



Autoriteit Consument & Markt  
Directie Energie  
Postbus 16326  
2500 BH DEN HAAG

**Netbeheer Nederland**  
Anna van Buerenplein 43  
2595 DA Den Haag

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

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

**Behandeld door**

[REDACTED]

**E-mail**

[REDACTED]@netbeheernederland.nl

**Doorkiesnummer**

070 [REDACTED]

**Onderwerp**

Zienswijze ontwerpbesluit ACM/UIT/636594

Geachte mevrouw Leijten,

Op 24 april 2025 heeft de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) het ontwerpbesluit met kenmerk ACM/UIT/636594 en zaaknummer ACM/23/184255 'Groepstransportovereenkomst' ter inzage gelegd.

Graag maakt Netbeheer Nederland (hierna: NBNL) namens de gezamenlijke netbeheerders gebruik van de mogelijkheid om hun zienswijze te geven op het ontwerpbesluit en de consultatievragen van de ACM te beantwoorden.

In het ontwerpbesluit stelt de ACM twee consultatievragen. De eerste vraag is of het eventueel wenselijk zou zijn om via de tariefdrager kWh een prikkel te bieden om afstemming van lokale invoeding en afname te stimuleren en hoe een dergelijke prikkel er eventueel uit zou kunnen zien. De tweede vraag ziet op de duur van de transitieperiode, waarbij de ACM zich afvraagt of een kortere transitieperiode van bijvoorbeeld maximaal twee jaar wenselijk zou zijn. Hieronder zal NBNL op beide vragen kort reflecteren.

**Consultatievraag 1: Lokale afstemming invoeding en afname**

Hoewel NBNL de overweging van de ACM deelt, constateren de netbeheerders ook dat er op dit moment nog onvoldoende zicht is op het effect van het deels verrekenen of het verlenen van een korting op de kWh. Het lijkt ons raadzaam om bij het afwegen van de rol van de kWh ook te kijken naar het huidige traject voor de herziening van het grootverbruikerstarief. In dit traject wordt ook gekeken naar de rol die de kWh speelt en de effecten van de aanpassing van het huidige aandeel van de kWh in het transporttarief. De netbeheerders erkennen dat een korting of verrekening een positieve prikkel kan geven voor meer lokale afstemming, echter durven zij niet te stellen dat het ook daadwerkelijk zal leiden tot gedragsverandering. Zonder deze verandering zal sprake zijn van overcompensatie en bovendien wordt het tarief daarmee minder kostenreflectief. Een eerste analyse van één van de netbeheerders aan de hand van een aantal praktijkgevallen lijkt dit scenario te bevestigen. De mate waarin deze overcompensatie plaatsvindt, hangt af van de verhouding tussen

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

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

het teruggeleverde en geleverde vermogen. De analyse wijst daarnaast op een verhoogd risico op overcompensatie bij de verruiming van de doelgroep zoals de ACM beoogt in haar ontwerpbesluit door de af te rekenen volumes kWh met meer dan de helft te reduceren in een praktijkgeval – ook zonder gedragsverandering.

Daarnaast wordt zelfs bij afstemming van het gedrag het (lokale) net nog steeds belast. Hoewel er op de hogere netvlakken minder energie-uitwisseling is, leidt dit niet automatisch tot lagere piekbelasting en is dit dus niet het geval voor het netvlak waar de aansluitingen zich op bevinden. Wat exact het effect is op alle netvlakken is dus nog onzeker. Gelet op de onzekerheden pleit NBNL ervoor om verder te onderzoeken welke rol de kWh in de tariefstelling voor de groepstransportovereenkomst zou kunnen of moeten spelen voordat eventueel overgegaan wordt tot het opnemen hiervan in de Tarievenscode elektriciteit.

***Consultatievraag 2: Transitieperiode***

NBNL herkent zich in de afwegingen van de ACM met betrekking tot de transitieperiode. De transitieperiode is niet verplicht voor groepen en kent een maximale periode van drie jaar. Deze (maximale) periode zou naar het inzicht van de netbeheerders voldoende comfort moeten bieden aan aangeslotenen die een groep willen beginnen. Binnen deze drie jaar zou voldoende moeten blijken of de groepsovereenkomst en de daarvoor benodigde samenwerking voldoende tegemoetkomt aan de wensen en verwachtingen van de deelnemers. De transitieperiode is zoals gezegd optioneel en kan binnen de voorgestelde periode van maximaal drie jaar worden benut, waarbij het uiteraard ook een bewuste afweging van aangeslotenen kan zijn of geen gebruik te maken van de mogelijkheid, of om een korte periode te hanteren.

De door de netbeheerders voorgestelde (maximale) periode van drie jaar is ook voorgelegd aan diverse marktpartijen en brancheorganisaties tijdens het traject van het codewijzigingsvoorstel. Voor verdere motivering van de voorgestelde transitieperiode verwijst NBNL graag naar het wijzigingsvoorstel. Wat betreft de vraag van de ACM kan NBNL zich voorstellen dat een kortere transitieperiode wellicht wenselijker kan zijn. Zij is dan ook benieuwd naar de verdere reacties vanuit marktpartijen en brancheorganisaties op deze consultatievraag.

**Reactie Ontwerpbesluit**

Naast een reactie op de door de ACM gestelde consultatievragen, reageert NBNL graag op het ontwerpbesluit. Hoewel NBNL constateert dat de ACM het voorstel van de netbeheerders grotendeels heeft overgenomen, wijkt het ontwerpbesluit op een aantal punten af van het voorstel dat de gezamenlijke netbeheerders aan de ACM hebben gestuurd:

1. Verruiming van de doelgroep.
2. Verduidelijking proces bepaling groepstransportvermogen
3. Betrokkenheid en inspraak aangeslotenen proces bepaling groepstransportvermogen
4. Schrappen correctiefactor
5. Overige (kleinere) punten

In algemene reactie op het ontwerpbesluit van de ACM constateren de netbeheerders dat de afwijkingen van het codewijzigingsvoorstel van NBNL de implementatietermijn van een jaar onder druk zetten. De door de netbeheerders voorgestelde termijn van een jaar is ambitieus en gebaseerd op een basis-implementatie van de groepstransportovereenkomst. Hoewel de netbeheerders graag aan de

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

slag willen met de groepstransportovereenkomst, zitten er ook duidelijke beperkingen aan de mogelijkheden waarmee de netbeheerders de groepstransportovereenkomst op korte termijn kunnen implementeren. De netbeheerders blijven hierover graag in gesprek met de ACM en de markt, om doorlopend een zo transparant en eerlijk mogelijk beeld te schetsen van de (on)mogelijkheden van de groepstransportovereenkomst en de verwachte ontwikkelingen en daarbij behorende (implementatie)termijnen.

In het navolgende licht NBNL haar zienswijze op bovenstaande punten verder toe. Ook staat in de conclusie nadere reflectie op de samenhang tussen het ontwerpbesluit en de implementatietermijn.

## 1. Verruiming van de doelgroep

### 1.1 Combinaties aansluitingen

Hoewel NBNL begrip heeft voor de wens van de ACM om de doelgroep te verruimen, acht zij dit op dit moment technisch en operationeel niet haalbaar zonder nadere onderbouwing en ervaring. De netbeheerders hebben voorgesteld de vorming van een groep te beperken tot combinaties van aansluitingen in de categorie A.3, A.4 en A.5, combinaties van aansluitingen in de categorie A.6 en combinaties van aansluitingen in de categorie A.7. De ACM heeft in haar ontwerpbesluit besloten om de mogelijke combinaties van categorieën aan te passen. In het ontwerpbesluit zou het ook mogelijk worden om aansluitingen in de categorie A.3, A.4 en A.5 te combineren met 'invoedersaansluitingen' in de categorie A.6. Tevens is het in het ontwerpbesluit mogelijk dat er combinaties worden gevormd met de categorieën A.6 (zowel invoeding als afname) en A.7. Hiermee worden de mogelijkheden voor de te vormen combinaties voor de groep verruimd.

Zoals in het wijzigingsvoorstel van de netbeheerders ook is gemotiveerd, zitten er momenteel echter beperkingen aan de in het ontwerpbesluit voorgestelde combinaties. Deze beperkingen zullen vaker wel dan niet een beperking vormen, is de verwachting van de netbeheerders. Tevens is het nog onduidelijk wat de exacte effecten zijn van dergelijke combinaties. Zowel voor de veranderingen in netbelastingen, als het effect dat dit heeft op kosten voor het net en bijbehorende gewenste prikkel in het grootverbruikerstarief. Ook de wisselwerking met congestie in hoger gelegen netdelen is onbekend. Naar het oordeel van de netbeheerders is er meer onderzoek en ervaring nodig om de te verwachten effecten goed inzichtelijk te maken. Om dit te illustreren verwijst NBNL graag naar Bijlage 2 waarin voorbeelden zijn opgenomen van voorkomende technische beperkingen bij verschillende aansluitcombinaties. Hierbij zijn de geschetste situaties fictief, maar de gekozen vermogens en nettopologie zijn gekozen op basis van voorbeelden uit de praktijk.

Niet alleen zijn de effecten onzeker en zullen deze naar verwachting van de netbeheerders eerder leiden tot het uitsluiten van groepsvorming op basis van de voorgestelde combinaties, ook kost de toetsing van de voorgestelde extra mogelijkheden aanzienlijk extra inspanning van de netbeheerders. Hoewel de netbeheerders graag zoveel mogelijk combinaties en mogelijkheden willen bieden, is de capaciteit om dergelijke oplossingen te implementeren en goed aan te bieden beperkt. De door de ACM voorgestelde bepaling in het ontwerpbesluit schrijft voor dat de netbeheerder op verzoek van de groep op basis van een toetsing moet onderbouwen waarom een combinatie *niet* zou passen. Een dergelijke toetsing kost veel tijd en wijkt bovendien af van de inschatting die de netbeheerders op basis van het voorstel hebben gemaakt voor de benodigde implementatie. De door de netbeheerders voorgestelde implementatietermijn van een jaar na inwerkingtreding van het definitieve besluit is

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

ambitieuze en gebaseerd op het door de netbeheerders ingediende wijzigingsvoorstel. De door ACM toegevoegde combinaties van categorieën zetten deze termijn verder onder druk.

Concluderend is het standpunt van NBNL dat hoewel de netbeheerders de combinaties graag zouden willen faciliteren, er geen zekerheid geboden kan worden dat deze combinaties op acceptabele wijze gefaciliteerd kunnen worden, of om de mogelijkheid daartoe altijd goed te kunnen toetsen. Uiteraard hopen de netbeheerders op termijn de mogelijkheid om de voorgestelde combinaties in te passen wel goed te kunnen toetsen.

### 1.2 Spanningsniveau's

In het beoogde artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel g, aanhef, van de Netcode elektriciteit in het ontwerpbesluit worden de begrippen "tussenspanning" en "extrahoogspanning" gebruikt. Beide begrippen zijn uitsluitend gedefinieerd binnen de Tarieencode elektriciteit, nader bepaald binnen de cascadering van de "netvlakken" ten behoeve van de transporttarieven. In de Netcode elektriciteit hebben deze begrippen geen betekenis. In de codes wordt buiten de eerder genoemde tariefstructuur slechts onderscheid gemaakt tussen laagspanningsnetten (< 1kV), middenspanningsnetten (>1 kV en < 35 kV) en hoogspanningsnetten (>35 kV). Zie daarvoor de desbetreffende definities in de Begrippencode elektriciteit. Deze grenzen zijn gebaseerd op Europese en internationale normen.

De in de tariefstructuur gebruikte categorie "tussenspanning" (omvattende aansluitingen op 25, 50 en 66 kV-netten) is dus in termen van de Netcode elektriciteit deels middenspanning (25 kV) en deels hoogspanning (50 en 66 kV). Dat is in het geval van de groepstransportovereenkomst niet de bedoeling.

NBNL stelt voor om de spanningsniveaus te benoemen in plaats van de labels uit de tariefstructuur. Dat geldt ook voor de gebruikte terminologie ten behoeve van de groepsafbakening op midden- en laagspanning in het beoogde artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel f, onder 3, sub (i) en (ii). In deze zelfde subonderdelen dienen ook de begrippen 'laagspanningsrail' en 'laagspanningsring' achterwege te blijven, omdat deze begrippen niet voorkomen in wet- en regelgeving en het 'aangesloten zijn' op MS/LS-transformatorstations reeds doelt op dezelfde categorie aangeslotenen.

Daarnaast wordt er in het ontwerpbesluit geen onderscheid gemaakt tussen hoogspanning bij TenneT en hoogspanning in de netten van de regionale netbeheerders. Dit onderscheid is essentieel wat betreft een juiste groepsafbakening. Hoewel de netbeheerders dit onderscheid in het wijzigingsbesluit zelf ook niet hebben gemaakt, lijkt het NBNL in samenhang met de voorgestelde wijzigingen van het ontwerpbesluit, raadzaam om dit onderscheid in het definitieve besluit wel te maken.

Op basis van bovenstaande stelt NBNL de volgende codetekstwijzigingen voor:

Artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel f, onder 3, sub (i) en (ii) van de Netcode elektriciteit dienen gewijzigd te worden in:

*"i) een middenspanningsrail of middenspanningsrails die galvanisch met elkaar verbonden zijn, of middenspanningsring(en), of MS/LS-transformatorstations, of een combinatie van deze aansluitwijzen voor aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5; of*

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

*ii) een middenspanningsrail of middenspanningsrails die galvanisch met elkaar verbonden zijn voor aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.6 en A.7; of"*

Tevens dient er een subonderdeel (iii) aan artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel f, onder 3 van de Netcode elektriciteit toegevoegd te worden:

*"iii) een hoogspanningsrail of hoogspanningsrails die galvanisch met elkaar verbonden zijn kleiner dan 110 kV voor aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.6 en A.7;"*

Als derde dient artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel g, aanhef, van de Netcode elektriciteit gewijzigd te worden in:

*"g. in geval van aansluitingen op een net met een spanningsniveau van 110 kV of hoger:"*

Gelet op het bovenstaande stelt NBNL voor om de voorgestelde verruiming van combinaties van aansluitcategorieën (A3-5 met A6/A7) voorlopig niet op te nemen in het definitieve codebesluit. In plaats daarvan adviseert zij dit onderwerp te betrekken bij het aangekondigde onderzoek naar verdere uitbreidingen van het groepstransportmechanisme, dat eind 2025 zal worden opgeleverd.

### *1.3 Combinatie van de groepstransportovereenkomst en het tijdsduurgebonden transportrecht*

In haar ontwerpbesluit heeft de ACM besloten het uitsluiten van de combinatie van de groepstransportovereenkomst en het tijdsduurgebonden transportrecht te schrappen. In haar codewijzigingsvoorstel heeft NBNL niet toegelicht waarom deze combinatie niet mogelijk is. Echter is de optie deze combinatie op het landelijk hoogspanningsnet toe te passen wel overwogen.

Het tijdsduurgebonden transportrecht is een complex transportrecht. De combinatie van een tijdsduurgebonden transportrecht met een groepstransportovereenkomst is alleen dan mogelijk wanneer validatie van levering afdoende is ingericht. Hierop vooruitlopen door nu al te besluiten over nieuwe complexe combinaties die het dossier van validatie van levering verder bemoeilijken, achten de netbeheers onwenselijk. De focus moet liggen op het verder robuust implementeren van het al brede palet aan gedefinieerde oplossingen.

Daarnaast is er geen aanwijsbare meerwaarde van deze combinatie voor de netveiligheid of het oplossen van congestie op het hoogspanningsnet. Door de aard van het product worden momenteel vaak meerdere tijdsduurgebonden transportrechten toegekend op hetzelfde station of zelfs onder dezelfde ATO. Twee kleinere tijdsduurgebonden rechten die apart van elkaar ieder tot 15% beperkt kunnen worden (en samen dus tot 30%) zijn beter in te passen dan een enkele grotere tijdsduurgebonden transportrechten die in zijn geheel tot 15% beperkt kan worden. Het maakt daarbij vanuit netveiligheidsoogpunt geen verschil of een groep samen twee tijdsduurgebonden transportrechten heeft afgesloten, of twee individuele aansluitingen met tijdsduurgebonden transportrechten, maar de complexiteit wordt bij de combinatie groepstransportovereenkomst/tijdsduurgebonden transportrecht wel groter.

In haar ontwerpbesluit heeft de ACM geen onderbouwing gegeven waarom het combineren van een groepstransportovereenkomst en tijdsduurgebonden transportrecht een positieve bijdrage zou leveren aan het congestiedossier. Alleen gelijke behandeling wordt aangedragen als argument. Echter, in

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

tegenspraak met wat de ACM suggereert in haar ontwerpbesluit is de combinatie in de lagergelegen netten ook niet mogelijk, omdat het tijdsduurgebonden transportrecht daar niet aangeboden wordt, en daarmee ontstaat door het uitsluiten van de combinatie groepstransportovereenkomst en tijdsduurgebonden transportrecht geen verschil van behandeling tussen aangesloten en op het landelijk hoogspanningsnet of de lagergelegen netten.

Gezien de tariefkorting die effectief door de groep genoten zou worden door het schrappen van de correctiefactor kan men juist stellen dat er geen gelijke behandeling zou zijn tussen aangesloten en met een groepstransportovereenkomst en verschillende tijdsduurgebonden transportrechten, en aangesloten met individuele tijdsduurgebonden transportrechten bij gelijke impact op de netveiligheid.

Om deze redenen is ons voorstel om de combinatie van een groepstransportovereenkomst en tijdsduurgebonden transportrecht niet toe te staan, zodat geborgd kan worden dat de capaciteiten voor het doorvoeren van wijzigingen besteedt kunnen worden aan dossiers die meer opleveren op het gebied van netveiligheid en niet leiden tot ongewenste bijeffecten zoals stijgende tarieven voor partijen zonder groepstransportovereenkomst.

#### *2. Verduidelijking proces bepaling groepstransportvermogen*

Wat betreft het tweede punt kunnen de gezamenlijke netbeheerders instemmen met zowel het voorstel als de argumentatie van de ACM voor de aangebrachte wijziging. De ACM geeft aan uit te zijn gegaan van de door de netbeheerders voorgestelde werkwijze en het daaruit voortvloeiende proces. De netbeheerders onderschrijven het belang van transparantie en zijn het ook eens dat het proces zo transparant mogelijk moet worden gemaakt. De netbeheerders zullen zich bij de implementatie inspannen om de verdere criteria zoveel mogelijk in gezamenlijkheid op te stellen, om in gelijke gevallen zoveel mogelijk gelijk te handelen. Hierbij zullen de netbeheerders zowel gebruik maken van de opgedane praktijkervaring met de groepstransportovereenkomst als de terugkoppeling en inbreng van marktpartijen en branchevertegenwoordigers. Met deze ervaringen en inbreng verwachten de netbeheerders te komen tot een zo evenwichtig mogelijk proces met zo passend mogelijke voorwaarden. De netbeheerders blijven ook graag in gesprek met de ACM over de opgedane ervaringen en inzichten, en de vertaling daarvan naar een zo goed mogelijk proces met bijbehorende voorwaarden.

#### *3. Betrokkenheid en inspraak aangesloten proces bepaling groepstransportvermogen*

Ook wat betreft het derde punt kunnen de gezamenlijke netbeheerders instemmen met zowel het voorstel als de argumentatie van de ACM voor de aangebrachte wijziging. Het moet duidelijk zijn dat de groep inspraak heeft in het proces. De netbeheerders hebben ook de ambitie en de wens om de groep goed te horen en hun belangen en behoeften zoveel mogelijk mee te nemen in de uiteindelijke vaststelling van het transportvermogen waarover de groep beschikking krijgt.

#### *4. Schrappen correctiefactor*

De netbeheerders hebben een correctiefactor voorgesteld op de tariefdragers kWgecontracteerd en kWmax(gewogen). De ACM heeft in haar ontwerpbesluit besloten deze correctiefactor te schrappen. Het doel van deze factor is het waarborgen van de kostenreflectiviteit van het voor de groep gehanteerde transporttarief. Zonder de factor is er sprake van een ongerechtvaardigd voordeel voor aangesloten met een groepstransportovereenkomst en een lastenverschuiving naar aangesloten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

die niet (kunnen) deelnemen aan een groepstransportovereenkomst. De huidige tarieven bevatten al een kostenvoordeel doordat aangeslotenen een zekere ongelijktijdigheid van het netgebruik vertonen. De correctiefactor zorgt ervoor dat deze ongelijktijdigheid niet dubbel beloond wordt, maar neemt niet weg dat groepen die zich goed afstemmen hier een voordeel van ondervinden.

De ACM geeft in randnummer 193 van de toelichting op haar besluit aan niet te zijn overtuigd van de noodzaak en de onderbouwing van de correctiefactor. De ACM geeft hierbij aan dat de correctiefactor een kostenverhogende maatregel is. Vervolgens stelt de ACM in randnummer 195 dat het voordeel voor de groep bestaat uit een collectief lager gecontracteerd transportvermogen en dat de efficiëntere benutting vanuit het net bezien voortkomt uit het gegeven dat de groepsleden individueel al een efficiënter netgebruik zouden hebben dan andere aangeslotenen. Door het groeps-gecontracteerd transportvermogen wordt dit gegeven ook contractueel vastgelegd en daardoor ontstaat meer zekerheid over het efficiëntere netgebruik en dus ook lagere kosten voor de netbeheerder. Hier zijn wij het niet mee eens. De netbeheerders dimensioneren de netten op basis van de fysieke belasting, een contractuele vastlegging van een onderlinge ongelijktijdigheid leidt daarom niet per se tot lagere kosten of efficiëntere benutting van het elektriciteitsnet. Het biedt wel meer zekerheid dat deze ongelijktijdigheid in de toekomst niet verminderd door autonome groei. Dit voordeel hebben de netbeheerders meegewogen in de voorgestelde hoogte van de correctiefactor. Indien de ACM dit argument zwaarder weegt, dan kan een lagere waarde voor de correctiefactor worden vastgesteld. Maar deze zou in alle gevallen hoger dan 1,0 moeten zijn om de kostenreflectiviteit te borgen. Het oneigenlijk tariefvoordeel dat groepen zonder correctiefactor zouden krijgen, dient door de overige aangeslotenen betaald te worden. Het niet hebben van een correctiefactor is dus een kostenverhogende maatregel voor aangeslotenen die niet aan groepen deelnemen, welke in het kader van de betaalbaarheid van de energierekening niet te verantwoorden is.

Hoewel de netbeheerders gelet op de grote variatie aan mogelijke situaties erkennen dat de hoogte van de factor moeilijk generiek is vast te stellen, menen zij dat de factor zelf wel noodzakelijk is om de kostenreflectiviteit te waarborgen. Dat het complex is om een groep te vormen en dat de correctiefactor zou bijdragen aan het verhogen van de barrière om een groep te vormen, doet wat de netbeheerders betreft geen afbreuk aan de noodzaak van een correctiefactor. De correctiefactor is volgens de netbeheerders daarmee juist een integraal onderdeel van het ontwerp van de groepstransportovereenkomst.

Gelet op bovenstaande stelt NBNL voor om een correctiefactor te handhaven. De netbeheerders erkennen wel dat de factor moeilijk te bepalen is. Mogelijk kan er met de nodige onderbouwing dus een andere factor worden vastgesteld. Daarnaast kan de factor worden bijgesteld indien er op termijn meer of betere inzichten zijn om te bepalen welke representatieve kosten het groepstransportrecht veroorzaakt.

##### *5. Overige (kleinere) punten*

Bovenstaande punten zijn van belang voor de uitvoerbaarheid, juridische consistentie en tariefrechtvaardigheid van de groepstransportovereenkomst. Naast bovenstaande punten constateren de netbeheerders nog een aantal kleinere wijzigingen in het ontwerpbesluit ten opzichte van het wijzigingsvoorstel. De netbeheerders kunnen zich vinden in de meeste van deze wijzigingen. Echter, een aantal wijzigingen roept vragen op, of doet afbreuk aan de uitvoerbaarheid, juridische consistentie en tariefrechtvaardigheid van de groepstransportovereenkomst. Deze wijzigingen zien op onder

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

andere de duiding en positie van de gevolmachtigde, de voorwaarden voor in- en uittreeders, vormgeving van de transitieperiode, het gecontracteerd transportvermogen en termijnen bij uitreden. Ook hebben de netbeheerders nog een aantal (technische) inconsistenties en tekstuele onvolkomenheden geconstateerd in het ontwerpbesluit. Voor verdere duiding, details, toelichting en enkele suggesties voor verbetering verwijzen de netbeheerders graag naar Bijlage 1 van deze zienswijze.

**Conclusie**

Tenslotte willen de netbeheerders erop wijzen dat de groepsovereenkomst een complex product is. De door ACM voorgestelde wijzigingen, zoals de verruiming van de doelgroep, waarop NBNL hierboven in haar zienswijze ook reflecteert, vergroten deze complexiteit. De netbeheerders hebben met hun codewijzigingsvoorstel geprobeerd een voorstel voor een groepsovereenkomst te doen dat zoveel mogelijk waarde kan bieden, maar tegelijkertijd binnen een relatief korte periode kan worden geïmplementeerd. Hierbij zijn de netbeheerders ambitieus geweest. Om deze ambities waar te kunnen maken zijn de netbeheerders reeds begonnen met de verdere productontwikkeling, op basis van het wijzigingsvoorstel. Op dit moment vindt er dus al nadere invulling van specifieke productvoorwaarden voor de groepstransportovereenkomst plaats. Hierbij wordt ook nogmaals duidelijk dat er grenzen zitten aan wat mogelijk is. Door wijzigingen ten opzichte van het door de netbeheerders ingediende voorstel door te voeren, neemt de onzekerheid over de realiseerbaarheid van een goed gebalanceerd product toe. Hierover blijven de netbeheerders ook graag in gesprek met de ACM en andere belanghebbenden om een zo goed mogelijk beeld te geven van waar zij mee bezig zijn, waar zij staan en waar zij uitdagingen verwachten.

Ook blijven de netbeheerders onderzoeken in welke vorm en onder welke voorwaarden groepsvorming het beste kan plaatsvinden. De bevindingen hiervan delen de netbeheerders ook graag en deze zullen zij ook regelmatig bespreekbaar maken. Het kan zijn dat er sprake is van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld over de tariefstelling, de technische voorwaarden waaronder groepsvorming mogelijk is ter voorkoming van ongewenste effecten voor andere netgebruikers op het lokale netvlak, of de effecten op de netbelasting door groepsvorming. Een ander belangrijk aandachtspunt is het modulaire gebruik van het groepstransportrecht; de combinatie van verschillende soorten transportrechten en het eventuele aanbieden van congestiemanagementdiensten door de groep. Modulair gebruik van het groepstransportrecht is complex en het is op dit moment nog niet met zekerheid te zeggen wanneer alle combinaties kunnen worden geïmplementeerd en daarmee worden ingezet in de praktijk. Ook is het nog onduidelijk aan welke mogelijke combinaties de behoeftes het grootst zijn en eventueel zouden moeten worden geprioriteerd in de implementatie van de groepstransportovereenkomst.

Bij de implementatie van de groepstransportovereenkomst moet tevens voldoende aandacht blijven voor zowel de belangen van aangeslotenen die gebruiken (willen) maken van de groepstransportovereenkomst en overige aangeslotenen, ook met het oog op andere nieuwe producten en aanpassingen van bestaande producten. Ieder hierboven genoemd aspect heeft effect op de benodigde tijd en inzet om de groepsovereenkomst goed te implementeren. Wij bespreken dit effect graag en rekenen erop dat dit effect ook aanleiding zal zijn om, waar nodig, tijdig de Net- en Tarievcodes elektriciteit hierop aan te passen. Ook kunnen de genoemde effecten impact hebben op de toepasbaarheid van de groepsovereenkomst voor specifieke partijen. Hierover voeren de netbeheerders ook graag het gesprek met de betreffende partijen/branchevertegenwoordigers.

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

Uiteraard is NBNL desgewenst graag bereid tot een nadere toelichting op deze zienswijze en om mee te denken over de formulering van eventuele wijzigingen van de codeteksten. U kunt daartoe contact opnemen met mevrouw [REDACTED] van ons bureau (gegevens zie briefhoofd).

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

Hieronder staat artikelsgewijs nadere toelichting met enkele suggesties voor verbetering voor een aantal kleinere punten van het ontwerpbesluit.

*1. Netcode elektriciteit*

Onderwerp	Voorgestelde bepaling ontwerpbesluit	Reflectie netbeheerders	Voorgestelde wijziging
Tariefstructuren TDTR	7.1c	Verwijzing naar de tariefstructuren voor het tijdsduurgebonden transportrechten met een groepstransportovereenkomst ontbreekt.	NBNL verzoekt de ACM om de verwijzing op te nemen.
Gemachtigde	7.1e lid 1 onderdeel c	In het ontwerpbesluit worden geen voorwaarden gesteld aan de gemachtigde wat betreft rechtspersoon of andere voorwaarden door de netbeheerder. Hoewel dit voor de netbeheerder zelf weinig risico's met zich meebrengt, was de door ons voorgestelde formulering met name bedoeld om een bepaalde mate van professionaliteit van de groepsvertegenwoordiger te kunnen waarborgen, om daarmee het proces voor groepsvorming en afstemming met de netbeheerder zoveel mogelijk te bevorderen en ook de groepsleden zoveel mogelijk te beschermen tegen partijen die onvoldoende gekwalificeerd of draagkrachtig zijn om de groep te vertegenwoordigen.	NBNL verzoekt de ACM om aan te sluiten bij de oorspronkelijke formulering van ons wijzigingsvoorstel, waarbij het voor de netbeheerder ten minste mogelijk is om voorwaarden te stellen aan de machtiging. Ook lijkt het de netbeheerders raadzaam dat natuurlijke personen niet als gemachtigde kunnen worden aangewezen en verdient het aanbeveling dat de positie van de gevolmachtigde in het besluit wordt verduidelijkt.

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

		<p>Ook is de positionering van de gemachtigde in de groepstransportovereenkomst van het ontwerpbesluit onduidelijk. Op basis van de codetekst lijkt de gevolmachtigde sec een 'doorgeefluik' te zijn, maar in de toelichting wordt benoemd dat de netbeheerder de gevolmachtigde wel kan aanspreken op eventuele niet-nakoming van de overeenkomst (zie ook randnummer 66). Dat strookt niet met de rol van een gevolmachtigde, maar impliceert dat de gevolmachtigde ook een 'eigen' contractuele relatie met de netbeheerder aangaat.</p>	
		<p>Tevens bezit de gevolmachtigde niet het gecontracteerde transportvermogen, maar de aangeslotenen gezamenlijk. Dit staat in de toelichting, maar niet in de codetekst zelf en dat zou wel wenselijk zijn (zie ook randnummer 66).</p>	<p>NBNL stelt voor expliciet te maken in art. 7.1e lid 1, aanhef, dat de groep het gecontracteerde transportvermogen verkrijgt:          "Een groep van twee of meer aangeslotenen kan op grond van artikel 24 van de Elektriciteitswet 1998, en indien de netbeheerder daartoe de mogelijkheid biedt, met de netbeheerder een groepstransportovereenkomst sluiten waarbij de groep van aangeslotenen gezamenlijk het gecontracteerd transportvermogen verkrijgen."</p>
Voorwaarden toetreden groep	7.1e lid 2-4	In het wijzigingsvoorstel van de netbeheerders stond expliciet (in art. 7.1e lid 2 t/m 6) benoemd onder welke voorwaarden en omstandigheden de groep kon worden uitgebreid en hoe er in	In het kader van duidelijkheid en (rechts)zekerheid stelt NBNL voor om de voorschriften zoals opgenomen in haar

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

		<p>voorkomende gevallen met transportverzoeken moest worden omgegaan. In het ontwerpbesluit zijn deze voorwaarden niet opgenomen. De netbeheerders menen uit de toelichting van het ontwerpbesluit (r.n. 52-55) op te maken dat de ACM de door de netbeheerders voorgestelde criteria onderschrijft, of in elk geval niet betwist, maar kan uit de toelichting niet opmaken waarom de ACM de door de netbeheerders voorgestelde bepalingen niet overneemt in haar ontwerpbesluit. De netbeheerders zijn van mening dat de door ons voorgestelde bepalingen duidelijkheid scheppen over de voorwaarden voor aangeslotenen/verzoekers die onderdeel wensen uit te maken van de groep.</p>	<p>wijzigingsvoorstel onderdeel uit te laten maken van het besluit.</p>
Transitieperiode	7.1e lid 7	<p>Op basis van het ontwerpbesluit informeert de groep de netbeheerder over de transitieperiode en wordt het niet meer vastgelegd in de overeenkomst. Bovendien zijn er geen vormvereisten voor het informeren door de groep aan de netbeheerder opgenomen, waardoor het nu onduidelijk is welke informatie de groep aan de netbeheerder moet verschaffen/welke informatie de netbeheerder van de groep dient te ontvangen. Enkel staat vermeld dat de netbeheerder geïnformeerd moet worden door de groep. Zonder dat de voorwaarden voor de transitieperiode helder zijn voor <i>alle</i> partijen is het lastig om uitvoering te verlenen aan de</p>	<p>NBNL verzoekt de ACM om haar voorstel over te nemen, waardoor de transitieperiode en de voorwaarden hiervoor in de overeenkomst wordt vastgelegd.</p>

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

		<p>transitieperiode en voor de netbeheerder waar nodig om ook maatregelen te nemen om te zorgen dat de benodigde capaciteit ook beschikbaar is voor de individuele groepsleden nadat de groep binnen de transitieperiode wordt ontbonden. Tevens is het onduidelijk of de transitieperiode vaker dan een keer kan worden 'gebruikt' door aangeslotenen van een groep</p>	
<p>Gecontracteerde transportvermogen bij uittreden</p>	<p>7.1e lid 7 en lid 8</p>	<p>NBNL heeft dit in haar voorstel bewust gespecificeerd om te voorkomen dat er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Discussie ontstaat over de hoogte van het GTV op moment van uittreden</li> <li>b) Discussie ontstaat over de verdeling van het GTV tussen uittredende leden en de resterende groep(sleden) op het moment van uittreden.</li> <li>c) De mogelijkheid zou kunnen zijn dat partijen met meer GTV uit de groep treden dan waarover ze individueel zouden kunnen beschikken ten tijde van het aangaan of de tijdens de looptijd van de groepstransportovereenkomst.</li> </ul> <p>De voorgestelde bepaling maakt niet duidelijk waarover moet worden afgestemd met de netbeheerder en wat hierover moet worden vastgelegd.</p>	<p>NBNL stelt voor om haar voorstel over te nemen, waardoor de hoogte van het gecontracteerd transportvermogen voor respectievelijk (individuele) uittredende groepsleden en de resterende groep(sleden) in de overeenkomst wordt vastgelegd en dat dit overeenkomstig de voorwaarden dient te geschieden zoals geformuleerd in haar voorstel. Dit verhoogt de rechtszekerheid voor zowel de netbeheerder als de aangeslotenen.</p>

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

Termijn bij uittreden	7.1e lid 9	<p>In het ontwerpbesluit stelt ACM voor om een termijn van tien werkdagen te hanteren om bij uittreden het uittredende groeps lid te voorzien van een individuele aansluit- en transportovereenkomst. Dit betreft het omzetten van een individuele aansluitovereenkomst en een groepstransportovereenkomst naar een individuele aansluit en transportovereenkomst. Hoewel de netbeheerders begrijpen dat ACM wil aansluiten bij de termijn voor het doen van een aanbod van transportcapaciteit (offertermijn), zijn de netbeheerders van mening dat de voorgestelde termijn van tien werkdagen voor het omzetten van de overeenkomst(en), niet realistisch en werkbaar is. Er moet immers niet alleen een nieuwe overeenkomst worden vastgelegd voor de uittredende aangeslotene; ook de groepstransportovereenkomst moet worden aangepast. Ook kan er geen sprake zijn van omzetting, aangezien de groepstransportovereenkomst bij het uittreden van een enkel of meerdere leden niet per definitie komt te vervallen. Deze blijft in beginsel bestaan, maar wordt aangepast. Daarbij is er vervolgens sprake van een nieuwe (aansluit- en) transportovereenkomst voor de uittredende aangeslotene(n). Deze zou overeenkomstig het recht voor alle aangeslotenen binnen de in de Netcode gestelde termijnen een offerte voor een aansluit- en</p>	<p>NBNL stelt voor het negende lid te schrappen, immers artikel 8.4 van de Netcode bevat reeds een termijn voor de situatie die wordt beschreven in artikel 7.1e lid 9. Indien de ACM van mening is dat er desondanks toch een specifieke bepaling zou moeten zijn voor een termijn, zou een termijn van tien werkdagen niet moeten worden verbonden aan de omzetting van de groepstransportovereenkomst naar een individuele aansluit- en transportovereenkomst, maar een termijn van tien werkdagen voor het verzenden van een offerte, overeenkomstig artikel 8.4 van de Netcode.</p>
-----------------------	------------	---	--

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

		transportovereenkomst moeten krijgen. In het geval van een uittredend lid van een groep zal dit tien werkdagen zijn. Hiermee is de overeenkomst niet gelijk omgezet/of treedt in werking. Het daadwerkelijk omzetten zal langer duren en is ook afhankelijk van de afgestemde afspraken met de netbeheerder voor het uittredende transportrecht, overeenkomstig het achtste lid van artikel 7.1e.	
Beperking maximale transportcapaciteit	7.1f lid 2	Er moet een koppeling gemaakt worden met de vier criteria uit art. 7.1e lid 1 onderdeel f sub 4. Deze verwijzing is logisch en ontbrak ook in ons eigen voorstel. Ook ontbreekt in het ontwerpbesluit de maximering van het op een aansluiting beschikbare transportvermogen op basis van de aansluitcapaciteit van de aangeslotene.	NBNL stelt voor een verwijzing toe te voegen naar de criteria uit art. 7.1e lid 1 onderdeel f sub 4 of diezelfde criteria op te nemen in art. 7.1f lid 2 en het opnemen van de aansluitwaarde als beperkende factor voor de maximale hoeveelheid te benutten transportcapaciteit op een aansluiting.
Deelnameverplichting en balanceringsenergie	9.1 en 9.19	Uit de voorgestelde bepalingen 9.1 en 9.19 van het ontwerpbesluit wordt onvoldoende duidelijk dat zowel de levering van congestiebeheersdiensten (door middel van een CSP) als van balanceringsdiensten (door middel van een BSP) door een aangeslotene (of in geval van een GTO een groep van aangeslotenen) aan de netbeheerder plaatsvindt per allocatiepunt en niet per aansluiting (zie artikel 1.4 van de Netcode). Dat is ook het geval indien de desbetreffende	NBNL verzoekt 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

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

		diensten worden aangeboden door een groep van aangeslotenen die participeren in een groepstransportovereenkomst.	hiervoor bij alle aangeslotenen bij de groep ligt.
--	--	--	--

*2. Tarievencode elektriciteit*

Onderwerp	Voorgestelde bepaling ontwerpbesluit	Reflectie netbeheerders	Voorgestelde wijziging
Tariefcategorie TOVT	3.1.3a	In het ontwerpbesluit is het tarief voor het transportonafhankelijke transporttarief (TOVT) de som van de transportonafhankelijke transporttarieven behorend bij de tariefcategorieën die van toepassing zouden zijn op de individuele aansluitingen indien deze niet aan de groep zouden deelnemen. Aangeslotenen op het spanningsniveau MS en lager worden in tariefcategorieën ingedeeld op basis van GTV, maar leden van een groep hebben geen individueel GTV meer.	NBNL stelt voor een alternatief op te nemen: "[...] overeenkomt met het netvlak waarmee de individuele aan de groep deelnemende aansluitingen zijn verbonden."
Tariefcategorie TAVT	3.7.2a	In het ontwerpbesluit is net als in het voorstel opgenomen dat groepen worden ingedeeld in de tariefcategorie voor het transportafhankelijke verbruikers-transporttarief (TAVT) die overeenkomt met het hoogste netvlak waarmee de individuele aansluitingen zijn verbonden. Voor groepen bestaande uit aansluitingen met aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 en A.6 invoedersaansluitingen zou dit door de aanwezigheid	NBNL stelt voor om op te nemen dat het gaat om het hoogste netvlak waarmee de individuele aansluitingen zijn verbonden die elektriciteit mogen afnemen, of om te bepalen in een uitzondering dat voor de combinaties A.3 t/m A.5 en A.6 de tariefcategorie MS geldt.

## Bijlage 1: Toelichting overige (kleinere) punten

**Kenmerk**

BR-2025-2164

**Datum**

5 juni 2025

		van de aansluiting met de aansluitcapaciteitscategorie A.6 de tariefcategorie "Trafo HS+TS / MS" zijn, terwijl alle afnemende aansluitingen zich op MS of achter een MS/LS-trafo bevinden.	
--	--	--	--

## 3. (Technische) inconsistenties en tekstuele onvolkomenheden

Tevens zitten er naar de mening van de netbeheerders een aantal kleine (technische) inconsistenties en tekstuele onvolkomenheden in het ontwerpbesluit. Hierbij refereren de netbeheerders naar de opgenomen tekst voor het tweede lid van artikel 1.3 met daarin de verwijzing naar (de gehele) paragraaf 7.1 bijvoorbeeld ten onrechte alle verwijzingen naar 'gecontracteerd transportvermogen' in artikel 7.1e als 'het door aangeslotenen met een groepstransportovereenkomst gezamenlijk gecontracteerde transportvermogen' dient te worden gelezen. Zie hiervoor bijvoorbeeld artikel 7.1e lid 7. NBNL stelt voor om te overwegen deze te schrappen, of om tenminste artikel 7.1e t/m 7.1h in elk geval uit te zonderen in artikel 1.3 lid 2.

Ook wordt er geen consistente term voor 'het gezamenlijk gecontracteerd transportvermogen' in het ontwerpbesluit. In de codetekst wordt deze niet benoemd en in de toelichting komen diverse termen voorbij zoals 'groepsvermogen' en 'groepstransportvermogen'. NBNL stelt voor de term 'gezamenlijk gecontracteerd transportvermogen' te gebruiken, overeenkomstig haar wijzigingsvoorstel. De duiding van deze term zou overeenkomstig het voorstel in bovenstaande tabel met suggesties voor de Netcode elektriciteit kunnen in artikel 7.1e lid 1, aanhef.

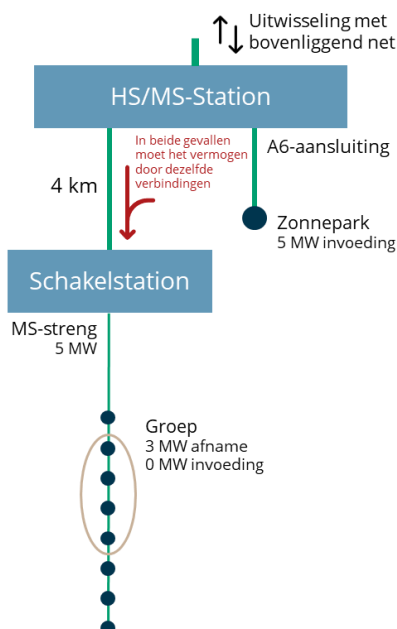
Tevens constateert NBNL dat artikel 7.1e lid 1 onderdeel c verwijst naar artikel 3:60 BW als grondslag voor de machtiging. Dit is in haar optiek niet juist, aangezien artikel 3:60 BW niet de grondslag voor de machtiging geeft, maar de definitie van 'volmacht' en de 'gevolmachtigde' geeft. Het voorstel is om de zinsnede 'op grond van' te wijzigen in 'in de zin van' te wijzigen.

Tenslotte staat er in lid 9 volgens de netbeheerders een verschrijving. Hier wordt verwezen naar het omzetten van groepstransportovereenkomst in plaats van de aansluitovereenkomst voor de individuele aangeslotene. Ook impliceert het lid dat de uittredende aangeslotene (per definitie) weer transportvermogen krijgt/heeft bij uittreding, door verwijzing naar de aansluit- en transportovereenkomst. Lid 8 geeft terecht aan dat het verkrijgen van transportvermogen afhangt van de gemaakte afspraken/afstemming hierover met de netbeheerder.

## Bijlage 2: Voorbeelden technische beperkingen aansluitcombinaties

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

**Voorbeeld 1**

*Figuur 1: situatieschets voorbeeld 1*

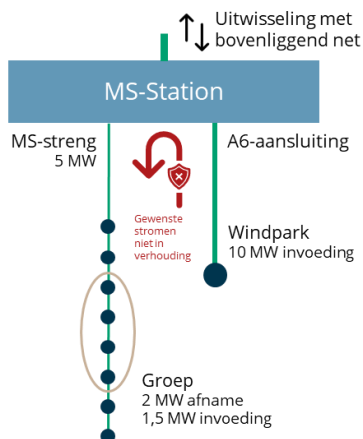
Voorbeeld 1 illustreert dat het combineren van een A6-aansluiting met een groep A3-5 aangeslotenen op wenselijkheid en tariefdifferentiatie verder onderzocht zou moeten worden: een groep klanten met aansluitcategorieën A3-5 op dezelfde MS-streng achter een schakelstation (zonder transformator) willen een groep vormen met een zonnepark met een transportvermogen voor invoeding van 5 MW (A6, zuivere invoeding). Het zonnepark is aangesloten achter hetzelfde HS/MS-station. Zonder het zonnepark zou het groepstransportvermogen vastgesteld worden op 3 MW voor afname en 0 MW voor invoeding. De MS-streng waar de A3-5 aansluitingen onderdeel van zijn is geschikt voor ongeveer 5 MW.

Of het vermogen dat getransporteerd wordt naar de A3-5 aangeslotenen door het zonnepark of het bovenliggend net geleverd wordt maakt voor de verbindingen tussen de stations en de MS-streng zelf niet uit. Hiermee blijft het voordeel van lokale afstemming uit voor deze netcomponenten. Daarnaast, terwijl de groep A3-5 aangeslotenen wel meer ruimte krijgen om vermogen af te nemen als het zonnepark vermogen levert, betaalt de groep hetzelfde tarief als een groep die wel gezamenlijk investeert in (regelbare) opwek en eventueel batterijopslag. Tariefdifferentiatie is in deze gevallen wenselijk en mogelijk ook de begrenzing van toegestane combinaties. Dit illustreert waarom NBNL ervoor pleit de uitbreiding van de doelgroep met invoedingsaansluitingen nog niet op te nemen in het codebesluit en dit onderdeel te laten zijn van het onderzoek waarnaar NBNL refereert in haar (deze) zienswijze.

## Bijlage 2: Voorbeelden technische beperkingen aansluitcombinaties

**Kenmerk**  
BR-2025-2164

**Datum**  
5 juni 2025

**Voorbeeld 2**

*Figuur 2: situatieschets voorbeeld 2*

Voorbeeld 2 illustreert dat het combineren van een A6-aansluiting beoogde (door de groep gewenste) vermogensstromen geeft die niet in verhouding staan tot het vermogen van de rest van de groep: een groep klanten met aansluitcategorieën A3-5 op dezelfde MS-streng willen een groep vormen met een windpark met een transportvermogen voor invoeding van 10 MW (A6-aansluiting, alleen invoeding). Zonder het windpark zou het groepstransportvermogen vastgesteld worden op 2 MW voor afname en 1,5 MW voor invoeding. Verder is de MS-streng waar de A3-5 aansluitingen onderdeel van zijn is geschikt voor een vermogen van ongeveer 5 MW. Hoewel het voor de A3-5 aangeslotenen meer mogelijkheden zou bieden, staat het de beoogde vermogensstromen met het windpark niet in verhouding tot de reguliere vermogensstromen in de MS-streng en wordt om die reden niet toegestaan.

In theorie zou ook een deellimiet opgelegd kunnen worden. Dit geeft helaas alsnog onwenselijke situaties. In dit voorbeeld gaan wij er vanuit dat er nog ruimte is voor 0,5 MW extra afname in de MS-streng. In deze situatie zouden de AC3-5 klanten zich moeten beperken tot een vermogen voor afname tussen de 2 en 2,5 MW door een deellimiet (huidig verbruik van de groep tot maximaal beschikbare ruimte). Bij 2 MW is het voor de groep van weinig nut om te combineren met het zonnepark en bij een deellimiet van 2,5 MW zit de MS-streng vol voor andere klanten en zou dit tot een aankondiging congestie leiden. Zonder de combinatie met het windpark is een deellimiet waarschijnlijk niet noodzakelijk noch het eventueel moeten aankondigen van congestie.