





# Position paper Groeps-TO

## Introductie

Als gevolg van de energietransitie – de toenemende lokale duurzame energieproductie en elektrificatie van verbruikers – wordt het steeds belangrijker om vraag, aanbod én netcapaciteit ook lokaal met elkaar in overeenstemming te brengen.

Om deze ontwikkeling te faciliteren willen netbeheerders het mogelijk maken voor aangeslotenen om onderling hun transportcapaciteit te optimaliseren door middel van een groeps- transportovereenkomst (hierna: Groeps-TO). Door fysieke aansluitingen virtueel te koppelen, kunnen aangeslotenen hun vraag en invoeding lokaal beter op elkaar afstemmen en daarmee de belasting op het net verminderen.

Bedrijven kunnen, door met elkaar afspraken te maken over het moment van gebruik van het netwerk, verduurzamings- en uitbreidingsplannen doorzetten – ook in tijden van transportschaarste. Door de regie over hun lokale uitwisseling van capaciteit, kunnen zij ook beter grip houden op hun transportkosten. Voor de netbeheerder ontstaat er meer zekerheid over het gebruik van het net binnen de fysieke netgrenzen. De Groeps-TO wordt daarom gezien als een belangrijke stap naar het energiesysteem van de toekomst.

## Probleemstelling

Bij de inrichting van het energiesysteem is gekozen voor een marktinrichting waarbij infrastructuur geen belemmering mag zijn voor transacties. Praktisch betekent dit dat we een ‘koperen plaat’-filosofie hanteren die stelt dat er 24/7 een ongelimiteerde transportcapaciteit is tussen invoeders en afnemers in het energiesysteem, ongeacht waar zij zich in het net bevinden.

Vraag en aanbod worden derhalve niet op de lokale netsituatie afgestemd, wat leidt tot knelpunten in het transport van elektriciteit (netcongestie).

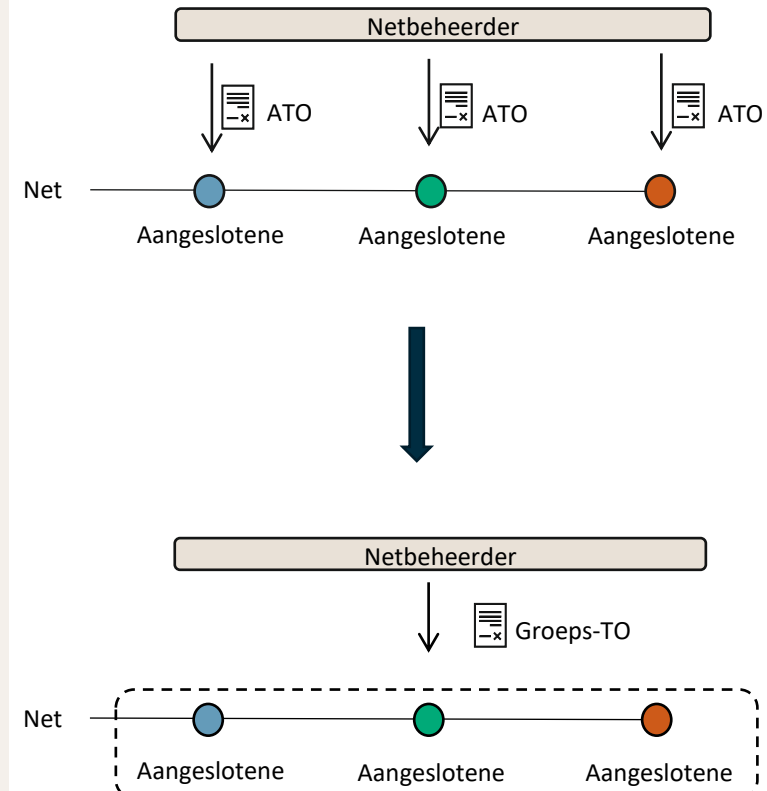
## Wat we willen bereiken

Op dit moment is er op veel plekken in het net sprake van netcongestie. Om ruimte te creëren zal congestiemanagement worden toegepast. Dit is altijd een tijdelijke oplossing totdat de netverzwaring gereed is en houdt de huidige marktinrichting in stand.

De netbeheerders introduceren daarnaast alternatieve transportrechten om structureel vraag, aanbod en netcapaciteit beter in overeenstemming te brengen. Door te differentiëren in het transportrecht, introduceert de netbeheerder een prikkel voor optimalisatie van (lokale) transportcapaciteit. (zie ook position paper alternatieve transportrechten).

Met de Groeps-TO willen netbeheerders de onderlinge uitwisseling van transportcapaciteit mogelijk maken. Als groep kunnen aangeslotenen daadwerkelijk vraag en aanbod op elkaar afstemmen en door middel van de Groeps-TO ontstaat een (financiële) prikkel om het net beter te benutten.

In deze paper wordt achtereenvolgend toegelicht: de basisprincipes van een Groeps-TO, de daarbij behorende voorwaarden en de beoogde vervolgstappen.

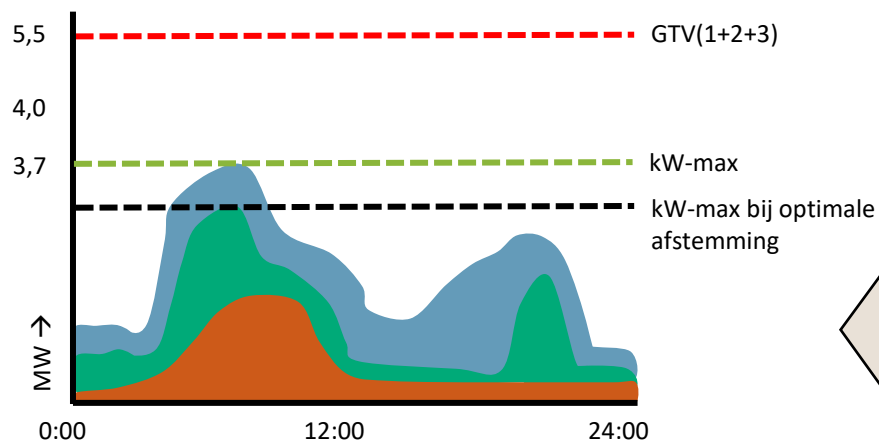
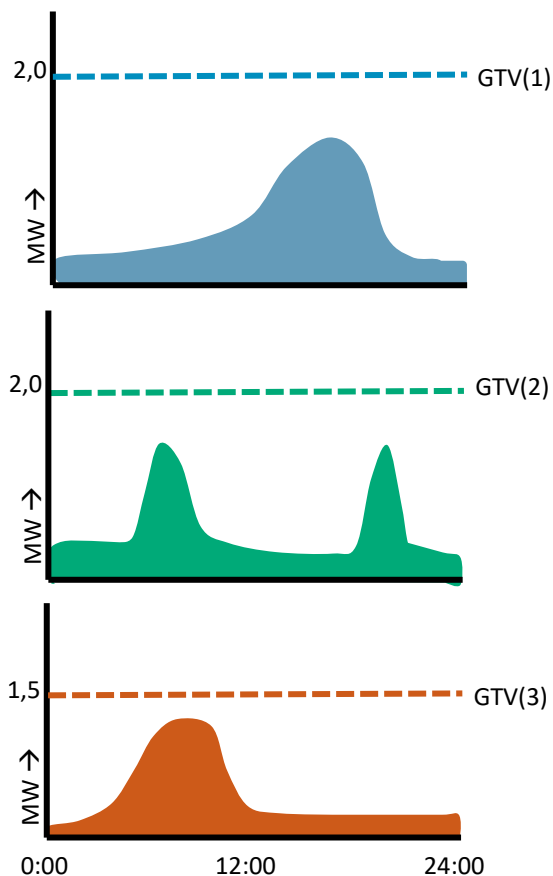




## Basisprincipes Groeps-TO

In een Groeps-TO worden afspraken over transportcapaciteit (GTV) gemaakt tussen de netbeheerder en een groep aangeslotenen. Het fysieke net blijft onder de verantwoordelijkheid van de netbeheerder. Bij het aangaan van een Groeps-TO vormen individuen met elkaar een groep en worden contractuele afspraken gemaakt tussen de netbeheerder en een groepsentiteit. Omdat individuele transportrechten (en dus ook individueel GTV) komen te vervallen, is het gedrag van een individu in een groep enkel nog beperkt door de technische aansluitcapaciteit van een klant én het toegekende vermogen voor de groep als geheel. Het voordeel voor het individu is dat hij door deelname aan de groep de mogelijkheid heeft om meer transportcapaciteit te gebruiken dan zijn oorspronkelijke GTV, zolang de groep als geheel maar binnen de groeps-GTV blijft. Binnen de groep moeten afspraken gemaakt worden om de groeps-GTV te waarborgen.

Voor de netbeheerder biedt de Groeps-TO meer zekerheid. In plaats van niet-gecoördineerd en individueel netgebruik, stimuleert de Groeps-TO ongelijktijdigheid tussen aangeslotenen en creëert daarmee optimale benutting van de netcapaciteit. Merk op: doordat de netbeheer reeds aannames maakt van toevallige gelijktijdigheid tussen aangeslotenen, zal het toegekende vermogen voor de groep niet zondermeer een optelling zijn van alle bestaande individuele GTV's.



Deelnemers kunnen hun gebruiksprofielen optimaliseren door onderlinge uitwisseling. De netbeheerder rekent met de geaggregeerde belasting op het net.

Door deze samenwerking ontstaat een betere afstemming tussen de deelnemers en een vlakker profiel.

**Voorbeeld:** aangeslotenen kunnen verduurzamen en de flexibiliteit van hun geëlektrificeerde warmteoplossingen inzetten om de gezamenlijke piek van de groep te verlagen door af te spreken om de beurt transportvermogen te vragen.



## Productvoorwaarden Groeps-TO

Om de Groeps-TO in de praktijk te kunnen inzetten zijn in ieder geval onderstaande voorwaarden van belang. Deze worden nader toegelicht in bijlage 1.

### > Taken netbeheer en verplichtingen van de groep

Het fysieke net blijft onder verantwoordelijkheid van de netbeheerder; de groep wordt houder van het (collectieve) GTV en is verantwoordelijk voor de onderlinge verdeling.

### > Vertegenwoordiger groep

De groep wijst één vertegenwoordiger (juridische entiteit) aan als contractuele wederpartij voor de Groeps-TO met de netbeheerder.

### > Individuele rechten

Het individuele GTV vervalt bij het aangaan van de Groeps-TO. De individuele aansluitovereenkomst blijft wel intact.

### > Beschikbare capaciteit

Het toewijzen van collectief GTV gebeurt op basis van de netplanningsanalyse, waarbij de netbeheerder voorwaarden kan stellen die aansluiten bij de fysieke werkelijkheid van het net.

### > Wijzigingen

De rechten op transport berusten bij de contractpartij; het is aan de groep om afspraken te maken over mutaties binnen de groep; bijv. een uittredende deelnemer.

### > Toepassingsgebied

De Groeps-TO is beschikbaar voor alle GV-aansluitingen die lokaal zo zijn verbonden dat optimalisatie binnen de groep tot lagere benutting van het net leidt.

### > Interactie andere netgebruikers

Als een groep binnen hetzelfde GTV een deelnemer wilt toevoegen, dan komt dit verzoek in geval van congestie niet op de wachtlijst voor transport. Uitbreiding van het collectieve GTV verloopt wél via die de wachtlijst.

## Transporttarief

In de komende periode wordt onderzocht wat een passend transporttarief, behorend bij de Groeps-TO, zou zijn. Bij het zoeken naar het juiste tariefmodel is het belangrijk dat het niet te complex wordt, geen oneerlijke voordelen voor groepsleden oplevert ten opzichte van niet-groepsleden en dat het kostenreflectief is en daarmee ook de juiste prikkels in het systeem geeft.

In de huidige tariefensystematiek worden kosten van hogere netvlakken naar rato van verbruik toegerekend aan eindgebruikers op lagere netvlakken.

Aangeslotenen die zich in een groep gaan organiseren, zullen een andere belasting van het net vertonen. Het bovengelegen net wordt minder belast door opwek en afname lokaal op elkaar af te stemmen, maar het onderlinge net waar de groepsleden op aangesloten zijn wordt mogelijk zelfs meer gebruikt.

Door het uitgeven van een collectief GTV wordt er per saldo minder GTV uitgegeven dan alle individuele GTV's bij elkaar opgeteld zouden zijn. Dit levert, wanneer vastgehouden wordt aan de huidige tarief systematiek, direct een besparing op in de transportkosten voor de groep. Voor aangeslotenen ontstaat daarmee ook een financiële prikkel om een groep te vormen. Er moet aanvullend gekeken worden naar een kostenreflectieve verrekening van het gebruik van het netvlak waarop groepsleden zijn aangesloten.



## Vervolgstappen

In het energiesysteem van de toekomst zijn vraag, aanbod én netcapaciteit ook lokaal beter op elkaar afgestemd. Met de Groeps-TO kunnen wij dat als netbeheerders faciliteren en de maatschappelijke impact vergroten. Dit biedt ook kansen voor de korte termijn in situaties waar congestie is afgekondigd; door efficiënter gebruik van het net te maken is er meer mogelijk.

### Oproep aan EZK en ACM

De gezamenlijke netbeheerders hebben in deze position paper een aantal voorwaarden opgesteld op basis waarvan het mogelijk moet worden om onderling capaciteit uit te wisselen. In de komende periode willen wij graag samen met EZK en de ACM de juridische uitdagingen en mogelijke oplossingen verder verkennen (zie bijlage 2).



Deze paper is tot stand gekomen in samenwerking met LAN actieteam 2 spoor 2 en de werkgroep 'Groeps-TO'.

Hierbij zijn de volgende personen betrokken geweest:

Tom Huizer, Eric Woittiez, Martijn van der Eerden en Vincent Dekker (Liander)

Vivienne Barneveld, Michiel van Dam, Dirk Kuiken en Bregje Vos (Enexis)

Joep ter Avest, John Hodemaekers, Marcel Buters en Stefan den Ouden (Stedin)

Ruud Vrolijk en Yvette Gremmen (TenneT)

# Bijlage 1: Toelichting productvoorwaarden Groeps-TO

## Deel 1 van 2

### > Taken netbeheer en van de groep

Op hoofdlijnen worden de verantwoordelijkheden als volgt verdeeld:

Verantwoordelijkheden van het collectief:

- Beheer gezamenlijk gecontracteerd vermogen
- Groepsmanagement
- Beheren flexibele assets achter de meter
- Aansprakelijk bij niet-naleving
- Onderlinge financiële verrekening
- Onderlinge verdeling van transportcapaciteit
- Indien gewenst, inhuur derde partij (ESCO)

Verantwoordelijkheden van de netbeheerder:

- Uitgifte collectief vermogen en contractvorm
- Beheer/onderhoud/storingen publieke energienet
- Monitoring en handhaving contract

### > Vertegenwoordiger groep

Het samenwerkingsverband of de vertegenwoordigende partij moet een duidelijk mandaat hebben van de deelnemende partijen. Alle deelnemers moeten duidelijk genoemd zijn in de overeenkomst. Het samenwerkingsverband bezit het recht op collectief transportvermogen en de verplichting om contractafspraken na te komen. Het samenwerkingsverband huurt desgewenst een partij in voor het aantoonbaar professioneel managen van haar verplichtingen en/of dagelijkse aansturing.

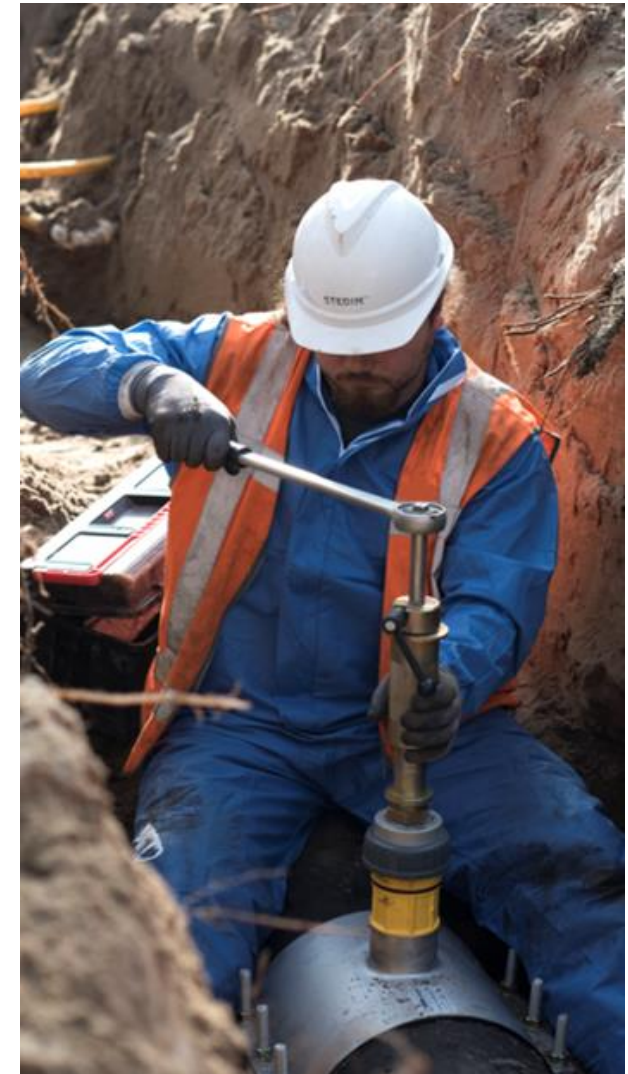
### > Individuele rechten

De netbeheerder houdt bij het uitgeven van nieuwe capaciteit rekening met belastingprofielen van aangeslotenen in het net. Als de deelnemers zich samenvoegen in een Groeps-TO, zorgt dit ervoor dat de netbeheerder minder risico loopt op gelijktijdige uitnutting van individueel uitgegeven GTV. De netbeheerder houdt in de netplanning rekening met deze nieuwe collectieve afspraak en dus ook het nieuwe collectieve profiel. Het concept van de individuele GTV's vervalt.

Voor leden van de groep betekent dit in de praktijk dat ze de ruimte krijgen om, in onderlinge afstemming, het collectieve GTV volledig uit te nutten (begrenst tot de technische grenzen van hun individuele aansluitingen). Contractueel gezien blijft de aansluitoverkomst bestaan, het is de transportovereenkomst dat overgaat in een collectieve overeenkomst.

### > Beschikbare capaciteit

De netbeheerder volgt hierbij de analyse van de netplanner. In gebieden met congestie, zal het collectieve GTV aanzienlijk lager moeten zijn dan de optelsom van individuele GTV's om kansrijk te zijn voor netinpassing. Bij netplanning wordt rekening gehouden met de fysieke locatie in het net en gelijktijdigheid tussen aangeslotenen onderling. Netplanning wordt uitgevoerd op basis van gelijktijdigheid tussen belastingprofielen (niet het uitgegeven GTV). In andere woorden; de netbeheerder geeft in de situatie zonder Groeps-TO meer gecontracteerd vermogen uit, dan gesommeerd beschikbaar is.



# Bijlage 1: Toelichting productvoorwaarden Groeps-TO

## Deel 2 van 2

### > Wijzigingen

Het is aan het samenwerkingscollectief om, bij het aangaan van de samenwerking, afspraken te maken over de herverdeling van het verkregen transportrecht onder uittreedende deelnemers. Hier valt te denken aan een verdeling naar rato, een vrij gekozen verdeelsleutel of de keuze om uitredende leden geen vermogen mee te geven.

De netbeheerder stelt wel voorwaarden aan deze keuze:

- De groep komt voor het aangaan van een transportovereenkomst overeen hoe het transportvermogen verdeeld wordt bij het uitstappen van leden of uiteenvallen van de groep.
- De som van de delen mag niet groter zijn dan het collectief gecontracteerd heeft met de netbeheerder.
- Het transportvermogen dat een uitredend lid meeneemt, wordt in mindering gebracht op het collectief gecontracteerde vermogen. Voor dit deel hoeft het uitredend lid, in het geval van congestie, niet achteraan aan te sluiten in de wachtrij.
- Een uitredend lid mag nooit meer individueel transportvermogen toegewezen krijgen dan ingebracht in het collectief.
- Wil het uitredend lid meer vermogen dan overeengekomen, dan zal ze hier wél een aanvraag voor moeten doen bij de netbeheerder. Een dergelijke aanvraag wordt

gezien als een reguliere nieuwe transportaanvraag. Waar van toepassing, moet het uitredende lid dan achteraan in de wachtrij aansluiten.

### > Toepassingsbereik

Bij het vormen van een collectief worden er door de netbeheerder voorwaarden gesteld die aansluiten bij de fysieke werkelijkheid van het net. Denk hierbij aan onderlinge verbondenheid, deelname aan hetzelfde netgebied, belastinggrenzen van onderlinge MS-kabels en belastinggrenzen van de aansluiting. Deze grenzen kunnen per groep en in de tijd variëren. De netbeheerder houdt zich het recht voor, schakelvrijheden op te nemen in het contract.

De Groeps-TO is algemeen toepasbaar voor GV-klienten en af te nemen op basis van vrijwilligheid – in zowel congestiegebieden als gebieden zonder transportbeperkingen. Uitgangspunt is dat de netbeheerder faciliteert, maar het collectief van klanten het initiatief neemt en zich verenigt. De collectieve transportdienst wordt op vrijwillige basis afgenomen.

### > Interactie andere netgebruikers

Het loslaten van de wachtlijst voor transportrechten - o.b.v. maatschappelijk prioriteren - biedt potentieel nieuwe mogelijkheden. Bijvoorbeeld om verzoeken die de status quo m.b.t. congestie handhaven, in behandeling te nemen in plaats van op de wachtlijst te zetten. Indien een bestaande groep binnen hetzelfde GTV een deelnemer wil toevoegen, zou dit verzoek dus niet op de wachtlijst komen. Indien een groep (als geheel) uitbreiding van GTV wenst, komt dit wél op de wachtlijst.

Bij het toevoegen van een groepslid dat al individueel GTV bezit, moet als een verhoging van het collectieve GTV gewenst is, de netbeheerder bepalen hoeveel van het vermogen van het nieuwe lid ingebracht kan worden in de groep. Dit verzoek wordt gelijk behandeld als ieder ander verzoek tot verhoging van GTV.



## Bijlage 2: Juridische aspecten bij de Groeps-TO

Onderstaand lichten we de belangrijkste uitdagingen toe voor het maken van een juridische voorziening voor de Groeps-TO, inclusief onze zienswijze. We roepen de ACM en het ministerie van EZK op om gezamenlijk met de sector de uitdagingen en mogelijke oplossingen te verkennen.

### > Status en duiding transportrecht

Uitdaging: volgens geldend recht is het transportrecht een recht dat door de netbeheerder wordt toegekend aan een aangeslotene. Het staat de aangeslotene niet vrij dit recht te verhandelen.

Onze zienswijze: de aangeslotene kan de wijze waarop hij dit recht uitoefent (gedrag) wél als dienst verhandelen. Naar onze mening zou het transportrecht, onder de juiste voorwaarden, ook in een Groeps-TO gevat kunnen worden en daarmee worden aangeboden aan een groep aangeslotenen in plaats van een individuele aangeslotene.

### > Kostenreflectiviteit

Uitdaging: bij de Groeps-TO wordt het belastingsprofiel naar verwachting verbreed en het aantal bedrijfsuren dat is gekoppeld aan het collectieve transportvermogen waarschijnlijk hoger. Daartegenover staat dat opwek en afname lokaal wordt gehouden en daardoor minder transport over bovengelegen netten wordt verwacht.

Onze zienswijze: dit vraagt om een nadere uitwerking van een kostenreflectief tarief voor groepen, dat aansluit bij de integrale herziening van het GV-tarievenstelsel.

### Non-discriminatie/derden toegang

Uitdaging: toegang tot het systeem is gereguleerd in de E-wet en vanuit de EU in de Elektricitetsrichtlijn. Wanneer partijen via de Groeps-TO toegang zouden krijgen tot het systeem, dient te worden getoetst en waar nodig te worden ingepast dat dergelijke toegang via een groep strookt met de wettelijke vereisten voor gereguleerde derden toegang.

Onze zienswijze: het recht op toegang tot het net blijft geborgd voor alle partijen die lid zijn van een groep. De vrijwilligheid om toe te treden tot een groep is daarbij van cruciaal belang.

### > Relatie tot congestiemanagement

Uitdaging: het groepscontract kan gezien worden als een parallel verdelingsmechanisme, naast congestiemanagement. Dit is in principe geen complicerende factor, omdat de Groeps-TO juist preventief voor een betere benutting van het net zorgt.

Onze zienswijze: congestiemanagement kan ook toegepast worden op een collectief transportrecht (zie bijlage 3). Een eventuele (deelname)verplichting voor congestiemanagement geldt in beginsel ook voor de groep.





## Bijlage 3: Samenhang verschillende type groepscontracten

Dienst van netbeheerder aan collectief	Dienst van collectief aan netbeheerder	Dienst van netbeheerder aan collectief
ATO (firm GTV)	CBC	Alternatieve transportrechten
<b>Collectieve transportdienst (Groeps-TO)</b>	<b>Collectief capaciteit beperkend contract (Groeps-CBC onder congestiecode)</b>	<b>Collectieve alternatief transportrecht (Groeps-ATR)</b>
<p>Het gaat hier om de uitgave van firm cluster capaciteit.</p>	<p>Het gaat hier om een capaciteit beperkend product aangeboden middels een CSP.</p>	<p>Het gaat hier om de uitgave van niet-gegarandeerde capaciteit.</p>
<p>Het gaat om een dienst van de netbeheerder aan de groep van aangeslotenen, waarbij de netbeheerder firm capaciteit garandeert.</p>	<p>Het gaat om een dienst van een groep aangeslotenen aan de netbeheerder, waarbij zij zich committeert aan een collectieve vermogensgrens.</p>	<p>Het gaat om een dienst van de netbeheerder aan een groep aangeslotenen, waarbij de netbeheerder transport deels (in tijd) toestaat.</p>
<p>Het gaat daarbij om een collectief contract dat de individuele transportovereenkomst vervangt.</p>	<p>Het gaat daarbij om een collectief contract dat naast de individuele ATO bestaat.</p>	<p>Het gaat daarbij om een collectief contract, zonder recht op transport.</p>
<p>Deelnemers kunnen transportvermogen benutten tot het collectieve GTV, binnen de fysieke grenzen van hun individuele aansluiting.</p>	<p>De individuele transportovereenkomsten blijven ongewijzigd.</p>	<p>Van individueel GTV is geen sprake, al is combinatie met firm GTV wel denkbaar.</p>
<p>Het collectief krijgt controle over de verdeling van firm transportcapaciteit.</p>	<p>Het collectief krijgt controle over de verdeling van de capaciteitsbeperking.</p>	<p>Collectief krijgt controle over de verdeling van restcapaciteit.</p>