



Zienswijze groepstransportovereenkomst

Onderwerp: Zienswijze NedZero, Holland Solar, Energie-Nederland en EnergieSamen op de groepstransportovereenkomst

Zaaknummer: ACM/23/184255

Datum: 4 juni 2025

ZIENSWIJZE OP CONCEPT ONTWERPBESLUIT

Wij zijn positief over de introductie van een groepstransportovereenkomst en zien in het concept ontwerpbesluit veel goede punten terugkomen, al zijn er ook nog enkele punten die wat ons betreft beter kunnen.

Doelgroep

Het is **heel goed en belangrijk dat de ACM de doelgroep voor de groepstransportovereenkomst heeft verruimd** door het mogelijk te maken dat A6-aansluitingen die invoedersaansluitingen zijn een groep kunnen vormen met A3 t/m A5 en A6 aansluitingen. Dit is heel belangrijk voor energiehubs en biedt mogelijkheden om opwek- en afname lokaal beter op elkaar af te stemmen.

We roepen op tot een verdere verbreding van de doelgroep:

- **Laat A6-aansluitingen van (co-located) batterijen ook samenwerken met A3 t/m A5 aansluitingen.** Steeds meer wind- en zonne-parken krijgen batterijen. Het is een gemiste kans als batterijen niet ook mee kunnen doen met de groepstransportovereenkomst en kunnen bijdragen in de lokale balancerings in het net.
- **We onderstrepen het belang van onderzoek voor groepstransportovereenkomsten voor A3 – A5 aansluitingen met A6 en/of A7 aansluitingen.** De ACM roept de gezamenlijke netbeheerders op om dit onderzoek voor eind 2025 af te ronden en daarin ook het punt van de tarifiering te betrekken. Wij onderstrepen dit belang en de urgentie om dit snel te onderzoeken en vervolgens hopelijk toe te voegen aan de mogelijkheden.
- **Laat ook kleinverbruikers meedoen in de groepstransportovereenkomst.** Vaak zitten op bedrijventerreinen een meerderheid van kleinverbruikers met enkele grootverbruikers. Je wilt dat zij gezamenlijk hun gebruik op elkaar afstemmen, niet alleen de grootverbruikers onderling of kleinverbruikers onderling. Door kleinverbruikers ook toe te laten in de groepstransportovereenkomst is dit voor veel meer bedrijventerreinen interessant en kan het net dus nog efficiënter benut worden doordat energie-afname en -opwek beter lokaal op elkaar kan worden afgestemd.

We steunen de ACM, naast de verbreding van de doelgroep, ook in de andere punten waarop zij zijn afgeweken van het oorspronkelijke voorstel van de gezamenlijke netbeheerders of de punten hebben aangescherpt. We zijn blij dat het proces dat netbeheerders moeten hanteren om het groepstransportvermogen te bepalen en de gegevens die zij hierbij betrekken duidelijker is gemaakt en dat de betrokkenheid en inspraak van groepsleden bij dit proces verbeterd is. Het schrappen van de voorgestelde correctiefactor maakt de groepstransportovereenkomst interessanter, wat kan helpen om lokaal meer energievraag en -aanbod te balanceren.

De implementatie van de groeps-TO wordt tegelijkertijd met vele andere congestiemanagementdiensten uitgewerkt. Wij krijgen signalen dat de groeps-TO erg veel personeel naar zich toetrekt wat mogelijk ten kosten gaat van het snel verder ontwikkelen van andere producten. Wij weten dat de personeelscapaciteit bij netbeheerders krap is en willen er ook voor waken dat het niet ten koste gaat van andere belangrijke ontwikkelingen. Daarom zien wij graag dat de netbeheerders tezamen met marktpartijen de afweging maken welke producten de meeste impact zullen maken zodat de schaarse mensen op de meest impactvolle producten worden gezet.

Ten slotte willen we de ACM vragen om te concretiseren wanneer de groepstransportovereenkomst geëvalueerd wordt. Wij adviseren om dit in 2026 te doen, waarbij de input van het onderzoek van de netbeheerders zoals hierboven omschreven gelijk gebruikt kan worden.

INBRENG OP CONSULTATIEVRAGEN

Vraag 1: We overzien onvoldoende of andere netgebruikers hierdoor onevenredig benadeeld worden, en of het marktversturend kan zijn op momenten dat er geen netcongestie is. Tevens zijn er zorgen in de achterban over het prikkelen van energieverbruik buiten congestiemomenten omdat dat mogelijk voor sturing kan zorgen terwijl het energiesysteem hier geen profijt van heeft. Ons voorstel is om ook deze optie nader te onderzoeken (zoals ook nog onderzoek zal worden gedaan naar groepstransportovereenkomsten voor A3 – A5 aansluitingen met A6 en/of A7 aansluitingen).

Vraag 2: We zien het belang van een transitieperiode in, om comfort te bieden aan partijen dat een groepstransportovereenkomst voor hun goed werkt en het laagdrempeliger te maken om deel te nemen. Tegelijk zien we het belang om de transitieperiode kort te houden, zodat de vrijgekomen capaciteit aan de volgende op de wachtrij kan worden vergeven. We verwachten dat met name partijen aan de afnemers-kant de transitieperiode nodig hebben en denken daarom dat hun visie op de benodigde duur hiervan leidend moet zijn. Vanuit de invoederskant gezien is een transitieperiode van 2 jaar voldoende.