt onderzoeksplan ligt. Het voornemen is om dit onderwerp in NBNL-verband verder op te pakken, zodat alle netbeheerders gezamenlijk kunnen bijdragen en er een consistent beeld ontstaat. Een mogelijke aanpak is om per netbeheerder een aantal voorbeelden uit te werken, waarbij een externe partij de analyses uitvoert en de resultaten bundelt. Op die manier ontstaat een breed gedragen basis om begin 2026 samen met de ACM te beoordelen of en onder welke voorwaarden verruiming van de GTO-doelgroep wenselijk en haalbaar is.

Vraag 7: Randvoorwaarden

Eén van de voorwaarden voor het kunnen afsluiten van een GTO is dat de betrouwbaarheid en veiligheid van het net en het doelmatig netbeheer geborgd blijven (zie het voorgestelde artikel 7.1e, lid f, onderdeel 4^o en artikel 7.1e, lid g, onderdeel 3^o van de Netcode elektriciteit). In verschillende zienswijzen van marktpartijen wordt de vraag gesteld wat in dit kader bedoeld wordt met “doelmatig netbeheer”.

Vraag 7

De ACM verzoekt u om aan de hand van enkele (praktijk)voorbeelden toe te lichten wanneer sprake zou kunnen zijn van niet-doelmatig netbeheer waardoor een verzoek voor het afsluiten van een GTO zou kunnen worden afgewezen zonder dat de betrouwbaarheid en veiligheid van het net in het geding is.

Kenmerk

BR-2025-2189

Datum

8 september 2025

Antwoord

Doelmatig netbeheer is een wettelijke taak voor de netbeheerder en daarmee een essentieel aspect bij de beoordeling van aanvragen voor een GTO. Het doel van de GTO is om een bijdrage te leveren aan efficiënt netgebruik. Ook als de betrouwbaarheid en veiligheid van het net niet direct in het geding zijn, kan groepsvorming leiden tot ondoelmatig gebruik van schaarse capaciteit of middelen. Daarom moeten netbeheerders de ruimte hebben om aanvragen te weigeren die aantoonbaar leiden tot inefficiëntie of hogere kosten door extra benodigde netinvesteringen. De netbeheerder dient daarbij te motiveren dat een aanvraag tot ondoelmatig netgebruik zou leiden. Het is daarbij lastig om op voorhand een limitatieve opsomming te geven van welke situaties of omstandigheden (per definitie) zouden leiden tot ondoelmatig netbeheer.

Het inpassen van een GTO kan bestaande wachttijstaanvragen benadelen. Aangeslotenen krijgen met een GTO meer ruimte om middels afstemming van opwek en afname het net tussen de GTO-deelnemers zwaarder te belasten ten opzichte van de situatie met individuele GTV's. Deze extra ruimte komt beschikbaar doordat elke deelnemende aangeslotene individueel met zijn aansluiting tot het technisch maximum mag afnemen of terugleveren zolang de groep binnen het groeps-GTV blijft. Indien bijvoorbeeld één deelnemer op een moment 2 MW afneemt terwijl een andere deelnemer 2 MW teruglevert, is het netto netgebruik 0 MW maar wordt het net tussen beide deelnemers wel degelijk met 2 MW belast. Als beide deelnemers een individueel GTV van 1 MW hadden, kan daarmee hun impact op de netbelasting bij een GTO 2 maal zo groot worden.

Netbeheerders hebben nog onvoldoende praktijkervaring opgedaan om een beeld te vormen in welke mate aangeslotenen met een GTO deze extra ruimte voor afstemming van opwek en afname gaan benutten (al dan niet beperkt door deellimieten). Dat maakt het lastig om het inpassen van GTO te toetsen op doelmatigheid. Wanneer de ruimte voor afstemming tussen opwek en afname in het net geheel voor een GTO gereserveerd blijft, kan dit leiden tot situaties waarbij het lokale net 'op slot' wordt gezet voor verder inpassing van nieuwe aanvragen voor transportvermogen. Wanneer de ruimte niet (geheel) gereserveerd blijft voor de GTO, dan kan dit tot situaties leiden waarbij de netbeheerder, zover daar nog ruimte voor is, nieuwe aanvragen voor transportvermogen inpast in het lokale net en vervolgens congestiemanagement moet toepassen of de ruimte voor de groep te veel moet beperken middels (strengere) deellimieten. Naar mate het een groep betreft die zich meer spreidt over het net en over meerdere netvlakken, dan wordt deze problematiek complexer.

Het bovenstaande hoeft niet altijd automatisch tot een afwijzing te leiden, maar het is van belang dat netbeheerders aanvragen kunnen weigeren wanneer groepsvorming aantoonbaar ondoelmatig is vanuit het perspectief van efficiënt netbeheer.

Uitgangspunt is dat de groep altijd efficiënter en met minder netbelasting opereert dan wanneer de groepsleden individueel een reguliere ATO zouden aanvragen bij dezelfde vermogensvraag. Indien niet aan dit uitgangspunt zou worden voldaan, dan zou de netbeheerder extra investeringen moeten doen, of minstens dezelfde capaciteit beschikbaar moeten houden/stellen. Hierdoor profiteren uitsluitend de groepsleden van lagere transportkosten, terwijl andere netgebruikers naar verhouding meer moeten bijdragen aan de extra netinvesteringen, of langer moeten wachten op beschikbare transportcapaciteit.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Vragen 8-10: Inbedrijfsname- en beheersprotocollen

Vraag 8

In het voorgestelde artikel 7.1g van de Netcode elektriciteit is een bepaling toegevoegd die regelt dat de netbeheerders de inbedrijfsname- en beheersprotocollen opstellen en gebruiken in het kader van hun vergewisplicht.

Licht toe hoe ver de gezamenlijke netbeheerders zijn met het opstellen van deze protocollen en hoe het verdere proces, inclusief het betrekken van relevante stakeholders, eruit zal zien.

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders zijn gestart met de uitwerking van inbedrijfsname- en beheersprotocollen. Deze protocollen zijn noodzakelijk om te borgen dat groepen in de praktijk kunnen voldoen aan de voorwaarden van de GTO en dat netbeheerders zorgvuldig aan hun vergewisplicht kunnen voldoen.

Huidige status:

- De netbeheerders werken gezamenlijk aan de ontwikkeling van deze protocollen in POM-verband (Productontwikkeling en Management).
- De basisstructuur is gedefinieerd: de protocollen moeten waarborgen dat zowel de inbedrijfsname van een groep als het beheer daarna transparant, controleerbaar en uitvoerbaar is.
- Er is een eerste analyse gemaakt van welke technische, juridische en organisatorische aspecten minimaal opgenomen moeten worden.

Stakeholderbetrokkenheid:

- Er is een klankbordgroep ingericht waarin vertegenwoordigers van bedrijven, energiehubregisseurs en marktpartijen participeren.
- Deze groep fungeert als toetssteen: praktijkvragen en -ervaringen uit de hubs worden direct meegenomen in de ontwikkeling van de protocollen.
- Stakeholders krijgen inspraak bij de keuzes die impact hebben op uitvoerbaarheid en kosten.

Vervolgproces:

- De komende periode werken de netbeheerders de protocollen verder uit tot een conceptversie.
- Deze conceptversie wordt besproken met de klankbordgroep en later gedeeld met de ACM. Indien wenselijk kan deze ook in het iGen besproken worden.
- Na consultatie en pilots worden de protocollen gefinaliseerd en ingevoerd bij alle netbeheerders.

Belang:

De protocollen zijn een belangrijk instrument om:

- vooraf te toetsen of een groep in staat is zich aan de voorwaarden te houden;
- in de operationele fase continu te monitoren en waar nodig bij te sturen;
- vertrouwen te geven aan zowel aangeslotenen, marktpartijen als toezichthouder dat GTO's op een betrouwbare en doelmatige manier functioneren.

Vraag 9

Geef aan wanneer naar verwachting een eerste conceptversie van het inbedrijfsname- en beheersprotocol met de ACM en met stakeholders gedeeld kan worden.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Antwoord

Voor lopende pilots zijn verschillende rudimentaire inbedrijfsname- en beheersprotocollen opgesteld. Deze protocollen worden nu getoetst en doorontwikkeld op basis van de ervaringen die worden opgedaan. Daarmee ontstaat een steeds beter beeld van welke elementen in de praktijk goed werken en welke aanpassing behoeven.

De verwachting is dat begin 2026 een NBNL-conceptversie met het gezamenlijk uitgangspunt gereed is, zodat deze met de ACM en stakeholders gedeeld kan worden. Omdat het hier gaat om een nieuwe propositie willen we benadrukken dat de protocollen ook na begin 2026 kunnen wijzigen: wij blijven deze waar nodig aanpassen en verfijnen totdat er een robuuste, werkbare standaard is die voor alle netbeheerders en marktpartijen uitvoerbaar is.

Vraag 10

Geef aan of de veronderstelling vanuit de ACM klopt dat er een gezamenlijk in Netbeheerder Nederland-verband opgesteld inbedrijfsname- en beheersprotocol komt dat door alle netbeheerders gehanteerd zal worden om te voldoen aan de vergewisgeplicht uit het voorgestelde artikel 7.1g van de Netcode elektriciteit.

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 9.

Vragen 11-12: Bemetering

Vanuit de netcode en de tarievencode volstaat een telemetriegrootverbruikmeter die op kwartierwaarden meet. Voor het bepalen van het groeps-GTV wordt ook uitgegaan van de kwartierwaarden. Marktpartijen hebben in hun zienswijzen zorgen geuit dat de netbeheerders voor de GTO kortere tijdseenheden dan kwartierwaarden zullen hanteren voor de toetsing of er een overschrijding van het GTV heeft plaatsgevonden. De ACM krijgt daarom graag een beter beeld van welke eisen er in de protocollen aan bemetering gesteld zullen worden door de netbeheerders en of deze eisen gaan afwijken van de eisen die gelden voor individuele aangeslotenen.

Vraag 11

Kunnen de gezamenlijke netbeheerders bevestigen dat de huidige telemetriegrootverbruik meetinrichtingen van de gebruikers met daarbij een interface waarbij kwartierwaarden kW opgeteld worden, in lijn met het uitgegeven GTV, volstaan (bij toetsing voor overschrijding van het groeps-GTV) bij de GTO?

Antwoord

Ja, voor de formele toets of een groep het afgesproken groeps-GTV overschrijdt, volstaan de huidige telemetriegrootverbruik-meetinrichtingen op basis van kwartierwaarden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de gesommeerde kwartierwaarden van de deelnemers binnen de groep. Dit vraagt geen aanvullende beveiligingen ten opzichte van het huidige gebruik bij individuele aansluitingen.

Tegelijkertijd zien netbeheerders in de praktijk dat bij GTO's het gedrag dynamischer is dan bij individuele aansluitingen. Groepen sturen actief met een EMS en zetten flexibele assets (zoals batterijen en opwek) in. Hierdoor ontstaan binnen een kwartier forse fluctuaties en kortstondige overschrijdingen, die in klokkwartierdata niet zichtbaar zijn maar wel impact hebben op capaciteitsmanagement, spanningskwaliteit, netveiligheid en de levensduur van componenten.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Daarom achten wij het wenselijk dat in de toekomst fijnmaziger meetdata wordt ingezet, bijvoorbeeld:

- Kortere meetintervallen (richting 5 minuten of korter);
- Registratie van piekvermogen binnen een kwartier naast het gemiddelde;
- Monitoring vanuit EMS-systemen waar mogelijk, met buffering en auditmogelijkheden.

Deze beweging is niet alleen relevant voor groepen, maar ook voor individuele aansluitingen. Het probleem dat 15-minutenwaarden tekortschieten speelt namelijk breder. Daarom geldt dat zolang kwartierwaarden de standaard blijven, ook voor GTO's geen afwijkende formele eisen worden gesteld. Indien aanvullend hogere frequentie wordt gevraagd, zal dat altijd gebaseerd zijn op een onderbouwde risicoanalyse; dit zal dan van toepassing zijn op alle aangeslotenen, niet alleen op GTO's.

Vraag 12

Zo niet, geef aan welke aanvullende eisen de gezamenlijke netbeheerders aan de bemetering zouden willen stellen, waarom zij de eisen noodzakelijk achten en hoe geborgd wordt dat voor de deelnemers aan een GTO geen aanvullende discriminatoire eisen aan beveiliging voor een hogere vermogensvraag worden gesteld dan bij individuele aangeslotenen.

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 11.

Vragen 13-16: Opschorting/verval transportrecht

Vraag 13

Verschillende marktpartijen geven in hun zienswijze aan dat de voorwaarden die in het ontwerpbesluit zijn opgenomen ten aanzien van opschorting en verval van het transportrecht bij een overtreding van de voorwaarden van de GTO potentiële deelnemers aan de GTO zouden kunnen afschrikken. Deze mogelijke sanctie moet de groep ervan weerhouden om het aan haar beschikbaar gestelde transportvermogen te overschrijden.

In hoeverre heeft opschorting en/of verval van transportovereenkomsten bij individuele aansluit- en transportovereenkomsten zich in de praktijk reeds voorgedaan en om wat voor overtredingen ging het daarbij?

Antwoord

De mogelijkheid tot opschorting en verval is eerder geïntroduceerd bij alternatieve transportrechten in afstemming met de ACM. Er is nog te weinig ervaring om antwoord te kunnen geven op de vraag. Dit is met name gebeurt om de mogelijke consequenties van overschrijdingen expliciet te maken en hier meer duidelijkheid over te verschaffen. Voor de alternatieve transportrechten is opschorting en verval enkel als ultimum remedium beschikbaar voor de netbeheerder, dus pas na waarschuwingen en overleg. Hierbij is in ogenschouw genomen dat de sanctie in verhouding moet staan tot de mate en frequentie van de overtreding. Voor de GTO is dit principe overgenomen, om te voorkomen dat structurele overschrijdingen zonder sancties zouden blijven en om de consequenties expliciet te maken en daarmee ook rechtszekerheid te vergroten. De Netcode elektriciteit kent geen expliciet kader voor het opschorten of vervallen van het volledig vast transportrecht, maar privaatrechtelijk kan het schenden van de contractvoorwaarden wel tot vergelijkbare sancties leiden.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Vraag 14

Uit artikel 7.1h, tweede en derde lid, volgt dat bij de beslissing van de netbeheerder om het transportrecht (van een aangeslotene met een individuele aansluit- en transportovereenkomst of een groep van aangeslotenen die deel uitmaken van een groepstransportovereenkomst) op te schorten of uiteindelijk te laten vervallen de netbeheerder rekening houdt met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden. Houden de netbeheerders in deze beoordeling rekening met verschillende factoren die de ernst van de overtreding en daarmee de passendheid van de sanctie kunnen bepalen, zoals de aard van de overtreding, de achterliggende oorzaak, de gevolgen, de context en de intentie? Licht toe.

Antwoord

Opschorting of verval van transportrecht wordt alleen ingezet als ultimum remedium. Bij de beoordeling houden netbeheerders nadrukkelijk rekening met de mate en frequentie van de overtreding. Privaatrechtelijk worden deze factoren aangevuld door de situatie waarin een aangeslotene een gegrond beroep doet op overmacht, of wanneer de overtreding “gezien haar bijzondere aard of geringe betekenis” de ontbinding (het verval van het transportrecht) niet rechtvaardigt.

Vraag 15

Anders dan bij individuele transportovereenkomsten is er bij de GTO sprake van onderlinge gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het naleven van de voorwaarden van de GTO. Verschillende marktpartijen pleiten in hun zienswijze in de opstartfase van de GTO (waarin partijen nog aan elkaar moeten wennen) voor meer coulance vanuit de netbeheerder bij eventuele schending van de voorwaarden.

Hoe kijken de gezamenlijke netbeheerders tegen een periode van coulance aan en op welke wijze zou hieraan invulling kunnen worden gegeven in de code?

Antwoord

Het bieden van extra coulance in het regelgevende kader voor GTO's vinden de gezamenlijke netbeheerders niet wenselijk. Wij hebben de voorkeur om zonder gegronde reden geen onderscheid tussen GTO's en individuele aansluit- en transportovereenkomsten (ATO's) te maken.

De reden hiervoor is dat coulance in het regelgevende kader het risico verschuift van de groep (die de regie en invloed heeft op naleving) naar de netbeheerder (die geen controle heeft over het groepsgedrag). Dit zou een prikkel wegnemen voor deelnemers om hun installaties en de systemen die ze gebruiken voor de onderlinge afstemming zorgvuldig en betrouwbaar in te richten, terwijl eventuele gevolgen – zoals storingen of extra netkosten – dan op het bredere net en de maatschappij zouden neerslaan.

In plaats daarvan hebben de gezamenlijke netbeheerders gekozen voor een protocollaire aanpak:

- Inbedrijfsnameprotocol: voorafgaand aan deelname doorloopt een groep een testfase waarin klanten en netbeheerders toetsen of de groep in staat is betrouwbaar samen te werken en de kernverplichtingen na te leven.
- Beheerprotocol: pas na afronding van het inbedrijfsnameprotocol komt een groep in de beheerfase. In dit proces is vastgelegd hoe overschrijdingen gesignaleerd, besproken en waar nodig gecorrigeerd worden. Het opschorten van transportrecht geldt ook hier als uiterste maatregel.

Uit pilots blijkt dat groepen met de juiste hardware, software en EMS-sturing goed in staat zijn een stuurbare en betrouwbare hub te vormen. Het doorlopen van de protocollen geeft groepen de ruimte

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

om zich voor te bereiden, zonder dat hiervoor extra coulance in de regelgeving nodig is. Kortom: het eventuele “wennen” van de groep is geborgd in de protocollen. Het regelgevende kader zelf hoeft daarvoor geen aparte coulance-bepaling te bevatten.

Vraag 16

Wat zijn de gevolgen van het schorsen of vervallen van de groepstransportovereenkomst voor de groepsdeelnemers en hun individuele toegang tot het net? Maak in uw antwoord onderscheid tussen opschorting of vervallen tijdens en na de transitieperiode.

Antwoord

De gevolgen van het schorsen van de GTO zijn dat de betrokken aangeslotenen tijdelijk geen gebruik mogen maken van het groepstransportrecht totdat er met de netbeheerder maatregelen zijn afgestemd om toekomstige overschrijdingen te voorkomen. Wanneer blijkt dat de maatregelen niet toereikend zijn geweest, dan kan in het uiterste geval het groepstransportrecht komen te vervallen.

Na het vervallen van het groepstransportrecht kunnen de individuele aangeslotenen opnieuw transportrecht aanvragen. Er is daarom geen verschil in de situatie tijdens of na de transitieperiode.

Netbeheerders hanteren bij opschorting en verval van de GTO een zorgvuldige, stapsgewijze benadering. Uiteindelijk hebben de deelnemers zelf de sleutel in handen: zolang zij de voorwaarden naleven, is van opschorting of verval geen sprake. Ook dienen ze zelf voldoende inzicht in hun eigen vermogen te hebben om zich aan de voorwaarden te houden, zowel bij het aanvragen van het transportrecht, als bij de uitoefening daarvan.

Vragen 17-21: Redelijke termijnen

Vraag 17

In het voorgestelde artikel 7.1e, tweede lid, onderdelen a en b, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder de gemachtigde van een groep binnen een redelijke termijn schriftelijk informeert of het mogelijk is om een groep te vormen, en binnen een redelijke termijn de gemachtigde schriftelijk informeert indien de netbeheerder de groepsvorming niet mogelijk acht. De ACM verzoekt u aan te geven of u hieraan een concrete termijn kunt koppelen, en, indien dat het geval is, binnen welke termijn u verwacht dit te kunnen bewerkstelligen.

Antwoord

Netbeheer Nederland onderschrijft het belang van duidelijke en voorspelbare doorlooptijden. Tegelijkertijd hangt de benodigde verwerkingstijd sterk af van de complexiteit van het verzoek om een groep te vormen. Wij stellen voor om in het codebesluit nu nog geen generieke termijnen vast te leggen. Op basis van praktijkervaring kunnen we, samen met de ACM, toewerken naar realistische en uitvoerbare termijnen, afgestemd op type verzoek en netomstandigheden.

Eenvoudige situaties

- Alle deelnemers bevinden zich op hetzelfde netvlak (bijv. uitsluitend MS).
- Er is een beperkt aantal deelnemers (bijv. 3–5).
- De individuele aangeslotenen hebben duidelijke groeiplannen en de groep vereist beperkt maatwerk.

Complexe situaties

- Combinaties van meerdere aansluitcategorieën (A.3 t/m A.6 of A.6/A.7).

Kenmerk

BR-2025-2189

Datum

8 september 2025

- Noodzaak tot het stellen van deellimieten.
- Groepen met veel deelnemers (bijv. 15–20).
- Geen eenduidige profielen of sterk fluctuerende opwek.

Vraag 18

In het voorgestelde artikel 7.1e, vijfde lid, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder binnen een redelijke termijn het aan de groep aan te bieden gecontracteerde transportvermogen bepaalt.

De ACM verzoekt u aan te geven of u hieraan een concrete termijn kunt koppelen, en, indien dat het geval is, binnen welke termijn u verwacht dat u dit kunt bepalen.

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 17.

Vraag 19

In het voorgestelde artikel 7.1f, derde lid, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder de gemachtigde van een groep binnen een redelijke termijn informeert over het opleggen van een beperking, of om een voorziening op te leggen.

De ACM verzoekt u aan te geven of u hieraan een concrete termijn kunt koppelen, en, indien dit het geval is, binnen welke termijn u verwacht dit aan de gemachtigde aan te kunnen geven.

Antwoord

Netbeheer Nederland begrijpt de behoefte aan voorspelbare doorlooptijden, maar acht het op dit moment te vroeg om generieke termijnen vast te leggen. De benodigde verwerkingstijd, inclusief het bepalen of een beperking nodig is, hangt sterk af van de complexiteit van de casus en de benodigde netanalyses. Zie ook het antwoord op vraag 17.

Vraag 20

In het voorgestelde artikel 7.1g, derde lid, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder de toetsing van de vooraf opgestelde protocollen binnen een redelijke termijn afrondt om zich ervan te vergewissen dat een groep in staat is te borgen dat het gecontracteerde transportvermogen niet wordt overschreden.

De ACM verzoekt u aan te geven of u hieraan een concrete termijn kunt koppelen, en, indien dit het geval is, binnen welke termijn u verwacht dat deze toetsing afgerond kan worden.

Antwoord

Het proces rond het inbedrijfsname- en beheerprotocol is nog in ontwikkeling en hangt mede af van de voortgang binnen de groep en bij hun technische leveranciers.

Uitgangspunt netbeheerders

- Na het tekenen van de GTO kan de groep starten met het inbedrijfsname- en beheerprotocol.
- Zodra de groep de protocollen volledig en correct heeft doorlopen en bewijs daarvan heeft aangeleverd, wordt dat door de netbeheerder getoetst binnen een redelijke termijn.

Afhankelijkheid van de groep

- De totale doorlooptijd wordt in belangrijke mate bepaald door de snelheid waarmee de groep de vereiste processen en regels implementeert.
- Hoe beter de voorbereiding, hoe sneller de toetsing kan worden afgerond.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Vraag 21

In het voorgestelde artikel 8.4, onderdeel e2, subonderdeel 3, is opgenomen dat de netbeheerder na ontvangst van een aanvraag voor een groepstransportovereenkomst binnen redelijke termijn een offerte of een afwijzing van de aanvraag verzendt.

De ACM verzoekt u toe te lichten of hieraan een concrete termijn gekoppeld kan worden, en, indien dit het geval is, binnen welke termijn u verwacht dat een netbeheerder deze kan verzenden.

Antwoord

Netbeheerders begrijpen de behoefte aan voorspelbare termijnen voor het ontvangen van een offerte of afwijzing. Tegelijkertijd geldt dat het proces rond de GTO nog in ontwikkeling is en nu alleen in pilots wordt toegepast.

Huidige praktijk

1. De gemachtigde dient namens de groep een formele aanvraag in.
2. De netbeheerder voert een nettoets uit en stelt vast welk groepsvermogen kan worden aangeboden en of aanvullende beperkingen noodzakelijk zijn.
3. Op basis daarvan ontvangt de groep een aanbod (conceptcontract) of een gemotiveerde afwijzing.
4. De gemachtigde krijgt vervolgens tijd om dit aanbod met de groep af te stemmen en hierop te reageren.

Uitdagingen

- Het proces is nu grotendeels handmatig en nog niet schaalbaar.
- We hebben nog onvoldoende ervaring om afwijzingen en offertes te standaardiseren en te automatiseren.
- Dit maakt het niet verantwoord om nu al vaste termijnen op te nemen.

Vragen 22-24: Bepalen groeps-GTV

Vraag 22

In het voorgestelde artikel 7.1e, vijfde lid, onderdeel b, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder de historische jaarprofielen van de afgelopen twaalf maanden betreft bij het bepalen van het aan te bieden gecontracteerde transportvermogen. Verschillende marktpartijen hebben in hun zienswijze de wens aangegeven om drie jaar terug te kijken.

De ACM verzoekt u toe te lichten hoe u hier tegenaan kijkt, wat dit betekent voor de uitvoering en welke gevolgen zou dit naar verwachting hebben voor de hoogte van het aan te bieden gecontracteerde transportvermogen en de netbelasting.

Antwoord

Eerlijke en uniforme behandeling van aangeslotenen is voor netbeheerders essentieel. In de huidige Netcode wordt bij GOTORK uitgegaan van een terugblik van 12 maanden op het historisch jaarprofiel, met de mogelijkheid om aanvullend de hoogste waarde over de afgelopen 24 maanden mee te nemen.

Standpunt netbeheerders

- Wij stellen voor om dit principe ook bij de bepaling van het groeps-GTV te hanteren:
 - **Primair:** kWmax op basis van de afgelopen 12 maanden.
 - **Aanvullend (indien relevant):** hoogste waarde over de afgelopen 24 maanden.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

- Het verruimen naar een periode van 36 maanden zou verder gaan dan voor individuele aansluitingen en daarmee leiden tot ongelijke behandeling. Dit kan als discriminerend worden ervaren.

Impact en uitvoerbaarheid

- Analyse zal moeten uitwijzen wat de exacte consequenties zijn indien een langere periode wordt gekozen. Onze verwachting is dat dit slechts in beperkte mate tot extra groepscapaciteit leidt.
- Voor de uitvoering betekent dit dat tooling moet worden aangepast en er een apart proces worden ingericht voor de GTO ten opzichte van het proces voor individueel aangesloten.

Vraag 23

In het voorgestelde artikel 7.1e, vijfde lid, onderdeel e, van de Netcode elektriciteit is opgenomen dat de netbeheerder bij het bepalen van het aan te bieden gecontracteerde transportvermogen de verwachte toekomstige transportbehoefte van de aangeslotenen die deelnemen aan de groep en de concrete toekomstplannen waaruit blijkt dat zij dit vermogen binnen een redelijke termijn nodig hebben betreft. In de toelichting bij het ontwerpbesluit is aangegeven dat van plannen die binnen een jaar gerealiseerd worden in ieder geval aangenomen wordt dat deze binnen een redelijke termijn gerealiseerd worden. Verschillende marktpartijen hebben in hun zienswijze aangegeven dat deze termijn te kort is, omdat de doorlooptijd van investeringen waarvoor extra transportcapaciteit nodig is, doorgaans meerdere jaren is. Zo geven verschillende marktpartijen aan in het verleden extra GTV te hebben aangevraagd en hiervoor te hebben betaald, met het oog op toekomstige uitbreiding/verduurzaming.

De ACM verzoekt u aan te geven hoe u er tegenaan kijkt als bij het vaststellen van het groeps-GTV van onderbouwde plannen die binnen drie jaar gerealiseerd worden door de netbeheerder moet worden aangenomen dat deze binnen een redelijke termijn gerealiseerd worden. Wij verzoeken u toe te lichten hoe u hier tegenaan kijkt, wat dit betekent voor de uitvoering en welke gevolgen dit naar verwachting zal hebben voor de hoogte van het aan te bieden gecontracteerde transportvermogen en de netbelasting.

Antwoord

Wij begrijpen het voorstel dat concrete plannen tot 3 jaar vooruit kunnen worden meegenomen. Daarmee wordt schaarse netcapaciteit doelmatig benut en voorkomen we dat ongebruikte capaciteit andere aangeslotenen benadeelt. Wij nemen daarbij wel aan dat wij ons kunnen beroepen op GOTOR, indien de groeiplannen niet worden gerealiseerd. Wij realiseren ons dat er uitzonderingen kunnen zijn qua bedrijven die werken met langere horizonnen qua investeringen. In die specifieke gevallen gaan wij graag met deze bedrijven in gesprek. Wij wensen dat de redelijke termijn in de codetekst gehandhaafd blijft.

Vraag 24

De ACM verzoekt u aan te geven hoe u er tegenaan kijkt als bij het vaststellen van het groeps-GTV van onderbouwde plannen die binnen vijf jaar gerealiseerd worden door de netbeheerder aangenomen moet worden dat deze binnen een redelijke termijn gerealiseerd worden. Wij verzoeken u toe te lichten hoe u hier tegenaan kijkt, wat dit betekent voor de uitvoering en welke gevolgen dit naar verwachting zal hebben voor de hoogte van het aan te bieden gecontracteerde transportvermogen en de netbelasting.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders pleiten om in de codetekst uit te blijven gaan van een redelijk termijn, omdat wat redelijk is per type bedrijf kan verschillen. Een termijn van 5 jaar vooruitkijken achten wij daarbij wel uitzonderlijk. Redenen hiervoor zijn:

- Historisch zien we dat "onderbouwde plannen" vaak niet gerealiseerd worden. Daarom achten wij het maatschappelijk niet verantwoord om groeps capaciteit standaard op te hogen op basis van plannen die 5 jaar vooruitkijken. Het risico daarbij is namelijk dat er capaciteit gereserveerd dient te worden voor plannen die uiteindelijk met grote waarschijnlijkheid niet doorgaan.
- Hoe verder de termijn in de toekomst ligt, hoe moeilijker het wordt voor groepen om hun gebruik van gereserveerd vermogen realistisch te voorspellen. Dit vergroot de kans dat capaciteit wel administratief wordt vastgelegd, maar feitelijk niet benut.

Vragen 25-26: Bepalen van groeps-GTV indien sprake is van alternatief transportrecht of congestiemanagementproduct

Vraag 25

Het kan zijn dat een partij met een alternatief transportrecht deel uit wenst te maken van een groepstransportovereenkomst.

De ACM verzoekt u toe te lichten hoe het profiel van een partij met een alternatief transportrecht, zoals bijvoorbeeld een non-firm ATO (NFA) of een tijdsduurgebonden transportrecht (TDTR), meegenomen wordt bij het bepalen van het gezamenlijke gecontracteerde transportvermogen van de groep.

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders hebben op dit moment nog geen praktijkervaring met deelname van aangeslotenen met een alternatief transportrecht (ATR) aan een GTO. Daarnaast blijkt de implementatie van alternatieve transportrechten op zichzelf complex. Wij pleiten gezien de complexiteit van zowel een GTO als ATR daarom voor een stapsgewijze aanpak voor wat betreft de toepassing ervan waarbij de combinatie met alternatieve transportrechten pas later zal worden opgepakt nadat GTO zich als oplossing in de praktijk meer heeft bewezen. Later zal moeten worden gekeken op welke manier het profiel van een alternatief transportrecht van een individueel aangeslotene kan worden meegenomen in het bepalen van het groeps-GTV.

NBNL stelt voor dat groepen in de huidige fase geen ATR kunnen afsluiten. Dit sluit aan bij de wens om de eerste implementatie van de GTO beheersbaar en uitvoerbaar te houden. Hiermee wordt voorkomen dat het aantal varianten in de opstartfase te groot wordt en processen en IT impact onnodig complex worden.

Vraag 26

Het kan zijn dat een partij die congestiediensten levert deel uit wenst te maken van een groepstransportovereenkomst.

De ACM verzoekt u aan te geven hoe het profiel van een partij die congestiediensten levert, bijvoorbeeld door middel van een capaciteitsbeperkend contract (CBC), meegenomen wordt bij het bepalen van het gezamenlijke gecontracteerde transportvermogen van de groep.

Antwoord

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

De gezamenlijke netbeheerders hebben op dit moment nog geen praktijkervaring met deelname van aangeslotenen met een capaciteitsbeperkend contract (CBC) aan een GTO. NBNL stelt voor om gezien de complexiteit van GTO een stapsgewijze aanpak te hanteren waarbij later pas wordt gekeken naar de combinatie met congestiemanagementproducten zoals een CBC of redispatch. Hoe een profiel van een partij die congestiediensten levert wordt meegenomen bij het bepalen van het gezamenlijk gecontracteerd transportvermogen van de groep moet nog worden onderzocht.

Vraag 27: Alternatieve transportrechten en de groepstransportovereenkomst

In zowel het ontwerpbesluit als in het codevoorstel van de gezamenlijke netbeheerders is opgenomen dat de groepstransportovereenkomst gecombineerd kan worden met een alternatief transportrecht, zoals een tijdsblokgebonden transportrecht, of een volledig variabel transportrecht.

Vraag 27

De ACM verzoekt u nader toe te lichten hoe dit er in de praktijk uit zal zien. Geldt een afnamebeperking netto, waarbij er nog onderlinge afstemming van invoeding en afname mogelijk is, of wordt er alleen bruto naar de afname van de groep gekeken, waarbij er geen rekening gehouden wordt met onderlinge afstemming?

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders willen nogmaals benadrukken dat er geen praktijkervaring is opgedaan van de combinatie van een GTO met een ATR. Het lijkt aannemelijk dat ook voor groepen met bijvoorbeeld het tijdsblokgebonden transportrecht zou gelden dat het groepsgedrag met daarin afname en invoeding netto bepalend is, maar hoe een ATR daadwerkelijk gecombineerd kan worden met een GTO zal nader verkend moeten worden. Hierbij dient onder meer voorkomen te worden dat het benutte transportvermogen op basis van individuele alternatieve transportrecht bij het aangaan van een GTO tot een hoger groeps-GTV met vaste transportrechten leidt. De eerste prioriteit ligt, nogmaals, bij het op orde krijgen van de basis: het überhaupt kunnen aanbieden van een GTO en het op zichzelf implementeren van ATR.

Vraag 28: Combinatie groepstransportrecht en tijdsduurgebonden transportrechten

De gezamenlijke netbeheerders stellen in hun zienswijze voor om de combinatie van een groepstransportovereenkomst en een tijdsduurgebonden transportrecht (TDTR) voorlopig niet toe te staan.

De gezamenlijke netbeheerders wijzen daarbij o.a. op de complexiteit en de geringe meerwaarde. Deze combinatie zou volgens de gezamenlijke netbeheerders daarom geen prioriteit moeten hebben.

Vraag 28

Geef aan hoeveel belangstelling en vanuit welk type aangeslotenen die een groep willen vormen TenneT belangstelling verwacht voor de combinatie van de groepstransportovereenkomst met een TDTR. Licht uw antwoord toe.

Antwoord

Op dit moment hebben wij geen concrete verwachtingen bij welke partijen interesse zouden hebben in een combinatie van TDTR en GTO. Er zijn wel een handvol klanten die interesse hebben getoond

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

voor de GTO, maar deze deels ook weer hebben ingetrokken. Het merendeel hiervan betrof een combinatie met een GDS.

Een GTO met een GDS-aangeslotene was niet oorspronkelijk voorzien. Dit is een combinatie die ook zonder TDTR al moeilijk te faciliteren is, onder meer, omdat voor deze combinatie op dit moment geen concept is voorzien voor de validatie van levering van congestiediensten. Noch het concept van Normo (MFF-BAS) noch het codewijzigingsvoorstel met betrekking tot validatie van levering dat op dit moment in ontwikkeling is, voorziet hierin en er is nog geen zicht op een oplossing. Dit beïnvloedt uiteindelijk ook de operationele eisen voor aangeslotenen.

Gezien deze moeilijkheid om eventuele huidige belangstelling in de GTO te kunnen faciliteren en het onvolledige beeld van een combinatie met de TDTR en wat daarbij van de klant nodig zou zijn, is het moeilijk in te schatten of in een dergelijke combinatie met de nog te ontwikkelen operationele voorwaarden belangstelling zou zijn.

Vraag 29: Voorwaarden toetreden groep

In bijlage 1 van uw zienswijze verzoeken de gezamenlijke netbeheerders om artikel 7.1e, tweede tot en met zesde lid, uit hun codevoorstel over te nemen. Zij geven daarbij aan dat in de randnummers 52 tot en met 55 uit de toelichting bij het ontwerpbesluit de voorgestelde criteria uit deze artikelen wel zijn opgenomen, maar dat deze in het dictum ontbreken. In de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt verwezen naar de codebepalingen waar de genoemde criteria te vinden zijn.

Vraag 29

Welke criteria ontbreken volgens de gezamenlijke netbeheerders in het dictum, die wel in de toelichting genoemd worden?

Antwoord

In artikel 7.1e, lid 5 en 6 van het codewijzigingsvoorstel van NBNL zijn twee specifieke situaties uitgewerkt die betrekking hebben op het uitbreiden van de groep:

1. **Uitbreiding met aangeslotenen zonder bestaand transportvermogen**
De groep groeit met één of meer deelnemers die nog geen individueel gecontracteerd transportvermogen hebben.
2. **Uitbreiding met aangeslotenen mét bestaand transportvermogen**
De groep groeit met één of meer deelnemers die reeds beschikken over individueel gecontracteerd transportvermogen.

Deze twee situaties zijn niet terug te vinden in de codetekst van het ontwerpbesluit en worden, na nadere bestudering, ook niet expliciet genoemd in randnummers 52–55 van de toelichting bij het ontwerpbesluit. Omwille van duidelijkheid en rechtszekerheid stellen wij voor om de betreffende voorschriften uit het codewijzigingsvoorstel integraal op te nemen in het dictum van het besluit. Dit voorkomt interpretatieverschillen en zorgt ervoor dat voor aangeslotenen en netbeheerders helder is hoe groepsuitbreidingen moeten worden beoordeeld. Alternatief kan in artikel 7.1e lid 4 en 5 duidelijk gemaakt worden dat de hierin beschreven procedure doorlopen wordt bij het aangaan of wijzigen van een groep:

Voorgestelde tekst:

“4 De netbeheerder zet bij het aangaan of wijzigen van een groepstransportovereenkomst door een groep de individuele aansluit- en transportovereenkomsten om in een gezamenlijke

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

groepstransportovereenkomst voor de groep en een individuele aansluitovereenkomst voor elk van de afzonderlijke aangeslotenen.”

en

*“5 De netbeheerder bepaalt **bij het aangaan of wijzigen van een groepstransportovereenkomst** in afstemming met de gemachtigde van een groep van aangeslotenen binnen een redelijke termijn het gecontracteerd transportvermogen dat aan de groep aangeboden wordt, waarbij door de netbeheerder ten minste de volgende gegevens worden betrokken: [...]”*

Aanvullend aandachtspunten

Daarnaast willen we de volgende aandachtspunten uit onze zienswijze nogmaals meegeven:

- Oprekken van transitieperiode: In theorie zou een groep de transitieperiode kunnen “oprekken” door binnen drie jaar te ontbinden, terug te vallen op individuele GTV’s en vervolgens opnieuw een GTO aan te vragen. Daarmee zou opnieuw een transitieperiode van maximaal drie jaar ingaan. Dit is niet wenselijk, omdat de transitieperiode bedoeld is als tijdelijke leertijd en bescherming, en niet als structureel voordeel. Wij stellen daarom voor in de code expliciet vast te leggen dat de transitieperiode slechts éénmalig geldt per groep of per deelnemer. In het door NBNL eerder ingediende codewijzigingsvoorstel is dit ondervangen door artikel 7.1e, negende lid, sub a. van de Netcode elektriciteit. Op deze manier wordt voorkomen dat bij hernieuwde deelname of herstart van een groep de transitieperiode opnieuw gaat lopen. Dit voorkomt oneerlijke bevoordeling, ondoelmatig gebruik van netcapaciteit en onnodige complexiteit in het beheer.
- Vastleggen van transitieperiode: In art. 7.1e lid 7 van het ontwerpbesluit staat dat gemachtigde de netbeheerder informeert over het al dan niet gebruik maken van de mogelijkheid om een transitieperiode te handhaven. Om de rechtszekerheid van aangeslotenen te vergroten stellen wij voor dat deze keuze in de overeenkomst wordt vastgelegd, zoals ook opgenomen in 7.1e lid 9 van ons codewijzigingsvoorstel.
- Voorwaarden bij uittreden na afloop van de transitieperiode: In het codewijzigingsvoorstel hebben de gezamenlijke netbeheerders aanvullende spelregels gedefinieerd indien een aangeslotene uit een groepstransportovereenkomst treedt. Omwille van de rechtszekerheid van aangeslotenen stellen wij voor deze bepalingen uit het voorstel over te nemen. Deze spelregels, vastgelegd in art. 7.1e lid 8 van het codewijzigingsvoorstel, bepalen dat: (1) de som van het uittredende individuele GTV en het resterende groeps-GTV na uittreden niet groter mag zijn dan het groeps-GTV voor uittreden, (2) het uittredende individuele GTV niet meer mag bedragen dan het ingebrachte individuele GTV en (3) het uittredende individuele GTV 0 is indien het ingebrachte GTV ook 0 was. De derde bepaling is bij aanwezigheid van de tweede bepaling wellicht overbodig, maar dient ter bevestiging dat er geen transportrechten uit het niets gecreëerd mogen worden.

Vragen 30-31: Uittreden en transitieperiode

Vraag 30

In verschillende zienswijzen is verzocht om de transitieperiode van maximaal 3 jaar ook te laten gelden voor nieuwe toetreders aan een bestaande groepstransportovereenkomst. De transitieperiode zal dan niet voor de hele groep opnieuw starten, maar geldt alleen voor de toetredende partij. Geef aan hoe de gezamenlijke netbeheerders hier tegenaan kijken, of zij dit wenselijk vinden, en of dit voor hen werkbaar is.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Antwoord

De gezamenlijke netbeheerders vinden het enkel werkbaar en wenselijk als de transitieperiode altijd voor de groep als geheel geldt. Toetredende partijen kunnen dan gedurende de resterende tijd aanspraak maken op de voorwaarden die behoren bij de transitieperiode, maar krijgen niet individueel opnieuw maximaal 3 jaar deze gelegenheid.

Het argument hiervoor is eenvoud en doelmatigheid. Een uniforme transitieperiode voor de groep als geheel voorkomt dat er meerdere parallelle regimes binnen één groep ontstaan en dat netcapaciteit onnodig lang wordt vastgehouden. Dit scenario sluit aan bij het uitgangspunt dat de groep één contractuele en operationele entiteit vormt. Hierdoor krijgt elke groep dezelfde gelegenheid om ervaring op te doen met de samenwerking. Een transitieperiode per aangeslotene binnen een groep veroorzaakt complexiteit en uitvoeringsrisico's en leidt bovendien tot extra reserveringen van capaciteit in het net, waardoor het elektriciteitsnet minder efficiënt wordt benut en wachttijden voor andere klanten toenemen.

Vraag 31

In bijlage 1 van de zienswijze geven de gezamenlijke netbeheerders aan dat de gestelde termijn van 10 werkdagen waarin voor een uittredende partij de groepstransportovereenkomst omgezet wordt in een individuele transportovereenkomst niet haalbaar is, en dat de termijn van 10 werkdagen volgens artikel 8.4 van de Netcode geldt voor het uitbrengen van een offerte. Nadat de offerte geaccepteerd is, dient de individuele transportovereenkomst vastgelegd te worden voor de uittredende partij, en dient de groepstransportovereenkomst aangepast te worden.

De ACM verzoekt u aan te geven of u een termijn kunt koppelen waarbinnen de groepstransportovereenkomst aangepast kan worden en de individuele transportovereenkomst in werking kan treden. Indien dit het geval is, verzoeken wij u aan te geven welke termijn de gezamenlijke netbeheerders hiervoor haalbaar achten.

Antwoord

Op dit moment is het nog niet mogelijk om een generieke termijn te koppelen aan de omzetting van een GTO naar een individuele aansluit- en transportovereenkomst bij uittreding van een deelnemer. De reden hiervoor is dat dit altijd maatwerk betreft. De doorlooptijd hangt sterk af van:

- De complexiteit van de groep (aantal deelnemers, type aansluitingen);
- De rol en grootte van de uittredende partij;
- De lokale netopbouw en eventuele deellimieten;
- De vraag of de uittreding leidt tot aanpassingen in de resterende groepsafspraken.

In sommige gevallen kan een omzetting relatief snel plaatsvinden, maar in andere situaties is een uitgebreide netanalyse nodig.

Voorstel netbeheerders

Wij stellen daarom voor om in deze fase geen vaste termijn in de code op te nemen, maar om dit proces van (individuele) uittreding en omzetting naar een individuele transportovereenkomst te monitoren en praktijkervaring op te bouwen. Zodra duidelijker is welke doorlooptijden realistisch en uitvoerbaar zijn, zullen wij met een concreet voorstel komen voor een standaardtermijn.

Tot die tijd zullen netbeheerders zich maximaal inspannen om uittredingen zo snel mogelijk te faciliteren, zonder de betrouwbaarheid en doelmatigheid van het netbeheer in gevaar te brengen.

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

Vraag 32: Tarieven

In bijlage 1 van de zienswijze stellen de gezamenlijke netbeheerders voor artikel 3.1.3a van de Tarievecode elektriciteit zoals opgenomen in het ontwerpbesluit te wijzigen. Het is de ACM niet duidelijk op welk deel van de bepaling de voorgestelde wijziging ziet, en of de wijziging compleet is.

Vraag 32

Kunnen de gezamenlijke netbeheerders bevestigen dat onderstaande formulering in lijn is met de door hen voorgestelde wijziging? Zo niet, wat zou er volgens u nog moeten worden aangepast?

“In afwijking van artikel 3.1.3 geldt, indien sprake is van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e van de Netcode elektriciteit, dat het transportonafhankelijk transporttarief en het transportafhankelijk transporttarief in rekening worden gebracht per groep, waarbij het transportonafhankelijk transporttarief bestaat uit de som van de transportonafhankelijke transporttarieven die overeenkomen met de netvlakken waarmee de individuele aan de groep deelnemende aansluitingen zijn verbonden”

Antwoord

Ja, dit is in lijn met onze voorgestelde wijziging. Nog correcter zou volgens ons zijn om “behorend bij de tariefcategorieën” expliciet op te nemen.

Voorgestelde tekst

“In afwijking van artikel 3.1.3 geldt, indien sprake is van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e van de Netcode elektriciteit, dat het transportonafhankelijk transporttarief en het transportafhankelijk transporttarief in rekening worden gebracht per groep, waarbij het transportonafhankelijk transporttarief bestaat uit de som van de transportonafhankelijke transporttarieven behorend bij de tariefcategorieën die overeenkomen met de netvlakken waarmee de individuele aan de groep deelnemende aansluitingen zijn verbonden.”

Vragen 33 en 34: Deelnameplicht congestiemanagement en balancering

Vraag 33

De gezamenlijke netbeheerders wijzen er in hun zienswijze op het ontwerpbesluit op dat de levering van congestiebeheersdiensten en balanceringsdiensten door een aangeslotene plaatsvindt per allocatiepunt en niet per aansluiting (zie artikel 1.4 van de Netcode). De ACM merkt op dat in de huidige tekst van artikel 9.1. en artikel 9.19 ook geen verwijzing staat naar artikel 1.4 van de Netcode. De ACM verzoekt u aan te geven waarom op dit punt nadere toelichting nodig is door de introductie van de GTO in artikel 9.1. en 9.19 en hoe deze toelichting er dan uit zou moeten zien.

Antwoord

Het klopt dat er in de artikelen 9.1 en 9.19 van de Netcode geen verwijzing staat naar artikel 1.4. In artikel 1.4 is echter wél bepaald dat waar in de Netcode “aansluiting” staat, dit moet worden gelezen als “allocatiepunt”. Dit geldt daarmee ook voor de bepalingen over de levering van congestiediensten en balanceringsdiensten, zoals redispatch en capaciteitsbeperkende contracten (CBC).

De door ACM in het ontwerpbesluit voorgestelde wijziging is hiermee naar onze mening niet correct. Congestiebeheersdiensten en balanceringsdiensten worden namelijk geleverd per individueel allocatiepunt binnen de groep. Met de door ACM voorgestelde wijziging lijkt de verplichting te verschuiven naar het groepsniveau, waardoor zou moeten worden gewerkt met een gezamenlijke BSP/CSP voor de hele groep. Dat is onwenselijk en in sommige gevallen onuitvoerbaar, bijvoorbeeld:

Kenmerk

BR-2025-2189

Datum

8 september 2025

- Omdat meerdere rollen op één aansluiting actief kunnen zijn;
- Omdat bij redispatch geen geaggregeerde biedingen kunnen worden gedaan voor allocatiepunten met verschillende BRP's;
- Omdat binnen de GTO vrije leverancierskeuze geldt, en daarmee ook meerdere BRP's binnen één groep mogelijk zijn.

Voorstel NBNL

Om misverstanden te voorkomen stellen wij voor de tekst in artikelen 9.1 en 9.19 aan te passen, zodat expliciet wordt gemaakt dat de verplichting van de groep is om te borgen dat voor elk individueel allocatiepunt binnen de groep een CSP/BSP is aangewezen. Dit kan bijvoorbeeld door de formulering "wijst hiervoor een CSP aan" te vervangen door:

"en borgt dat hiervoor één of meerdere CSP's zijn aangewezen."

Een soortgelijke aanpassing kan worden gedaan voor de aanwijzing van een BSP in artikel 9.19.

Aanvullende toelichting

Indien aangeslotenen er vrijwillig voor kiezen om gezamenlijk één CSP of BRP aan te wijzen, zullen netbeheerders dit ondersteunen, mits dit uitvoerbaar is en het congestieknelpunt niet binnen de groep zelf ontstaat.

Vraag 34

Verder verzoeken de gezamenlijke netbeheerders *"de ACM te verduidelijken dat ofwel de aangeslotenen individueel verantwoordelijk zijn voor het aanwijzen van een CSP, overeenkomstig het wijzigingsvoorstel van NBNL, ofwel een duidelijke verplichting op te nemen voor alle deelnemers van de groep dat de (mogelijk) verschillende CSP-partijen en BSPs goed afstemmen en dat de verantwoordelijkheid hiervoor bij alle aangeslotenen bij de groep ligt"*.

De ACM merkt op dat het woordje 'ofwel' in bovenstaand citaat suggereert dat er een tegenstelling is tussen het individueel als aangeslotene kunnen aanwijzen van een verschillende CSP/BSP en de verantwoordelijkheid van onderlinge afstemming als groep. De ACM vraagt zich af wat de gezamenlijke netbeheerders hiermee precies bedoelen.

Kunt u bevestigen dat binnen een GTO individuele aangeslotenen een verschillende CSP/BSP kunnen aanwijzen met de kanttekening dat zij als groep verantwoordelijk zijn voor onderlinge afstemming bij het leveren van congestiemanagement- en balanceringsdiensten? Licht u antwoord toe.

Antwoord

Ja, het klopt dat binnen een GTO individuele aangeslotenen verschillende CSP's en BSP's kunnen aanwijzen. Dit volgt ook uit de systematiek van de Netcode elektriciteit: op individuele aansluitingen (bijvoorbeeld MLOEA met meerdere allocatiepunten) kunnen immers ook meerdere partijen actief zijn.

Tegelijkertijd wijzen wij erop dat dit in de praktijk tot grote complexiteit leidt. Met name bij redispatch en balancering moet er onderscheid worden gemaakt tussen de levering vanaf verschillende allocatiepunten, zeker wanneer er meerdere BRP's actief zijn binnen de groep. Dit vergroot het risico dat ruimte die door de ene deelnemer wordt vrijgespeeld direct weer wordt benut door een andere deelnemer, waardoor de groep als geheel onbedoeld het groeps-GTV overschrijdt.

Advies van netbeheerders

Hoewel het formeel mogelijk is, adviseren wij GTO's om waar dat haalbaar is in de praktijk te werken

Kenmerk
BR-2025-2189

Datum
8 september 2025

met **één gezamenlijke combinatie van BRP/BSP/CSP**. Dit voorkomt:

- Nodeloze complexiteit in de afstemming;
- Risico's op onvoorziene overschrijdingen van het groeps-GTV;
- Inefficiëntie in de operationele samenwerking binnen de groep.

Indien een groep er toch voor kiest meerdere CSP's of BSP's te hanteren, dient de groep te borgen dat regelacties van een aangeslotene binnen de groep niet zal leiden tot "vrijgekomen ruimte" die direct door andere groepsleden wordt opgesoupeerd.

Wij hopen alle vragen naar volledigheid beantwoord te hebben. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met [REDACTED] via [REDACTED]@netbeheernederland.nl.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]