

Autoriteit Consument & Markt
T.a.v. mevr. drs. M.R. Leijten
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-2023-2010
Datum
24-10-2024

Behandeld door
Auke Jongbloed
E-mail
ajongbloed@netbeheernederland.nl

Doorkiesnummer
070 205 50 21
Uw kenmerk

Onderwerp

Codewijzigingsvoorstel groepstransportovereenkomst

Geachte mevrouw Leijten,

Hierbij ontvangt u een voorstel van de gezamenlijke netbeheerders tot wijziging van de tariefstructuren als bedoeld in artikel 27 (de Tarieencode elektriciteit; hierna: Tarieencode) en voorwaarden als bedoeld in artikel 31, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998 (de Netcode elektriciteit; hierna: Netcode). Dit voorstel betreft het mogelijk maken van aan voorwaarden gebonden transportrechten voor een groep van aangeslotenen in plaats van voor een individuele aangeslotene. Het voorstel is een product van het Actieteam 2 binnen de actielijn “Beter Benutten GV – mogelijk maken” van het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN).

Aanleiding tot het voorstel

In het kader van de toenemende netcongestie heeft het ministerie van Economische Zaken en Klimaat het LAN laten opstellen. Onderdeel van de afgesproken acties zijn LAN-actie 2.1.7, het “Mogelijk maken van het delen van gecontracteerd transportvermogen (hierna: GTV) tussen partijen onder andere in energyhubs”. Dit voorstel is een invulling van die LAN-actie.

Doel van het voorstel

Door de toenemende schaarste aan transportcapaciteit neemt de noodzaak toe de transportcapaciteit die er is zo efficiënt mogelijk te benutten. Eerder hebben de gezamenlijke netbeheerders een voorstel ingediend voor alternatieve transportrechten¹, die als vertrekpunt hebben om structureel ongelijktijdigheid en efficiënt netgebruik te stimuleren.

Deze alternatieve transportrechten zijn, zoals alle transportrechten op dit moment, gericht op individuele aangeslotenen. Ze maken het mogelijk dat individuele aangeslotenen tegen een passend transporttarief gebruik kunnen maken van de ‘dalen’ in de netbelasting. Omdat het individuele transportrechten zijn, bieden ze geen stimulans en randvoorwaarden voor nabije aangeslotenen om het gebruik van transportcapaciteit op elkaar af te stemmen. Een dergelijke afstemming heeft uit oogpunt van efficiënt netgebruik het voordeel dat gezamenlijke pieken worden gedempt en dat elektriciteit gelijktijdig wordt

¹ Brief met kenmerk BR-2023-2009, d.d. 16 januari 2024

ingevoerd nabij waar het weer wordt afgenomen. Dit collectieve gedrag biedt aangeslotenen ruimte voor individuele groei, vermindert het transport van en naar hoger gelegen netvlakken en verlicht daarmee de congestieproblematiek op hoger gelegen netvlakken.

Om ongelijktijdigheid en daarmee efficiënt netgebruik te stimuleren en aangeslotenen de gelegenheid te bieden zelf hun gebruik van transportcapaciteit op elkaar af te stemmen, is het wenselijk om groepen van aangeslotenen van een gezamenlijk transportrecht gebruik te kunnen laten maken. Deze mogelijkheid bestaat momenteel nog niet.

De gezamenlijke netbeheerders beogen het met dit voorstel dan ook mogelijk te maken dat een groep van aangeslotenen gezamenlijk een transportovereenkomst kan afsluiten. Het transportrecht dat volgt uit de transportovereenkomst geldt dan voor de groep van aangeslotenen als geheel. Om dit mogelijk te maken zijn nadere bepalingen nodig voor de wijze waarop een transportovereenkomst met een groep van aangeslotenen tot stand komt, wat daarin minimaal dient te worden vastgelegd, op welke wijze gefactureerd en gemeten wordt en welk soort transportrecht onder welke voorwaarden geschikt kan zijn voor een groep van aangeslotenen.

Inhoud van het voorstel

Bijlage 1 bij dit voorstel bevat de tekst van die artikelen uit de codes, die door het onderhavige voorstel gewijzigd dienen te worden, inclusief eerdere en thans voorgestelde wijzigingen. De daarin gebruikte kleuren hebben de volgende betekenis:

- zwart weergegeven tekst is bestaande, thans geldende codetekst,
- donkerblauw weergegeven tekst is onderdeel van ontwerpbesluit ACM/UIT/591965, d.d. 27 december 2023 betreffende het gecontracteerd transportvermogen;
- paars weergegeven tekst is onderdeel van besluit ACM/UIT/619367, d.d. 19 juli 2024
- roze weergegeven tekst is onderdeel van de zienswijze ontwerpbesluit ACM/UIT/607185, d.d. 17 april 2024;
- rood weergegeven tekst is onderdeel van het onderhavige codewijzigingsvoorstel

Toe te voegen tekst is onderstreept en te verwijderen tekst is doorgehaald.

In Bijlage 2 hebben we het verslag van de behandeling in het GEN opgenomen en in Bijlage 3 de voor en na de bespreking schriftelijk binnen gekomen commentaren.

Toelichting op het voorstel

In het navolgende gaan we achtereenvolgens dieper in op de redenen voor het mogelijk maken van een groepstransportovereenkomst, het transportrecht dat met een groepstransportovereenkomst gecontracteerd kan worden, de beschrijving van de groepstransportrechten, de voorwaarden voor het aangaan van een groepstransportovereenkomst voor zowel aangeslotenen als voor netbeheerders en gekozen tariefstructuur voor deze rechten.

1 De groepstransportovereenkomst

Zoals bij het doel van dit voorstel verwoord beogen de gezamenlijke netbeheerders het met dit voorstel mogelijk te maken dat een groep van aangeslotenen gezamenlijk een transportovereenkomst kan afsluiten. Het transportrecht dat volgt uit de transportovereenkomst geldt dan voor de groep van aangeslotenen als geheel. Om dit mogelijk te maken zijn nadere bepalingen nodig voor de wijze waarop een transportovereenkomst met een groep van aangeslotenen tot stand komt, wat daarin minimaal dient te worden vastgelegd, op welke wijze gefactureerd en gemeten wordt en welk soort transportrecht onder welke voorwaarden geschikt kan zijn voor een groep van aangeslotenen.

1.1 Voordelen van het delen van transportvermogen in groepen

Door de groep gezamenlijk transportvermogen toe te kennen kunnen zij onderling hun transportbehoefte afstemmen. Hiermee optimaliseren zij zelf het toegekende transportvermogen, wat leidt tot efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte in het net. Aangeslotenen kunnen zo gezamenlijk investeren

in hernieuwbare energiebronnen, zoals zonnepanelen en windturbines, of elektrolyzers. Dit heeft de volgende voordelen:

- De beschikbare ruimte op het net wordt beter benut om groeiambities van aangeslotenen mogelijk te maken;
- Het gezamenlijk investeren in flexibele elektriciteitsinstallaties wordt gestimuleerd.
- Het transport over hogere netvlakken wordt beperkt;
- De autonome groei van gelijktijdige afname en/of invoeding wordt beperkt.

1.2 Het contracteren van transportrechten door groepen

De huidige werkwijze van het uitleggen van energienetten op de incidentele piek in de transportbehoefte die zonder afstemming tot stand komt is niet langer altijd maatschappelijk optimaal. Instandhouding van dit principe leidt namelijk tot een enorme capaciteit die zeer weinig wordt gebruikt. Dit is:

- niet tijdig maakbaar. Personeels- en materiaal-schaarste vergroten de maakbaarheidsopgave.
- onevenredig kostbaar. Het uitbreiden van energienetten om sporadische pieken op te vangen is erg duur, vooral omdat deze extra capaciteit vaak niet regelmatig wordt benut.
- ruimtelijk moeilijk inpasbaar. Het integreren van extra infrastructuur zoals kabels in bestaande stedelijke gebieden staat vaak op gespannen voet met andere bestemmingen.

In het energiesysteem-in-wording spreiden we daarom het gebruik van transportcapaciteit door middel van aangepaste tariefstructuren en differentiatie in transportrechten (naast vast transportrecht: volledig variabel transportrecht, tijdsblokgebonden transportrecht en tijdsduurgebonden transportrecht). Daarmee kunnen aangeslotenen kiezen uit een palet aan opties voor transportrechten, rekening houdend met de mate van beschikbaarheid en bijbehorende kosten.

Met de introductie van een transportovereenkomst voor groepen van aangeslotenen creëren we de mogelijkheid dat aangeslotenen gezamenlijk een transportrecht delen, waarbij de nadruk ligt op afstemmen van de vraag naar transportcapaciteit met hun netburen.

1.3 Productomschrijving

De groepstransportovereenkomst is een contractvorm, die groepsleden in staat stelt transportvermogen onderling te verdelen. De groepstransportovereenkomst is toepasbaar binnen en buiten het congestieregime. Het idee achter de groepstransportovereenkomst is dat niet één aangeslotene één contract afsluit met transportrecht gebaseerd op één aansluiting, maar dat twee of meer aangeslotenen gezamenlijk één contract afsluiten met transportrecht gebaseerd op één GTV voor alle individuele aansluitingen tezamen. Een groep van aangeslotenen kan in principe kiezen voor elk van de vier bestaande transportrechten waar een individuele aangeslotene ook voor kan kiezen.² Daarnaast kan een groep ook een capaciteitsbeperkend contract afsluiten. Hiermee wordt een zo groot mogelijke potentie voor energiehubbs³ gerealiseerd en worden gelijke kansen geboden aan groepen en individueel aangeslotenen.

We sommen de belangrijke kenmerken van een groepstransportovereenkomst op:

- De aangeslotenen worden vertegenwoordigd door een gemachtigde rechtspersoon of vennootschap onder firma, die het gezamenlijke transportvermogen contracteert en het gebruik

² Afhankelijk van het netvlak van de aangeslotene. Alle aangeslotenen kunnen een vast transportrecht en een variabel transportrecht contracteren. Aanvullende kunnen aangeslotenen op het (extra-)hoogspanningnet het tijdsduurgebonden transportrecht contracteren, aangeslotenen op lagere netvlakken kunnen het tijdsblokgebonden transportrecht contracteren.

³ Energiehubbs zijn een lokale samenwerking tussen gebruikers en producenten van energie, met als doel samenwerking en gezamenlijke investeringen mogelijk te maken. Energiehubbs kunnen betrekking hebben op alle vormen van energie, maar hebben in het kader van dit voorstel betrekking op verbruik en productie van elektriciteit.

- hiervan onder de groepsleden verdeelt. De netbeheerder stelt hierbij voorwaarden aan de machtiging, om de uitvoering van de groepstransportovereenkomst te waarborgen.
- De gemachtigde moet een duidelijk mandaat hebben van de individuele aangeslotenen, bijvoorbeeld in de vorm van een samenwerkingsovereenkomst, om exclusief namens de individuele aangeslotenen te kunnen optreden bij het contracteren en beheren van het transportrecht en het verdelen van het gebruik van het gezamenlijke transportvermogen onder de groepsleden.
 - De gemachtigde bezit het recht op gezamenlijk transportvermogen en heeft de verplichting om contractafspraken na te komen.
 - De gemachtigde huurt desgewenst een partij in voor het professioneel managen van haar verplichtingen en/of de dagelijkse aansturing. Als onderdeel van het inbedrijfname en beheersprotocol (zie verder paragraaf 1.9) zal getoetst worden of deze partij dan wel de gemachtigde zelf over de nodige professionaliteit beschikt voor de relevante processen, onder meer om er voor zorg te dragen dat de levering van diensten vanaf allocatiepunten binnen de groep op een juiste manier verloopt en gevalideerd kan worden, en dat eventuele opgelegde beperkingen op de groep of diens aangesloten aansluitingen gecommuniceerd kunnen worden.
 - De individuele aangeslotenen die door de gemachtigde vertegenwoordigd worden hebben ieder een eigen aansluiting op het net van een netbeheerder (met een eigen aansluitovereenkomst) en gebruiken het net om lokaal de vraag naar transportvermogen op elkaar af te stemmen.
 - De individuele aansluitingen kunnen daarvoor transportcapaciteit gebruiken tussen 0 kW en het technische maximum van de individuele aansluiting (mits dat technisch maximum het groepstransportvermogen niet overschrijdt) of anderszins voorgeschreven technische grenzen zoals beschreven in paragraaf 1.8.
 - De groepsleden hebben individueel geen transportovereenkomst met de netbeheerder en maken niet tegelijkertijd ook deel uit van een andere groepstransportovereenkomst.
 - De individuele aansluit- en transportovereenkomst (ATO) wordt omgezet in een individuele aansluitovereenkomst (AO) en een transportovereenkomst (TO) voor de groep.
 - De groepstransportovereenkomst krijgt aangepaste transporttarieven, aansluitend op de bestaande tariefstructuur.
 - De netbeheerder controleert of de van de groep deel uitmakende aangeslotenen gezamenlijk het door de groep gecontracteerde transportvermogen (hierna: groeps-GTV) niet overschrijden.
 - De gemachtigde en alle individuele aangeslotenen zijn (hoofdelijk) aansprakelijk voor enige en alle schade die voortvloeit uit niet naleving. De netbeheerder stelt hierbij voorwaarden aan de verklaring van hoofdelijkheid. Het staat de deelnemers binnen de samenwerkingsovereenkomst vrij hun aansprakelijkheid te verzekeren of anderszins onder te brengen waarbij de derde het eerste aanspreekpunt kan worden voor de netbeheerder; die verwijsmogelijkheid tast evenwel de hoofdelijke aansprakelijkheid van elk der deelnemers niet aan.

Wellicht ten overvloede merken we op dat op de aansluitingen die deel uitmaken van de groep de aansluitvoorwaarden van toepassing zijn en blijven die ook op 'individuele' aansluitingen van toepassing zijn. Naast de aansluitvoorwaarden voor productie-eenheden, opslag-eenheden en verbruikseenheden die vraagsturing leveren aan de netbeheerder, omvat dit ook bijvoorbeeld de congestiemanagement-deelnameverplichting en de informatievoorziening op grond van Hoofdstuk 13 van de Netcode.

Doelgroep

Met betrekking tot de verschillende groepssamenstellingen worden de volgende eisen (op basis van de typen standaardaansluitcategorieën uit de Tarievcodes elektriciteit Bijlage A) gesteld:

- De aangeslotenen die een groep vormen moeten zich in normale bedrijfstoestand onder dezelfde transformator van het desbetreffende station bevinden.
- MS en MS/LS – Aangeslotenen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 kunnen samen een groep vormen
- Aangeslotenen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorie A.6 en hoger kunnen eveneens samen een groep vormen.

- Een groep met zowel aansluitingen in de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 en in de aansluitcategorieën A.6 en hoger is niet toegestaan.
- Kleinverbruikaansluitingen worden in dit voorstel uitgesloten bij het vormen van een groep.
- Het vormen van een groep moet doelmatig zijn en kan niet leiden tot onredelijke netinvesteringen of –reserveringen.

De reden dat vooralsnog het bovenstaande onderscheid in aansluitcapaciteitscategorieën wordt gemaakt is tweeledig. Ten eerste kan vermogen binnen de groep onderling vrij uitgewisseld worden. Als een aansluiting uit de aansluitcapaciteitscategorie A.6 een groep zou vormen met aansluitingen uit de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5, kan dat leiden tot een significante vermogensstroom van de hoger gelegen netdelen naar het distributienet. De grootte van dit vermogen is significant hoger dan de vermogens die normaliter over het distributienet worden getransporteerd en kan leiden tot significante (over)belasting van de assets. Nader onderzoek is nodig om de potentie van deze combinatie van aansluitcapaciteitscategorieën op termijn te kunnen benutten. Ten tweede is op aansluitingen uit de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 een kWh-tariefdrager van toepassing, die niet wordt toegepast op de hogere categorieën. Een eerlijke en kostenreflectieve tarifiering van een groep met aansluitingen uit de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.6 is daarom niet mogelijk zonder een aanpassing in de tarifiering. Ook hier is nader onderzoek nodig om de potentie van deze combinatie van aansluitcapaciteitscategorieën op termijn te kunnen benutten. GV-aangeslotenen die zijn aangesloten op de netvlakken MS/LS en MS hebben vergelijkbare tarieven en de onderlinge vermogensuitwisseling is bij deze aangeslotenen lager. Om deze redenen mogen deze categorieën wel samen tot een groep treden.

Een groep die is aangesloten op een regionaal net moet bijdragen aan lagere netbelasting op de hogere netdelen en daarmee specifiek ook de transformator bij het HS/MS-station. Wanneer er over een transformator heen een groep wordt gevormd leidt dit mogelijk tot juist een grotere belasting. Om een groep doelmatig te houden in het verlichten van netbelasting op hogere niveaus is daarom voor de afbakening gekozen dat aansluitingen die een groep vormen zich onder dezelfde transformator van het desbetreffende station bevinden.

Kleinverbruik-(KV)-aangeslotenen worden voor nu uitgesloten van het vormen van een groep omdat deze categorie geen GTV kent, de aangeslotenen kunnen daarom ook geen vermogens delen in een groep. Verder is het tariefmodel significant anders en wordt afgerekend via het leveranciersmodel in plaats van de directe afrekening bij de netbeheerder. Dit zorgt ervoor dat de tarieven en vermogens nu niet verenigbaar zijn in een groepstransportovereenkomst.

Proces van netinpassing

Het Nederlandse elektriciteitsnet is niet eenduidig opgebouwd. Historisch gegroeide elektriciteitsnetten zorgen voor uiteenlopende nettopologische en -technische uitwerkingen die bij het vormen van een groep individueel beoordeeld moeten worden. Om de veiligheid en kwaliteit van het net te borgen is de netbeheerder verantwoordelijk om elke aanvraag te controleren. Dit doet de netbeheerder door de impact van de aansluiting op het net te controleren op spanning, vermogen en power quality in de normaal- en storingssituatie. In grote vereenvoudigde lijnen doet de netbeheerder dit als volgt: ten eerste wordt het vermogen en de spanning gecontroleerd in samenspel met de bestaande aangeslotenen op het net. Vervolgens simuleert de netbeheerder de belasting in een storing- en/of onderhoudssituatie. In dit scenario probeert de netbeheerder een netconfiguratie te vinden waarbij alle klanten gevoed kunnen blijven en de vermogens, spanningen en power quality binnen de acceptabele grenzen blijven. Wanneer de nieuwe aangeslotene hieraan kan voldoen, wordt deze goedgekeurd.

Bij een reguliere aangeslotene is dit proces vooral in de middenspanningsringen uitdagend, doordat het net per locatie en verschillend per netbeheerder op uiteenlopende wijzen aan elkaar is gekoppeld en verschakeld kan worden. Hierdoor zijn de effecten soms moeilijk te bepalen. Het voordeel van een reguliere aangeslotene is dat deze op één plek in het net wordt toegevoegd, dit zorgt voor

voorspelbare en beheersbare scenario-analyses. Bij een groepstransportovereenkomst groeit de complexiteit rond de netinpassing. De aanvraag voor transportvermogen voor groepen telt meer mogelijke scenario's en een hogere complexiteit, omdat één gecontracteerd vermogen verdeeld wordt over meerdere locaties. Om te voorkomen dat groepen op één van deze mogelijk scenario's afgekeurd kan worden, kan de netbeheerder werken met het stellen van limieten ter bescherming van netcomponenten die de deelnemers van de groep verbinden. De netbeheerder zal daarom altijd moeten kijken naar de omstandigheden en de vorming van een groep beoordelen op onderstaande criteria:

- Mate van invloed op de spanningshuishouding: de mate waarin aangeslotenen de spanning in het (deel)net beïnvloeden. De mate waarin dit gebeurt hangt af van het vermogen van de aangeslotenen én de netimpedantie (de afstand tot het onderstation). Door verschuivingen van netgebruik tussen leden van een groep over lange distributiekabels kan de spanning onverwachts snel stijgen of dalen. Bijvoorbeeld, door groepsleden die vooraan de kabel stoppen met afnemen en groepsleden die achteraan de kabel al het gecontracteerde vermogen gaan afnemen, kan de spanning over de kabel significant veranderen. De netbeheerder dient te waarborgen dat door de uitoefening van het transportrecht van de groep geen nadelige gevolgen voor de spanningshuishouding optreden. Wanneer dit niet, of beperkt mogelijk is, kan de netbeheerder beperkingen opleggen aan de samenstelling van de groep, of mogelijk constateren dat vorming van de groep als geheel niet mogelijk is.
- Mate van reserveringen voor stromen in het (deel)net: de mate waarin het benutten van het groeps-GTV invloed heeft op de stromen in het betreffende netdeel. Bij stromen moet worden gedacht aan de hoeveelheid elektriciteit - en de richting waarin - die door de netten wordt getransporteerd. Verschuiving van stromen kan leiden tot overbelasting van een of meerdere netcomponenten en daarmee de vorming van nieuwe knelpunten, of erger, storing en uitval. Om dit te voorkomen moet er meer capaciteit gereserveerd worden. Wanneer dergelijke reserveringen noodzakelijk zijn voor de vorming van de groep, kan de netbeheerder beperkingen opleggen aan de samenstelling van de groep, of mogelijk zelfs constateren dat vorming van de groep als geheel niet mogelijk is.
- Belastbaarheid van netcomponenten: technische grenzen ingegeven door netcomponenten zoals kabels, transformatoren of schakelinstallaties. Iedere netcomponent heeft een specifieke belastbaarheid. Bij de vorming van de groep moet worden voorkomen dat specifieke componenten te hoog belast worden wanneer de groep zijn transportrecht zou uitoefenen. Een hogere belasting van specifieke netcomponenten kan ook inherent zijn aan de vorming van de groep. Wanneer dit het geval is kan de samenstelling van de groep mogelijk worden beperkt, of kan dit er mogelijk toe leiden dat een groep in zijn geheel niet gevormd kan worden.
- De vorming van een groep mag niet leiden tot onevenredige netinvesteringen: de vorming van groepen moet leiden tot efficiënter netgebruik. Transportcapaciteit voor een groep moet niet ten nadele komen van andere netgebruikers. Wanneer de vorming van een groep niet leidt tot efficiënt netgebruik zal de groep transportschaarste vergroten en toenemende netkosten veroorzaken die ten nadele komen van alle andere aangeslotenen. Daarom kan de netbeheerder beperkingen opleggen aan de samenstelling van de groep, of mogelijk constateren dat vorming van de groep als geheel niet mogelijk is.

Voorbeelden van het toepassen van het bovenstaande zijn als volgt:

- Voorbeeld 1:
Een groep wordt gevormd over twee strengen van een middenspanningsring; op één streng van de ring zit bijna alle invoeding en op de andere streng alle afname in de ochtend. In de avond is de situatie precies andersom, de belasting verspringt dan door het middenspanningsnet heen en zorgt voor instabiliteit in de spanningshuishouding en power quality. Ook kan de bovenliggende rail die de twee strengen koppelt overbelast worden terwijl er op transformatorniveau van het TS/MS station geen zware belasting is en/of verspringingen zijn. De groep werkt dus goed voor het ontlasten van de hogere netdelen maar het onderliggende middenspanningsnet krijgt te maken met een onvoorspelbare en zware belasting. In dit geval zou een limiet over capaciteit kunnen voorkomen dat de rail wordt overbelast en eventuele extreme belasting verspringen plaatsvinden.

- **Voorbeeld 2:**
In dit voorbeeld zijn twee aansluitingen verbonden die 10 km van elkaar afliggen, maar achter dezelfde transformator zijn aangesloten. Dit is geen uitzonderlijke situatie in de landelijke gebieden van de RNB-netten. De aangeslotenen zouden onderling afspraken kunnen maken over bijvoorbeeld invoeding en afname maar door de afstand zal de netbeheerder rekening moeten houden met buitensporig veel belasting- en spanningsvraag van het net. De aangeslotenen nemen dan meer ruimte op het net in beslag dan zou gebeuren als ze elk een individuele ATO hadden. Deze ruimte kan dan niet meer worden weggegeven aan andere aangeslotenen en verergerd netcongestie en vergroot en/of versnelt de investeringsvraag. De netbeheerder kan deze aanvraag afkeuren, omdat ze niet voldoet aan de inpassingseisen.
- **Voorbeeld 3:**
Een groep wordt gevormd over meerdere distributieringen en over verschillende MS/LS transformatoren heen. De groep bezit dan verschillende plekken in het net die nettopologisch ver uit elkaar liggen met onderliggende assets. Omdat de belasting van de groep op elk moment door deze assets heen kan gaan moet de netbeheerder capaciteit reserveren voor de groep, ook op momenten dat de groep deze capaciteit niet gebruikt. Capaciteit die anders kan worden vrijgegeven aan andere aangeslotenen. Als de capaciteit op het net te beperkt is zijn limieten noodzakelijk.

1.4 Toekennen van het transportrecht

Doordat de netbeheerder bij de netplanning al rekening houdt met toevallige ongelijktijdigheid tussen aangeslotenen, zal het toegekende transportvermogen voor de groep niet per definitie de optelling zijn van het individuele GTV waar elke tot de groep toetredende aangeslotene over beschikt (indien het bestaande aangeslotenen zijn). Het toekennen van een groeps-GTV wordt gebaseerd op de huidige profielen van de individuele aangeslotenen, aangevuld met geprognosticeerde profielen voor zover er nog geen jaarmetingen van individuele aangeslotenen zijn.

1.5 Verhouding tot individuele rechten

Kiest een bestaande aangeslotene voor een groepstransportovereenkomst, dan betekent dit dat zijn individuele GTV opgaat in het groeps-GTV. Individuele transportrechten kunnen niet naast groepsrechten blijven bestaan. De netbeheerder rekent bij netinpassing immers met de huidige profielen in het net, zo ook de dan bestaande groepsprofielen, ten bate van het zo efficiënt (op daadwerkelijke situatie gestoelde) mogelijk benutten van het net.

Individuele aangeslotenen kunnen wel de groep verlaten met een deel van het groeps-GTV. Daartoe wordt het verplicht om bij het aangaan van een groepstransportovereenkomst en bij elke mutatie van de groep door het toe- of uittreden van een aangeslotene vast te leggen welk deel van het groeps-GTV ten goede komt aan elk individueel lid van de groep, indien deze de groep wenst te verlaten. Dit deel mag in ieder geval niet groter zijn dan het GTV dat de aangeslotene had voordat hij lid werd van de groep. Daarnaast geldt dat de som van het aan elk van de leden toe te wijzen individuele GTV bij uittreden van de groep niet groter mag zijn dan het groeps-GTV. Op deze wijze kan een deelnemer uitstappen met een deel van het groeps-GTV. Het vermogen dat het uittrekkende lid meeneemt, wordt in mindering gebracht op het groeps-GTV. Deze spelregel betekent ook dat een aangeslotene die op moment van toetreden tot de groep nog niet beschikt over een individuele transportovereenkomst en dus niet over een individueel GTV, bij uittreden geen transportrecht meekrijgt. Binnen deze kaders stelt de groep de verdeelsleutel vast bij aangaan van de groepstransportovereenkomst en communiceert deze met de netbeheerder.

Een uitzondering op bovenstaande alinea is een groep van aangeslotenen die voordat zij een groepstransportovereenkomst aangingen met de netbeheerder ieder individueel niet beschikten over een aansluit- en transportovereenkomst. Deze groep van aangeslotenen doet bij de netbeheerder een aanvraag voor het doen van een aanbod voor transport voor een groepstransportovereenkomst. Als de netbeheerder dit verzoek honoreert, leggen de aan de groep deelnemende aangeslotenen in de groepstransportovereenkomst vast welk deel van het groeps-GTV ten goede komt aan een individueel

lid van de groep, indien deze de groep wenst te verlaten. Voor deze groep geldt de beperking uit de vorige alinea niet (het GTV bij uittreden mag niet groter zijn dan het GTV bij toetreden), omdat er immers geen sprake was van een GTV dat de aangeslotene had voordat ze lid werd van de groep.

Het is denkbaar dat één of meer aan de groep deelnemende aangeslotenen individueel bij de netbeheerder een verzoek heeft gedaan om het doen van een aanbod voor transport. Als dit verzoek wordt gehonoreerd, krijgt de desbetreffende aangeslotene de keus of hij het toegekende transportrecht individueel wil gebruiken of dat hij het toegekende transportrecht inbrengt in de groep. In het eerste geval verlaat de aangeslotene de groep en gaat een individuele aansluit- en transportovereenkomst aan met de netbeheerder. In het tweede geval wordt het toegekende transportvermogen ingebracht in het groeps-GTV op de wijze zoals verwoord in de vorige paragraaf (i.e. het nieuwe groeps-GTV is niet perse de optelsom van het bestaande groeps-GTV en het ingebrachte GTV).

Binnen een groepscontract zijn er met betrekking tot de transportrechten van individuele aangeslotenen drie belangrijke verschillen:

- Een aan een groep deelnemende aangeslotene beschikt niet langer over een individueel GTV en daarmee ook niet meer over een individueel transportrecht.
- De aan een groep deelnemende aangeslotenen maken onderling afspraken over het benutten van het groeps-GTV. Dat betekent dat zij zelf bepalen wie op welk moment in welke mate gebruik maakt van het groeps-GTV.
- De netbeheerder zal het transportvermogen door de groep aangeslotenen handhaven op het met de groep overeengekomen GTV.

Elke aan een groep deelnemende aangeslotene heeft wel nog een individuele aansluitovereenkomst met de netbeheerder. Deze stelt eisen aan de technische capaciteit die de betreffende aangeslotene kan benutten binnen de groepsafspraken.

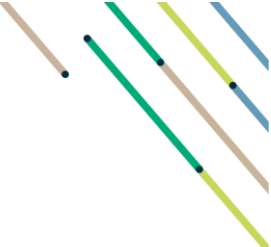
1.6 Transitieperiode

Omdat het groepstransportrecht een nieuwe contractvorm is waarmee bestaande individuele transportrechten worden omgezet in een groepstransportrecht en je daarmee als aangeslotenen afhankelijk van elkaar wordt, willen we voor nieuw te vormen groepen een transitieperiode mogelijk maken. Door een transitieperiode als mogelijke optie aan te bieden willen we de barrière voor deelname in deze nieuwe contractvorm verlagen. Door de toenemende schaarste aan transportcapaciteit neemt de noodzaak toe om de transportcapaciteit die er is zo efficiënt mogelijk te benutten. Met het groepstransportrecht wordt het mogelijk om het beschikbare transportvermogen samen te delen. Dit vergt om samenwerking onderling en dat is nieuw. Om deze reden bieden de netbeheerders een transitieperiode aan. Het wordt dan immers mogelijk om als groep van aangesloten aan elkaar te wennen.

Met de transitieperiode maken de netbeheerders het mogelijk om tijdelijk af te wijken van de in de vorige paragraaf geschetste verhoudingen met de individuele transportrechten. Door een transitieperiode aan te bieden kan een groep bij de initiële vorming van de groep er voor kiezen tot drie jaar na initiële groepsvorming uitstappen met teruggave van oorspronkelijk individueel GTV mogelijk te maken. Na die drie jaar (of zoveel eerder als waar de groep bij de initiële vorming voor kiest) heeft een aangeslotene die uit de groep stapt geen recht meer op zijn oorspronkelijke individuele GTV, maar op zijn deel in de verdeling die de groep in de groepstransportovereenkomst heeft vastgelegd.

Het is denkbaar dat een groep die bij initiële vorming heeft gekozen voor een transitieperiode van drie jaar, tijdens deze transitieperiode uitbreidt met één of meer aangeslotenen. Als deze nieuwe aangeslotenen reeds beschikken over een individueel GTV, dan geldt dat zij, zolang de drie jaar sinds initiële vorming van de groep nog niet verstreken is, bij wederom uittreden ook recht hebben op hun oorspronkelijke GTV. De toetreders sluit dus aan bij de transitieperiode van de groep en krijgt niet een nieuw eigen transitieperiode.

Hetzelfde geldt voor een aangeslotene die individueel een aanvraag voor het doen van een aanbod voor transport had lopen en deze toegekend krijgt tijdens de duur van de transitieperiode. Als deze



aangeslotene ervoor kiest het transportvermogen in te brengen in de groep, dan heeft hij nog gedurende de resterende looptijd van de transitieperiode recht op het individueel toegekende transportvermogen. Daarna heeft hij recht op de in de groepstransportovereenkomst vastgelegde verdeling van het groeps-GTV bij uittreden van leden van de groep.

Indien er een mutatie in de groepssamenstelling plaatsvindt tijdens de transitieperiode door in- of uittreden van aangeslotenen, verandert het groepstransportrecht en daarmee ook de vastgelegde verdeling. In dit geval bepaalt de netbeheerder de verdeling van het resterende groeps-GTV over de resterende groepsdeelnemers bij uittreden. Een door de groep gekozen verdeling tijdens de drie jaar van de transitieperiode kan makkelijk leiden tot 'overheveling' van transportrechten, hetgeen ongewenst is. Na de transitieperiode geldt de verdeling zoals beschreven in de voorgaande paragraaf.

1.7 Volgorde van toegang tot het net

Voor de volgorde waarin de netbeheerder transportrechten toekent aan individuele aangeslotenen is een uitgebreid stelsel van regelgeving van toepassing, vastgelegd in de hoofdstukken 7 en 9 van de Netcode. Deze zelfde regels zijn ten principale ook van toepassing op de vorming van groepen en op de transportrechten die aan groepen toegekend wordt. In de voorgaande twee paragrafen hebben we de relatie al toegelicht tussen het transportrecht van de groep en het transportrecht van de individuele leden van die groep. In deze paragraaf lichten we daarop aanvullend de relatie toe tussen het transportrecht van een groep en het transportrecht van individuele aangeslotenen die geen deel uitmaken van een groep. De volgende principes zijn van toepassing:

- De netbeheerder volgt vanzelfsprekend de bestaande spelregels voor volgorde van toekennen van transportvermogen ('Wie het eerst komt, het eerst maalt').
- Indien één of meer van de aangeslotenen die voornemens zijn gezamenlijk een groepstransportovereenkomst aan te gaan reeds transportvermogen heeft, kan er een groepstransportovereenkomst overeengekomen worden.
- Aangeslotenen (indien zij individueel een aanvraag hebben gedaan bij de netbeheerder voor het doen van een aanbod voor transport) behouden bij groepsvorming hun individuele plek in de volgorde waarin de netbeheerder deze aanvragen afhandelt.
- Aangeslotenen die nog geen individuele transportovereenkomst hebben met de netbeheerder, maar al wel beschikken over een aansluiting, kunnen toetreden tot een groep. Deze partijen kunnen geen individueel GTV meenemen bij verlaten van de groep, tenzij in een later stadium de desbetreffende aangeslotene op grond van een verzoek transportvermogen is toegekend.
- Bij toetreding tot de groep gaat het individueel GTV op in de groep en behoudt de aangeslotene geen individueel transportrecht (tenzij de groep heeft gekozen voor een transitieperiode).
- Een aanvraag voor additioneel transportvermogen door de groep wordt behandeld als iedere andere aanvraag tot transportvermogen.

De keuze voor het mogelijk maken van groepstransportovereenkomsten, betekent dat groepen de mogelijkheid krijgen eventueel beschikbaar flexibel vermogen bij de individuele leden van de groep naar eigen inzicht in te zetten. Dit geldt niet alleen sec voor initiële vormen van een groep, maar ook voor het toevoegen van nieuwe groepsleden. Deze nieuwe groepsleden (als zij bij toetreden tot de groep nog niet beschikten over een individuele transportovereenkomst) krijgen geen zelfstandig transportrecht, maar krijgen door het toetreden tot de groep mogelijk wel eerder toegang tot het net dan zij via de het doen van een verzoek tot het doen van een aanbod voor transport (als bedoeld in artikel 24 van de Elektriciteitswet 1998 en in artikel 9.6 van de Netcode) gekregen zouden hebben. Daarmee staat de regeling enigszins op gespannen voet met het principe 'Wie het eerst komt, het eerst maalt'.

Dat aangeslotenen zelf bepalen hoe flexibiliteit wordt ingezet, is echter niet nieuw met dit voorstel. Het is nu al zo dat een aangeslotene zelf kiest of flexibiliteit ten dienste wordt gesteld van de netbeheerder om congestie te verzachten of dat de flexibiliteit ten dienste wordt gesteld van bijv. de balanceringsmarkt.

De congestiedeelnameverplichting (artikel 9.1, derde en vierde lid, van de Netcode) zal óók voor groepsleden van toepassing zijn. Groepen worden niet uitgezonderd van het aanbieden van congestie-diensten aan de netbeheerder, ten gunste van de eerste partij op de wachtlijst.

Hoewel het mogelijk maken van groepsvorming onvermijdelijk gevolgen heeft voor de volgorde van toegang tot het net, is de thans voorgestelde regeling in lijn met het non-discriminatie-beginsel. Dat groepstransportovereenkomsten tot een iets andere volgorde voor 'toegang tot het net' kunnen leiden dan we nu gewend zijn, betekent niet dat een netbeheerder discriminatoir zou handelen. De netbeheerder heeft geen bevoegdheid een mening te vormen over wie wel of niet met wie een groep kan vormen, anders dan nettechnische criteria. Het is in dit geval aan de groep om te bepalen welke aangeslotenen wel en niet onderdeel van de groep kunnen worden.

Teneinde een en ander te duiden met betrekking tot volgorde van toegang tot het net in combinatie met de mogelijkheid tot groepsvorming worden hieronder enkele voorbeelden gegeven.

Voorbeeld 1: Een aangeslotene die als eerste aan de beurt is voor het toekennen van transportrecht, krijgt een aanbod voor transport. De aangeslotene besluit lid van een bestaande groep te worden en brengt vermogen in de groep, volgens regels van het komen tot een groepstransportvermogen.

Voorbeeld 2: Een aangeslotene die als tweede aan de beurt is voor het toekennen van transportrecht, wil lid worden van een bestaande groep. De aangeslotene kan:

1. Wachten tot individueel transportvermogen toegekend wordt en dan de keuze maken om tot de groep toe te treden.
2. Toetreden tot een bestaande groep terwijl hem nog geen aanbod voor transport is gedaan. De plek in de volgorde van toekennen van transportrechten blijft behouden. Wanneer de aangeslotene aan de beurt is voor het toekennen van transportrecht, kan deze kiezen
 - a. om lid te blijven van de groep; in dat geval brengt de aangeslotene het GTV in bij de groep, rekening houdend met de beschreven spelregels in paragraaf 1.6..
 - b. om uit de groep te stappen; in dat geval benut de aangeslotene het toegekend GTV individueel.

Voorbeeld 3: Partij 1 op de wachtlijst en partij 3 op de wachtlijst willen een groep vormen. Partij 1 krijgt individueel transportvermogen toegekend en kan met partij 3 een groep vormen. Het GTV van de groep wordt pas verhoogd wanneer partij 3 aan de beurt is volgens de spelregels voor het toekennen van transportvermogen.

1.8 Handhaving

Voor de handhaving wordt aangesloten bij de werkwijze voor handhaving van individuele aansluit- en transportovereenkomsten en alternatieve transportrechten. De handhaving wordt toegepast op de groep als geheel. De netbeheerder maakt daarbij geen onderscheid tussen het groepslid dat de overschrijding van de afspraken heeft veroorzaakt of de andere groepsleden. De netbeheerder heeft immers geen transportovereenkomst met individuele groepsleden.

De netbeheerder is te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid en betrouwbaarheid van het net. In de te maken afspraken over het gebruik van het groeps-GTV dient hier dan ook rekening mee gehouden te worden. Aanvullend op de handhaving geldend voor individuele aangesloten, kan de netbeheerder kan voor groepen werken met:

- het stellen van aanvullende kaders aan de groep. Daarbij valt te denken aan uitwissellimieten op de netdelen (onder andere kabels) tussen de deelnemers van de groep, mogelijkheden tot aanpassing van de netconfiguratie, certificering van serviceproviders of kwalificatie van opwek-, afname-, conversie-, opslag- en flex-eenheden.
- een technische voorziening, die het gebruik van transportcapaciteit buiten de afgesproken kaders onmogelijk maakt, ofwel het mogelijk maakt voor de netbeheerder om in te grijpen wanneer er door de aangeslotene gebruik wordt gemaakt van transportcapaciteit buiten de afgesproken kaders.

- Opschortbepaling, vergelijkbaar met de opschortbepaling zoals die is opgenomen in ontwerpbesluit ACM/UIT/613440 (ontwerpbesluit alternatieve transportrechten).

1.9 Inbedrijfname- en beheersprotocol

Voordat de groepstransportovereenkomst in werking treedt, vraagt de netbeheerder aan de groep om een inbedrijfnameprotocol af te ronden. Dit inbedrijfnameprotocol is er op gericht te verifiëren of de groep het afgesproken GTV en eventuele van toepassing zijnde beperkingen kan handhaven. Deze verificatie is noodzakelijk om de veiligheid van het net te kunnen waarborgen. De groep aangesloten moet het protocol hebben doorlopen en de testen hebben behaald, alvorens de groepstransportovereenkomst daadwerkelijk in werking treedt. Bij uitbreiding van de groepstransportovereenkomst met nieuwe groepsleden dient het inbedrijfnameprotocol opnieuw gevolgd worden door nieuwe groepsleden.

Na inwerkingtreding van de groepstransportovereenkomst volgt de beheersfase van de overeenkomst. In een beheersprotocol staan afspraken over periodieke controle van de blijvende correcte naleving van de afspraken. Dit beheersprotocol omvat tevens de procedures die van toepassing zijn in geval van bijvoorbeeld storingen of onderhoud.

Voor het goed verlopen van de relevante processen zal tijdens het inbedrijfname- en beheersprotocol ook getoetst worden of de gemachtigde dan wel de door de gemachtigde aangewezen dienstverlener de juiste mate van professionaliteit vertoont bij het uitvoeren van de relevante taken.

1.10 Aanpassingen in netstructuur

Door uitbreiding, verzwaring en veranderend gebruik van de elektriciteitsnetten moet op momenten de fysieke infrastructuur aangepast worden om de betrouwbaarheid en veiligheid van de netten te waarborgen. Dit kan onder andere betekenen dat voor een betere verdeling van de belasting over diverse assets aansluitingen worden gerealiseerd op een andere kabel en/of station. Ook tijdelijk kan het net zo geschakeld worden dat aansluitingen die voorheen samen op hetzelfde netdeel aangesloten waren dat niet meer zijn. Dit soort tijdelijke of permanente aanpassingen in de netstructuur kunnen een impact hebben op de groep. De netbeheerders verwachten dat de volgende mogelijkheden zich zouden kunnen voordoen:

- Verzwinging/aanpassing van de individuele aansluiting op verzoek van deelnemer kan leiden tot het fysiek wijzigen van het aansluitpunt van de aansluiting. Bijvoorbeeld door het verplaatsen van de aansluiting naar een ander veld of directe aansluiting op een transportverdeelstation. Hiermee kan een deelnemer buiten het nettechnische toepassingsgebied van de groepstransportovereenkomst komen te vallen of moeten één of meerdere van de van toepassing zijnde beperkingen worden aangepast. De consequenties daarvan maakt de netbeheerder inzichtelijk voor de groepsdeelnemers.
- Aanpassing in de netstructuur op initiatief van de netbeheerder kan leiden tot het fysiek wijzigen van het aansluitpunt van de aansluiting. Bijvoorbeeld door het verplaatsen van de aansluiting naar een ander veld of directe aansluiting op een transportverdeelstation. Hiermee kan een deelnemer buiten het nettechnische toepassingsgebied van de groepstransportovereenkomst komen te vallen en/of de verschillende limieten aangepast moeten worden. De netbeheerder maakt de gevolgen inzichtelijk en doet een passend alternatief aanbod.
- Net als individuele aangeslotenen moeten ook groepen significante profielwijzigingen of het toevoegen van assets zoals een batterij melden bij de netbeheerder. De regeling “gebruik op tijd of raak het kwijt” (besluit ACM/22/180812, d.d. 25 april 2024) is eveneens van toepassing op het groeps-GTV.
- Leden van de groep die eerst puur afnemer waren en als lid van de groep ook invoeder willen worden, moeten zich nog steeds registreren/kwalificeren als invoeder bij de netbeheerder. De gebruikelijke conformiteitsverificatie voor nieuwe productie-eenheden, opslageenheden of verbruikseenheden die vraagsturing leveren aan de netbeheerder, blijven ook bij groepsvorming van toepassing.

2 Tariefmodel voor de groepstransportovereenkomst

2.1 Context en uitgangpunten

Een passend tarief voor de groepstransportovereenkomst is onder meer kostenreflectief, legt de prikkels op de juiste plek om netbewust gedrag te stimuleren en voorkomt oneigenlijke tarievenvoordelen. Verder wordt, om het tarief non-discriminatoir, transparant, uitvoerbaar en eenvoudig te houden, zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande tariefstructuren en tariefdragers.

Het voorgestelde tariefmodel voor groepen heeft de volgende kenmerken:

- De bestaande tariefdragers die voor individuele aangeslotenen gelden, worden ook voor groepen toegepast. Maatgevend voor de bepaling van de tariefcategorie van de groep is het netvlak waarmee de aan de groep deelnemende individuele aansluitingen zijn verbonden.
- Het transportafhankelijk tarief wordt per tariefdrager als volgt bepaald:

Tariefdrager	Op basis van	Correctiefactor
$kW_{\text{gecontracteerd}}$	het groeps-GTV	1,21
kW_{max} en $kW_{\text{max(gewogen)}}$	de samengestelde meetwaarden van alle aan de groep deelnemende individuele aangeslotenen; bepalend is hier de maximale (gewogen) meetwaarde per maand of week.	1,21
kWh	de gesommeerde individuele meetwaarden	1,0 (geen)

- De transportkosten worden in rekening gebracht bij de in paragraaf 1.3 genoemde gemachtigde partij. Leden van de groep krijgen geen individuele rekening voor de transportkosten vanuit de netbeheerder. Het is aan de groep om de in rekening gebrachte transportkosten onderling te verdelen.

Kostenreflectief

Aangeslotenen die zich in een groep gaan organiseren zullen een andere belasting van het net vertonen dan ze als verzameling individuele aangeslotenen vertoonden. Het bovengelegen net wordt minder belast wanneer de vraag naar transportvermogen meer lokaal op elkaar afgestemd wordt, terwijl het onderlinge net waar de groepsleden op aangesloten zijn naar verwachting intensiever gebruikt wordt. Beide aspecten worden gebruikt in de totstandkoming van een passend, kostenreflectief tarief.

Netbewust gedrag stimuleren

Het tariefvoorstel volgt de bestaande tariefdragers: $kW_{\text{gecontracteerd}}$, $kW_{\text{max(gewogen)}}$ en kWh. Deze tariefdragers zijn voor individuele aangeslotenen gekozen omdat ze leiden tot een eerlijke kostenverdeling en omdat ze aangeslotenen stimuleren tot efficiënt netgebruik. Deze zelfde tariefdragers en de bijbehorende kostenverdeling en stimulans zijn ook op groepen goed van toepassing.

Voorkomen ongewenst en oneigenlijk tariefvoordeel

Ook zonder groepstransportovereenkomst zorgt de "toevallige" ongelijktijdigheid tussen aangeslotenen voor lagere netkosten. Individuele aangeslotenen vertonen onderling een zekere mate van 'toevallige' ongelijktijdigheid doordat hun individuele pieken niet tegelijkertijd plaatsvinden. Bij het ontwerpen van de netten wordt rekening gehouden met deze ongelijktijdigheid, wat zich vertaalt in lagere netkosten. Immers, de netbeheerder dimensioneert het net niet op de som van de individuele GTV's, maar op de (lagere) daadwerkelijk verwachte gelijktijdige piekbelasting. Bij het toewijzen van het groeps-GTV ligt het door deze ongelijktijdigheid in de lijn der verwachting dat dit groeps-GTV lager kan zijn dan de som van de individuele GTV's (en een maandelijkse gemeten gezamenlijke piek (kW_{max}) lager ligt dan de som van de individuele gemeten pieken). Bij het handhaven van de bestaande tarieven zonder verdere aanpassing voor groepstransportovereenkomsten zouden groepen dus zonder onderlinge afstemming

al lagere netkosten verrekend krijgen, omdat de tariefdragers voor de groep lager zijn dan de som van de individuele tariefdragers. Dit strookt niet met het kostenveroorzakingsprincipe. Uitgangspunt bij de tarifiering is daarom dat onveranderd gedrag ook leidt tot een onveranderde kostentoe wijzing. Het enkel administratief afsluiten van een groepstransportovereenkomst, zonder verandering van gedrag, zou niet zonder meer moeten leiden tot een lager tarief voor de aan de groep deelnemende aangeslotenen dan de som van wat zij als individuele aangeslotenen als tarief in rekening gebracht zou hebben gekregen.

Wel dient de tarifiering van de groepstransportovereenkomst een prikkel te bevatten om onderlinge afstemming te belonen. Daarom worden de tariefdragers $kW_{\text{gecontracteerd}}$ en kW_{max} op basis van het gezamenlijke gedrag afgerekend. Maar pas als een onderlinge afstemming leidt tot een bovenmatige ongelijktijdigheid tussen de groepsleden, dient hier een voordeel voor de groep te ontstaan. Daarom kiezen we voor een correctiefactor voor de tariefdragers $kW_{\text{gecontracteerd}}$ en kW_{max} om het voordeel van toevallige ongelijktijdigheid te compenseren.

2.2 Tariefmodel

Voorkomen ongewenst en oneigenlijk tariefvoordeel

De tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ wordt afgerekend op basis van het groeps-GTV om de onderlinge afstemming van het gebruik van transportcapaciteit te stimuleren. Het grootste kostenvoordeel in het netbeheer wordt behaald door een structurele onderling afstemming van transportvermogen, wat in het GTV vertegenwoordigd wordt. Bovendien zijn er geen individuele GTV's meer die als tariefdrager zouden kunnen dienen. Zoals in de vorige paragraaf beschreven kiezen we ervoor om het voordeel van toevallige ongelijktijdigheid te compenseren door de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ met een correctiefactor in rekening te brengen.

De tariefdragers kW_{max} en $kW_{\text{maxgewogen}}$ worden afgerekend op basis van de samengestelde meetwaarden van alle aan de groep deelnemende individuele aangeslotenen. Bepalend is hier de maximale (gewogen) meetwaarde per maand of week op groepsniveau. Reden voor deze keuze is dat onderlinge afstemming ook op maandbasis tot kostenbesparing leidt, bijvoorbeeld bij afstemming met seizoensgebonden invoeding of afname. Ter compensatie van de toevallige ongelijktijdigheid tussen maximale meetwaarden worden de kW_{max} en $kW_{\text{maxgewogen}}$, net als bij de tariefdrager $kW_{\text{gecontracteerd}}$ het geval is, met een correctiefactor in rekening gebracht.

De tariefdrager kWh wordt op basis van de gesommeerde individuele meetwaarden afgerekend. Een variant waarin ook kWh op groepsniveau afgerekend wordt is niet wenselijk. De toevallige ongelijktijdigheid in groepen zonder invoeding is per definitie nul, terwijl deze in groepen met invoeding juist erg groot is.

Correctiefactor

Zowel voor $kW_{\text{gecontracteerd}}$ als voor kW_{max} en $kW_{\text{maxgewogen}}$ bepalen we de correctiefactor die de toevallige ongelijktijdigheid compenseert op 1,21.

De basis voor deze keuze is een schatting van de gemiddelde toevallige ongelijktijdigheid die tussen individuele aangeslotenen bestaat. In de bepaling van de hoogte van de factor is gekeken naar de verwachte gelijktijdigheid van standaardprofielen, historische meetgegevens en kengetallen die bij de inpassing van nieuwe aangeslotenen gebruikt worden. Er is niet één factor die bij alle groepssamenstellingen en in alle netsituaties een dezelfde kostenreflectieve uitkomst biedt. Toch is het uit oogpunt van duidelijkheid en non-discriminatoir handelen naar onze mening noodzakelijk om één factor vast te stellen die voor alle groepen geldt. De consequentie van die keuze is dat groepen die inherent meer complementaire profielen vertonen gemakkelijker een tariefvoordeel zullen ondervinden dan groepen met waarvan de deelnemers meer vergelijkbare profielen hebben. Deze laatste groepen zullen dan ook meer moeite moeten doen dan de eerst genoemde groepen om middels onderlinge afstemming de voor hen geldende tarieven in een voordeel om te zetten. Over verschillende aangeslotenen en

netsituaties vormt een waarde tussen de 1,21 en 1,43 voor de correctiefactor een juiste compensatie voor de toevallige ongelijktijdigheid, waarbij de mediaan op 1,3 ligt.

De factoren voor $kW_{\text{gecontracteerd}}$ en de $kW_{\text{max(gewogen)}}$ hoeven niet dezelfde te zijn. Intuïtief zou de factor voor $kW_{\text{max(gewogen)}}$ hoger kunnen zijn dan die voor $kW_{\text{gecontracteerd}}$, omdat de toevallige ongelijktijdigheid gedurende een (gemiddelde) maand of week zal hoger zijn dan de toevallige ongelijktijdigheid gedurende een jaar. Vanwege de eenvoud is het echter wenselijk om één factor te kiezen die beide effecten recht doet.

Bij de keuze voor de waarde 1,21 voor de correctiefactor is rekening gehouden met het feit dat door de ongelijktijdigheid binnen groepen te stimuleren de pieken in het netgebruik van de groep weliswaar lager worden, maar dat tegelijkertijd de verwachting gerechtvaardigd is dat groepen het netvlak waar ze zich op bevinden, en specifiek de netelementen die de individuele aangeslotenen met elkaar verbinden, zwaarder gaan belasten als gevolg van de onderlinge afstemming. Daartegenover staat dat het groeps-GTV de zekerheid geeft dat er minder groei binnen het overeengekomen transportvermogen plaatsvindt dan in het geval van individuele transportovereenkomsten sprake van zou zijn. Dit geeft de netbeheerder een lagere investeringsbehoefte en reden om de correctiefactor op de onderkant van de hierboven genoemde bandbreedte van 1,21 tot 1,43 vast te stellen. De factor van 1,21 is daarmee een middenweg tussen kostenreflectiviteit op de korte en lange termijn.

De werking van de correctiefactor kan met het voorbeeld in de tabel hieronder geïllustreerd worden. Stel dat 3 aangeslotenen met ieder een eigen gecontracteerd transportvermogen (100-150-50; dimensieloos ter illustratie) en een maximale gemeten maandelijkse vermogenspiek (90-130-40) een groep willen vormen. Indien ze ieder individueel nettarieven zouden betalen en de kosten voor beide tariefdragers 1 zouden zijn, zouden de kosten voor de aangeslotenen uitkomen op 560. Een groep zou afgerekend worden op de gelijktijdige som van de $kW_{\text{gecontracteerd}}$ en de kW_{max} , die naar verwachting ook zonder aanpassing van het gedrag lager ligt dan de som van de individuele waarden. In dit voorbeeld zou dit 430 zijn en daarmee een oneigenlijk voordeel ten opzichte van de 560 opleveren. Door de gelijktijdige som met de correctiefactor 1,21 te vermenigvuldigen, komen de kosten met 520 als in de situatie van individuele facturering. In dit voorbeeld leidt gelijk gedrag dus tot een beperkt lagere rekening. Het verschil vertegenwoordigt de zekerheid voor de netbeheerder van het lagere groeps-GTV ten opzichte van de som van de individuele GTV's.

Indien de aangeslotenen de belasting van het net binnen de groep beter op elkaar gaan afstemmen, kunnen zij hun $kW_{\text{gecontracteerd}}$ en kW_{max} in dit voorbeeld verder omlaag brengen tot 390. Ook na toepassing van de correctiefactor van 1,21 leidt dit tot lagere kosten van 472. In dit voorbeeld leidt netvriendelijk gedrag dus tot een lagere rekening.

	Aangeslotenen			Som van individuen	Som gelijktijdig (onveranderd gedrag)	Som gelijktijdig (afgestemd gedrag)
	A	B	C			
$kW_{\text{gecontracteerd}}$	100	150	50	300	240	220
kW_{max}	90	130	40	260	190	170
Kosten zonder correctiefactor				560	430	390
Correctiefactor				-	1,21	1,21
Kosten met correctiefactor				560	520	472

De correctiefactor wordt met dit voorstel in de Tarievcodes elektriciteit vastgelegd en zal periodiek worden geëvalueerd. De hoogte van de factor kan met een codewijziging worden herzien.

Groepen met een samenstelling van verschillende tariefcategorieën

In paragraaf 1.4 wordt gesteld dat aangeslotenen met standaard aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 uit de Bijlage A van de Tarievcodes elektriciteit samen

een groep kunnen vormen. Deze aangeslotenen zouden op basis van hun individuele aansluiting tot de tariefcategorie MS (Tarieencode elektriciteit art. 3.7.1. lid d) of tariefcategorie MS/LS (Tarieencode elektriciteit art. 3.7.1. lid e) behoren, waarvoor vergelijkbare maar niet dezelfde tarieven gehanteerd worden. De tariefcategorie MS/LS heeft een verhoogd $kW_{\text{gecontracteerd}}$ -tarief ter dekking van de kosten van de aanwezige transformator waar aangeslotenen in de tariefcategorie MS/LS gebruik van maken en die aangeslotenen in de tariefcategorie MS in eigen beheer hebben.

Maatgevend voor de bepaling van de tariefcategorie van de groep is het netvlak waarmee de aan de groep deelnemende individuele aansluitingen zijn verbonden. In dit geval zijn dit verschillende netvlakken, zodat niet vanzelfsprekend is op welke wijze deze groepen afgerekend zouden kunnen worden. De groep in zijn geheel met de tariefcategorie MS ofwel MS/LS afrekenen doet geen recht aan het kostenveroorzakingsprincipe. Daarom wordt aan samengestelde groepen met zowel MS als ook MS/LS aangeslotenen het lagere MS-tarief gefactureerd (inclusief de hiervoor beschreven correctiefactor) plus een maandelijkse toeslag ter dekking van de kosten gemoed met de aanwezige MS/LS trafo's.

De toeslag wordt als volgt berekend:

$$\text{Toeslag} = kW_{\text{max}_{\text{som MS/LS}}} * \frac{(TAR_{kWc \text{ MS/LS}} - TAR_{kWc \text{ MS}})}{12}$$

Waarbij:

- $kW_{\text{max}_{\text{som MS/LS}}}$ de som van de individuele kW_{max} 'en voor de desbetreffende maand is van alle MS/LS aangeslotenen in de groep. Aangeslotenen die aangesloten zijn op het MS-netvlak worden hierin dus niet meegenomen;
- $TAR_{kWc \text{ MS/LS}}$ het $kW_{\text{gecontracteerd}}$ -tarief voor de tariefcategorie MS/LS is;
- $TAR_{kWc \text{ MS}}$ het $kW_{\text{gecontracteerd}}$ -tarief voor de tariefcategorie MS is.

De toeslag is hierbij gebaseerd op het verschil tussen de $kW_{\text{gecontracteerd}}$ -tarieven in de tariefcategorieën MS en MS/LS; dit verschil vertegenwoordigt de kosten van de transformatorstap. Omdat er geen individueel GTV meer bestaat, wordt deze waarde benaderd met de som van de individuele kW_{max} over alle MS/LS aangeslotenen binnen de groep. Op deze manier dragen aangeslotenen achter een MS/LS transformator nog steeds naar rato bij aan de kosten van deze transformator waar zij gebruik van maken. Het verschil in beide $kW_{\text{gecontracteerd}}$ tarieven wordt gedeeld door 12 omdat de kW_{max} maandelijks wordt bepaald en het $kW_{\text{gecontracteerd}}$ tarief jaarlijks betaald wordt.

2.3 Vertaling van het groepstarief naar de verschillende transportrechten

Zoals hierboven beschreven gaat het groepstariefmodel uit van een factor op de $kW_{\text{gecontracteerd}}$ - en kW_{max} -component die corrigeert voor toevallige ongelijktijdigheid van een groep. Andere transportrechten (het variabel, het tijdsblokgebonden en het tijdsduurgebonden transportrecht) maken eveneens gebruik van een factor op de $kW_{\text{gecontracteerd}}$ component om een passend tariefconstruct toe te passen voor die transportrechten. Voor de tijdsafhankelijke tarieven op het (extra-)hoogspanningsnet wordt gebruik gemaakt van een (wegings)factor op de $kW_{\text{max}_{\text{gewogen}}}$ component.

In de basis zijn deze factoren met elkaar te combineren wanneer groepen (voor een gedeelte van hun transportvermogen) alternatieve transportrechten zouden willen afsluiten. Hoe dit wordt geacht te werken illustreren we aan de hand van twee voorbeelden

Voorbeeld 1: Een groep sluit een tijdsblokgebonden transportrecht af van 8 uur per dag.

- Omdat het een groep van aangeslotenen betreft: $kW_{\text{max}} * 1,21$ en $kW_{\text{gecontracteerd}} * 1,21$
- Omdat het een tijdsblokgebonden transportrecht betreft: $kW_{\text{gecontracteerd}} * 8/24$.
- Resultaat: $kW_{\text{max}} * 1,21$ en $kW_{\text{gecontracteerd}} * 1,21 * 8/24$

Voorbeeld 2: Een groep op het (extra-)hoogspanningsnet vermijdt netgebruik tijdens uren met wegingsfactor 100% ('rode' uren). De kW_{max} valt tijdens een kwartier met een wegingsfactor van 90%.

- Omdat het een groep betreft wordt de correctiefactor van 1,21 toegepast op de $kW_{\max\text{gewogen}}$ en de $kW_{\text{gecontracteerd}}$
- Resultaat: $kW_{\max} * 0,9 * 1,21$ en $kW_{\text{gecontracteerd}} * 1,21$

3 Aanpassingen in de codes

3.1 Wat moet er in de codes geregeld worden?

Een groepstransportovereenkomst is een contractvorm die nog niet in de Netcode is vastgelegd. De artikelen in Hoofdstuk 7, die de voorwaarden voor transport beschrijven gaan er allen van uit dat het transportrecht ziet op een individuele aansluit- en transportovereenkomst. Het is dus nodig om in Hoofdstuk 7 het bestaan van een groepstransportovereenkomst te introduceren en om de in de vorige paragraaf beschreven spelregels voor groepsvorming en de tarifiering van groepen vast te leggen.

3.2 Toelichting op de vormgeving van het groepstransportrecht in de Netcode

Om een groepstransportovereenkomst mogelijk te maken, dient in ieder geval het eerste lid van artikel 7.1 aangepast te worden. De vigerende tekst biedt immers alleen ruimte voor een individuele aansluit- en transportovereenkomst. Omdat we dit artikellid voor het groepstransportrecht inhoudelijk aanpassen, gebruiken we de gelegenheid om ook een redactionele verbetering door te voeren door de drie voorwaarden voor transport als separate onderdelen te verwoorden.

De kern van dit codewijzigingsvoorstel is het nieuwe artikel 7.1e. In dit artikel zijn de voorwaarden en spelregels voor een groepstransportovereenkomst opgenomen.

Het eerste lid formuleert de voorwaarden waaronder een groep aangeslotenen een groepstransportovereenkomst kan afsluiten. Dit omvat de kernmerken zoals verwoord in paragraaf 1.3, de duiding welke aansluitingen een groep kunnen vormen (paragraaf 1.4) en andere eisen aan de meetinrichting.

De leden twee, drie en vier bepalen de wijze van totstandkoming van het groeps-GTV (paragraaf 1.5) en de leden vijf, zes, zeven en acht bevatten de bepalingen voor het uitbreiden van een groep, het verhogen van het GTV van een groep en het uittreden uit een groep (paragraaf 1.7). De in paragraaf 1.7 beschreven transitieperiode is uitgewerkt in het negende lid.

Dat bij elke aanpassing van de groepssamenstelling de verdeling bij uittreden moet worden geactualiseerd is vastgelegd in het tiende lid en het elfde lid tenslotte bepaalt waar welke vormen van het transportrecht als groepstransportrecht beschikbaar komen.

Artikel 7.1f bevat twee uitvoeringsbepalingen. De eerste ziet op de aanpassing van de meetinrichting en op welke termijn de groep dient te voldoen aan de bepalingen over meetinrichting in artikel 7.1e (eerste lid, onderdelen d en e). De tweede ziet op het borgen van de betrouwbaarheid en de veiligheid van het net en biedt een wijze waarop een groep van aansluitingen kan voldoen aan de bepaling van artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel f subonderdeel 4.

Twee aanpassingen aan artikel 8.8 en aan artikel 9.1 bepalen tenslotte op welke wijze een groep van aansluitingen respectievelijk recht heeft op een compensatievergoeding en een plicht heeft tot aanbieden van congestiemanagementdiensten.

3.3 Toelichting op de vormgeving van tarieven voor groepen in de Tarievenscode

Zoals in de paragrafen 2.1 tot en met 2.3 verwoord, sluiten we bij de tarifiering van groepen zoveel mogelijk aan bij de bestaande tariefstructuren en -componenten. Dat betekent dat een viertal wijzigingen in de Tarievenscode nodig is.

Als eerste wordt artikel 3.1.3 uitgebreid om te bepalen dat in geval van een groepstransportovereenkomst het transporttarief in rekening wordt gebracht per groep. Tevens voegen we daar aan toe dat het transporttonafhankelijk transporttarief voor een groep gelijk is aan de som van de

transportonafhankelijke transporttarieven die de aan de groep deelnemende aangeslotenen betaalt zouden hebben indien zij niet aan een groep hadden deelgenomen.

Als tweede stellen we een nieuw artikel 3.7.2a voor dat bepaalt in welke tariefcategorie een groep valt, namelijk de tariefcategorie die overeenkomt met het hoogste netvlak waarmee de aan de groep deelnemende individuele aansluitingen zijn verbonden.

Als derde stellen we een nieuw artikel 3.7.18 voor dat de in paragraaf 2.2 toegelichte correctiefactoren introduceert voor de tariefcomponenten $kW_{gecontracteerd}$, kW_{max} en $kW_{maxgewogen}$, en deze factoren van toepassing verklaart voor groepen in de artikelen die per tariefcategorie en transportrecht de wijze van tarifiering bepaalt.

Als vierde stellen we een nieuw artikel 3.7.19 voor, voor de in paragraaf 2.2 beschreven additionele tariefcomponent voor groepen met een samenstelling van verschillende aansluitcapaciteitscategorieën.

4 Risico voor de netveiligheid

Hoewel de netbelasting op de hogere netdelen verlaagd wordt door de afstemming van het benutten van transportcapaciteit binnen de groep, bestaat het risico dat het netdeel dat de groepsleden met elkaar verbindt intensiever wordt gebruikt dan voorheen. Dit geldt met name voor het MS-distributienet. Ook is het GTV van de groep groter dan het individuele GTV dat tot nog toe 'normaal' is op deze specifieke netdelen. De plek in het net waar het groeps-GTV ten gevolge van de afstemming in de groep benut wordt, kan van moment tot moment verschillen, omdat van moment tot moment verschillende leden van de groep, in afstemming met elkaar, hun verbruik of invoeding plannen. Door dit 'ping pongen' van het benutte transportvermogen tussen de groepsleden wordt de belasting moeilijker te voorspellen. Hoewel de vorming van groepstransportovereenkomsten enerzijds moet leiden naar een efficiëntere benutting van het net, ontstaat anderzijds het risico dat de kans dat zich op een onverwacht moment een grote belasting voordoet, toeneemt bij een groepstransportovereenkomst in vergelijking met een individueel transportrecht. Het net wordt daarom onvoorspelbaarder en de magnitude van een fout kan toenemen. Dit kan leiden tot meer storingen en een verslechtering van de netveiligheid. In praktijk zal moeten blijken of en in welke mate dit effect zich voordoet.

Samenhang met bestaande transportrechten en collectieve producten

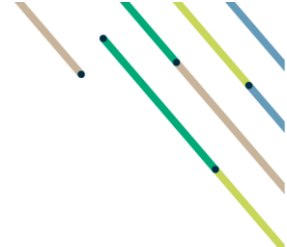
Met dit voorstel wordt het mogelijk dat een groep van aangeslotenen gezamenlijk een transportovereenkomst kan afsluiten. De transportrechten zoals dusver enkel individueel te contracteren, zijn daarmee dan af te sluiten door een groep van aangeslotenen als geheel. De groepstransportovereenkomst verhoudt zich daarmee tot bestaande transportrechten, waarbij de overeenkomst met een nieuwe doelgroep afgesloten wordt.

De groepstransportovereenkomst heeft ogenschijnlijk overeenkomsten met de groeps-CBC.

Inderdaad zijn er situaties waarin met een groeps-CBC technisch dezelfde doelen bereikt worden als met een groepstransportovereenkomst. Desondanks zijn er voldoende essentiële verschillen tussen een groepstransportovereenkomst en een groeps-CBC om onderhavig voorstel in onze ogen nuttig en zelfs noodzakelijk te maken.

Een fundamenteel verschil tussen de groepstransportovereenkomst en de groeps-CBC is dat de rechten en plichten anders zijn. Een groeps-CBC is een dienst van een groep van aangeslotenen aan de netbeheerder. Een groepstransportovereenkomst is een dienst van de netbeheerder aan de groep van aangeslotenen. Bij het voorstel voor alternatieve transportrechten speelde deels dezelfde discussie.

De dienst die een (groep van) aangeslotene(n) levert aan de netbeheerder bij een CBC is een congestiemanagementdienst, een dienst om fysieke congestie (al of niet structureel) te helpen oplossen. De inzet van een CBC- of redispatch-actie, zijnde het tijdig wegregelen van een verwachte overschrijding van de beschikbare transportcapaciteit, is een dienst van een aangeslotene aan de netbeheerder, namelijk het leveren van een bijdrage aan het oplossen van fysieke congestie. De congestiedienst-



leverende (groep van) aangeslotene(n) hoeft niet zelf de 'veroorzaker' van de congestie te zijn. In geval van een groep van aangeslotenen verenigd middels een groepstransportovereenkomst wordt er uitsluitend transportcapaciteit door de netbeheerder aan de groep van aangeslotenen ter beschikking gesteld, waarbij de groep van aangeslotenen er zelf voor verantwoordelijk is dat de gecontracteerde transportcapaciteit niet overschreden wordt. Een groepstransportovereenkomst stimuleert niet per sé het verlagen van een piek, maar juist het benutten van de transportruimte buiten de piek(en). Het gaat niet om een dienst van de aangeslotene aan de netbeheerder in aanvulling op een normale transportdienst van de netbeheerder richting de aangeslotene, maar om een gewijzigde dienst van de netbeheerder richting de aangeslotene.

Ook praktisch gezien zijn er verschillen in de rechten en plichten van een groepstransportovereenkomst en een Groeps-CBC. Met een groepstransportovereenkomst is het verdelen van het groeps-transportvermogen mogelijk. Door de groep gezamenlijk transportvermogen toe te kennen kunnen zij onderling hun transportbehoefte afstemmen. Hiermee optimaliseren zij zelf het toegekende transportvermogen, wat leidt tot efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte in het net. Bij een groeps-CBC kan zijn de mogelijkheden voor aangeslotenen hiervoor veel beperkter. Omdat het bij een groeps-CBC over een collectieve beperking van individueel gecontracteerde transportvermogens gaat, kunnen deelnemers nog steeds niet méér dan het individueel gecontracteerd transportvermogen gebruiken. Bij de groepstransportovereenkomst kan dit nadrukkelijk wel, gezien transportvermogen collectief gecontracteerd en in onderlinge afstemming benut wordt. Met een groepstransportovereenkomst wordt het zodoende ook mogelijk dat aangeslotenen zonder transportvermogen (GTV=0) kunnen deelnemen aan de groep én gebruik kunnen maken van het transportvermogen van de groep.

Met een Groeps-CBC is dit niet mogelijk. Het is alleen mogelijk om afspraken te maken over de hoeveelheid capaciteit die je beperkt met elkaar. Je kunt zonder te beschikken over transportvermogen geen transportvermogen verkrijgen door middel van een Groeps-CBC, laat staan een beperking op dit vermogen leveren binnen een groeps-CBC.

Dat alles brengt ook met zich mee dat bij een groeps-CBC een groep van aangeslotenen deels een financieel risico loopt. Een CBC wordt immers pas afgeroepen als de transportcapaciteit van het net op enig moment gedurende de dag overschrijden dreigt te worden. De financiële vergoeding aan de groep is dus afhankelijk van de omstandigheden en daarmee potentieel ongewis voor de groep van aangeslotenen. Bij een groepstransportovereenkomst is het potentiële financiële voordeel voor een groep van aangeslotenen zeker, omdat het een transporttarief is dat niet afhankelijk is van de omstandigheden op enig moment.

Het brengt ook met zich mee dat de groep van aangeslotenen bij een groeps-CBC minder sterk aan elkaar verbonden is dan bij een groepstransportovereenkomst. Dat kan voor een groep van aangeslotenen onaantrekkelijk zijn wanneer zij gezamenlijk willen investeren in flexibiliteitsmiddelen.

Met een groepstransportovereenkomst komt er een handelingsmogelijkheid voor aangeslotenen bij. Die mogelijkheid zal niet altijd voor iedereen interessant zijn en het is dan ook niet de bedoeling om een groepstransportovereenkomst in de plaats te laten treden van een groeps-CBC. De keuze welke variant voor hen het meest aantrekkelijk of zinvol is, ligt altijd bij de groep van aangeslotenen zelf en niet bij de netbeheerder. Daarbij is het ook nog noemenswaardig dat de deelnemers van een groepstransportovereenkomst nog steeds congestiemanagementdienst kunnen aanbieden via een groeps-CBC (naast natuurlijk individuele CBC en individuele redispatch), waarin zij hun gedeelde transportvermogen kunnen beperken. Hiermee kun je de voordelen van beide instrumenten goed combineren.

Samenhang met lopende codewijzigingstrajecten

Er is sprake van inhoudelijke samenhang met besluit ACM/UIT619367 omdat onderhavig voorstel een tweetal nieuwe artikelleden toevoegt aan artikel 7.1 en de verwijzingen naar de Tarievcodes in de artikelen 7.1a, 7.1b en 7.1d uitbreidt. Daarnaast is er een belangrijke samenhang met ontwerpbesluit ACM/UIT/591965: het middels dit voorstel toe te voegen vijfde lid aan artikel 7.1, verwijst naar artikelen

in de Tarievenscode elektriciteit die pas met een besluit naar aanleiding van ontwerpbesluit ACM/UIT/591965 verhuizen naar de Netcode elektriciteit. Afhankelijk van de volgorde van een besluit naar aanleiding onderhavig voorstel en een besluit naar aanleiding van ontwerpbesluit ACM/UIT/591965 is de tekst voor het nieuwe vijfde lid van artikel 7.1 anders. Dat is in bijlage 1 weergegeven door met onderscheiden kleuren weer te geven wat ontwerpbesluit ACM/UIT/591965 wijzigt (met blauw) in het voorgestelde artikel 7.1, vijfde lid (met rood).

Daarnaast zijn er in de thans voorgestelde codetekst kleine wijzigingen in enkele bepalingen die ook geraakt worden door ontwerpbesluit ACM/UIT/607135.

Toetsing aan artikel 36, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998

Dit voorstel draagt bij aan het belang van het doelmatig functioneren van de elektriciteitsvoorziening (onderdeel b), aan het belang van het bevorderen van het doelmatig handelen van afnemers (onderdeel d) en aan het belang van een goede kwaliteit van dienstverlening van netbeheerders (onderdeel e).

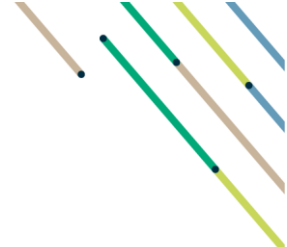
Gevolgde procedure

Het voorstel is vastgesteld als voorstel van de gezamenlijke netbeheerders, als bedoeld in artikel 32 van de Elektriciteitswet 1998, door de Taakgroep Regulering van de vereniging Netbeheer Nederland op 11 juli 2024.

Het overleg met representatieve organisaties van partijen op de elektriciteitsmarkt, als bedoeld in artikel 33 van de Elektriciteitswet 1998, heeft plaatsgevonden in de bijeenkomst van het Gebruikersplatform elektriciteits- en gasnetten, gehouden op 12 september 2024. Het op dit voorstel betrekking hebbende deel van het verslag van deze bijeenkomst is als bijlage 2 bijgevoegd. De tijdens deze bijeenkomst ontvangen commentaren hebben geleid tot de volgende aanpassingen aan het voorstel:

- De correctiefactor is aangepast van 1,3 naar 1,21. In de paragrafen 2.1 en 2.2 zijn de uitgangspunten en uitwerking voor de correctiefactor uitgebreid uiteen gezet. Initieel hadden we gekozen voor de mediaan van de bandbreedte van de correctiefactor die een juiste compensatie voor de toevallige ongelijktijdigheid vormt. Na verdere beraadslaging, hebben we besloten alsnog te kiezen voor de onderkant van de genoemde bandbreedte. Dit omdat het groeps-GTV de zekerheid geeft dat er minder groei binnen het overeengekomen transportvermogen plaatsvindt dan in het geval van individuele transportovereenkomsten sprake van zou zijn. Dit geeft de netbeheerder een lagere investeringsbehoefte.
- De toelichting voor de technische limieten is uitgebreid en aangevuld met enkele voorbeelden
- De rol van het inbedrijfname- en beheersprotocol is verder toegelicht
- De verschillen en overeenkomsten tussen de groepstransportovereenkomst en de groeps-CBC zijn in de toelichting uitgebreid.
- Is in de voorgestelde codetekst:
 - een bepaling toegevoegd om te expliciteren dat de automatische verhoging van het GTV niet van toepassing is op een groep
 - de beoogde aanpassing in de aanhef van artikel 7.1e, eerste lid, die hieronder bij "Besluitvorming en inwerkingtreding" wordt genoemd, expliciet in bijlage 1 opgenomen
 - een bepaling opgenomen om bij weigering van een groepstransportovereenkomst de weigering schriftelijk te motiveren
 - een bepaling toegevoegd om marktpartijen te informeren over het deelnemen van een aansluiting aan een groep

Naast de in het GEN gemaakte opmerkingen, heeft Energie Nederland de volledige lijst met haar opmerkingen nog per e-mail verzonden aan Netbeheer Nederland. Deze lijst is opgenomen in bijlage 3. Voor de volledigheid hebben we de opmerkingen die Energie Samen voor de bijeenkomst had ingediend en die tijdens de bijeenkomst zijn voorgelezen en besproken eveneens opgenomen in bijlage 3. **Besluitvorming en inwerkingtreding**



Zowel netbeheerders als aangeslotenen en marktpartijen hebben implementatietijd nodig. Bovendien zullen niet alle varianten tegelijkertijd geïmplementeerd kunnen worden of door alle netbeheerders in hetzelfde tempo. Daarom stellen wij een kan-bepaling voor vanaf de inwerkingtreding één dag na publicatie in de Staatscourant, die één jaar na deze publicatie gewijzigd wordt naar een verplichting voor de netbeheerder tot het aanbieden van een groepstransportovereenkomst. Eén jaar na publicatie dient daartoe in artikel 7.1e, eerste lid, van de Netcode elektriciteit 'kan indien de netbeheerder daartoe de mogelijkheid biedt' vervangen te worden door 'is gerechtigd' en "afsluiten" door "af te sluiten".

Uiteraard zijn wij desgewenst graag bereid tot een nadere toelichting op het voorstel. U kunt daartoe contact opnemen met de heer Auke Jongbloed van ons bureau (gegevens zie briefhoofd).

Met vriendelijke groet,

Dick Weiffenbach
directeur Netbeheer Nederland

[01-10-1999] 99-002
 [27-02-2009] 102466/23
 [12-01-2016] 202153

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

Tariefcode elektriciteit

[...]

3.1.3a 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 wordt gebracht per groep, waarbij het transportonafhankelijk transporttarief bestaat uit het aantal aansluitingen vermenigvuldigd met het transportonafhankelijk transporttarief van de tariefcategorie die overeenkomt met het hoogste netvlak waarmee de aan de groep deelnemende individuele aansluitingen zijn verbonden.

[...]

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

3.7.2a Indien sprake is van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e van de Netcode elektriciteit, geldt in afwijking van artikel 3.7.2 dat de groep wordt ingedeeld in de tariefcategorie die overeenkomt met het hoogste netvlak waarmee de aan de groep deelnemende individuele aansluitingen zijn verbonden.

[...]

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

3.7.18 Indien sprake is van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e van de Netcode elektriciteit, wordt in de artikelen 3.7.5, 3.7.5a, 3.7.9, 3.7.10, 3.7.12, onderdeel a, artikel 3.7.15 en artikel 3.7.17, voor het bepalen van het TAVT:

- a. de component $kW_{\text{gecontracteerd}}$ vermenigvuldigd met 1,21
- b. voor zover van toepassing zowel de component kW_{max} als de component $kW_{\text{maxgewogen}}$ toegepast op het transport over de aansluitingen van de groepsdeelnemers gezamenlijk, waarbij beide componenten vermenigvuldigd worden met 1,21
- c. voor zover van toepassing de component kWh toegepast op het totaal van het transport over elk van de afzonderlijke aansluitingen van de groepsdeelnemers.

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

3.7.19 In aanvulling op artikel 3.7.18, is, indien sprake is van een groepstransportovereenkomst voor een groep van aansluitingen waar aansluitingen behorend tot aansluitcapaciteitcategorie als bedoeld in bijlage A, onderdeel A.3 en aansluitcapaciteitcategorieën als bedoeld in de bijlage A, onderdelen A.4 of A.5 deel van uitmaken, per maand 1/12 deel van de in artikel 3.7.10, onderdeel a, bedoelde verhoging van toepassing, vermenigvuldigd met de som van alle kW_{max} -en van alle aan de groep deelnemende aansluitingen behorend tot de aansluitcapaciteitcategorie als bedoeld in bijlage A, onderdeel A.3.

[...]

Netcode elektriciteit

[30-06-2011] besluit 103555/12
 [18-12-2015] besluit 2015/207581
 [12-05-2016] besluit 2016/202151
 [01-02-2019] besluit UIT/502876
 [16-03-2019] besluit 18/033360
 [24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

[24-03-2018] besluit 2017/203224
 [01-02-2019] besluit UIT/502876
 [24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

[...]

Artikel 1.3

Indien een aansluiting deel uitmaakt van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e, dient voor de toepasselijkheid van deze code in plaats van "aansluit- en transportovereenkomst" gelezen te worden "aansluitovereenkomst", tenzij anders vermeld.

[...]

Artikel 7.1

1. Transport vindt plaats:
 - a. op grond van een tussen de netbeheerder en de aangeslotene te sluiten aansluit- en transportovereenkomst of op grond van tussen de netbeheerder en een groep van twee of meer aangeslotenen af te sluiten individuele aansluitovereenkomsten in combinatie met een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e;
 - b. en zal voorts alleen plaatsvinden indien de aangeslotene, of de van een groep van aangeslotenen deel uitmakende aangeslotenen elk individueel, tevens op grond van deze in onderdeel a bedoelde aansluit- en transportovereenkomst(en) recht heeft op een aansluiting; en

	<p>c. indien voor elke in onderdeel b bedoelde aansluiting bij de netbeheerder bekend is welke partijen ten behoeve van de desbetreffende aansluiting, of, indien het een aansluiting betreft waaraan secundaire allocatiepunten zijn toegekend, voor alle allocatiepunten van de desbetreffende aansluiting, optreden als leverancier, BRP en, indien het een grootverbruik aansluiting betreft, meetverantwoordelijke. De respectievelijke identificaties van genoemde partijen legt de netbeheerder op grond van de artikelen 2.1.3 tot en met 2.1.5a van de Informatiecode elektriciteit en gas vast in zijn aansluitingenregister</p> <p>[...]</p>	
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>4. <u>Voor een groepstransportovereenkomst als bedoeld in het eerste lid, geldt dat in paragraaf 7.1 en paragraaf 7.4 voor "gecontracteerd transportvermogen" en voor "het op de aansluiting gecontracteerde transportvermogen" gelezen dient te worden "het door aangeslotenen met een groepstransportovereenkomst gezamenlijk gecontracteerde transportvermogen" en voor "de aansluit- en transportovereenkomst" gelezen dient te worden "de groepstransportovereenkomst".</u></p>	
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010 [27-12-2023] ontwerpbesluit ACM/UIT/591965	<p>5. <u>Op een groepstransportovereenkomst als bedoeld in het eerste lid, zijn van de Tarievencode elektriciteit artikel 3.7.6, tweede volzin en artikel 3.7.11, onderdeel b niet van toepassing artikel 7.15, eerste lid en artikel 7.16, eerste lid, niet van toepassing.</u></p>	
[01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>46. <u>De in het derde lid bedoelde vormen van transportrecht kunnen separaat of, voor zover beschikbaar, voor dezelfde aansluiting in combinatie worden gecontracteerd.</u></p>	Combinaties van vormen van transportrecht zijn mogelijk
[01-02-2024] besluit ACM/UIT/610965 [01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>57. <u>Op het aanbod als bedoeld in het derde lid-deel van het transportrecht dat overeenkomstig de artikelen 7.1b, 7.1c en 7.1d niet vast is, is artikel 9.6 niet van toepassing.</u></p>	Wanneer is artikel 9.6 wel/niet van toepassing
[01-02-2024] besluit ACM/UIT/610965 [01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>68. <u>De netbeheerder kan het recht op transport als bedoeld in het derde lid, onder b, c of d opschorten wanneer vast komt te staan dat de aangeslotene twee keer of meer de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d heeft overtreden en de netbeheerder de aangeslotene hierover schriftelijk heeft geïnformeerd. Bij de beslissing om het transportrecht op te schorten houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d. De netbeheerder beëindigt de opschorting uit de vorige volzin wanneer de aangeslotene aan de netbeheerder aantoonbaar maatregelen te hebben getroffen die voorkomen dat de aangeslotene nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d overtreedt.</u></p>	
[01-02-2024] besluit ACM/UIT/610965 [01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>78. <u>Indien de aangeslotene na beëindiging van de opschorting ondanks de getroffen maatregelen nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d overtreedt, kan de netbeheerder het transportrecht waarvan de voorwaarden geschonden zijn, laten vervallen. Bij de beslissing om het transportrecht te laten vervallen houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1b, artikel 7.1c of artikel 7.1d.</u></p>	
[01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367	<p>Artikel 7.1a</p> <p>[...]</p>	
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>3. <u>Op een volledig vast recht op transport als bedoeld in het eerste lid, zijn de tariefstructuren als bedoeld in de artikelen 3.7.5 tot en met 3.7.14, 18 en 3.7.19 van de Tarievencode elektriciteit van toepassing.</u></p>	
[01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367	<p>Artikel 7.1b</p> <p>[...]</p>	Het volledig variabele transportrecht
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>3. <u>Het volledig variabele transportrecht, als bedoeld in het eerste lid, wordt aangeboden aan een grootverbruiker niet zijnde een netbeheerder, in een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, waarbij geldt dat de tariefstructuur als bedoeld in de artikelen 3.7.15, 3.7.18 en 3.7.19 van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is.</u></p> <p>[...]</p>	Schrappen dubbele punt
[01-04-2025] besluit ACM/UIT/619367	<p>Artikel 7.1d</p> <p>[...]</p>	Het tijdsduurgebonden transportrecht
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010	<p>3. <u>Het tijdsblokgebonden recht op transport, als bedoeld in het eerste lid, is beschikbaar voor een grootverbruiker op een regionaal net, waarbij geldt dat:</u></p>	

[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010
[jaar na besluit nav BR-2023-2010]

- a. de netbeheerder door middel van netberekeningen aannemelijk kan maken welke blokken voor de desbetreffende aangeslotene beschikbaar zijn, waarbij de piekbelasting inclusief bijdrage van de aangeslotene op de desbetreffende locatie of elders in het net niet hoger wordt dan de piekbelasting zonder die bijdrage; en
- b. de tariefstructuur als bedoeld in de artikelen 3.7.17 tot en met 3.7.19 van de Tarievencode elektriciteit van toepassing is.

[...]

Artikel 7.1e

1. Een groep van twee of meer aangeslotenen kan, indien de netbeheerder daartoe de mogelijkheid biedt, met de netbeheerder een groepstransportovereenkomst afsluiten indien:

Een groep van twee of meer aangeslotenen is gerechtigd met de netbeheerder een groepstransportovereenkomst af te sluiten indien:

- a. elke aangeslotene voor de afzonderlijke aansluiting(en) waarmee hij deelneemt aan de groep een aansluitovereenkomst met de netbeheerder heeft afgesloten;
- b. elke aangeslotene voor de afzonderlijke aansluiting(en) waarmee hij deelneemt aan de groep niet tegelijkertijd een individuele aansluit- en transportovereenkomst met de netbeheerder heeft en hij met deze aansluiting(en) niet tegelijkertijd deel uitmaakt van een andere groep van aangeslotenen die met de netbeheerder een groepstransportovereenkomst heeft afgesloten;
- c. alle aangeslotenen die deel uitmaken van de groep gezamenlijk een rechtspersoon of vennootschap onder firma aangewezen en overeenkomstig door de netbeheerder gestelde voorwaarden gemachtigd hebben om exclusief namens hen te handelen en gezamenlijk met hen de groepstransportovereenkomst met de netbeheerder af te sluiten;
- d. elke aan de groep deelnemende aansluiting op elke van toepassing zijnde locatie voorzien is van een telemetriegrootverbruikmeetinrichting;
- e. de dimensionering van elke meetinrichting van elk van de aan de groep deelnemende aansluitingen is afgestemd op de aansluitcapaciteit van de desbetreffende aansluiting;
- f. in geval van aansluitingen op een laag- of middenspanningsnet, alle afzonderlijke aansluitingen waarmee wordt deelgenomen aan de groep:
 - 1°. grootverbruikaansluitingen zijn;
 - 2°. behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën als bedoeld in de bijlage A van de Tarievencode elektriciteit, onderdelen A.3 tot en met A.6, waarbij geldt dat:
 - i) aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorieën A.3 tot en met A.5 gezamenlijk één groep kunnen vormen; en
 - ii) aansluitingen die behoren tot de aansluitcapaciteitscategorie A.6 gezamenlijk één groep kunnen vormen;
 - 3°. afhankelijk van de nettopologie ter plaatse, in de normale bedrijfsvoering zijn aangesloten op één middenspanningsrail of op middenspanningsrails die galvanisch met elkaar verbonden zijn, of op de op die middenspanningsrail(s) aangesloten middenspanningsring(en) of op de op de desbetreffende middenspanningsring(en) aangesloten MS/LS-transformatorstations;
 - 4°. de betrouwbaarheid of veiligheid van het netdeel waarop zij zijn aangesloten of het doelmatig beheer van dit netdeel, door het benutten van het met de groepstransportovereenkomst gecontracteerde transportvermogen niet onevenredig beïnvloeden, waarbij de netbeheerder voor de beoordeling hiervan in elk geval de volgende criteria in acht neemt:
 - i) de mate waarin de spanningshuishouding door het benutten van het met de groepstransportovereenkomst gecontracteerde transportvermogen wordt beïnvloed;
 - ii) de belastbaarheid van netelementen die benodigd zijn voor het benutten van het met de groepstransportovereenkomst gecontracteerde transportvermogen;
 - iii) de mate waarin het benutten van het met de groepstransportovereenkomst gecontracteerde transportvermogen aanleiding geeft tot directe netinvesteringen; en
 - iv) de mate waarin het benutten van het met de groepstransportovereenkomst gecontracteerde transportvermogen invloed heeft op de vermogensstromen in het betreffende netdeel;

en

De groepstransportovereenkomst

<p><u>g. in geval van aansluitingen op een hoogspanningsnet, alle afzonderlijke aansluitingen waarmee wordt deelgenomen aan de groep zijn aangesloten op hetzelfde station;</u></p>	
<p><u>2. Een groep van aangeslotenen die ieder individueel nog niet beschikken over een transportovereenkomst en die gezamenlijk een groepstransportovereenkomst wensen af te sluiten, doen gezamenlijk een verzoek bij de netbeheerder tot het doen van een aanbod voor transport als bedoeld in artikel 24, eerste lid van de Elektriciteitswet 1998. De netbeheerder behandelt een dergelijk verzoek overeenkomstig artikel 7.0b en artikel 9.6.</u></p>	Groep met aangeslotenen zonder GTV
<p><u>3. Een groep van aangeslotenen die ieder individueel reeds beschikken over een aansluit- en transportovereenkomst en die gezamenlijk een groepstransportovereenkomst wensen af te sluiten, doen een verzoek hiertoe bij de netbeheerder. Voor het afsluiten van deze groepstransportovereenkomst gelden de volgende voorwaarden:</u></p> <p><u>a. het gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding van de groep wordt door de netbeheerder bepaald en is op het moment van afsluiten van de groepstransportovereenkomst ten hoogste gelijk aan, rekening houdend met de gelijktijdigheid van optreden, de som van het tot op dat moment door de afzonderlijke aan de groep deelnemende aangeslotenen benutte transportvermogen; en</u></p> <p><u>b. de individuele aansluit- en transportovereenkomst van elk van de aan de groep deelnemende aangeslotenen wordt omgezet in een individuele aansluitovereenkomst.</u></p>	Groep met aangeslotenen mét GTV
<p><u>4. Indien een groep van één of meer aangeslotenen die ieder individueel reeds beschikken over een aansluit- en transportovereenkomst en van één of meer aangeslotenen die ieder individueel nog niet beschikken over een transportovereenkomst gezamenlijk een groepstransportovereenkomst wensen af te sluiten, doen zij een verzoek hiertoe bij de netbeheerder. Het gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding van de groep wordt door de netbeheerder bepaald op grond van een prognose van het verwachte verbruik en de verwachte gelijktijdigheid en is ten maximale gelijk aan, rekening houdend met de gelijktijdigheid van optreden, de som van het tot op dat moment door de afzonderlijke aan de groep deelnemende aangeslotenen benutte transportvermogen.</u></p>	Groep van aangeslotene met en zonder GTV
<p><u>5. Een groep van aangeslotenen die gezamenlijk een groepstransportovereenkomst hebben afgesloten en die deze overeenkomst wensen uit te breiden met één of meer aangeslotenen die ieder individueel niet beschikken over een transportovereenkomst, doen een verzoek hiertoe bij de netbeheerder. Voor de te wijzigen groepstransportovereenkomst geldt dat het gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding gelijk is aan het reeds bestaande gecontracteerde transportvermogen voor afname of voor invoeding van de groep.</u></p>	Uitbreiding groep met aangeslotenen zonder GTV
<p><u>6. Een groep van aangeslotenen die gezamenlijk een groepstransportovereenkomst hebben afgesloten en die deze overeenkomst wensen uit te breiden met één of meer aangeslotenen die ieder individueel al beschikken over een transportovereenkomst, doen een verzoek hiertoe bij de netbeheerder. Voor de te wijzigen groepstransportovereenkomst is het derde lid van overeenkomstige toepassing.</u></p>	Uitbreiding groep met aangeslotenen mét GTV
<p><u>7. Een aangeslotene die voor een aansluiting waarmee hij deelneemt aan de groep van de netbeheerder een aanbod voor het uitvoeren van transport ontvangt overeenkomstig artikel 7.0b en artikel 9.6, kiest of hij een individuele aansluit- en transportovereenkomst aangaat voor de desbetreffende aansluiting en met de desbetreffende aansluiting de groep verlaat, of dat hij het aangeboden transportvermogen inbrengt in de groep. In dat laatste geval is voor de te wijzigen groeps-transportovereenkomst het derde lid, onderdeel a, van overeenkomstige toepassing.</u></p>	Spelregels voor het verhogen van het GTV
<p><u>8. Bij het overeenkomstig het tweede tot en met zevende lid aangaan of wijzigen van een groepstransportovereenkomst komen de netbeheerder en de groep van aangeslotenen voor elk van de deelnemende aansluitingen overeen hoeveel gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding wordt toegekend aan de nieuw af te sluiten individuele transportovereenkomst en aan de gewijzigde groepstransportovereenkomst indien deze aangeslotene de groep verlaat en leggen dit vast in de groepstransportovereenkomst. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:</u></p> <p><u>a. de som van het bij verlaten van de groep aan de nieuw af te sluiten individuele transportovereenkomst toe te wijzen gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding en het aan de te wijzigen groepstransportovereenkomst toe te wijzen gecontracteerde transportvermogen is niet hoger dan het gecontracteerde transportvermogen van de groep voor het verlaten van de groep door de desbetreffende aangeslotene;</u></p>	Verdeling GTV bij uitreden groep; standaard situatie

- b. het bij verlaten van de groep aan een nieuw af te sluiten individuele transportovereenkomst toe te wijzen gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding is niet groter dan het gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding dat de desbetreffende aangeslotene heeft ingebracht op het moment dat hij met deze aansluiting toetrad tot de groep vermeerderd met het gecontracteerd vermogen voor afname of voor invoeding waarvoor hij na toetreden tot de groep een aanbod heeft gekregen voor het uitvoeren van transport overeenkomstig paragraaf 7.1 en artikel 9.6;
en
- c. een aangeslotene die bij toetreden tot een groep niet beschikte over een individuele aansluit- en transportovereenkomst en op moment van uittreden nog geen aanbod heeft gekregen voor het uitvoeren van transport overeenkomstig paragraaf 7.1 en artikel 9.6 heeft door het verlaten van de groep geen automatisch recht op een individuele aansluit- en transportovereenkomst.
9. Bij het overeenkomstig het tweede, derde of vierde lid aangaan van een groeps-transportovereenkomst, bepaalt de groep, in aanvulling op het achtste lid, of het een periode van drie jaar, of zoveel korter als de groep beslist, na het aangaan van de groepstransportovereenkomst voor individuele leden van de groep mogelijk is om bij het verlaten van de groep terug te vallen op het gecontracteerd transportvermogen waar de desbetreffende aangeslotene voor de desbetreffende aansluiting over beschikte op het moment dat hij met deze aansluiting toetrad tot de groep, eventueel vermeerderd met het gecontracteerd transportvermogen waarvoor hij sinds de vorming van de groep van de netbeheerder een aanbod voor transport heeft gekregen, en leggen dit vast in de groepstransportovereenkomst. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:
- a. de aangeslotene die van deze regeling gebruik wil maken, heeft met de aansluiting(en) waarmee hij de groep verlaat, niet eerder deel uitgemaakt van een andere groep dan de groep die hij nu verlaat;
- b. vanaf drie jaar, of zoveel korter als de groep heeft beslist, na het overeenkomstig het tweede, derde of vierde lid aangaan van een groepstransportovereenkomst geldt de overeenkomstig het achtste lid vastgelegde verdeling;
- c. indien binnen drie jaar na het aangaan van de groepstransportovereenkomst één van de leden de groep verlaat, bepaalt de netbeheerder het resterende gecontracteerde transportvermogen van de groep, op grond van een evenredige verdeling van het oorspronkelijke gecontracteerd transportvermogen naar rato van de gecontracteerde transportvermogens waar de resterende leden van de groep over beschikten op het moment van toetreden tot de groep; en
- d. de netbeheerder draagt er zorg voor dat de op grond van de onderdelen b en c toe te wijzen gecontracteerde transportvermogens voor afname of voor invoeding niet leiden tot verhoging van de benodigde transportcapaciteit als bedoeld in artikel 9.4.
10. Bij het overeenkomstig het vijfde, zesde of zevende lid wijzigen van de groeps-transportovereenkomst geldt dat:
- a. de in het achtste lid bedoelde verdeling overeenkomstig het achtste lid wordt geactualiseerd en wordt vastgelegd in de groepstransportovereenkomst;
- b. de groep bepaalt of de eventueel overeenkomstig het negende lid bepaalde mogelijkheid voor individuele leden van de groep om bij het verlaten van de groep terug te vallen op het gecontracteerd transportvermogen waar de desbetreffende aangeslotene over beschikte op het moment dat hij met deze aansluiting toetrad, wordt bestemd voor de duur van de periode als bedoeld in het negende lid, die nog resteert sinds het overeenkomstig het tweede, derde of vierde lid aangaan van de groepstransportovereenkomst.
11. Een netbeheerder motiveert een weigering van een in de leden 2 tot en met 7 bedoeld verzoek op grond van het eerste lid schriftelijk bij de verzoeker
12. In afwijking van artikel 7.1b, derde lid en artikel 7.1c, derde lid, is het transportrecht als bedoeld in artikel 7.1, derde lid, onderdelen b en c niet beschikbaar in combinatie met een groepstransportovereenkomst voor een groep van aangeslotenen, aangesloten op het landelijk hoogspanningsnet.

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

Artikel 7.1f

1. Indien op grond van artikel 7.1e, eerste lid, onderdelen d en e aanpassingen aan de meetinrichting nodig zijn, zijn de voor onderdeel d benodigde aanpassingen gereed op moment van afsluiten van de groepstransportovereenkomst en zijn de voor onderdeel e benodigde aanpassingen gereed uiterlijk 6 maanden na afsluiten van de groepstransportovereenkomst.

Verdeling GTV bij uittreden groep: transitiepad.

Wat te doen als groep uitbreidt?

Verdeling actualiseren

Nieuwe toetreders volgen keuze voor wel of niet transitiepad, inclusief (het al verstreken deel van) de drie jaar

2. Indien ten gevolge van het aangaan of wijzigen van een groepstransportovereenkomst, als bedoeld in artikel 7.1e, op delen van het net die de aansluitingen van de groepsdeelnemers onderling verbinden een beperkend netelement aanwezig is, kan de netbeheerder aan één of meer groepsdeelnemers, in aanvulling op het door de groep gecontracteerde transportvermogen voor invoeding of voor afname en de aansluitcapaciteit van de individuele aansluitingen een beperking opleggen voor de maximale te benutten transportcapaciteit via de desbetreffende aansluitingen.
3. Indien de netbeheerder overeenkomstig het tweede lid beperkingen oplegt, kan de netbeheerder tevens verplicht stellen dat de aangesloten die deel uitmaken van de groep op de deelnemende aansluiting(en) op eigen kosten een technische voorziening installeren teneinde de opgelegde beperking te borgen.
4. De netbeheerder informeert de bij de aansluitingen die deelnemen aan de groep betrokken marktpartijen binnen een week na afsluiten of wijzigen van de groeps-overeenkomst, per aansluiting over het toetreden tot en uittreden uit een groeps-transportovereenkomst

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

Artikel 7.1g

Alvorens een groepsvereenkomst in werking treedt en voorts bij elke wijziging van de groepstransportovereenkomst, vergewist de netbeheerder zich ervan dat de van de groep deel uitmakende aangeslotenen in staat zijn te borgen dat het gecontracteerd transportvermogen en, indien van toepassing, de in artikel 7.1h, tweede lid, bedoelde beperking, niet worden overschreden.

[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

Artikel 7.1h

1. In aanvulling op artikel 7.1, zesde lid, geldt dat de netbeheerder bij een groeps-transportovereenkomst het recht op transport als bedoeld in artikel 7.1, derde lid, onderdeel a, kan opschorten wanneer vast komt te staan dat de van de groep deel uitmakende aangeslotenen twee keer of meer de voorwaarden van artikel 7.1e of artikel 7.1f hebben overtreden en de netbeheerder de in artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel c bedoelde gemachtigde natuurlijke persoon, rechtspersoon of vennootschap, hierover schriftelijk heeft geïnformeerd. Bij de beslissing om het transportrecht op te schorten houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1e of artikel 7.1f. De netbeheerder beëindigt de opschorting uit de vorige volzin wanneer de in artikel 7.1e, eerste lid, onderdeel c bedoelde gemachtigde natuurlijke persoon rechtspersoon of vennootschap aan de netbeheerder aantoont maatregelen te hebben getroffen die voorkomen dat de van de groep deel uitmakende aangeslotenen nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1e of artikel 7.1f overtreden.
2. Indien de van de groep deel uitmakende aangeslotenen na beëindiging van de opschorting ondanks de getroffen maatregelen nogmaals de voorwaarden van artikel 7.1e of artikel 7.1f overtreden, kan de netbeheerder het transportrecht waarvan de voorwaarden geschonden zijn, laten vervallen. Bij de beslissing om het transportrecht te laten vervallen houdt de netbeheerder rekening met de mate en frequentie van de schending van de voorwaarden van artikel 7.1e of artikel 7.1f.

[...]

[16-03-2001] besluit 100389/1

Artikel 8.4

[...]

[19-04-2024] besluit ACM/UIT/618381
[24-10-2024]voorstel BR-2023-2010

- e2. na ontvangst van een volledige aanvraag voor transportcapaciteit tot en met een capaciteit van 10 MVA, offertes, de mogelijkheid als bedoeld in artikel 9.6, derde lid, of afwijzingen als bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998, verzendt:
- 1°. binnen een periode van tien werkdagen; **of**
 - 2°. na een melding van een vooraankondiging als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, door de netbeheerder of de bovenliggende netbeheerder, binnen de periode tot de publicatie van het onderzoek, als bedoeld in artikel 9.10, derde lid, indien deze periode langer is dan tien werkdagen; **of**
 - 3°. in geval van een aanvraag voor een groepstransportovereenkomst, als bedoeld in artikel 7.1e, binnen een redelijke termijn;

[...]

[15-04-2000] besluit 00-011
 [16-03-2001] besluit 100389/1
 [01-01-2002] besluit 100700/4
 [03-05-2005] besluit 101909/5
 [01-04-2007] besluit 102344/11
 [01-08-2013] besluit 103834/122
 [01-01-2017] besluit 2016/206517
 [27-12-2023] ontwbbsl ACM/UIT/591965
 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

[15-04-2000] besluit 00-011

[15-04-2000] besluit 00-011
 [28-07-2010] besluit 103388/12
 [25-11-2022] besluit ACM/UIT/577139
 [20-02-2024] besluit ACM/UIT/610374
 [27-08-2024] besluit ACM/UIT/626591
 [27-12-2023] ontwbbsl ACM/UIT/591965
 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

[28-07-2010] besluit 103388/12
 [25-11-2022] besluit ACM/UIT/577139
 [20-02-2024] besluit ACM/UIT/610374
 [27-08-2024] besluit ACM/UIT/626591
 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

[01-01-2001] 00-124
 [06-03-2001] 100340
 besluit 100950/23, /47, /65
 [28-07-2010] 103388/12
 [22-12-2018] 503723
 [01-02-2019] 502876
 [25-11-2022] 577139
 [27-08-2024] besluit ACM/UIT/626591
 [17-04-2024] ontwerpbbsl 607185
 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

[01-07-2004] besluit 101789/11
 [19-10-2015] besluit 2015/204873
 [17-03-2017] besluit 2017/200868
 [01-02-2019] besluit UIT/502876
 [30-04-2021] besluit ACM/UIT/550794
 [27-12-2023] ontwbbsl ACM/UIT/591965
 [24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

Artikel 8.8

1. [...]
- c. ingeval van een onderbreking van de transportdienst ten gevolge van een storing in een net met een spanningsniveau van 35 kV of hoger:
- [...]
- 5°. per aansluiting of, indien sprake is van een groepstransportovereenkomst als bedoeld in artikel 7.1e, per groep van aansluitingen op een net met een spanningsniveau van 35 kV en hoger: € 0,- bij een onderbreking korter dan 1 uur dan wel € 0,35 per kW^{gecontracteerd} kW van de hoogste waarde van het gecontracteerd transportvermogen voor afname of het gecontracteerd transportvermogen voor invoeding bij een onderbreking van 1 uur tot 8 uur, vermeerderd met € 0,20 per kW^{gecontracteerd} kW van de hoogste waarde van het gecontracteerd transportvermogen voor afname of het gecontracteerd transportvermogen voor invoeding voor elke volgende aaneengesloten periode van 4 uur, uit te betalen bij de eerstvolgende jaar- respectievelijk maandafrekening.

[...]

Artikel 9.1

[...]

3. Onverminderd het bepaalde in artikel 9.19 zijn aangeslotenen, niet zijnde netbeheerders, met een individueel gecontracteerd en beschikbaar gesteld transportvermogen of indien de aangeslotene deel uitmaakt van een groep als bedoeld in artikel 7.1e, met een door middel van de groepstransportovereenkomst gecontracteerd transportvermogen, voor afname of voor invoeding van meer dan 60 MW verplicht om tegen vooraf met de netbeheerder overeengekomen procedures en specificaties overeenkomstig bijlage 11 en 12 een bijdrage te leveren aan het oplossen van fysieke congestie in het net waarop deze aangeslotenen zijn aangesloten of in een bovenliggend net, dan wel een bijdrage te leveren aan een tegen gestelde redispatch-actie ten behoeve van het oplossen van een fysieke congestie elders, en wijzen hiertoe een CSP aan.
4. Indien sprake is van een congestiegebied als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, kan de netbeheerder aangeslotenen, niet zijnde netbeheerders, op zijn net of op een onderliggend net, met een individueel gecontracteerd transportvermogen of indien de aangeslotene deel uitmaakt van een groep als bedoeld in artikel 7.1e, met een door middel van de groepstransportovereenkomst gecontracteerd transportvermogen, voor afname of voor invoeding van meer dan een door de netbeheerder overeengekomen artikel 9.1b, vierde lid, te bepalen waarde tussen 1 en 60 MW verplichten om tegen vooraf met de netbeheerder overeengekomen procedures en specificaties overeenkomstig in bijlage 11 en 12 een bijdrage te leveren aan het oplossen van fysieke congestie in het net waarop deze aangeslotenen zijn aangesloten of in een bovenliggend net. Aangeslotenen met een gecontracteerd transportvermogen voor invoeding op wie de hier bedoelde verplichting van toepassing is, laten de betreffende elektriciteitsproductie-eenheid of elektriciteitsopslag eenheid binnen drie maanden na bekendmaking van de verplichting prekwalficeren. Aangeslotenen met een gecontracteerd transportvermogen voor afname op wie de hier bedoelde verplichting van toepassing is, laten de betreffende verbruiksinstallatie of elektriciteitsopslag eenheid binnen zes maanden na bekendmaking van de verplichting prekwalficeren. Deze aangeslotenen wijzen hiertoe een CSP aan.

[...]

Artikel 9.19

Onverminderd het bepaalde in artikel 9.1, derde lid, stellen aangeslotenen, niet zijnde netbeheerders, met een individueel gecontracteerd transportvermogen of indien de aangeslotene deel uitmaakt van een groep als bedoeld in artikel 7.1e, met een door middel van de groepstransportovereenkomst gecontracteerd transportvermogen, voor afname of voor invoeding van meer dan 60 MW dagelijks het vermogen dat de volgende dag minder kan worden afgenomen, respectievelijk meer of minder kan worden ingevoerd, ter beschikking van de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet door middel van het aanwijzen van een BSP om biedingen balanceringsenergie uit afRR of noodvermogen in te dienen

[...]

Artikel 11.3

1. [...]
- d. de aansluitingen van grootverbruikers waarvoor de overdracht van de balanceringsverantwoordelijkheid niet tijdig is geregeld overeenkomstig onderdeel a of b, zullen worden verdeeld naar rato van het totaal van de per aansluiting,

grootste individuele, of indien de aansluiting behoort tot een groep als bedoeld in artikel 7.1e, de grootste van de door middel van de groepstransportovereenkomst gecontracteerde waarde van het gecontracteerd transportvermogen voor afdname en het gecontracteerde transportvermogens voor invoeding in deze categorie waarvoor een BRP balanceringsverantwoordelijkheid draagt.

[...]

[30-04-2021] besluit ACM/UIT/550794
[27-12-2023] ontwbsel ACM/UIT/591965
[24-10-2024] voorstel BR-2023-2010

5. Bij verdeling van grootverbruikaansluitingen met een individueel, of indien de aansluiting behoort tot een groep als bedoeld in artikel 7.1e, met een door middel van de groepstransportovereenkomst gecontracteerd transportvermogen voor afdname of voor invoeding boven de 10 MW, of bij substantiële hoeveelheden aansluitingen, kan de netbeheerder van het landelijk hoogspanningsnet vooraf in contact treden met betrokken BRP's ten aanzien van het aanpassen van de verdeling.

Voorzitter	Florentien Benedict
Secretaris	Auke Jongbloed
	<i>Namens de representatieve organisaties:</i>
	Energie-Nederland Rick van Staveren Rik van der Vossen Huub Saris
	VEMW Matthieu van den Beld Paul Villalobos Valdivia
	VMNed Alexander Steen
	Energie Samen Leon Straathof
	Verenig. Afvalbedrijven Michael Sanders
	NLHydrogen Samira Farahani
	<i>Namens de gezamenlijke netbeheerders:</i>
	Liander Tom Huizer (voorzitter werkgroep groeps-transportovereenkomst)
	Liander Eric Woittiez
	NBNL Auke Jongbloed Najat Belhaj
	TenneT Johan Janssen
	Verslag: Marcel Migo Notuleerservice Nederland)

[...]

3. BR2024-2010 Codewijzigingsvoorstel groepstransportovereenkomst

De voorzitter geeft het woord aan de voorzitter van de werkgroep Groepstransportovereenkomst (WG-GTO).

WG-GTO licht het voorstel kort toe. Over dit onderwerp is eerder informeel gesproken. Het is een uitdagend onderwerp en een maatschappelijk belangrijk onderwerp. De netbeheerders hebben er met zorgvuldigheid aan gewerkt. WG-GTO is heel benieuwd of er nog vragen en opmerkingen zijn.

VMNed heeft een vraag bij pagina 20, bij artikel 7.1e, lid 1e. VMNed is het eens met de inhoud van het artikel. Aangegeven staat: "De dimensionering van elke meetinrichting van elk van de aan de groep deelnemende aansluitingen is afgestemd op de aansluitcapaciteit van de desbetreffende aansluiting". Normaliter staat in de meetcode waar een meetverantwoordelijke de meting op dimensioneert. Nu staat dit in de netcode. Is het een bewuste keuze geweest om voor de niet-groeps-ATO-aansluiting het in de meetcode te laten staan en het voor de groeps-ATO specifiek op te nemen in de netcode?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat inderdaad een bewuste keuze is geweest. Dit is gedaan, omdat het wenselijk is de regelgeving hier voor de groeps-TO op dit moment bij elkaar te houden in de netcode. Op den duur is het idee om sowieso de dimensionering van de meetinrichting ook voor 'normale' aansluitingen te gaan baseren op de aansluitcapaciteit. Als die wijziging is doorgevoerd, kan de bepaling in dit stukje er weer uit.

VMNed geeft aan liever niet al te willen reageren op een codewijziging die er ooit gaat komen, maar wil even checken: klopt het dat het uiteindelijk dus in de meetcode komt?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat inderdaad zo is. Of wat daarvoor in de plaats komt, als de meetcode verdwijnt.

VMNed geeft aan dat de vraag daarmee voldoende is beantwoord.

De meetverantwoordelijke moet de meetinrichting dimensioneren. Dat gebeurt op basis van informatie die verkregen wordt van de netbeheerder. Via het berichtenverkeer worden het gecontracteerde vermogen en de aansluitcapaciteit verkregen. De meetverantwoordelijke weet echter niet welke EAN tot de groeps-ATO behoort en wanneer die ATO ingaat. VMNed zou daarom graag geborgd willen zien dat de netbeheerder de meetverantwoordelijke tijdig informeert. Idealiter zou dat via het berichtenverkeer zijn, maar VMNed kan zich voorstellen dat dat wellicht niet mogelijk is, maar dan zou daar een duidelijke bilaterale afspraak voor moeten worden gemaakt. VMNed pleit er dus voor om ergens in het stuk een borging op te nemen dat de netbeheerder de meetverantwoordelijke tijdig informeert.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan het ermee eens te zijn dat die verantwoordelijkheid bij de netbeheerder hoort. Dat is inderdaad nog niet netjes uitgewerkt. Het is een terecht verzoek om in een bepaling op te nemen dat de netbeheerder de meetverantwoordelijke informeert over het deelnemen aan een groep. Dat zal dus opgenomen moeten worden.

VMNed geeft aan blij te zijn met deze reactie. Kan dit nog worden toegevoegd voordat het naar ACM gaat?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat in orde is.

WG-GTO geeft aan het daarmee eens te zijn.

Energie-Nederland heeft naar aanleiding hiervan een vraag. Hoe zit het voor de leverancier van deze aansluitingen?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden: als er behoefte is aan diezelfde informatie dan geldt voor hen hetzelfde antwoord.

Voor de ATR-codewijziging is er een algemene bepaling opgenomen dat, voor zover van toepassing, de meetverantwoordelijke, de BRP en de leverancier wordt geïnformeerd. Mogelijk zou dat hier ook een oplossing kunnen zijn. Afsproken wordt dat geverifieerd zal worden of het voldoende is om die bepaling te kopiëren of te verbreden naar de GTO.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een verduidelijkingsvraag. Het is niet de bedoeling dat er één meetverantwoordelijke voor de hele groep aangesteld moet worden?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat correct is.

Vereniging Afvalbedrijven vraagt vervolgens: er hoeft dus ook niet slechts één contractpartij te zijn?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat correct is, als met 'contractpartij' de leverancier bedoeld wordt.

VMNed vraagt of de gezamenlijke netbeheerders met een tekstsuggestie zullen komen.

De gezamenlijke netbeheerders zeggen toe het sowieso op te nemen in het voorstel. Als VMNed het op prijs stelt, wordt die tekst eerst rondgezonden naar de GEN-leden. Dat is overigens niet bedoeld als een soort toestemingsronde.

VMNed geeft aan het prettig te vinden de tekst nog even te mogen zien, voordat die naar ACM gaat.

Afhankelijk van hoe de netbeheerder de meetverantwoordelijke gaat informeren, kan het zijn dat daar een bepaalde implementatietijd voor nodig is. Mocht dat zo zijn, dan is die tijd wel nodig voordat dit specifieke codeartikel in kan gaan.

De gezamenlijke netbeheerders vragen vervolgens: zou die tijd langer kunnen zijn dan de tijd die de netbeheerders nodig hebben voor de implementatie?

VMNed antwoordt dat niet te kunnen inschatten.

WG-GTO geeft aan dat aangeboden wordt het in het eerste jaar aan te kunnen bieden. Een jaar nadat de code formeel wordt, móét het aangeboden worden. Dus er is in elk geval een jaar de tijd om het te implementeren.

VMNed wil graag een suggestie doen. Zojuist is overeengekomen dat zal worden opgenomen dat de netbeheerder een informatieplicht heeft. Er zou vermeld kunnen worden: de netbeheerder informeert binnen een week na het tekenen van de ATO de meetverantwoordelijke, dan is er vijf maanden en drie weken de tijd.

De gezamenlijke netbeheerders vragen of een halfjaar minus een week te doen is.

VMNed geeft aan dat dat het geval is.

WG-GTO vraagt waar het halfjaar vandaan komt.

De gezamenlijke netbeheerders lichten toe dat dat nu al in het voorstel staat, dat er een halfjaar de tijd is om de meetinrichting zo nodig aan te passen. Maar dat hoeft dus alleen maar bij de 'zo-nodig-aansluitingen'. Het is niet zeker dat de meter moet worden aangepast. Maar VMNed geeft aan daar dan wel tijd voor te moeten hebben. Dat vinden de gezamenlijke netbeheerders niet meer dan billijk.

Bij de ATR is de tekst opgenomen: "De wijze waarop de BRP op de aansluitingen, en voor zover van toepassing de BSP of CSP worden geïnformeerd." In dit specifieke geval moet de MV daarbij. En er moet een deadline bij.

De week die VMNed als suggestie gaf lijkt de gezamenlijke netbeheerders een heel redelijke termijn.

VMNed geeft aan dat het ook nog een optie kan zijn de zes maanden af te laten hangen van het moment dat de meetverantwoordelijke geïnformeerd is door de netbeheerder. Mocht de netbeheerder er dan onverhoopt langer voor nodig hebben dan heeft de meetverantwoordelijke nog steeds zes maanden de tijd en kan het niet ingekort worden.

De gezamenlijke netbeheerders stellen voor vooral praktisch te zijn en niet moeilijk te doen over die ene week.

VMNed geeft aan benieuwd te zijn naar de tekst daarover.

De voorzitter vraagt of VMNed daarmee suggereert ook die regels nog even te willen zien.

De gezamenlijke netbeheerders zeggen toe de verwoording ervan, voordat de tekst naar ACM gaat, te zullen delen, met alle leden van het GEN.

De secretaris leest de bijdrage van Energie Samen voor. Het zijn drie punten. De secretaris stelt voor ze een voor een de revue te laten passeren. "Uitgelegd wordt waarom A6 gecombineerd kan worden met A3 tot en met A5. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig. Zoals in eerdere iGEN's aangegeven, vind ik, Energie Samen, dat een gemiste kans, die bestaande casuïstiek nodeloos vertraagt. Op pagina 5 en 6 in de toelichting worden in de opsomming vier aandachtspunten toegelicht: dat de netbeheerder sowieso gaat onderzoeken of de te vormen groep voldoet aan de criteria voor spanningshuishouding, reserveringen voor stromen, belastbaarheid van netcomponenten en onevenredige netinvesteringen. Mijn voorstel is om A6 wel te combineren met de kleinere aansluitingen en in het voorafgaande onderzoek vast te stellen of de resulterende vermogens daarom acceptabel zijn."

WG-GTO dankt Energie Samen voor de input. Het is een bekend punt waarover in het iGEN vaker is gesproken. De reden dat op dit moment A6 nog niet wordt meegenomen, is geen principiële. Als de A6-aansluitingen mee zouden worden genomen, ontstaan er dermate grote vermogensstromen in het middenspanningsnet dat die op dit moment nog niet kunnen worden opgenomen. Daarnaast kent deze categorie een andere tariefstructuur. Het voorstel zou aangepast moeten worden om die op te nemen. Ten derde: als A6 en A5 met elkaar zouden worden gecombineerd, kunnen we wellicht ook niet meer van lokaliteit spreken, waar deze doelgroep, energiehubs, juist op gestoeld is.

Energie Samen geeft aan dat het punt echt de belastbaarheid is. Als je dat als netbeheerder toch van tevoren moet onderzoeken voor de categorieën A3 tot en met A5, zou je ook A6 mee moeten kunnen nemen. Ook voor A3 tot en met A5 geldt dat als het niet acceptabel is er aanpassingen gedaan worden, of het wordt niet toegelaten. Het punt van de tarieven had Energie Samen niet gelezen in de toelichting. Energie Samen vindt het wat te vrijblijvend om het alleen nader te onderzoeken. Er zit ook geen einddatum aan vast. Juist het combineren van de A6-windparken en -zonneparken met afnemers in de buurt is een vaak genoemde

doelstelling van de groepstransportcontracten. Als het zo blijft staan en wordt overgenomen door ACM pleit Energie Samen ervoor er een steviger gevolg aan te geven, door voortvarend te gaan onderzoeken hoe het wel mogelijk gaat worden.

De gezamenlijke netbeheerders vragen of WG-GTO in kan gaan op het punt dat uit de toelichting het argument van de tarieven niet voldoende duidelijk wordt, als medeargument om A6 nog even niet mee te nemen.

WG-GTO geeft aan bereid te zijn de toelichting nog wat uit te breiden als daar onduidelijkheid over bestaat.

Energie Samen geeft aan het nog even te willen checken.

De gezamenlijke netbeheerders geeft aan dat goed uitgelegd moet worden waarom de keuze nu gemaakt wordt. In het verslag moet in elk geval komen dat Energie Samen die keuze niet onderschrijft, om de redenen die zojuist door Energie Samen gegeven zijn.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan het argument van de tarifiering niet te hebben zien aankomen en zou ook graag zien dat A5 en A6 binnen afzienbare tijd uitgezocht wordt. Vereniging Afvalbedrijven ziet daar namelijk wel kansen.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan de wens van 'binnen afzienbare tijd' ook bij Energie Samen gehoord te hebben.

Energie Samen geeft aan even te hebben gezocht en de toelichting over de tarifiering toch te hebben gevonden.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat de oproep om er een snel vervolg op te geven duidelijk is.

Energie-Nederland zou deze oproep graag willen onderschrijven. Technisch gaat er niks veranderen. Dus het heeft ook geen zin om dit in de toekomst op een andere manier te onderzoeken of nog eens te bekijken. Als het nu niet kan, kan het niet ineens over een jaar wel. Energie-Nederland stelt daarom voor: laten we, zoals Energie Samen aangaf, per geval bekijken wat er mogelijk is, wat sowieso al gebeurt bij A3-, A4- en A5-aansluitingen.

WG-GTO geeft aan dat de nettopologie inderdaad niet zo snel zal wijzigen. Maar het is wel een heel nieuw concept en een heel nieuw product. Met elkaar zullen we moeten ervaren hoe de groepen zich in de praktijk gaan bewegen en gedragen. Op het moment dat daarvan is geleerd, zijn er andere inputvariabelen waarop je mogelijk een andere keuze zou kunnen maken. Daar zijn we op dit moment nog niet.

De voorzitter vraagt waar dan precies een andere keus zou kunnen worden gemaakt.

WG-GTO antwoordt: in welke doelgroep gebruik kan maken van dit product. Dus al dan niet A6 erbij of al dan niet andere doelgroepen.

De gezamenlijke netbeheerders vullen aan: of het, zoals Energie-Nederland voorstelt, van geval tot geval te bekijken. Als je echter niet weet of dat kan, is het ook niet zinvol om zo'n regeling nu al op te nemen. Bovendien geldt dan nog steeds het punt van de tarifiering. Daar moet ook nog naar gekeken worden: hoe schrijf je dan de tarifiering op?

VERMW geeft aan van haar leden te hebben teruggekregen dat het in de praktijk, naar aanleiding van het voorstel, moeilijk is om een groep te vormen. Het aantal partijen waar ze een groep mee kunnen vormen, is echt heel beperkt. Dat geldt niet alleen voor A6, maar ook voor de andere groepen.

WG-GTO antwoordt: de A6-categorie is een voorbeeld, maar er zijn ook andere categorisering/samenstellingen van groepen te bedenken. Mocht er op termijn worden geëvalueerd dan kan het prima breder worden gepakt.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan daarbij dus de oproep te hebben gehoord: houd die termijn zo kort mogelijk.

De voorzitter concludeert dat het eerste punt van Energie Samen hiermee voldoende is besproken. Ze vraagt de secretaris om het tweede punt van Energie Samen voor te lezen.

De secretaris leest het tweede punt van Energie Samen voor: “De keuze voor een vaste factor van 1,3 lijkt mij niet nodig. De redenatie over eenvoud gaat m.i. niet op. Het zou beter zijn om een eenduidige werkwijze af te spreken voor het door analyse vaststellen van de natuurlijke gelijktijdigheid van de te vormen groep en dat als baseline te hanteren. Dan varieert de factor afhankelijk van de groep en hebben alle groepen dezelfde incentive om de ongelijktijdigheid te verhogen. Zo’n analyse moet de netbeheerder sowieso doen. Dus waarom zou je dan een standaardfactor moeten hanteren?”

WG-GTO bedankt Energie Samen voor het inbrengen van dit punt. De opslagfactor is ingebracht om het tarief zo kostenreflectief mogelijk te laten zijn. Gekozen is voor een vaste factor. Energie Samen vroeg of die ook variabel zou kunnen zijn. De reden waarom daar op dit moment niet voor wordt gekozen, is vanwege de schaalbaarheid en de implementeerbaarheid. Een gevolg van een vaste factor is dat sommige klanten daar voordeel door hebben en sommige klanten een nadeel. Een vaste factor zorgt ervoor dat op de meest ‘schaalbare’ manier gewerkt kan worden.

Energie Samen bestrijdt dat het vaste tarief minder werk oplevert. Energie Samen begreep uit de toelichting bij de eerdere iGEN’s namelijk dat er sowieso een analyse moet plaatsvinden van de betreffende groep. Als je dat toch al doet, zou je juist die analyse misschien moeten standaardiseren.

WG-GTO vermoedt dat een consequentie van het kiezen van een variabele factor ook is dat je dan gaat differentiëren per groep, wat oneerlijkheid zou kunnen veroorzaken.

Energie Samen betwijfelt of die redenatie klopt, of het eenvoudiger wordt gemaakt met een vaste factor van 1,3. Je kunt ook betogen dat een vaste factor van 1,3 tot oneerlijkheid leidt.

WG-GTO geeft aan: er is nu gekozen voor een oplossing die voor de hele populatie een mooi gemiddelde lijkt te zijn, zodat er zo snel mogelijk vooruit kan worden gegaan.

Energie Samen geeft nogmaals aan dat laatste dus te betwijfelen.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat het de markt ook kan helpen, als je vooraf de factor vaststelt. Dan zijn de businesscases duidelijk en hoeft er niet op de netbeheerder gewacht te worden totdat er een getal uit komt rollen.

Energie Samen geeft aan dat te snappen. Er zitten voors en tegens aan beide keuzes. Maar de redenatie dat er door de vaste factor allerlei werk vermeden wordt, is wat Energie Samen betreft niet steekhoudend.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan te willen proberen dat in de toelichting nog iets nader te duiden.

WG-GTO reageert: in elk geval de toelichting waarom tot deze keuze gekomen is.

Energie-Nederland heeft een vraag in het verlengde hiervan. In het rekenvoorbeeld dat in de toelichting staat is sprake van drie aangeslotenen die alle drie hun maximale vermogen onder het gecontracteerde vermogen hebben. Als je vanuit de aangeslotene redeneert dan heeft die in principe de ruimte om zijn kWmax te verhogen tot aan het gecontracteerde vermogen. Op het moment dat je dan tegen een grens aanloopt, kun je bijvoorbeeld een CBC afsluiten, waar dan een vergoeding tegenover staat. Als je als alternatief kiest voor de groeps-TO dan loop je én de vergoeding mis én je gaat meer betalen voor je transportvermogen. Dat roept de vraag op: waarom zou een aangeslotene dan een groeps-TO kiezen in plaats van een CBC?

WG-GTO licht toe: de reden dat wij een groeps-TO ontwikkelen, is omdat wij van klanten terughoren dat ze de behoefte hebben om te groeien. Bij de groeps-TO heb je de mogelijkheid om boven je GTV uit te stijgen. Dat zou een van de motivaties van een bedrijf kunnen zijn om deel te nemen aan een groeps-TO.

Energie-Nederland checkt of het dan dus gaat om aangeslotenen van wie de kWmax gelijk is aan kWgecontracteerd.

WG-GTO bevestigt dat dat het geval is. Of de aangeslotenen die daar dicht tegenaan zitten.

Energie-Nederland reageert. Als die ruimte in het net er blijkbaar is dan zou je die ook beschikbaar kunnen maken via een CBC.

De gezamenlijke netbeheerders wijzen erop dat die discussie in het iGEN ook al vaak gevoerd is. GTO en CBC staan naast elkaar. Het een komt niet in de plaats van het ander. Dit product wordt gemaakt voor de aangeslotenen die dit product willen.

WG-GTO wil graag benadrukken dat de klant die al tegen zijn GTV aan zit met een CBC vrije ruimte kan realiseren, maar dan nog heeft die klant niet de ruimte om te groeien. Dat is nadrukkelijk wel de wens die gehoord wordt van klanten.

Energie-Nederland roept op om het ook vanuit de aangeslotene te bekijken. In principe zou die een aanvraag moeten doen voor een groter transportvermogen, als dat past bij de aansluiting anders moet ook die vergroot worden. Dan zegt de netbeheerder als het goed is niet: dat is er niet, want het is er wel. Namelijk op de uren dat de anderen niet hun piek hebben. De netbeheerders zijn dan gewoon verplicht om dat transportvermogen uit te geven. Energie-Nederland geeft aan dat het de factor van 1,3 aanvankelijk niet zo gek vond, maar kijkt daar nu anders naar. Je wordt ten eerste afgekapt op de gezamenlijke piek die je in het verleden met je burens had. Dus je raakt een deel van de ruimte die je had om te groeien volgens je contract kwijt. Als je toch verder zou willen groeien en de netbeheerder had gezegd: sorry, dat kan niet, dan zou je daarvoor een vergoeding krijgen: een congestiemanagementvergoeding. Het alternatief zou zijn: een groeps-TO waarin dit alles wordt kwijtgeraakt en meer kosten moeten worden gemaakt.

WG-GTO wil hier graag op reageren. Je gaat pas meer betalen als je gedrag ook daadwerkelijk negatiever wordt ten opzichte van de factor 1,3. Op het moment dat je met de leden van de groep het net beter benut dan kom je een stuk goedkoper uit, juist omdat de kWcontract- en kWmax-waarde collectief worden afgerekend. WG-GTO pleit ervoor om vooral ook die kant te benadrukken.

VEMW wijst erop dat WG-GTO aangaf dat de klanten aangaven behoefte te hebben aan een groeps-TO, omdat ze willen groeien in hun piekvermogen. Dan zou je ervan uitgaan dat die partijen hun individuele GTV gewoon bij elkaar optellen en dat in een groep stoppen. Dan betaal je per definitie altijd meer dan wanneer je de individuele transportcapaciteit behoudt. Waarom zou je, als je wilt groeien in je piekverbruik, capaciteit in gaan leveren?

WG-GTO antwoordt dat de piek van de een niet op hetzelfde moment zal plaatshebben als die van de ander.

VEMW geeft aan dat je als groep wel capaciteit inlevert, waarmee je had kunnen groeien. Als groep in totaal kun je dus niet meer zo ver groeien als dat je eerst kon. Maar je gaat er wel meer voor betalen.

WG-GTO geeft aan dat dit het klassieke verschil is tussen papieren en fysieke congestie. De netbeheerder geeft meer transportvermogen uit dan er daadwerkelijk op het net past. Er wordt gekeken naar het daadwerkelijke gedrag. In een slogan: ander gedrag, ander bedrag. Het is maatschappelijk gezien belangrijker om goed gedrag te stimuleren dan slimmer te contracteren.

VEMW geeft aan dat het de vraag is of het gaat werken.

Energie Samen geeft aan dat de factor 1,3 dat goede gedrag niet altijd stimuleert. Energie Samen pleit ervoor het bij de eerstvolgende evaluatie alsnog mee te nemen.

WG-GTO heeft begrip voor dat pleidooi. Als de klanten en de netbeheerders gezamenlijk tot een GTO komen dan moet er sprake zijn van een win-winsituatie. Als het gaat om de tarieven dan zijn de netbeheerders nu wel gebonden aan het inrichten van een kostenreflectief tarief.

Energie-Nederland geeft aan het hier vaker over gehad te hebben. Stel, je hebt twee heel verschillende groepen bedrijven en die gaan allebei terug naar een groeps-TO van 50 megawatt. Stel dat de ene een heel slechte gelijktijdigheid had en de andere een heel hoge. Dan zouden die allebei op basis van waar ze vandaan komen op een ander tarief kunnen komen. Dat vindt Energie-Nederland echt een gekke situatie.

Energie Samen geeft aan dat als je uitgaat van hun normale gedrag en ze daar niks aan veranderen ze hetzelfde blijven betalen.

De voorzitter constateert dat zich een goede discussie ontvouwt, maar ook dat die al eerder is gevoerd. Ze checkt wat er naar ACM verstuurd zal worden.

De secretaris antwoordt dat dat het verslag zal zijn en een matrix. In elk geval komen daar de schriftelijk ingestuurde punten in. Wat Energie Samen heeft aangedragen komt dus sowieso in een matrix. Hij denkt dat het dubieus is om uit het verslag een matrix te destilleren.

Energie Samen wil graag nogmaals een suggestie geven en stelt voor om het na een bepaalde tijd te evalueren. Dan kan het zinnig zijn om te kijken de keuze voor een vaste factor van 1,3 al dan niet te veranderen.

De voorzitter merkt op dat dat niet in de ingediende vragenlijst van Energie Samen stond.

Energie Samen bevestigt dat. Maar het staat nu wel in het verslag.

Vereniging Afvalbedrijven verwijst naar pagina 13 van de toelichting. Daar staat een tabel, met wat tekst eromheen. We zien daar dat er een financiële incentive is van zo'n 9,3 procent korting. Dat is 507 over 560. We zien in dit voorbeeld dat 80 kW opnieuw wordt uitgegeven door de netbeheerder, waar opnieuw dekking voor ontstaat in het net. Dat betekent dat iets van 26,7 procent van dat vermogen beschikbaar wordt gesteld. Dat is ongeveer zo'n 30,4 procent van de kosten. Dus ten opzichte van het voordeel voor de netbeheerder van 30 procent reductie staat er een voordeel voor de aangeslotene van nog geen 10 procent, terwijl de netbeheerder nog aanvullende inkomsten gaat genereren door het opnieuw uitgeven van transportcapaciteit. Dat wilde Vereniging Afvalbedrijven graag even genoteerd hebben.

WG-GTO bedankt Vereniging Afvalbedrijven voor de gedetailleerde analyse. Het is slechts een voorbeeld. Voor de ene klantgroep pakt het voordeliger uit dan voor de andere. Dit voorbeeld geldt niet per se voor iedereen.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan dat eruit blijkt dat de vrijgespeelde capaciteit niet wordt meegeteld, als voordeel voor de netbeheerder.

WG-GTO geeft aan wat aarzeling te hebben bij het begrip 'vrijgespeelde capaciteit', omdat de netbeheerders uiteindelijk kijken naar de belasting van het net.

Energie-Nederland geeft aan dat er geen 80 megawatt extra kan worden uitgegeven, maar slechts 40.

VEMW vult aan: waar de netbeheerders ook weer extra inkomsten over genereren.

Energie-Nederland wijst erop dat de 40 10 procent is. Dus dan kom je op dezelfde 10 procent als het voordeel voor de gebruikers. Er is dus geen voordeel. Het is een rekenfoutje.

De voorzitter vraagt van wie het rekenfoutje was.

Energie-Nederland antwoordt: het uitgangspunt hoeveel er, nadat partijen in de groep zijn gekomen en hun gelijktijdigheid hebben afgestemd, nog uit te geven valt. Dat is niet ineens 80 geworden. Anders hadden ze ook niet in een groep hoeven te gaan zitten. Dan hadden ze gewoon hun eigen aansluiting kunnen vergroten.

De voorzitter vraagt de secretaris om het derde punt van Energie Samen voor te lezen.

De secretaris leest voor: "Punt 3. Ik mis de paragraaf met overwogen alternatieven. We hebben het in het iGEN meermaals gehad over de groeps-CBC als alternatief of minstens als voorlopige oplossing zonder de beperkingen qua aansluitcategorie. De groeps-CBC kan nu al afgesloten worden voor een groep bestaande uit klein- en grootverbruikers inclusief de A6-aangeslotenen. De groeps-CBC kan zodanig geconstrueerd worden met een periodieke vergoeding dat deze exact hetzelfde uitwerkt als het voorgestelde groepstransportcontract, zonder de genoemde beperkingen. Daarmee kan veel meer van de bestaande casuïstiek voor energiehubbs op korte termijn van een oplossing worden voorzien."

WG-GTO wil vooropstellen dat het introduceren van een groeps-TO de netbeheerders niet ontslaat van een samenwerking als het gaat om de groeps-CBC. Dus als daar casuïstiek voor is, zou WG-GTO adviseren: pas dat vooral toe. Het grote voordeel van de groepstransportovereenkomst is dat de aangeslotenen daadwerkelijk transportvermogen kunnen uitwisselen en dus niet meer beperkt zijn door hun individuele gecontracteerde transportvermogen waar dat bij de groeps-CBC nadrukkelijk wel het geval is, omdat het daar gaat om een capaciteitsbeperkend contract.

Energie-Nederland stelt dat dat niet juist is. Als je als groep aangeeft dat je prima onder een CBC kunt leven, en dus prima gezamenlijk onder een paraplu kunt blijven, en je binnen die groep een aanvraag doet voor meer capaciteit dan moet die gewoon gegeven worden, want je hebt namelijk beloofd dat je in die groep blijft. Energie-Nederland geeft aan eraan te hechten dat dit in het verslag opgenomen wordt.

Energie Samen onderschrijft dit. Energie Samen wijst erop dat normaal gesproken wel altijd een paragraaf met overwogen alternatieven staat opgenomen bij een codewijzigingsvoorstel. De overweging ten aanzien van de groeps-CBC zou daar wel in moeten staan.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat niet helemaal juist te vinden. Er wordt niet gezegd dat een groeps-TO een alternatief is voor een groeps-CBC. Het is een ander instrument. De groep die een groeps-CBC wil kan dat gewoon aanvragen bij de netbeheerder. Het een is niet bedoeld als vervangend alternatief voor het ander.

Energie Samen geeft aan dat dit niet wordt toegelicht in het stuk. Energie Samen is van mening dat als er een codewijzigingsvoorstel wordt ingediend, en er is een alternatief voorhanden waar geen codewijziging voor nodig is, dat ook genoemd moet worden.

WG-GTO geeft aan dat dit punt ook in het iGEN ter sprake is gekomen. Als reactie daarop is op pagina 16 een paragraaf toegevoegd over de samenhang met bestaande transportrechten en collectieve producten. Is Energie Samen daar bekend mee? En is Energie Samen van mening dat dat onvoldoende antwoord geeft op de vraag.

Energie Samen heeft die passage gelezen en vond dat daarin juist niet goed werd ingegaan op het punt dat Energie Samen nu naar voren brengt. Daarin wordt uitgelegd dat beide prima gecombineerd kunnen worden. Als je als groep een transportovereenkomst hebt, kun je ook als groep nog een CBC aanvragen. Er is straks echt een alternatief dat geconstrueerd kan worden en dat is iets anders dan nu in de toelichting staat. In het iGEN is op een bepaald moment gezegd: eigenlijk klopt deze redenering wel. Desondanks kunnen er redenen zijn om een groeps-TO verder uit te werken in de code, met allerlei beperkingen. Daarom verwacht Energie Samen dat in de codetekst echt goed geadresseerd wordt waarom dat nodig is en waarom op deze manier. Dat staat nu niet toegelicht.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan: als zo'n overweging zou worden meegenomen dan moet heel scherp zijn wat het beoogde doel is van zo'n alternatief. Is het doel groeien? Is het doel om een energiehub mogelijk te maken? Of is het doel het stimuleren van flexibiliteit?

Energie Samen denkt dat al die doelen wel bestaan.

De gezamenlijke netbeheerders vragen welke doelen Energie Samen precies zoekt.

De voorzitter licht toe hoe een codevoorstel doorgaans is opgebouwd. Aangegeven staat wat het plan is, plus 'dat had je ook kunnen doen'.

Energie-Nederland denkt dat de vraag van Energie Samen eigenlijk is: wat kan er straks met dit voorstel wel wat niet nu al kan?

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat duidelijk in het voorstel staat: dat individuele aangeslotenen gezamenlijk transportvermogen kunnen contracteren met de netbeheerder. Dat kan nu niet.

Energie-Nederland geeft aan niet te hebben bedoeld welk nieuw contract er straks is, maar wat er in de praktijk straks anders kan. Het gaat om de vraag welke vorm van een energyhub morgen gevormd kan worden met een groeps-TO die nu niet gevormd kan worden binnen een groeps-CBC. Energie-Nederland wil de groeps-TO niet van tafel hebben, maar het is wel heel belangrijk op het antwoord op deze vraag scherp te hebben.

Energie Samen geeft aan dit volledig te onderschrijven.

Energie-Nederland geeft aan dat in de code zou moeten worden opgenomen dat het een recht is van de aangeslotene om te kiezen.

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat ook zo is. Waar staat dat dat niet het geval zou zijn? Er staat nergens dat een netbeheerder een groeps-CBC zou kunnen weigeren.

Energie Samen wijst erop dat het doel van deze codewijziging, die in het begin van de toelichting verwoord staat, een op een van toepassing kan zijn op een groeps-CBC. Energie Samen heeft de indruk dat middel en doel een beetje door elkaar worden gehaald. Het doel is niet om GTV uit te wisselen, maar een middel om te zorgen dat het net efficiënter benut wordt en dat er dingen kunnen worden gedaan die nu niet kunnen. Met beide oplossingen kun je dat bewerkstelligen. Vandaar dat beide als alternatieven voor elkaar mogen worden gezien.

De gezamenlijke netbeheerders geven nogmaals aan dat het geen alternatief is. Er wordt daadwerkelijk geprobeerd om iets anders te maken. Een tijdsblokgebonden transportrecht kun je ook nabootsen met een vast transportrecht voor honderd procent waarbij je middels een CBC afsprekt tussen twaalf en twee niets te doen. De uitkomst is hetzelfde, alleen wordt het op een andere manier gerealiseerd. Welke manier voor een aangeslotene in welke situatie het meest veilig, gunstig of wat dan ook is, daar wordt geen uitspraak over gedaan. Er wordt een middel toegevoegd.

Energie-Nederland geeft aan dit te snappen. Wel moet in het oog gehouden worden dat heel veel gebruikers van het net de code niet minutieus gaan lezen. Energie Nederland waardeert het idee om veel opties te geven, maar het is ook een taak van de branchespecialisten om te kijken of het wel logisch is. Het is het best het zo klein en compact mogelijk te houden, maar waar iedereen toch mee uit de voeten kan.

Energie-Nederland heeft nog een opmerking bij artikel 7.1e 1 op pagina 20. Daar staat: "Een groep van twee of meer aangeslotenen kan, indien de netbeheerder daartoe de mogelijkheid biedt, met de netbeheerder een groepstransportovereenkomst afsluiten."

De gezamenlijke netbeheerders wijzen erop dat tevens wordt voorgesteld dat over een jaar die frase vervalt. Op pagina 17 staat: "Eén jaar na publicatie dient daartoe in artikel 7.1e, eerste lid, van de Netcode elektriciteit 'kan indien de netbeheerder daartoe de mogelijkheid biedt' vervangen te worden door 'is gerechtigd' en 'afsluiten' door 'af te sluiten'." Die formulering wordt ook gebruikt bij de ATR's. Deze passage kan even in een apart kleurtje worden gezet in de bijlage, zodat het meer opvalt.

Energie-Nederland geeft aan dat een goed idee te vinden.

Energie Samen wil graag benadrukken dat het het voorstel niet onderuit wil halen. Energie Samen zou heel graag in de toelichting scherper de overwegingen ten aanzien van de CBC's als groep terug willen zien.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan daar zeker naar te kunnen kijken. In reactie op de opmerking van Energie-Nederland dat geen enkele gebruiker al die mogelijkheden in de netcode gaat bestuderen, willen de gezamenlijke netbeheerders aangeven het daarmee eens te zijn. Daarom ligt er ook echt een opdracht bij de brancheverenigingen en bij de netbeheerders om, als dit middel er is, inzichtelijk te maken wat er allemaal is en voor wie dat op welk moment aantrekkelijk zou kunnen zijn.

Energie Samen geeft aan dat met de achterban heel bewust gesproken wordt over 'groepscontracten'. In het midden wordt gelaten of het een CBC of een transportovereenkomst is. Beide zijn namelijk een middel tot een doel.

De gezamenlijke netbeheerders willen graag nog even terugkomen op een opmerking van Vereniging Afvalbedrijven. Bij een groeps-CBC geldt op dit moment nog de beperking dat je dan wel gebonden bent aan één BRP. De groeps-TO geeft in dat opzicht op dit moment dus meer vrijheid.

De voorzitter stelt voor een korte pauze te houden.

Schorsing

De voorzitter heropent de vergadering en geeft het woord aan Vereniging Afvalbedrijven.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vraag bij pagina 3 van de toelichting. Daar wordt een aantal voordelen opgesomd. Als voordeel wordt genoemd dat "de autonome groei van gelijktijdige afname en/of invoeding wordt beperkt". Voor wie is dat een voordeel?

WG-GTO licht toe dat geprobeerd is om de voordelen voor de aangesloten groepsdeelnemers op te sommen en de voordelen voor de netbeheerder, of eigenlijk de maatschappij als geheel. Voor de groepstransportovereenkomst maar ook voor alle alternatieve rechten in brede zin wordt geprobeerd te differentiëren in de rechten die

worden aangeboden om met elkaar meer grip te krijgen op de autonome groei. Als namelijk iedereen zijn GTV volledig uitnut, past dat simpelweg niet.

Vereniging Afvalbedrijven las dat het voor de maatschappij in den brede van belang is dat mensen economisch of qua activiteiten niet groeien. Vereniging Afvalbedrijven zag dat voordeel niet een twee drie. Voor de aangeslotene is het voordeel er ook niet.

De voorzitter denkt dat de crux zit in het woord 'gelijktijdige'.

Vereniging Afvalbedrijven bedankt de voorzitter. Dat is juist.

Energie-Nederland merkt op dat wat een voordeel is voor de netbeheerder natuurlijk niet automatisch een voordeel is voor de maatschappij. Zelfs de groei van gelijktijdige pieken zou een groot voordeel kunnen hebben voor de maatschappij.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan dat niet uitgesloten moet worden dat een groep als geheel op termijn meer rechten nodig heeft of gaat aanvragen.

WG-GTO geeft aan dat dat ook prima is. De groei van bedrijven moet ook gestimuleerd worden. De reden dat de tekst zo is geformuleerd is om aan te geven dat iedereen er baat bij heeft om de gelijktijdigheid te spreiden, zodat we de schaarse infra die we op dit moment beschikbaar hebben zo optimaal mogelijk benutten. Als een groep op termijn aangeeft te willen groeien en daarvoor wil betalen dan moet dat kunnen.

De voorzitter stelt voor om die woorden toe te voegen.

WG-GTO geeft aan dat prima te vinden.

Vereniging Afvalbedrijven vermoedt dat op pagina 3 bij paragraaf 1.2 per abuis 'incidentele piek' staat en dat dit 'individuele piek' zou moeten zijn.

WG-GTO licht toe waarom er wel degelijk 'individuele' moet staan. Het net wordt uitgelegd op de piek die op de assets worden gezien. Dat is altijd een samengestelde piek.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vraag bij bladzijde 4. Daar staat: "De gemachtigde huurt desgewenst een partij in voor het professioneel managen van haar verplichtingen en/of de dagelijkse aansturing. Deze partij dan wel de gemachtigde zelf zal een erkenningsproces moeten doorlopen, onder meer om er voor zorg te dragen dat bij levering van diensten vanaf allocatiepunten binnen de groep op een juiste manier verloopt en gevalideerd kan worden, en dat eventuele opgelegde beperkingen op de groep of diens aangesloten aansluitingen gecommuniceerd kunnen worden." Waar kan teruggevonden worden in de codetekst door wie of wat er erkend moet worden?

WG-GTO geeft aan dat het belangrijk is dat als er een partij wordt ingehuurd dat gebeurt door een partij die kundig is. Je zou het een beetje kunnen vergelijken met het erkenningsproces dat voor CSP'ers geldt. Hoe het precies vorm moet krijgen en wie die erkenning af moet geven is op dit moment nog niet gespecificeerd.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan dat dat eigenlijk in de codetekst zou moeten staan bij 7.1e 1c. Voeg het daar toe of haal het weg op pagina 4.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat het belangrijk is dat die is aangewezen door de groepsdeelnemers en een machtiging heeft om te handelen. Dat staat in de code.

De netbeheerders zullen zich hierover buigen en met een voorstel komen. GW-GTO zal het meenemen naar de werkgroep.

Vereniging Afvalbedrijven heeft ook een vraag bij bladzijde 5, bij de zin "Een groep die is aangesloten op een regionaal net moet bijdragen aan lagere netbelasting op de hogere netdelen en daarmee specifiek ook de transformator bij het HS/MS-station." Waarom is een gelijke netbelasting, maar dan anders verdeeld, niet genoeg? Waarom moet het per se lager zijn?

WG-GTO geeft aan het een terechte vraag te vinden. In de toelichting zou 'lagere' vervangen kunnen worden door 'betere' of 'gunstigere'.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan een voorkeur te hebben voor 'gelijk, maar anders verdeeld'. De piek mag gelijk blijven. Het moet tot een efficiëntere netbenutting leiden. Dat is wat beoogd is.

Energie-Nederland vraagt waarom je dat hier zou moeten omschrijven.

De voorzitter geeft aan dat hier uitgelegd wordt waarom de netbeheerders met dit voorstel komen.

VEMW geeft aan dat het er hier om gaat dat de leden van een groeps-TO onder dezelfde transformator moeten zitten.

WG-GTO bevestigt dat. Er wordt hier inderdaad beargumenteerd waarom de netbeheerders met het voorstel komen. In de daadwerkelijke codetekst staat dat iedere groep van aangeslotenen vrij is aan te vragen waar ze behoefte aan hebben. De netbeheerders kunnen enkel toetsen of dat wel of niet past.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan dat dat niet per se moet inhouden dat sprake is van een verlaging bij de toetsing. Dat wordt hier wel gesuggereerd.

WG-GTO is het daar niet helemaal mee eens en benadrukt nogmaals dat het iedere groep van aangeslotenen vrij staat om aan te vragen wat ze willen. Als er een verhoging wordt aangevraagd, kunnen de netbeheerders enkel toetsen of dat past.

Vereniging Afvalbedrijven licht toe dat aan een aanvraag bij een netbeheerder een hele studie en een juridisch traject voorafgaat binnen de groep aangeslotenen. Die zullen zich tot groep moeten formeren en moeten allerlei clausules bedenken. Ze maken een soms van de delen die iedereen inbrengt en wat er dan overblijft. Ook zullen ze bepalen hoe men, als de groep zich ontbindt of als een partij failliet gaat, om wenst te gaan met de verdeling van de 'boedel'. Dan wordt er één iemand naar voren geschoven als wettelijke vertegenwoordiger. Die noemen we de gemachtigde. Die gaat dan om tafel met de netbeheerder en dan ontstaan er ATO's. Nu gaat zich iets ontwikkelen waarin die privaatrechtelijke overeenkomst voorziet. In de netcode staat dat in sommige gevallen de netbeheerder een nieuwe verdeling zal bedenken. Het zou dan wel fijn zijn als de netbeheerder ook inzage krijgt in hoe die verdeling moet plaatsvinden bij die privaatrechtelijke samenwerkingsverbanden, van de bedrijven die een groeps-ATO aanvragen. Dit is een punt dat Vereniging Afvalbedrijven zorgen baart.

WG-GTO geeft aan dat de netbeheerders het aan de aangeslotenen laten om te kiezen tot welke verdeling ze komen. De netbeheerders vragen enkel om die verdeling vast te leggen en met hen te delen. Op het moment dat zij besluiten om uit te stappen dan wordt de verdeling gevolgd die de groep met de netbeheerders gecommuniceerd heeft.

Vereniging Afvalbedrijven vraagt in welke gevallen de netbeheerder zelf verdelingen gaat bedenken. Is dat alleen in de transitiefase?

WG-GTO antwoordt dat dat in de transitiefase inderdaad zou kunnen gebeuren.

Vereniging Afvalbedrijven vraagt wat er gebeurt als er een bedrijfssluiting heeft plaatsgevonden, na de transitiefase. Is het dan nog steeds aan de gemachtigden om aan te geven hoe de verdeling van rechten dan moet zijn?

WG-GTO legt uit: bij iedere mutatie die plaatsvindt in de eindsituatie, of er nu partijen bijkomen of afgaan, is het aan de groep van aangeslotenen om te besluiten hoe ze het groeps-GTV onderling verdelen. Zij moeten dat vervolgens communiceren aan de netbeheerders zodat die dat uit kunnen voeren.

Energie-Nederland wijst erop dat ook staat vermeld dat GOTORK van toepassing is. Als dat toegepast wordt, hoe wordt dat dan precies afgetrokken en hoe vindt de verdeling plaats van het deel dat je kwijtraakt aan de deelnemers in de groep?

WG-GTO denkt dat het dan ook aan de groep is om te bepalen welke verdeling zij dan zouden willen en dat vervolgens aan de netbeheerder moeten communiceren.

De gezamenlijke netbeheerders vullen aan dat het dan wel aan de netbeheerders is om te bepalen wat het GTV wordt. De netbeheerders gaan niet over de verdeling, wel over het GTV.

Energie-Nederland heeft een vervolgvraag. Dus de netbeheerder geeft aan dat de GTV met x wordt verlaagd, maar het is aan de groep om af te spreken wie welk deel van x voor zijn rekening neemt?

WG-GTO antwoordt dat dat inderdaad het geval is.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vraag bij pagina 11, bovenaan. Het kan natuurlijk dat men gaat samenwerken als iemand een WKK heeft staan en de burens liever een zonnepark bouwen. En het kan zijn dat dat zonnepark dan net iets kleiner is dan die WKK en er uiteindelijk een GOTORK-situatie ontstaat. Dat is wel toegestaan toch?

WG-GTO antwoordt dat dat inderdaad het geval is.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vervolgvraag. Het resterend vermogen dat niet benut wordt kan uiteindelijk onder GOTORK vallen en moet dus geregeld worden? Dat is hoe het werkt?

WG-GTO geeft aan dat daar de regels van GOTORK, zoals die voor iedere andere aangeslotene gelden, toegepast worden.

De gezamenlijke netbeheerders vullen aan: dat is juist. Maar als de groep zelf met een lagere GTV toe kan, en dat ook zelf heeft vastgesteld, dan zou het logischer zijn dat ze zelf een verlaging aanvragen.

Vereniging Afvalbedrijven antwoordt: dat is vanwege de factor tijd. Die WKK kan nog wel drie jaar blijven draaien en dan kan het opeens veranderen.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vraag over de tabel op pagina 13, waar eerder deze vergadering ook al over is gesproken. De som van de individuen is in het voorbeeld 300 terwijl het onveranderd gedrag 240 is. Dat betekent dat er al 60 kilowatt aan ruimte is voor iemand of elders weggegeven kan worden volgens de huidige regeling. Dus er is al een gat van 60 en dan komt er nog een verbetering van 20 bij. Bij elkaar is dat dus 80. Dat wil Vereniging Afvalbedrijven graag even genoemd hebben.

WG-GTO licht toe dat de netbeheerder niet op die manier rekent. Bij de netinpassing kijkt de netbeheerder naar het daadwerkelijke gedrag. Het kan zijn dat er in dit specifieke netgebied überhaupt maar 240 in het net past. Dus 'het gat van 60' is niet zomaar weg te geven.

Vereniging Afvalbedrijven reageert dat de aangeslotenen het anders benaderen. De aangeslotenen zeggen: prima dat de netbeheerder zo rekent, maar als de som der individuen gewoon ophoogt met 60 dan heeft de netbeheerder een probleem.

De gezamenlijke netbeheerders verduidelijken: wij mogen niet met de administratieve congestie rekenen, maar met de fysieke congestie. Die fysieke congestie is hier niet. Het past allemaal precies. Maar als de administratieve GTV's bij elkaar worden opgeteld, lijkt er voor 60 ruimte te zijn. Maar die is er dus in werkelijkheid niet.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan dat dat maar de vraag is. Het kan een net zijn waar nog wel ruimte op is, alleen met een beperkte uitbreidbaarheid voor één aangeslotene met die administratieve ruimte van 60.

WG-GTO wil oppassen om heel stellig met elkaar te wisselen dat we precies 'zoveel' of 'zoveel' vrijspelen. Dat zullen we echt met elkaar moeten gaan ontdekken de komende tijd en dat is nog een zoektocht.

Vereniging Afvalbedrijven herhaalt dat je eigenlijk eerst gewoon moet kijken naar de lokale situatie. Dan maakt het niet heel veel uit of het A5- of A6-combinaties zijn, want het aantal kansen dat je hebt om tot oplossingen te komen is veel groter als je ook een klein stukje vermogen van zo'n A6 in kan brengen in een A5-probleem. Mits het technisch in het systeem te distribueren is.

Het laatste punt van Vereniging Afvalbedrijven heeft betrekking op pagina 18, 3.7.18. Hoe gaat dat nu bepaald worden? Een aantal individuele meetbedrijven levert dan meetdata volgens een protocol aan de netbeheerder. Er staat echter nergens dat de netbeheerder dan ook verantwoordelijk is voor het bepalen van de som. Klopt het dat die dat zelf moet doen?

WG-GTO antwoordt dat dat inderdaad het geval is. Er wordt hier aangesloten bij de bestaande marktfaciliterende processen.

Vereniging Afvalbedrijven heeft een vervolgvraag. In de originele situatie voor het bekijken van de prestatie van de aangeslotene ten aanzien van zijn contract én voor de facturering wordt de data als piekwaarde al aangeleverd door het meetbedrijf. Er is nu niet één meetbedrijf dat als taak heeft om dit als som aan te leveren. Gaat de netbeheerder dat zelf doen?

WG-GTO antwoordt: wij gaan de kwartierreeksen die wij binnenkrijgen sommeren.

Vereniging Afvalbedrijven vraagt waarom dat dan bij 3.7.18 niet vermeld staat als taak van de netbeheerder.

WG-GTO geeft aan dat een goede vraag te vinden en ziet geen reden om het niet op te nemen, maar wil nog even in het midden laten waar precies. WT-GTO zegt toe het mee te nemen naar de werkgroep.

VEMW wijst erop dat aan het begin is gezegd dat dit voorstel maatschappelijk erg belangrijk is, dat het een antwoord is op de vraag van klanten en dat beoogd is de komende periode zo veel mogelijk te leren. VEMW vindt het daarom jammer om te zien dat het voorstel, zoals het er nu ligt, erg onaantrekkelijk is voor aangeslotenen. Over de kosten is al gesproken. VEMW zou graag zien dat de vermenigvuldiging van 1,3 verdwijnt en gewoon 1 blijft, juist om de drempel voor aangeslotenen te verlagen.

VEMW krijgt terug van haar leden dat groepsvorming erg moeilijk is in de praktijk. VEMW roept daarom op: zorg ervoor dat partijen makkelijk met elkaar in een groep kunnen. Daarnaast geven de VEMW-leden aan dat de proefperiode van drie jaar aan de korte kant is. Partijen ervaren al drempels om mee te doen aan een groeps-TO. Ze moeten zelf onderling heel veel dingen regelen en overeenkomsten sluiten. Daarnaast moeten ze nog iemand aanstellen die dat allemaal regelt. Als daarbij nog al die extra drempels komen uit het voorstel dan zal er geen een partij zijn die hieraan mee gaat doen. Dat zou heel jammer zijn, gezien alle uren die erin zijn gestoken.

VEMW heeft als voornaamste vraag: wat kunnen we nog doen om het wel aantrekkelijk te maken, om te zorgen dat het wel lukt? Mocht gebeuren waar iedereen bang voor is, de reden dat de factor van 1,3 er is, dan kan daar altijd nog naar gekeken worden. VEMW roept op om op voorhand uit te gaan van de goede wil van de aangeslotenen, die al bezig zijn om hun GTV te verlagen, vanwege de hoge nettarieven die we nu kennen.

WG-GTO vindt het jammer om te horen dat die onaantrekkelijkheid er nog steeds in zit. De werkgroep heeft er best mee gepuzzeld hoe het product zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt zou kunnen worden en een win-winsituatie te creëren voor de maatschappij, de netbeheerder en de aangeslotenen. Daarmee bedoelt WG-GTO nadrukkelijk alle aangeslotenen. Aan de ene kant is het aantrekkelijk om de kosten voor groepen te verlagen, maar daarmee gaan de kosten voor andere netgebruikers omhoog. Aan de ene kant is het aantrekkelijk om het oude GTV van aangeslotenen te behouden, maar dat gaat ten koste van de ruimte die aan andere netgebruikers gegeven kan worden. Bij de tarieven is de werkgroep tot de conclusie gekomen nu te moeten kiezen voor kostenreflectiviteit. Het zou wel een mooi maatschappelijk debat zijn om te kijken naar andere stimuleringsmaatregelen, zoals het ministerie van KGG nu ook inzet. Bij de uittreedvoorwaarden, waarvan duidelijk is dat dat best een uitdaging is voor ondernemers, is het aanbod gedaan om die drie jaar toch de garantie te geven dat je uit mag stappen. Dat is best spannend en best lastig te verkopen richting alle andere netgebruikers die niet op het net zitten. WG-GTO geeft aan dat dit helaas op dit moment het beste compromis is dat bereikt kon worden tussen enerzijds een oprechte poging om het aantrekkelijker te maken voor de groepen en tegelijkertijd de rechten van de andere netgebruikers te beschermen.

Het voorstel is in een hoog tempo tot stand gekomen, ook met de inbreng van VEMW, om in elk geval een start te kunnen maken. Er is echt de intentie om met elkaar te gaan leren de komende jaren en naar aanleiding daarvan waar nodig aanpassingen te doen. Er zal een soort roadmap gaan ontstaan van de eerste cases die wat makkelijker zijn naar complexere cases. WG-GTO beseft dat dit niet een volledig bevredigend antwoord zal zijn. Het was een oprechte poging om de overwegingen van de werkgroep te delen.

VEMW bedankt WG-GTO daarvoor. De termijn voor het behoud van het GTV is waarschijnlijk de laagste van de drempels. De eerste twee zijn het hoogst. Dat betreft dus de toename van de kosten en dat groepsvorming in de praktijk gewoon erg beperkt is, met name op bedrijventerreinen.

WG-GTO geeft aan dat ook te horen, dat het uitdagend is om de groepen te vormen. Een grote bottleneck is het delen van data. Daar worden efforts voor gemaakt binnen het LAN. Dat is het spoor 'Slimmer inzicht'. Er is een Netbeheer Nederland-werkgroep die werkt aan het delen van data, nettopologie, belasting van assets e.d. Hopelijk kan dat ook een helpende hand bieden richting de ondernemers om makkelijker groepen te kunnen vormen.

De voorzitter is benieuwd of er bijvoorbeeld ook veel notariskosten moeten worden gemaakt. De contracten vallen immers natuurlijk niet zomaar uit de boom.

VEMW geeft aan dat het vooral van belang is dat er duidelijke afspraken worden gemaakt wie waarvoor verantwoordelijk is. VEMW denkt niet dat de notariskosten een drempel zijn.

De gezamenlijke netbeheerders vullen aan: dat is het ministerie van KGG nu aan het stimuleren met de fondsen voor procesbegeleiding om de vorming van groepen mogelijk te maken.

Vereniging Afvalbedrijven ziet dit punt ook. Het is inderdaad moeilijk om tot groepsvorming te komen. Voordat er sprake is van notariskosten worden er eerst veel kosten gemaakt aan advocaten, werkgroepen et cetera. Het houdt zeer veel mensen van de straat.

Energie Samen checkt: het principe is toch dat je niet meer gaat betalen? Het is alleen zo dat je een factor krijgt, boven op je nieuwe gezamenlijke transportvermogen. Gemiddeld leidt dat ertoe dat iedereen hetzelfde blijft betalen. Als je het slim regelt met elkaar kun je zelfs juist korting krijgen.

WG-GTO bedankt Energie Samen voor de bijval. WG-GTO wil graag benadrukken dat de tariefdragers kWcontract en kWmax collectief afgerekend worden. Zij rekenen maar een keer af. Het is niet zo dat ze straks voor twee verschillende pieken gaan betalen. Maar inderdaad, als je goed gedrag vertoont, beter dan je huidige gedrag, dan ben je daadwerkelijk goedkoper uit.

VEMW wil graag toelichten waar de partijen uit haar achterban de groeps-TO voor zouden willen gebruiken. Dat zijn voornamelijk partijen die in de wachtrij staan. Die willen graag verduurzamen, elektrificeren en hebben daardoor meer piekvermogen nodig. Zij willen samen in een groep met hetzelfde GTV dat zij samen hebben. Ze zijn dus niet van plan om hun totale GTV te verlagen. Dat doen ze ook om bij uittreden hetzelfde GTV te behouden, wanneer de congestie is opgelost, maar ook om in de tussentijd van de pieken gebruik te kunnen maken.

WG-GTO antwoordt dat dat prima is. Partijen die in de wachtrij staan zouden daarmee geholpen kunnen zijn, om die op die manier op het net te krijgen. Door die keuze betaal je misschien wel net zoveel of iets meer, maar je draagt die kosten wel in een keer met drie bedrijven. Dus de facto betaal je dan minder per bedrijf.

Energie Samen denkt dat je meer betaalt. Maar als je allemaal individueel je GTV zou verhogen, zou je ook meer gaan betalen.

VEMW geeft aan dat de som van de GTV's dan natuurlijk überhaupt hoger is. Dus dan heb je in totaal alsnog meer gecontracteerd.

WG-GTO geeft weer wat volgens WG-GTO de essentie is: hetzelfde gedrag, hetzelfde bedrag. Dat is de basis voor dit voorstel.

VEMW heeft een vraag over de factor 1,3. Kun je stellen dat de helft van de groeps-TSO's minder gaat betalen en de andere helft meer?

WG-GTO antwoordt dat dat niet het geval is. Het hangt namelijk helemaal af van het gedrag dat vertoond wordt nadat een groep is gevormd. Het betekent wel dat het relatief voor ongeveer de helft van de groeps-TO's voordeliger kan uitpakken dan voor de andere helft. Maar of je er voordeel uithaalt hangt helemaal van je gedrag af.

VEMW denkt dat er twee verschillende doelen aan de orde zijn bij de groeps-TO. Bij de achterban van VEMW is gedragsverandering namelijk niet per se het doel van de groeps-TO. Het doel is toegang tot een hogere piekcapaciteit. Dat is dus echt iets anders.

WG-GTO denkt dat als aangeslotenen toegang krijgen tot een hogere piekcapaciteit het ook redelijk is dat daar een ander tarief tegenover staat.

VEMW is het daar niet mee eens. Weliswaar krijg je individueel toegang tot een hogere piekcapaciteit, maar die deel je wel met de partijen in je groep.

De gezamenlijke netbeheerders lichten toe dat het idee is dat je door de groep te vormen aan een lagere GTV voldoende hebt om je plannen te realiseren. Als je het individueel zou doen zou je een hoger GTV nodig hebben.

VEMW betwijfelt of dat zo is. Als elke partij gaat elektrificeren en elke partij gaat qua verbruik omhoog dan is het maar de vraag of de piek omlaaggaat.

Vereniging Afvalbedrijven geeft aan: als je de groei beperkt, of lastiger maakt, of in elk geval de originele som der delen niet in stand blijft, dan is de motivatie om aan een groeps-TO deel te nemen, met alles wat je moet organiseren, de kosten en de risico's, beperkt.

Energie-Nederland geeft aan voor dit GEN breed benaderd te zijn, zelfs door partijen die geen lid zijn van Energie-Nederland. Het algemene signaal was hetzelfde als VEMW afgaf: op deze manier gaat het gewoon niet werken. Die signalen krijgt Energie-Nederland terug van gemeenten, provincies en CSP's die bij Energie-Nederland aangesloten zijn. Het vormen van een groep is echt ingewikkeld. Bovendien zijn de kosten voor advocaten, adviseurs, verzekeringen e.d. immens. Energie-Nederland begrijpt dat dit vanuit het kostenveroorzakersprincipe bekeken een eerlijk voorstel is, maar daarbij is de vraag wel: hoe moeten we dat dan gaan regelen om het wel aantrekkelijk te krijgen? Natuurlijk zijn er externe subsidies. Maar het blijft gewoon heel lastig om dit soort processen goed met elkaar te doen. Energie-Nederland las dat je als groep verantwoordelijk bent voor eventuele schade. Stel dat je op een bedrijventerrein zit en je buurman veroorzaakt een piek, terwijl je dat zelf ook deed, terwijl er de afspraak was niet tegelijk te pieken, waarna er ergens schade ontstaat, en de buurman failliet gaat, dan komt al die schade voor jouw rekening, terwijl je daar niets aan kon doen. Door dit soort mogelijke scenario's zullen individuele bedrijven de afweging maken het niet te doen, omdat de risico's wel heel hoog zijn. Iedereen was in het verleden enthousiast over de groeps-TO, maar Energie-Nederland denkt dat we nu helaas moeten constateren dat het lastig wordt.

Energie-Nederland wil graag nog even terugkomen op de discussie over de vaste factor 1,3. Stel, een gebruiker heeft één aansluiting met daarachter zes installaties, waardoor de aansluiting als een blok wordt gebruikt: 8.760 uur. Daarvoor betaalt hij een bepaald nettatarief.

Nu heeft hij zes verschillende bedrijven die allemaal eenzelfde soort installatie hebben, maar dan dus verdeeld over zes bedrijven. Die gebruiken de aansluiting ook gezamenlijk, want het is een groep. Dan betalen die zes bedrijven voor dezelfde totale GTV meer dan die ene aansluiting die het net net zoveel belast als die hele groep. Ook individuele aansluitingen kunnen een hoge gelijktijdigheid hebben en die betalen dan ook niet ineens meer.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan: als je naar individuele aansluitingen kijkt, moet je niet alleen naar het ene uiterste kijken – degenen die als individuele aansluiting al op een blok zitten. De factor 1,3 is namelijk gebaseerd op een gemiddelde. Aan de andere kant zit ook een uiterste.

Energie-Nederland is het daarmee eens. Maar als 'individu' betaal je gewoon voor de capaciteit die jou ter beschikking staat en je hebt ook het volste recht om daar gebruik van te maken, of je nu een individuele aangeslotene bent of een groep. Is er dus niet toch wat mogelijk om die factor 1,3 te veranderen? Energie-Nederland roept op om er goed over na te denken hoe eerlijk dat is. In principe zou je de factor bijna elke dag kunnen aanpassen. Netcongestie is voor heel veel bedrijven al erg genoeg. Ze willen eigenlijk ook helemaal niet in deze situatie zitten. Ze willen niet gedwongen worden om groepen te gaan vormen. Ook hecht Energie-Nederland eraan er nog op te wijzen dat in het rekensommetje in de tabel nu niet wordt meegenomen dat als al die partijen zouden groeien naar hun individuele GTV's, waar ze dus het volste recht toe hebben, want daar betalen ze voor, de netbeheerder geld moet gaan uitgeven om congestiemanagement toe te passen. De kosten die je anders zou moeten betalen zijn nu niet meegenomen als voordeel voor de groep.

WG-GTO heeft een vraag voor Energie-Nederland. VEMW gaf duidelijk aan: de tarieven zijn de grootste barrière. Geldt dat ook voor de achterban van Energie-Nederland?

Energie-Nederland geeft aan dat dat het geval is. Maar Energie-Nederland heeft geen representatieve steekproef gedaan.

Dit zijn voor Energie-Nederland de belangrijkste overwegingen om mee te geven: kun je wel echt een onderscheid maken tussen een individuele en een groepsaansluiting? Waarom zou een individuele aansluiting die 8000 uur per jaar 50 megawatt gebruikt minder moeten betalen dan een groepsaansluiting die 8000 uur per jaar 50 megawatt gebruikt? En het punt van het congestiemanagement: de kosten die je anders zou moeten betalen en nu niet mee zijn genomen als voordeel voor de groep.

Energie-Nederland geeft aan daarnaast nog een hele lijst detailopmerkingen te hebben.

De secretaris geeft als suggestie die op te sturen.

Energie-Nederland wil toch alvast een punt noemen. Als de groeps-TO's er komen dan is het voor Energie-Nederland belangrijk dat ze zowel voor de afname als voor de invoeding gaan gelden. Zo staat het ook in het codewijzigingsvoorstel. Energie-Nederland zou dat graag willen onderstrepen.

De voorzitter geeft ter overweging mee: als de punten schriftelijk worden ingebracht, komen ze er hoe dan ook als matrix bij.

Energie-Nederland heeft een vraag bij 1.3 onder de productomschrijving. Daar staat dat een groep doelmatig moet zijn. Wanneer is iets doelmatig? En wie bepaalt dat eigenlijk? Er staat ook dat er geen onevenredige investering nodig is. Wat is een onevenredige investering precies? En welke rechten heeft een aangeslotene precies bij het verkrijgen van een groeps-TO?

WG-GTO snapt het verzoek om meer duiding. Dit zal meegenomen worden naar de werkgroep.

De voorzitter vraagt of er een termijn gekoppeld is aan de doelmatigheidscheck.

De gezamenlijke netbeheerders merken op dat die inderdaad genoemd wordt in de toelichting, maar in de code-tekst zelf niet.

Energie-Nederland wijst erop dat dat wel het geval is, in artikel 7.1e f4. Daar staat het woord 'doelmatig' genoemd.

De voorzitter geeft aan alleen maar de vraag te hebben gesteld of er een termijn is gesteld voor het doelmatigheidsonderzoek. Dat staat er kennelijk niet in.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat hier allerlei punten van beoordeling staan opgesomd. Maar stel dat er een 'nee' uitkomt, welke beroepsmogelijkheden zijn er dan voor de groep? En op welke wijze moet de netbeheerder zich verantwoorden als die 'nee' heeft gezegd? Dat zit er nu niet in.

Energie-Nederland geeft aan dat het natuurlijk ook belangrijk is dat je een enigszins pragmatische termijn krijgt waarbinnen je dit soort dingen te horen krijgt.

De gezamenlijke netbeheerders verwijzen voor de termijn naar artikel 8.4.

WG-GTO doet de toezegging dat de werkgroep zal bekijken hoe in de toelichting meer geduid kan worden hoe het proces loopt en hoe een en ander verantwoord dient te worden.

Energie-Nederland heeft een vraag bij artikel 7.1e 4. Daar staat: "Het gecontracteerd transportvermogen voor afname of voor invoeding van de groep wordt door de netbeheerder bepaald op grond van een prognose van het verwachte verbruik en de verwachte gelijktijdigheid en is ten maximale gelijk aan, rekening houdend met de gelijktijdigheid van optreden, de som van het tot op dat moment door de afzonderlijke aan de groep deelnemende aangeslotenen benutte transportvermogen."

Energie-Nederland wil ter verduidelijking weer even uitgaan van het rekenvoorbeeld in de tabel op pagina 13. Ben je dan echt automatisch al je transportvermogen al kwijt dat boven je piek uitkomt? En stel dat die ruimte in het net er nog wel is, dan kun je dat gewoon aanvragen, maar als er andere mensen in de wachtrij staan dan gaat de eventuele vrije capaciteit naar hen?

WG-GTO licht toe dat bekeken wordt wat het eerlijke equivalent is van bijvoorbeeld vijf individuele rechten tot een groepsrecht. Die zou je om kunnen zetten, want dat is eerlijk naar de wachtlijst. Als je meer wilt, kun je dat aanvragen.

Energie-Nederland geeft aan dat het heel ingewikkeld is om dit soort zaken goed geregeld te krijgen. Energie-Nederland zou dan adviseren: mocht je in gesprek zijn om deel te nemen aan een groeps-TO, zorg dan dat je een paar keer je gezamenlijke piek afstemt met elkaar, zodat je lekker hoog kan beginnen.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat elke regel geperverteerd kan worden.

Energie-Nederland merkt op dat de voor- en nadelen van groeps-TO's dit soort dingen mogelijk maken.

Energie-Nederland heeft ook nog een opmerking over congestiemanagement. In artikel 9.1 staat nu bijvoorbeeld dat het doen van biedingen voor verplichte deelname aan congestiemanagement afhankelijk is van het gecombineerde transportvermogen, oftewel het transportvermogen van de groep. Ten eerste vindt congestiemanagement plaats op allocatiepunten. Dat maakt het lastig om te zeggen: deze groep heeft 60 megawatt, dus jij moet meedoen aan verplicht congestiemanagement en daarna moet het op allocatiepunten. Dus wie binnen die groep moet dan meedoen? En stel dat je zes bedrijven hebt van 5 megawatt, die hebben dan samen 30 megawatt, dan word je dus veel eerder gedwongen om mee te doen met een verplichte deelname aan congestiemanagement ten opzichte van de situatie die je daarvoor had.

De gezamenlijke netbeheerders geven aan dat dit klopt.

Energie-Nederland verwijst vervolgens naar artikel 9.19, waarin staat dat je verplicht bent om een BSP aan te wijzen om aFRR te gaan bieden. Het is niet logisch om ten aanzien van groepjes van tien aangeslotenen van 2 megawatt af te dwingen dat ze aFRR aan gaan bieden.

De gezamenlijke netbeheerders antwoorden dat dat niet aan de orde is als ze onder de 60 megawatt blijven.

De voorzitter geeft aan dat het pleidooi van Energie-Nederland weer stand houdt als je als groep boven de 60 megawatt uitkomt.

Energie-Nederland geeft aan de overige punten schriftelijk aan te zullen leveren.

De voorzitter vraagt de secretaris hoe het proces nu verdergaat.

De secretaris licht toe: we moeten even wachten op het verslag en de punten van Energie-Nederland. Een aantal punten dat vandaag te berde is gebracht zal worden besproken in de werkgroep. De gemaakte keuzes zullen uiteraard worden verantwoord. De secretaris zal het complete voorstel, zoals dat naar ACM gaat niet alleen, zoals altijd, publiceren op de website, maar ditmaal ook actief toezenden naar de leden van het GEN.

1	ENL	<p>Algemene punten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Exact dezelfde doelen van dit voorstel kunnen in onze ogen worden bereikt met een Groeps-CBC, waarbij je ook met z'n allen onder een bepaalde grenswaarde moet blijven, dit codewijzigingsvoorstel is daarom in onze ogen onnodig. Daarom zou duidelijker gemaakt moeten worden welke praktijksituaties de GTO mogelijk maakt. 	<p>Om te beginnen is het van belang om op te merken dat de groepstransportovereenkomst een fundamenteel ander product is dan een groeps-CBC. Inderdaad zijn er situaties waarin met een groeps-CBC technisch dezelfde doelen bereikt worden als met een groepstransportovereenkomst, maar dat betekent nog niet dat een groeps-CBC en een groepstransportovereenkomst hetzelfde zijn en dat 'dus' onderhavig voorstel overbodig is.</p> <p>Fundamenteel verschil is dat de rechten en plichten anders zijn. Een groeps-CBC is een dienst van een groep van aangeslotenen aan de netbeheerder. Een groepstransportovereenkomst is een dienst van de netbeheerder aan de groep van aangeslotenen. Bij het voorstel voor alternatieve transportrechten speelde deels dezelfde discussie.</p> <p>De dienst die een (groep van) aangeslotene(n) levert aan de netbeheerder bij een CBC is een congestiemanagementdienst, een dienst om fysieke congestie (al of niet structureel) te helpen oplossen. De inzet van een CBC- of redispach-actie, zijnde het tijdig weggeregelen van een verwachte overschrijding van de beschikbare transportcapaciteit, is een dienst van een aangeslotene aan de netbeheerder, namelijk het leveren van een bijdrage aan het oplossen van fysieke congestie. De congestiedienst-leverende (groep van) aangeslotene(n) hoeft niet zelf de 'veroorzaker' van de congestie te zijn. In geval van een groep van aangeslotenen verenigd middels een groepstransportovereenkomst wordt er uitsluitend transportcapaciteit door de netbeheerder aan de groep van aangeslotenen ter beschikking gesteld, waarbij de groep van aangeslotenen er zelf voor verantwoordelijk is dat de gecontracteerde transportcapaciteit niet overschreden wordt. Een groepstransportovereenkomst stimuleert niet per sé het verlagen van een piek, maar het benutten van de transportruimte buiten de piek(en). Het gaat niet om een dienst van de aangeslotene aan de netbeheerder in aanvulling op een normale transportdienst van de netbeheerder richting de aangeslotene, maar om een gewijzigde dienst van de netbeheerder richting de aangeslotene.</p> <p>Ook praktisch gezien zijn er verschillen in de rechten en plichten van een groepstransportovereenkomst en een Groeps-CBC. Met een groepstransportovereenkomst is het verdelen van het groepstransportvermogen mogelijk. Door de groep gezamenlijk transportvermogen toe te kennen kunnen zij onderling hun transportbehoefte afstemmen. Hiermee optimaliseren zij zelf het toegekende transportvermogen, wat leidt tot efficiënter gebruik van de beschikbare ruimte in het net. Bij een groeps-CBC kan zijn de mogelijkheden voor aangeslotenen hiervoor veel</p>
---	-----	---	--

			<p>beperkt. Omdat het bij een groeps-CBC over een collectieve beperking van individueel gecontracteerde transport-vermogens gaat, kunnen deelnemers nog steeds niet méér dan het individueel gecontracteerd transportvermogen gebruiken. Bij de groepstransportovereenkomst kan dit nadrukkelijk wel, gezien transportvermogen collectief gecontracteerd en in onderlinge afstemming benut wordt. Met een groepstransportovereenkomst wordt het zodoende ook mogelijk dat aangeslotenen zonder transportvermogen (GTV=0) kunnen deelnemen aan de groep én gebruik kunnen maken van het transportvermogen van de groep. Met een Groeps-CBC is dit niet mogelijk. Het is alleen mogelijk om afspraken te maken over de hoeveelheid capaciteit die je beperkt met elkaar. Je kunt zonder te beschikken over transportvermogen geen transportvermogen verkrijgen door middel van een Groeps-CBC, laat staan een beperking op dit vermogen leveren binnen een groeps-CBC.</p> <p>Dat brengt ook met zich mee dat bij een groeps-CBC een groep van aangeslotenen deels een financieel risico loopt. Een CBC wordt immers pas afgeroepen als de transportcapaciteit van het net op enig moment gedurende de dag overschrijden dreigt te worden. De financiële vergoeding aan de groep is dus afhankelijk van de omstandigheden en daarmee potentieel ongewis voor de groep van aangeslotenen. Bij een groepstransportovereenkomst is het potentiële financiële voordeel voor een groep van aangeslotenen zeker, omdat het een transporttarief is dat niet afhankelijk is van de omstandigheden op enig moment.</p> <p>Het brengt ook met zich mee dat de groep van aangeslotenen bij een groeps-CBC minder sterk aan elkaar verbonden is dan bij een groepstransportovereenkomst. Dat kan voor een groep van aangeslotenen onaantrekkelijk zijn wanneer zij gezamenlijk willen investeren in flexibiliteitsmiddelen.</p> <p>Met een groepstransportovereenkomst komt er een handelingsmogelijkheid voor aangeslotenen bij. Die mogelijkheid zal niet altijd voor iedereen interessant zijn en het is dan ook niet de bedoeling om een groepstransportovereenkomst in de plaats te laten treden van een groeps-CBC. De keuze welke variant voor hen het meest aantrekkelijk of zinvol is, ligt altijd bij de groep van aangeslotenen zelf en niet bij de netbeheerder. Daarbij is het ook nog noemenswaardig dat de deelnemers aan een groepstransportovereenkomst nog steeds gezamenlijk congestiemanagementdiensten kunnen aanbieden via een groeps-CBC (naast natuurlijk individuele CBC en individuele redispach), waarin zij hun gedeelde transportvermogen kunnen beperken. Hiermee kun je de voordelen van beide instrumenten goed combineren.</p>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> Wij ontvangen veel signalen van gebruikers: op deze manier gaat het niet werken. Naast doel van efficiënt netgebruik ook belangrijk dit aantrekkelijk te maken voor gebruikers van een groeps-TO, die voorwaarden lijken nu niet in balans. Hoge kosten om toe te treden (advocaten, juristen, notarissen, etc), hoge risico's op schade-deling binnen groep, en niet veel voordelen daartegenover. 	Desondanks ontvangen we ook signalen van aangeslotenen dat ze wel voordelen van een groepstransportovereenkomst zien in de vorm die in dit voorstel is opgenomen. Feit zal zijn dat het nieuwe instrument niet voor iedereen altijd aantrekkelijk zal zijn. Dat is dan ook niet het doel van het ontwikkelen van een nieuw instrument. Als andere instrumenten voor andere aangeslotenen of groepen van aangeslotenen beter toepasbaar zijn, is dat geen argument tegen het toevoegen van een nieuw instrument.
		<ul style="list-style-type: none"> Wij benadrukken dat wij vinden dat een groeps-TO zowel voor invoeding als afname, en ook de combinatie van die 2, moet kunnen gelden. 	Het voorstel geeft invulling aan de door Energie Nederland geformuleerde wens. De groepstransportovereenkomst stelt groepen van aangeslotenen in staat om transportvermogen gezamenlijk te contracteren en het gebruik ervan onderling te verdelen. Deze aangeslotenen kunnen invoeders, afnemers, of een combinatie van beide zijn.
		1.3 productomschrijving <ul style="list-style-type: none"> Wat bedoeld wordt met gemachtigde (rechts)persoon? Dit kan toch ook prima een van de aangeslotenen zijn? Hoe checkt de NB welke privaatrechtelijke overeenkomsten er liggen tussen de leden van de groep? 	Dat kan inderdaad prima één van de aangeslotenen zijn. Zolang hij maar kan laten zien dat hij inderdaad gemachtigd is namens de overige aangeslotenen op te treden. Die machtiging zal de netbeheerder zeker moeten verifiëren. Maar welke privaatrechtelijke overeenkomsten daar verder aan ten grondslag liggen, is niet aan de netbeheerder om een mening over te hebben, noch is het aan hem om dat te controleren.
		<ul style="list-style-type: none"> Voorstellen om de definitie van "gemachtigde" aan te houden uit het Burgerlijk Wetboek. 	Het Burgerlijk Wetboek kent geen definitie van gemachtigde, maar bevat in Boek 3 Artikel 60 (3:60 BW) wel een tweetal bepalingen over "volmacht". Het is ons dus niet helemaal duidelijk wat met het commentaar beoogd wordt te bereiken. De definitie van volmacht uit het Burgerlijk Wetboek is in lijn met wat we in de toelichting schrijven over de rol van 'de gemachtigde'.
		<ul style="list-style-type: none"> De aansprakelijkheid zal een groot obstakel worden voor het afsluiten van Groeps-TOs. Hier moet een bepaalde beperking in komen, waarbij de NB bepaalde voorzieningen treft om schade te voorkomen. 	De aansprakelijkheid voor een groep is niet anders dan de aansprakelijkheid voor een 'gewone' aangeslotene. Natuurlijk is het voor zowel de groep van aangeslotenen als de netbeheerder zaak om schade te voorkomen. In de toelichting hebben we al geschreven dat bij inwerkingtreding van de groepstransportovereenkomst de netbeheerder middels een inbedrijfname- en beheersprotocol zal toetsen of de groep van aangeslotenen in staat is alle afspraken in praktijk na te komen. In de codetext hebben we ook als verantwoordelijkheid voor de netbeheerder opgenomen dat hij zich ervan vergewist dat de groep van aangeslotenen in staat is om te borgen dat het gecontracteerde transportvermogen en eventueel afgesproken beperkingen niet worden overschreden. Daarmee doet een netbeheerder naar ons idee voldoende om te borgen dat schade aan het net of de installatie van andere aangeslotenen wordt voorkomen.
		<ul style="list-style-type: none"> Voorstellen om het verbod op groeps-TOs tussen verschillende aansluitcapaciteitscategoriën (A.3-A.5 en A.6) om te schrijven naar een set aan 	Hoewel NBNL deze uitsluiting niet als wenselijk ziet op de lange termijn is het op korte termijn noodzakelijk. De groepstransportovereenkomst is een radicaal nieuw

		voorwaarden waaronder dit wel mogelijk is. In de argumentatie wordt voornamelijk bedoeld dat het allemaal erg ingewikkeld is en verder onderzoek vergt, maar zou het dan niet nu al uitsluiten. Elk GTO behoeft onderzoek.	product van complexe aard. De huidige netinpassingsmethodes en tariefstructuur maken het niet mogelijk om deze combinatie toe te voegen aan het product op korte termijn. Dit nu toevoegen en er voorwaarde aan koppelen om dit mogelijk te maken zou direct vertraging opleveren van significante duur en NBNL beschouwt dit als onwenselijk.
		<ul style="list-style-type: none"> Wij lezen dat groep “doelmatig moet zijn”. Wat is dit? Wanneer is iets doelmatig? Wie bepaalt dat? Wat is een “onevenredige investering”? In de wet staat dat de NB moet zorgen voor alle transportvraag, waarom mag hij nu weigeren op basis van eigen inschattingen van “onevenredige investeringen”? 	Een groepstransportovereenkomst is een product dat complex is in de netinpassing. Om te zorgen dat de groep niet onevenredig veel nadelen oplevert voor andere netgebruikers dient een groep doelmatig te zijn en lokale afstemming te bevorderen. Een groep kan anders namelijk leiden tot significant grotere netinvesteringen en schaarste dan in een situatie met alleen individuele aansluitingen, iets dat de totale investeringsvraag en daarmee de nettarieven voor alle gebruikers verhoogt.
		1.4 Toekennen van het transportrecht <ul style="list-style-type: none"> Hoe wordt omgegaan met prognoses als er te weinig data is? Maakt de NB zelf een inschatting? 	De data die voorhanden zijn bij de netbeheerder, aangevuld met geprognosticeerde profielen voor zover er nog geen jaarmetingen van individuele aangeslotenen zijn, worden gebruikt voor het toekennen van transportrecht.
		1.5 Verhouding tot individuele rechten <ul style="list-style-type: none"> Wat gebeurt er met investeringen in assets die door een enkele partij zijn gedaan als ze uittreden uit de groep, wellicht ook voor een partij die zonder GTV binnen de groep is gekomen? Kan er wel GTV worden overgedragen met wederzijds goedkeuren? 	De netbeheerder maakt, beheert en bepaalt niet de afspraken tussen de partijen onderling. Eventuele assets en de investeringen daarvan en de gevolgen van het uitstappen worden niet door de netbeheerder bepaald of beheerd, de partijen maken hier zelf afspraken over. Het overdragen van GTV is niet mogelijk. Een partij die zonder GTV toetrad tot de groep, treedt ook zonder GTV uit. Dit is duidelijk opgenomen in het voorgestelde artikel 7.1e.
		<ul style="list-style-type: none"> Nu wordt bij uittreden lagere GTV teruggegeven aan uittreeders. Bij uittreden kan toch ook originele GTV worden teruggegeven icm CM? Want ook zonder Groep zouden partijen in de tussentijd naar de max van dat GTV zijn gegroeid, en zou de NB ook CM moeten gaan toepassen. 	Het vermogen op het net wordt gebruikt voor andere gebruikers omdat er buiten de transitieperiode alleen rekening wordt gehouden met het GTV van de groep. Als bij uitstappen congestie heerst dan dient elk vermogen op de wachtlijst te komen, vrijgeven van dit vermogen in combinatie met congestiemanagement gaat dan volgens de wachtlijst.
		1.7 Volgorde van toegang tot het net <ul style="list-style-type: none"> Wordt maatschappelijk prioriteren ook toegepast op groepsaansluitingen? 	In principe is maatschappelijk prioriteren ook van toepassing op het in congestiegebieden toekennen van transportcapaciteit aan groepen, al is de verwachting dat het nauwelijks tot niet zal voorkomen dat alle individuele deelnemers van dezelfde groep ook daadwerkelijk in aanmerking komen voor maatschappelijke prioriteit. Een voorwaarde voor een groep om in aanmerking te komen voor prioriteit is vanzelfsprekend dat alle beoogde deelnemers aan een groep recht hebben op prioriteit volgens de spelregels van de artikelen 7.0a en 7.0b van de Netcode. Iedere individueel aangeslotene uit de groep zal dus moeten aantonen dat hij aan de vereisten voor maatschappelijk prioriteren voldoet. Het bestaande kader voorziet niet in combinaties van verschillende prioriteit, omdat het kader niet expliciet rekening houdt met groepen. Als alle deelnemers aan de groep dezelfde prioriteit hebben,

			kan hun aanvraag met die prioriteit worden afgehandeld. Als er sprake is van verschillende prioriteiten, of zelfs een deelnemer zonder prioriteit, geldt de laagste prioriteit voor de hele groep. Een andere keus zou het mogelijk maken dat een aangeslotene zonder prioriteit 'meelift' op de prioriteit van de andere leden van de groep. Dit is niet in lijn met het doel van de desbetreffende regeling.
		1.9 inbedrijfname- en beheersprotocol <ul style="list-style-type: none"> Is het logisch om alleen de nieuwe toetreders van een groep het protocol te laten doorlopen? Die hebben toch hoge afhankelijkheid met de hele groep? Wellicht toch weer gezamenlijk doorlopen? 	Het is niet persé de bedoeling om alleen nieuwe toetreders tot een groep het protocol te laten doorlopen. Bij elke wijziging van de groepssamenstelling is de netbeheerder verplicht na te gaan of de groep als geheel het afgesproken GTV en de eventueel van toepassing zijnde limieten kan borgen. Afhankelijk van de situatie is wellicht voldoende als alleen de nieuwe toetreders het protocol doorloopt, in andere situaties is dat wellicht enkele of alle deelnemers.
		<ul style="list-style-type: none"> Wij vragen ons af waarom significante profielveranderingen gemeld moeten worden en waarom er moet worden gemeld welke (nieuwe) assets zich achter een aansluiting bevinden? Hangt dit samen met de benodigde coördinatie? Van andere GTVs weet de NB dit toch ook niet? 	Elke aangeslotene die beschikt over een elektriciteitsproductie-eenheid, een elektriciteitsopslag-eenheid of een verbruikseenheid is overeenkomstig paragraaf 13.1 van de Netcode elektriciteit al verplicht informatie over die eenheid te delen met de netbeheerder. Dat is niet nieuw met dit voorstel. Daarnaast is op diezelfde aangeslotene paragraaf 13.2 van toepassing die niet alleen het indienen van prognoses met betrekking tot diverse tijdsdomeinen voorschrijft, maar ook het melden van significante wijzigingen daarvan. Ook dit is niet nieuw met dit voorstel.
		<ul style="list-style-type: none"> In welke regelgeving staat dat een invoeder zich moet kwalificeren/registreren? Ja, installaties moeten voldoen aan de RFG, maar pas na 2 maanden toegekend en kan niet onredelijk geweigerd worden. 	Elke elektriciteitsproductie-eenheid die nieuw wordt aangesloten op het net dient te voldoen aan de NC RfG. En elke aangeslotene is verplicht de netbeheerder tijdig op de hoogte te stellen van zijn voornemen tot het plaatsen of wijzigen van een elektriciteitsproductie-eenheid of elektriciteitsopslageenheid opdat de netbeheerder eventueel noodzakelijke wijzigingen aan het net kan doorvoeren (artikel 2.16, Netcode elektriciteit). Dit is alles is niet nieuw met dit voorstel.
		1.10 Aanpassingen in netstructuur <ul style="list-style-type: none"> Mbt GOTORK, indien dit ingezet wordt, welk deel wordt er afgenomen en hoe wordt dit verdeeld? 	De regeling "gebruik op tijd of raak het kwijt" (besluit ACM/22/180812, d.d. 25 april 2024) is van toepassing op het groeps-GTV op dezelfde wijze als op een individueel GTV. Van een verdeling is alleen sprake als één of meer deelnemers uit de groep stappen. De verdeling voor die situatie moet door de groep zelf gemaakt worden.
		<ul style="list-style-type: none"> Graag verduidelijking dat conformiteitsverificatie binnen 2 maanden verstrekt dient te worden en niet op onredelijke gronden gewijzigd wordt 	De conformiteitsverificatie van elektriciteitsproductie-eenheden en van elektriciteitsopslageenheden verandert door dit voorstel niet. De daarvoor geldende bepalingen zijn onverkort van kracht.
		2. Tariefmodel voor de groeps-TO <ul style="list-style-type: none"> De vraag is of het echt te billijken is dat het tarief met een factor 1,3 vermenigvuldigd wordt. Elke aangeslotene kan binnen zijn capaciteit gebruik maken van het net, of dat nou 100 of 8760 uur per jaar is. Dat kan binnen een groep ook. Is het logisch om een groep van 50MW met een benuttingsgraag 	Zie de paragrafen 2.1 en 2.2 van de toelichting waar de uitgangspunten en uitwerking voor de correctiefactor uitgebreid uiteen gezet. De keuze voor 1,3 was naar ons idee verantwoord maar te beperkt in het totale plaatje van kostenreflectiviteit. De gezamenlijke netbeheerders hebben na nadere beraadslaging alsnog gekozen voor de onderkant van de bandbreedte voor de correctiefactor, namelijk 1,21.

		(over de gehele capaciteit) van 70%, een hoger tarief in rekening te brengen dan een individuele aansluiting van 50MW met een benuttingsgraad van 90%?	
		<ul style="list-style-type: none"> Belangrijkste vraag: We willen het ook aantrekkelijk maken voor een aangeslotene, die krijgt nu allemaal extra kosten (zoals intern herverdelen, risico's, etc). Voor en nadelen moeten wel in balans zijn, anders gaat er niemand meedoen. 	De netbeheerder dient zich te houden aan kostenreflectiviteit en non-discriminatie, dit betekent dat de groepstransportovereenkomst en de kosten die daarmee gemoeid zijn reflectief moeten zijn aan de netimpact. De risico's voor- en of nadelen zijn afwegingen die de markt dient te maken. De netbeheerder kan alleen handelen op daadwerkelijke netimpact.
		<ul style="list-style-type: none"> Kan ACM inzicht krijgen in het besluit om tot 1,3 te komen? De data worden gedeeld. 	De toelichting is al uitgebreid met de verantwoording van de bandbreedte voor de correctiefactor.
		4. Risico van netveiligheid <ul style="list-style-type: none"> Welke beveiligingen kan en moet de netbeheerder installeren om netveiligheid, ook na groepsvorming, op orde te houden? 	Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan bedrijfsmetingen, technische voorzieningen voor sturing of afschakeling. De exacte beleidskaders dienen nader te worden bepaald in de beleidsuitwerking van elke netbeheerder.
		Art 7.1e <ul style="list-style-type: none"> 1. "indien de NB daartoe mogelijkheid biedt". Welke verplichting heeft NB? Kan een aangeslotene de NB dwingen dit contract aan te bieden? Hoe verhoudt zich dat tot een groeps-CBC? 	Zowel netbeheerders als aangeslotenen en marktpartijen hebben implementatietijd nodig. Bovendien zullen niet alle varianten tegelijkertijd geïmplementeerd kunnen worden of door alle netbeheerders in hetzelfde tempo. Daarom stellen wij nu een kan-bepaling voor vanaf de inwerkingtreding één dag na publicatie in de Staatscourant, die één jaar na deze publicatie gewijzigd wordt naar een verplichting voor de netbeheerder tot het aanbieden van een groepstransportovereenkomst. Om dit te benadrukken hebben we deze wijziging ook apart gemarkeerd in de voorgestelde codetekst opgenomen.
		<ul style="list-style-type: none"> 1f4. "de netbeheerder in acht neemt". Maar welk recht heeft de aangeslotene hierbij? Hoe wordt een weigering onderbouwd? Waar kan een aangeslotene terecht als hij wordt geweigerd? Wat zijn de termijnen waarop dit onderzoek moet zijn gedaan? Dat moet duidelijk worden opgenomen in de code. 	De onderbouwing van een weigering hadden we inderdaad nog niet in de code-tekst opgenomen. Een bepaling van die strekking is nu toegevoegd. Wat betreft de termijn waarbinnen dat moet gebeuren: daarvan hebben we in artikel 8.8 al wel opgenomen dat dat binnen een redelijke termijn dient te geschieden. Maar nu al een invulling geven van wat 'redelijk' is, stuit op gebrek aan ervaring. Daar invulling aan geven is een voor de hand liggende toekomstige verbetering, wanneer die praktijkervaring er wel in voldoende mate is.
		<ul style="list-style-type: none"> 4 "GTV ten maximale gelijk aan gezamenlijke piek". Dat is wel erg restrictief. Waarom deze restrictie? 	Een groep heeft, rekening houdend met de gelijktijdigheid van optreden, ten maximale recht op de som van het tot op dat moment door de afzonderlijke aan de groep deelnemende aangeslotenen benutte transportvermogen. Een hoger GTV toekennen dan de gezamenlijke piek kan, mits daar ruimte voor is. In de toelichting is dan ook opgenomen "zal het toegekende transportvermogen voor de groep niet per definitie de optelling zijn van het individuele GTV waar elke tot de groep toetredende aangeslotene over beschikt (indien het bestaande aangeslotenen zijn).".
		Art 9.1	Het sluiten van een groepstransportovereenkomst is wezenlijk anders dan het deelnemen aan congestiemanagement. De verplichte deelname schrijft voor dat

		<ul style="list-style-type: none"> Is het logisch om opgeteld vermogen te tellen als verplichtend voor verplichte deelname CM? Deze partijen doen in zekere zin al mee door een Groeps-TO te sluiten toch? Is dit geen onnodige extra last waar een grote groep kleine partijen lastig mee om kan gaan? 	<p>aangeslotene(n) die beschikking hebben over meer dan 1 MW GTV congestiemanagementproducten aanbieden. Als aangeslotenen via de groepstransportovereenkomst beschikking krijgen of hebben over meer dan 1 MW GTV, zullen zij moeten onderzoeken – net als iedere aangeslotene die beschikking heeft over meer dan 1 MW GTV – in welke mate zij een bijdrage aan congestiemanagement kunnen leveren door het doen van een aanbod voor een capaciteitsbeperkings- of redispatchproduct. Het individueel kunnen aanbieden van flexibiliteit via een zelf gekozen CSP zien we niet als een extra last voor de aangeslotene, maar als een mogelijkheid om zelf de flex te vermarkten en hiervoor een vergoeding te ontvangen. Hier is relevant dat het inherent is aan een groepstransportovereenkomst dat er binnen de groep flexibiliteit aanwezig is.</p> <p>Het staat de kleine partijen uiteraard in de uitvoering vrij om waar relevant afspraken te maken over aggregatie en zich te laten ontlasten door hierin gespecialiseerde partijen.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> Hoe werkt samenwerking met CBC binnen een groep? Volgens mij nu nog niet goed geborgd (ivm CBC dat aangrijpt op allocatiepunt). 	<p>Dit moet nog nader uitgewerkt worden en is een belangrijke reden waarom implementatie tijd zal kosten.</p>
		<p>Art 9.19</p> <ul style="list-style-type: none"> Is het logisch om een gecombineerde groep ook verplicht te stellen een BSP aan te wijzen en aFRR aan te gaan bieden? Stel een groep van 6 bedrijven met 10 MW, hoe moeten die gezamenlijk aFRR gaan aanbieden? Dat is echt een onnodig grote last. Liever gebruik maken van aansluitcapaciteit in dit geval. 	<p>De groep van bedrijven hoeft niet gezamenlijk aFRR aan te bieden. De individuele aangeslotenen kunnen via een BSP hun flex ontsluiten. Ze hebben hier vrije keuze welke BSP ze hiervoor in de hand nemen. Afstemming met hoeveel gebruik ze hierbij maken van transportcapaciteit zou georganiseerd moeten worden binnen de groep, dat is inherent aan het vormen van een groep en is niet anders dan het coördineren van andere activiteiten op de individuele aansluitingen.</p>
		<ul style="list-style-type: none"> BSP is actief op allocatiepunt, kan nu worden afgeroepen maar dat geeft andere partijen in de groep ruimte om meer te vragen/producieren. Hoe wordt dit nu opgelost? 	<p>Dat is aan de groep om onderling af te stemmen. We voorzien hier een rol van de contractant om een en ander te coördineren.</p>
		<p>Overig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Hoe komt dit in het CAR te staan? Dat is namelijk belangrijk voor allerlei andere marktprocessen zoals eventuele restverdeling? 	<p>Het informeren van marktpartijen stond inderdaad nog niet uitgewerkt in het voorstel. Toegevoegd is artikel 7.1.f.4. waarin de netbeheerder de bij de aansluitingen die deelnemen aan de groep betrokken marktpartijen binnen een week na afsluiten of wijzigen van de groepsovereenkomst informeert. In het begin zal dit decentraal georganiseerd worden. Wanneer er voldoende ervaring opgedaan is zal dit plaats krijgen in centrale systemen. Dit wordt later nader uitgewerkt.</p>
Energie Samen		<p>1. Uitgelegd wordt waarom A.6 niet gecombineerd kan worden met A.3 t/m A.5. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig. Zoals in de eerdere iGENs aangegeven vind ik dat een gemiste kans, die bestaande casuïstiek nodeloos vertraagt. Op pagina 5 en 6 wordt in de opsomming (4 bullets) toegelicht dat de netbeheerder sowieso gaat onderzoeken of de te vormen groep voldoen aan de criteria voor</p>	<p>Hoewel NBNL deze uitsluiting niet als wenselijk ziet op de lange termijn is het op korte termijn noodzakelijk. De GroepsTO is een radicaal nieuw product van een complexe aard. De huidige netinpassingsmethodes en tariefstructuur maken het niet mogelijk om deze combinatie toe te voegen aan het product op korte termijn. Dit nu toevoegen en er voorwaarde aan koppelen om dit mogelijk te maken zou</p>

		spanningshuishouding, reserveringen van stromen, belastbaarheid van netcomponenten en onevenredige netinvesteringen. Mijn voorstel is om A.6 wel te combineren met de kleinere aansluitingen, en in het voorafgaande onderzoek vast te stellen of de resulterende vermogensstromen acceptabel zijn.	direct vertraging opleveren van significante duur en NBNL beschouwt dit als onwenselijk.
		2. De keuze voor een vaste factor van 1,3 lijkt mij niet nodig. De redenatie over de eenvoud gaat mijns inziens niet op. Beter zou zijn om een eenduidige werkwijze af te spreken voor het door analyse vaststellen van de natuurlijke gelijktijdigheid van de te vormen groep, en dat als baseline te hanteren. Dan varieert de factor afhankelijk van de groep, en hebben alle groepen dezelfde incentive om de ongelijktijdigheid te verhogen. Zo'n analyse moet de netbeheerder sowieso doen, dus waarom zou je dan een standaard factor moeten hanteren?	Vanwege het non-discriminatieprincipe is het niet wenselijk om een factor per groep te bepalen. Immers, een groep in het volgende dorp zou dan een andere rekening kunnen krijgen voor hetzelfde vermogen. Verder is de netimpact en daarmee de factor ook afhankelijk van andere netgebruikers, netveranderingen buiten de groep op zouden daarom impact hebben op de factor. De bepaling van de factor per groep zou daarmee niet transparant zijn en in de tijd nog kunnen verschillen. NBNL ziet daarom een vaste factor als wenselijk. Een vaste factor geeft ook op voorhand meer zekerheid over de financiële impact van het vormen van een groep.
		3. Ik mis de paragraaf met "Overwogen alternatieven". We hebben het meermaals gehad over de groeps-CBC als alternatief, of minstens als voorlopige oplossing zonder de beperkingen qua aansluitcategorie. Een groeps-CBC kan nu al afgesloten worden voor een groep bestaande uit klein- en grootverbruikers, inclusief A.6-aangeslotenen. De groeps-CBC kan zodanig geconstrueerd worden met een periodieke vergoeding, dat deze exact hetzelfde uitwerkt als het voorgestelde groepstransportcontract, zonder genoemde beperkingen. Daarmee kan veel meer van de bestaande casuïstiek voor energiehub op korte termijn van een oplossing worden voorzien.	De groeps-CBC is niet zozeer een overwogen alternatief als wel een ander product. Aan de toelichting hebben we een uitgebreide paragraaf toegevoegd over overeenkomsten en verschillen tussen een groeps-CBC en een groepstransportovereenkomst. Voor sommige situaties kan een groeps-CBC ingezet worden om vergelijkbare resultaten te krijgen als bij een groepstransportovereenkomst, maar zoals uiteen gezet in de toelichting en bij het antwoorde op de eerste vraag in deze commentarenmatrix, is een groeps-CBC zeker niet "exact hetzelfde" als een groepstransportovereenkomst.