

Mei 2026

Genoteerd

Netcongestie en
(verhuur van) vastgoed

loyensloeff.com



Nummer 170



In deze uitgave

- Inleiding. [Lees hier >](#)
- Vooraf, de Energiewet: een nieuw wettelijk kader voor elektriciteit (en gas en warmte). [Lees hier >](#)
- Wat is congestie? [Lees hier >](#)
- Praktische factoren die aan (het ontstaan van) congestie hebben bijgedragen. [Lees hier >](#)
- De wettelijke taak van de systeembeheerders bij het oplossen van netcongestie. [Lees hier >](#)
- Congestie in de juridische praktijk. [Lees hier >](#)
- Regulatorische mogelijkheden om met congestie om te gaan. [Lees hier >](#)
- Impact van netcongestie bij de verhuur van vastgoed. [Lees hier >](#)
- Afrondend. [Lees hier >](#)

Over Loyens & Loeff

Netcongestie en (verhuur van) vastgoed

Inleiding

Het verkrijgen van een netaansluiting met voldoende transportcapaciteit was voor eigenaren (en ontwikkelaars) van vastgoed decennialang geen reden voor zorg. Netbeheerders haalden in de regel de termijnen voor oplevering van netaansluitingen, en op het net zelf was er voldoende ruimte. Al geruime tijd lezen we in Nederland echter vrijwel wekelijks berichten over de overvolle elektriciteitsnetten. Bouwplannen komen in de knel, bedrijfsuitbreidingen zijn onzeker, zonneparken komen niet tot afronding, en dat alles omdat het huidige elektriciteitssysteem de gevraagde toename van de elektriciteitsvraag niet aankan. Indien marktpartijen onvoldoende rekening hebben gehouden met deze netcongestie belanden plannen ‘in de ijskast’ of ze komen soms zelfs helemaal te vervallen.

Hoewel op dit moment zeer grote inspanningen worden gedaan om het elektriciteitsnet zoveel mogelijk ‘van het slot te halen’, is onze boodschap aan vastgoedpartijen vrij simpel: netcongestie zal (ook) in de komende jaren niet zomaar (kunnen) zijn verholpen. Zowel voor eigenaren of gebruikers van bestaand of nog te ontwikkelen vastgoed is het daarmee van wezensbelang dat zij zich hiervan bewust zijn, en om daar in de contractvorming expliciet bij stil te staan.

Tegen deze achtergrond staan wij in deze bijdrage stil bij wat congestie eigenlijk is en hoe de rechten en verplichtingen zijn geregeld. Daarnaast wordt ingegaan op welke wijze naar oplossingen wordt gezocht, door marktpartijen, door de netbeheerders en door overheden. Daarbij gaan wij hierna in het bijzonder in op de Energiewet die op 1 januari jl. in werking is getreden en belichten wij aan de hand van twee ‘casussen’ enkele van de meest relevante huurrechtelijke aspecten.

Vooraf, de Energiewet: een nieuw wettelijk kader voor elektriciteit (en gas en warmte)

Op 1 januari van dit jaar is de Energiewet in werking getreden. Deze wet is de integrale opvolger van de Elektriciteitswet 1998 (**E-wet**) en de Gaswet en heeft, onder meer, als doel de regulering over energienetten te moderniseren en beter te laten aansluiten op de energietransitie en EU-regelgeving. Met het oog daarop zijn de nodige kernbegrippen uit de oude wetgeving gemoderniseerd: zo spreekt de Energiewet van “systeem” in plaats van “net”, en van “systeembeheerder” in plaats van “netbeheerder”. Regionale netbeheerders worden voortaan aangeduid als “distributiesysteembeheerder” (**DSB**), en de landelijke netbeheerder (TenneT) als “transmissiesysteembeheerder” (**TSB**).

Ondanks dat het voor de iets minder diep ingevoerde lezer wellicht behoorlijk wennen zal zijn, en ondanks dat sommige termen het gewone taalgebruik misschien nooit zullen halen, hanteren wij in de rest van deze bijdrage zoveel mogelijk de nieuwe wettelijke begrippen. De impact van deze gewijzigde terminologie echter ook weer niet worden overschat.

In de praktijk geldt namelijk dat de betrokken partijen en hun (wettelijke) taken goeddeels hetzelfde zijn gebleven; vastgoedpartijen komen dus nog steeds Liander, Enexis en Stedin tegen als regionale DSB's (en TenneT als landelijk verantwoordelijke TSB) en de kernverplichtingen van deze partijen - waaronder de aansluit en transportverplichtingen - zijn grotendeels behouden gebleven, maar zijn op onderdelen iets anders geformuleerd. Zoals wij hierna nog toelichten geldt dat met name waar het draait om het expliciet kunnen weigeren van aanbiedingen van een aansluiting bij aantoonbaar gebrek aan transportcapaciteit. Voordat wij daarop ingaan, staan wij hierna eerst stil bij de vraag wat congestie precies is. Een goed begrip van de aard van dit fenomeen is namelijk van belang om de (mogelijke) juridische implicaties daarvan op de juiste waarde te kunnen schatten.

Wat is congestie?

Met de term congestie wordt, kort gezegd, de situatie aangeduid dat het elektriciteitsnet over onvoldoende transportcapaciteit beschikt om te voldoen aan de huidige en verwachte vraag naar transportvermogen. In de relevante regelgeving wordt gesproken over 'aanwezige', 'benodigde', 'beschikbare' en 'gevraagde' transportcapaciteit. De totale transportcapaciteit die een elektriciteitsnet kan bieden is de 'aanwezige' capaciteit. Die capaciteit bestaat uit enerzijds de 'benodigde' capaciteit (het deel dat reeds door aangesloten partijen wordt gebruikt) en - als er daarnaast nog ruimte is - anderzijds de 'beschikbare' capaciteit. Met de gevraagde capaciteit wordt bedoeld op de capaciteit die nog niet wordt gebruikt, maar wel is gevraagd. Er is sprake van congestie als de gevraagde capaciteit groter is dan de beschikbare capaciteit.

Het is in dit kader van belang onderscheid te maken tussen contractuele (ook wel 'papieren') en fysieke congestie. In wezen komt het voor dat onderscheid neer op de vraag of de benodigde transportcapaciteit daadwerkelijk wordt verbruikt of alleen contractueel is vastgelegd. Ter illustratie: een fietsenfabriek heeft in zijn aansluit- en transportovereenkomst (ATO) met de systeembeheerder een transportvermogen gecontracteerd van 100 kW. In werkelijkheid komt het maximale verbruik van deze fabriek echter niet boven de 80 kW. In dat geval wordt dus 20 kW van het gecontracteerd transportvermogen (**GTV**) niet gebruikt. De systeembeheerder is gelet op zijn contractuele verplichting onder de ATO om de volledige 100 kW aan transport ter beschikking te stellen echter wel verplicht bij de berekening van het beschikbaar transportvermogen rekening te houden met die totale gecontracteerde capaciteit van 100 kW.

Kortom: de 20 kW die voor de fabriek is 'gereserveerd', is van belang voor de vraag of er 'op papier' voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn voor nieuwkomers op het systeem. Van 'echte' congestie is pas sprake bij 'fysieke' congestie.

Dat verschil is buitengewoon relevant wanneer je kijkt naar de verplichtingen van de systeembeheerders (zoals Liander, Enexis, Stedin en Rendo). Zij hebben op grond van art. 3.46 Energiewet namelijk de wettelijke plicht 'op verzoek' een aanbod te doen tot het verzorgen van transport van elektriciteit. Deze verplichting geldt evenwel niet 'indien en voor zo lang er voor het verzochte transport op grond van objectieve en technische criteria aantoonbaar onvoldoende transportcapaciteit beschikbaar is op het desbetreffende systeem'. Bij de invulling van het criterium 'onvoldoende transportcapaciteit' is de fysieke - en dus niet de contractuele - congestie de bepalende norm.

Praktische factoren die aan (het ontstaan van) congestie hebben bijgedragen

De huidige congestieproblematiek is het gevolg van een combinatie van factoren. Een zeer belangrijke (mogelijk dé belangrijkste) rol is daarbij weggelegd voor de energietransitie. Deze transitie komt namelijk in grote mate neer op een vergaande elektrificatie van de voorheen in Nederland bestaande energiehuishouding: aardgasloze woningen, elektrisch vervoer, grootschalige decentrale opwek van zonne- en windenergie en de elektrificatie van industriële processen. De bestaande systemen in Nederland zijn tientallen jaren geleden ontworpen op een veel beperktere én meer constante c.q. voorspelbaarder elektriciteitsvraag. In combinatie met de nog steeds stijgende vraag naar elektriciteitstransport blijft de systeembuitbreiding daarom ook de komende jaren naar verwachting structureel achter bij wat nodig is om bestaande problemen het hoofd te bieden.

Los van de hierna te bespreken juridische 'haken en ogen' speelt een aantal praktische en feitelijke belemmeringen een grote rol. Zo is bijvoorbeeld sprake van een structureel tekort aan technisch personeel, van langdurige ruimtelijke procedures en van internationale concurrentie om hoogwaardige materialen. Zelfs basale logistieke componenten zijn schaars geworden. Dit alles maakt dat netcongestie geen tijdelijk fenomeen is, maar een structureel probleem waar we naar verwachting tot ten minste 2030 (veel) last van zullen houden.

Uit de zogenoemde ‘Stand van de Uitvoering bleek in maart 2025’¹ al dat de fysieke opgave uitzonderlijk groot is: tot 2050 zullen circa 50.000 extra transformatorhuisjes moeten worden geplaatst, ruim 670 hoog- en middenspanningsstations worden bijgebouwd, en meer dan 100.000 kilometer aan kabels worden aangelegd. Deze opgave wordt gecompliceerd door structurele knelpunten zoals langdurige vergunningprocedures, ruimtelijke inpassing, grondverwerving en een structureel tekort aan technisch personeel, waarvoor tot 2030 circa 30.000 extra technici nodig zijn.

De wettelijke taak van de systeembeheerders bij het oplossen van netcongestie

Zoals we hiervoor hebben toegelicht, dient de systeembeheerder het gevraagde transport gewoon uit te voeren indien op een bepaald deel van een systeem alleen sprake is van contractuele congestie (omdat een aantal afnemers hun GTV's niet volledig gebruikt).

De systeembeheerder mag bij het uitvoeren van transport niet discrimineren maar er mag (of: moet!) wel een onderscheid worden gemaakt tussen bestaande aansluitingen en nieuwkomers. De gecontracteerde rechten van bestaande afnemers blijven in stand en het is dus niet zo dat afnemers met een bestaande aansluiting verplicht kunnen worden ‘in te dikken’ ten behoeve van nieuwkomers. Dit was de uitkomst van een procedure tussen systeembeheerder Enexis en Energiepark Pottendijk, waarin het energiepark vorderde *dat alle aanwezige transportcapaciteit opnieuw (pro rata) zou worden verdeeld over alle aansluitingen op dat netdeel, inclusief de nieuwe aanvrager.*²

Vanuit het perspectief van de systeembeheerder maakt een beroep op congestie dat deze in een concreet geval is ontslagen van zijn transportplicht. Dat betekent echter niet dat hij achterover kan leunen. De systeembeheerder heeft immers tevens tot wettelijke

taak om zijn systeem uit te breiden en aan te leggen. Daarbij dient hij zich een beeld te vormen van de toekomstige elektriciteitsvraag in een bepaald gebied. Op basis daarvan dienen systeembeheerders iedere twee jaar een investeringsplan op te stellen en ter goedkeuring aan de ACM voor te leggen. De systeeminvesteringen in dat goedgekeurde investeringsplan vormen vervolgens de basis voor de transporttarieven die de systeembeheerder maximaal in rekening mag brengen. Het is daarmee de wettelijke taak van de systeembeheerder om te zorgen dat voldoende transportcapaciteit beschikbaar is om aan de transportvraag te voldoen (en ter zake de daarvoor benodigde investeringen in het systeem te doen). De wet verbindt aan die verplichting echter geen concrete termijn.

Bezien vanuit de positie van marktpartijen is dat laatste wellicht jammer, omdat het ontbreken van een harde termijn bijdraagt aan de onzekerheid waarin partijen die ‘in de wachtlijst’ staan verkeren ten aanzien van het moment waarop (wel) voldoende transportcapaciteit beschikbaar zal zijn om ook hun verzoek om transportcapaciteit in te willigen.

Tegelijkertijd valt het ontbreken van een harde wettelijke termijn goed te verklaren vanuit de complexiteit van de wettelijke taak die systeembeheerders dienen te vervullen. Bij de aanleg (of uitbreiding) van systemen gaat het immers in veel gevallen om kilometerslange tracés, die onder openbare wegen lopen, door private gronden, langs of door waterstaatswerken en/of dichtbebouwde wijken. De relevante werkzaamheden moeten eerst worden vergund om vervolgens te kunnen worden ingepland. Het gaat daarbij niet alleen om de kabels maar ook om de hulpmiddelen die noodzakelijk zijn om het systeem te laten functioneren: transformatorstations, regelstations en voedingspunten. Dit maakt het realiseren van uitbreidingen tot een complex proces, waarin systeembeheerders bovendien (mede) afhankelijk zijn van hoe andere actoren reageren (of niet). Zo geldt bij de aanleg van

¹ [Publicaties | Netbeheer Nederland](#)

² Zie Gerechtshof Den Bosch 28 juli 2020, ECLI:NL:GHSHE:2020:2411.

kabels dat de straat na de werkzaamheden weer dichtgaat, maar een transformatorstation blijft altijd in het zicht staan en dus (openbare) ruimte innemen.

Op laagspanningsniveau is het voorgaande met name een probleem van lokale ruimtelijke ordening: wil de lokale gemeente liever parkeerplaatsen of een transformatorstation op de aangewezen locatie? Op hoogspanningsniveau komt daar nog eens bij dat de aanleg van de benodigde infrastructuur in de regel op veel verzet kan rekenen. Veel mensen vinden het nu eenmaal geen plezierig idee om naast of onder hoogspanningskabels te wonen. Het kan daardoor vele jaren duren voordat een geschikte locatie is gevonden en alle daartegen gevoerde omgevingsrechtelijke bezwaar- en beroepsprocedures zijn doorlopen.

Ten aanzien van het recht om nutsvoorzieningen in of op het eigendom van derden aanwezig te hebben en te exploiteren, biedt de Omgevingswet aan systeembeheerders (in lijn met de mogelijkheden onder de voorheen geldende Belemmeringenwet Privaatrecht) in concrete gevallen de mogelijkheid een gedoogbeschikking te verkrijgen om het gebruik van percelen van derden af te dwingen. Hoewel dat een doeltreffend instrument is, leert de ervaring ook in dergelijke procedures dat deze al gauw een jaar of anderhalf (en soms langer) kunnen duren.

Een verdere complicerende factor is dat het decentrale overheden zoals gemeenten en provincies op grond van artikel 6.12 lid 1 van de Energiewet niet is toegestaan zelf regels te stellen ten aanzien van de productie, het transport, de opslag en de levering van elektriciteit. Net als onder de Elektriciteitswet (artikel 83) zorgt dit er in de praktijk voor dat het voor decentrale overheden lastig is om 'ruimtelijk' regels te stellen die zorgen voor (voldoende) sturing ten aanzien van (het beperken van) de vraag naar netcapaciteit. Als gevolg hiervan werd (en wordt), zeker in het recente verleden, lang niet altijd voldoende rekening gehouden met de impact die nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen - denk aan: initiatieven voor de aanleg van zonne- of windparken of nieuwe bedrijventerreinen - (kunnen) hebben op de belasting van het systeem. Deze beperkte sturing stelt

systeembeheerders soms voor onaangename verrassingen waarbij nieuwe initiatieven een groter beslag leggen op de netcapaciteit dan in hun plannen voor netuitbreidingen voorzien.

Onder de op 1 januari 2024 in werking getreden Omgevingswet is er op dit vlak echter wel meer mogelijk. In de praktijk zien we daardoor steeds vaker gebiedsontwikkelingen die 'netbewust' (of inmiddels: 'systeembewust') zijn vormgegeven. Dat wil zeggen dat ontwikkelingen zo worden ontworpen, gefaseerd en beheerd dat er (ook) oog is voor de beschikbare netcapaciteit nu en in de toekomst. Voor de regels die een dergelijke aanpak beogen te verplichten, geldt echter dat zij juridisch nog niet al te uitvoerig zijn 'getest' en dat toepassing daarvan in reeds ontwikkelde gebieden complexer zal zijn.

Congestie in de juridische praktijk

De congestieproblematiek is een veelkoppig monster is. Mede daardoor is het in de praktijk zeer lastig gebleken voor marktpartijen om via de rechter voldoende (tijdige) transportcapaciteit af te dwingen. Hierboven kwam al de zaak *Enexis/Pottendijk* aan de orde. Pottendijk vroeg bij Enexis een aansluiting met transportcapaciteit aan maar kreeg van Enexis te horen dat Pottendijk wel de gevraagde aansluiting maar geen transportcapaciteit kon worden aangeboden omdat het net 'vol' zat. Nadat was vastgesteld dat inderdaad sprake was van fysieke congestie, meende Pottendijk dat de enige non-discriminatoire manier om met die transportschaarste om te gaan, was om de aanwezige transportcapaciteit opnieuw te verdelen over de bestaande en de nieuwe aangeslotenen. Het gerechtshof Den Bosch meende evenwel dat Enexis terecht een onderscheid maakte tussen bestaande afnemers met een aansluiting en nieuwe afnemers zonder bestaande aansluiting en dat het discriminatieverbod niet zo ver ging dat bestaande aanspraken op transportcapaciteit zouden komen te vervallen ten gunste van nieuwkomers.

Hoewel de hierna te schetsen lijn in de jurisprudentie vrij helder is, lijkt het ons van belang erop te wijzen dat er in de literatuur en rechtspraak (aanvankelijk) veel discussie is geweest over de toelaatbaarheid van het zogenaamde *first-come-first-serve*-principe waarop de huidige 'wachtrijen' voor transportaansluitingen zijn gebaseerd. Zo is wel betoogd dat dit beginsel niet altijd verenigbaar is met het non-discriminatiebeginsel en dat alternatieve verdelingsmethoden, zoals een vergelijkende toets, beter zouden aansluiten bij de doelstellingen van de Europese Elektriciteitsrichtlijn.³ Zelfs advocaat-*generaal Drijber betoogde in een van zijn conclusies dat het principe van first-come-first-serve niet zonder meer voortvloeit uit (of onder omstandigheden zelfs strijdig zou kunnen zijn met) het Unierechtelijke discriminatieverbod.*⁴ De hierna te bespreken uitspraken laten echter zien dat dergelijke argumenten - in ieder geval vooralsnog - niet tot andere inzichten leiden.

Een vergelijkbare lijn als in de zaak *Enexis/Pottendijk* is bijvoorbeeld terug te zien in het geschil tussen Liander en een Noordwijks seniorencomplex, waarin het gerechtshof Den Haag oordeelde dat Liander het project niet met voorrang hoefde aan te sluiten.⁵ Ondanks het feit dat de desbetreffende seniorenappartementen (zelfs) reeds voor bewoning gereed waren, stelde het gerechtshof vast dat het lokale net zijn capaciteitsgrens had bereikt en dat uitbreiding tijd vergde vanwege afhankelijkheid van derden. Op grond van het gelijkheidsbeginsel uit de (toenmalige) E-wet mochten deze aanvragers daarom niet vóór andere, eerder ingediende, aanvragen worden geholpen.

Een ander voorbeeld betreft het geschil tussen systeembeheerder Liander en Zonnepark Zevend. De voorzieningenrechter van de rechtbank Gelderland oordeelde in dat geval dat Liander niet kon worden veroordeeld tot het uitvoeren van een verplichting die feitelijk

onmogelijk was. De planning van de aansluiting was namelijk afhankelijk van TenneT en ging gepaard met aanzienlijke onzekerheden, terwijl in de ATO geen finale termijn was overeengekomen waaraan rechten konden worden ontleend. Het beroep op de 'redelijke termijn' van artikel 23 Ewet bood daarbij voor de voorzieningenrechter geen grond desondanks een harde deadline aan te nemen.⁶

Meer recent kwam de rechtbank Den Haag op 11 februari 2026 tot een vergelijkbare conclusie.⁷ In die zaak, die anoniem is gepubliceerd, betrof het eigenaren van een nieuwbouwwoning in Hillegom die - ondanks een tijdige aanvraag om transport - niet konden worden aangesloten omdat het laagspanningsnet en het onderliggende middenspanningsstation geen capaciteit meer hadden, omdat een noodzakelijke uitbreiding van het hoofdnet pas in het derde kwartaal van 2027 gereed zou zijn. Ook in deze zaak oordeelde de voorzieningenrechter dat een aanpassing van de planning of het passeren van eerdere aanvragen in de wachtrij niet van de netbeheerder kon worden verwacht. Relevant is daarbij dat de voorzieningenrechter onder meer ook van oordeel was dat de desbetreffende afnemers - gegeven de algemeen bekende congestieproblematiek - niet redelijkerwijs hadden mogen verwachten dat zij binnen de door hen gestelde termijn van 40 weken zouden (kunnen) worden aangesloten. Mede in dat licht werden ook vorderingen tot een voorschot op schadevergoeding én het verstrekken van een noodstroomvoorziening door de voorzieningenrechter afgewezen.

Vaak zit de congestie niet in het net waarop de aansluiting wordt gevraagd maar in het daaraan gekoppelde net met een hoger spanningsniveau. Zo is het mogelijk dat in een concreet geval wellicht nog wel capaciteit op de laagspanningsring in de straat

³ Zie bijvoorbeeld M.A.M. Dieperink en M. de Wit, *Van non-discriminatie tot gelijke kansen: spelregels voor de verdeling van transportcapaciteit in tijden van schaarste*, in: Nederlands Tijdschrift voor Energierecht, 2023(1), pp. 4-15.

⁴ Zie de conclusie van A-G Drijber van 23 oktober 2020, ECLI:NL:PHR:2020:987.

⁵ Gerechtshof Den Haag 14 mei 2024, ECLI:NL:GHDHA:2024:773.

⁶ Rechtbank Gelderland 10 juni 2025, ECLI:NL:RBGEL:2025:5433.

⁷ Rechtbank Den Haag 11 februari 2026, ECLI:NL:RBDHA:2026:3413.

beschikbaar is, maar dat het middenspanningsnet dat de laagspanningsring voedt, of het transformatorstation tussen beide netten, vol zit. Hetzelfde probleem kan zich voordoen op de netten op middenspanning of tussenspanning van de regionale systeembeheerder die zijn gekoppeld aan het hoogspanningsnet van de landelijke systeembeheerder TenneT. Ook in die gevallen kan de regionale systeembeheerder geen transport van elektriciteit aanbieden, ook al zit de congestie niet op het gevraagde spanningsniveau maar op het daaraan gekoppelde hogere spanningsniveau. Dit speelde bijvoorbeeld in een procedure tussen Stedin en Gunvor, waarin de kortgedingrechter het met Stedin eens was dat zij redelijkerwijs geen transportcapaciteit beschikbaar had. De procedure is verder verhelderend omdat deze inzicht geeft in de informatie die een afnemer van de systeembeheerder mag verlangen indien diens verzoek om transport wordt geweigerd. Zo blijkt uit deze uitspraak dat een afnemer recht heeft te weten op welke plek hij in de wachtrij staat, en (ook) hoeveel transportvermogen door de partijen vóór hem is aangevraagd. Het Hof Arnhem-Leeuwarden kwam in een procedure tussen Liander en Jumbo tot een vergelijkbaar oordeel.⁸

Een andere problematiek doet zich voor indien een gebruiker van een pand - om welke reden dan ook - het door hem gecontracteerde transportvermogen in het verleden heeft verlaagd en er bij de systeembeheerder aanspraak op maakt om die capaciteit terug te brengen naar eerdere hogere niveau.

Stel: een datacenter heeft een aansluiting van 20 MVA en een aansluit- en transportovereenkomst waarin een gecontracteerd transportvermogen staat van 20 MW. Echter, omdat men verwacht geleidelijk te zullen volgroeien naar het maximale vermogen heeft men het transportvermogen in de praktijk teruggebracht tot 4 MW (en de daarbij

behorende kostenbesparing in de transporttarieven genoten). Vervolgens contracteert het datacenter een nieuwe klant en wil men uitbreiden naar 10 MW maar de systeembeheerder weigert die toename en beroept zich op congestie. In de zaak Liander v. NorthC oordeelde de ACM dat Liander dit transportverzoek inderdaad mocht weigeren.⁹ Men dient zich er in de huidige situatie dus steeds van bewust te zijn dat bij transportcapaciteit geldt: eens vergeven blijft vergeven.

Congestie kan ook de reden zijn dat de oplevering van een aansluiting langer duurt dan gewenst. Indien in een wijk de bestaande transformator niet opgewassen zal zijn tegen de elektriciteitsvraag van tien nieuw te bouwen woningen, zal het net moeten worden aangepast voordat de aansluitingen kunnen worden gemaakt. Over deze problematiek wordt nog steeds heel vaak geprocedeerd in kort geding, waarbij vrijwel altijd het oordeel is dat een eiser geen belang heeft bij een voorlopige voorziening inhoudende dat de aansluitingen moeten worden opgeleverd binnen een bepaalde termijn die afloopt voordat het net is aangelegd.

Hoewel de lijn in de jurisprudentie vrij helder is, lijkt het ons van belang erop te wijzen dat er in de literatuur en rechtspraak (aanvankelijk) veel discussie is geweest over de toelaatbaarheid van het zogenaamde *first-come-first-served*-principe waarop de huidige 'wachtrijen' voor transportaansluitingen zijn gebaseerd. Zo is wel betoogd dat dit beginsel niet altijd verenigbaar is met het non-discriminatiebeginsel en dat alternatieve verdelingsmethoden, zoals een vergelijkende toets, beter zouden aansluiten bij de doelstellingen van de Europese Elektriciteitsrichtlijn.¹⁰ Zelfs advocaat-generaal Drijber betoogde in een van zijn conclusies dat het principe van *first-come-first-serve* niet zonder meer voortvloeit uit (of onder omstandigheden zelfs strijdig zou kunnen zijn met) het

⁸ Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 12 november 2024, ECLI:NL:GHARL:2024:6926.

⁹ Zie het besluit van de ACM van 19 juli 2024 met zaaknummer ACM/24/188835.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld M.A.M. Dieperink en M. de Wit, *Van non-discriminatie tot gelijke kansen: spelregels voor de verdeling van transportcapaciteit in tijden van schaarste*, in: Nederlands Tijdschrift voor Energierecht, 2023(1), pp. 4-15.

Unierechtelijke discriminatieverbod.¹¹ De hiervoor aangehaalde uitspraken illustreren dat dergelijke argumenten in ieder geval vooralsnog een gepasseerd station lijken.

Regulatoire mogelijkheden om met congestie om te gaan

De hiervoor aangehaalde rechtspraak illustreert dat systeembeheerders met een vrij gerust hart hun bestaande aansluitbeleid - op basis van *first-come-first-serve* - kunnen (blijven) hanteren, en dat het in de praktijk zeer lastig is hen via de rechter te dwingen tot een snellere aansluiting en/of ter beschikking stellen van transportcapaciteit. Voor marktpartijen betekent dit dat zij hun hoop vooral lijken te moeten vestigen op de technische ingrepen die op dit moment en in de komende jaren worden uitgevoerd om de bestaande capaciteit van systemen te vergroten en op de kortere termijn, waar mogelijk, slimmer te benutten.

De Landelijke Aanpak Netcongestie (**LAN**) vormt sinds 2023 het centrale beleidskader waarmee de Rijksoverheid, systeembeheerders en decentrale overheden de uitbreiding en verzwaring van de benodigde infrastructuur trachten te versnellen. Onder deze aanpak zijn de investerings- en realisatie-inspanningen zichtbaar toegenomen. Zo zijn er momenteel meer dan 70 hoogspanningsprojecten in realisatie en is sprake van een forse opschaling van middenspannings- en buurtaanpakken. Toch blijven op dit moment de wachtrijen voor transportcapaciteit groeien, met medio 2025 ruim 14.000 aanvragen voor afname en ruim 8.500 voor invoeding. Om deze reden heeft het kabinet Jetten I aangekondigd te komen met een Crisiswet netcongestie, waarin tijdelijke, uitzonderlijke wetgevende maatregelen worden voorzien ter versnelling van elektriciteitsinfrastructuurprojecten van nationaal belang. De beoogde wet moet het bestaande instrumentarium van de LAN aanvullen door onder meer vergunning en beroepsprocedures te verkorten, besluitvorming te bundelen en de regierol van het Rijk te versterken wanneer projecten vastlopen in decentrale besluitvorming.

De Crisiswet markeert, in de woorden van het kabinet, een verschuiving van een louter faciliterende aanpak naar een meer dwingende, gecentraliseerde sturingslogica, waarin snelheid en leveringszekerheid in sommige gevallen prevaleren boven procedurele waarborgen. Tegelijkertijd onderstreept de LANmonitor, in onze ogen, dat, zelfs met vergaande juridische maatregelen die een versnelling beogen, een aantal van de fundamentele beperkingen - zoals personele capaciteit, ruimtegebruik en lange doorlooptijden van hoogspanningsprojecten - niet volledig zullen kunnen worden weggenomen. De beoogde wettelijke interventie zal daarmee naar onze mening hooguit randvoorwaardelijk verlichting kunnen bieden.

De hiervoor geschetste context verklaart waarom er van alle kanten hard wordt nagedacht over maatregelen en praktische oplossingen om in de tussentijd met congestie om te gaan. Die verschillende kanten zijn: de overheid/toezichthouder, de systeembeheerders en de afnemers.

Om met die laatste groep te beginnen: voor afnemers is het steeds gebruikelijker manieren te verkennen hoe congestie op een slimme manier kan worden omzeild. Dit gaat vaak in onderlinge afstemming met de systeembeheerder. Als voorbeeld: een broodfabriek die 's nachts meer vermogen nodig heeft voor zijn elektrische ovens maar dat vermogen niet uit het net kan krijgen, kan wellicht via een 'directe lijn' worden verbonden met een windmolen in de buurt. Hierdoor wordt het net niet extra belast en is de broodfabriek verzekerd van afzet van nachtelijke windstroom. Ook is denkbaar dat afnemers op middenspanning, in afstemming met de systeembeheerder, een productie-installatie op hun terrein plaatsen om daarmee te voorzien in hun eigen additionele stroomvraag (en eventueel ook die van andere afnemers op hetzelfde net, die aanlopen tegen congestie op het hoogspanningsnet). Dergelijke oplossingen dragen eraan bij dat de

¹¹ Zie de conclusie van A-G Drijber van 23 oktober 2020, ECLI:NL:PHR:2020:987.

uitwisseling van elektriciteit op het middenspanningsnet nog wel mogelijk is zonder dat het hoogspanningsnet extra wordt belast.

De overheid - in de vorm van de ACM - heeft in de afgelopen jaren een reeks aan maatregelen aangekondigd en uitgevaardigd in de strijd tegen congestie. Eén van deze maatregelen is GOTORK, wat staat voor 'Gebruik Op Tijd of Raak het Kwijt'. Met andere woorden: *use it or lose it*. De gedachte is dat indien een afnemer langere tijd (meer dan 12 maanden) zijn gecontracteerde transportvermogen in belangrijke mate niet gebruikt, de systeembeheerder het niet gebruikte deel kan afnemen en opnieuw aan andere afnemers ter beschikking kan stellen. Zoals hierna nog verder aan bod komt, is het afnemen van gecontracteerd transportvermogen met diverse waarborgen voor de afnemer omkleed.

Een tweede maatregel is het 'maatschappelijk prioriteren' op grond waarvan kan worden afgeweken van het *'first come first serve'*-principe dat systeembeheerders in de regel hanteren bij de toekenning van transportcapaciteit. Bepaalde typen afnemers krijgen op grond van een prioriteringstabel voorrang bij de toekenning van transportcapaciteit. Met deze aanpak wordt primair voorrang verleend aan zogenaamde 'congestieverzachtters'; dit zijn afnemers die door het gebruik van hun aansluiting bijdragen aan vermindering van congestie. De tweede en derde categorieën bestaan uit afnemers die een specifiek publiek belang dienen. De tweede categorie 'veiligheid' omvat politie, brandweer, ziekenhuizen, defensie, justitie, etc.) De derde categorie 'basisbehoeften' omvat woningbouw, scholen, drinkwater, en warmtevoorziening (gas en warmte).

Een derde maatregel van de ACM betreft een wijziging in de regelgeving die het mogelijk maakt om flexibele transportcapaciteit te contracteren. Kort gezegd, komt het erop neer dat de mogelijkheden niet langer beperkt zijn tot het contracteren van een vast

transportvermogen gedurende het hele jaar. Het is nu mogelijk om op voorhand afspraken te maken met de systeembeheerder over het gebruik van die transportcapaciteit. Met een zogenaamd capaciteitsbeperkingscontract (CBC) spreekt de afnemer op voorhand af op welke momenten hij geen (volledig) gebruik zal maken van zijn gecontracteerd transportvermogen en er dus mee instemt dat dat vermogen elders wordt ingezet. Een andere variant is de flex-ATO op grond waarvan de afnemer op door de systeembeheerder de dag tevoren aangegeven momenten kan beschikken over transportcapaciteit. TenneT kent inmiddels de TO85, op grond waarvan een afnemer 85% van de tijd over het gecontracteerd transportvermogen kan beschikken, in ruil voor (fors) lagere tarieven.

Een heel andere maatregel van de ACM betreft tot slot de voorgenomen (her)invoering van het producenten-transporttarief. Op dit moment zijn producenten vrijgesteld van transporttarieven. Voor een wind- of zonnepark bestaat dus niet de disciplinerende werking van het transporttarief dat voor verbruikende afnemers wel geldt. Daarmee dragen deze producenten op dit moment niet bij aan de kosten van congestie (en het verhelpen daarvan) terwijl zij die zelf wel (mede) veroorzaken. In november 2025 is de ACM een consultatie gestart over de invoering van een invoedingstarief voor producenten van elektriciteit, zoals zonne- en windparken. De gedachte is dat dit tarief zal zorgen voor een eerlijkere verdeling van netkosten. Het invoedingstarief moet producenten prikkelen om efficiënter gebruik te maken van het net; het zorgt er indirect ook voor dat buitenlandse afnemers via hogere exportprijzen meebetalen. Onder meer in reactie op Kamervragen heeft het kabinet zich in maart van dit jaar nog bezorgd getoond over de mogelijke impact en effecten van invoering van een invoedingstarief.¹²

¹² Aanhangsel Handelingen II, 2025 – 2026, 1117.

Impact van netcongestie bij de verhuur van vastgoed

Dat netcongestie het komende decennium zal blijven, heeft ook zijn weerslag op de vastgoedmarkt. Zowel bij het sluiten van aannemingsovereenkomsten als bij de verhuur en verkoop van onroerende zaken is de elektriciteitsvoorziening in de afgelopen jaren verworven tot een van de belangrijkste aandachtspunten. In dat kader staan wij hierna aan de hand van twee praktijkvoorbeelden stil bij enkele manieren waarop netcongestie een rol kan spelen bij (het aangaan van) huurovereenkomsten. Hierbij zij aangetekend dat dit deel van het huurrecht nog vol in ontwikkeling is, en dat ten aanzien daarvan er slechts zeer sporadisch jurisprudentie voorhanden is om de problematiek in de twee casus te kunnen duiden.

Casus: niet-tijdig beschikbare netaansluiting met voldoende transportcapaciteit

De eerste casus betreft een huurder die een (in aanbouw zijnd) distributiecentrum heeft gehuurd. In het huurcontract is afgesproken dat de verhuurder dient zorg te dragen voor een aansluiting op het net via een transformator van 1750 kW. De verhuurder heeft dat (via de systeembeheerder) ook gedaan. Verder is afgesproken dat de huurder voor elektriciteit rechtsreeks met de netwerkbeheerder en de energieleverancier contracteert. De huurder vraagt vervolgens een ATO van 1750 kW bij de netwerkbeheerder aan, maar hij krijgt een ATO aangeboden voor een vermogen van 112 kW. Onder meer vanwege het aanzienlijke elektrische wagenpark heeft de huurder veel meer (piek)vermogen dan de aangeboden 112 kW nodig. De systeembeheerder stelt echter vooralsnog niet meer dan 112 kW te kunnen aanbieden en hij stelt niet tot het aanbieden van meer vermogen verplicht te kunnen worden vanwege netcongestie.

De eerste vraag die zich opdringt, is of het beperkt vermogen dat kan worden afgenomen kwalificeert als een gebrek van het gehuurde. Een gebrek is een staat of eigenschap

van de gehuurde zaak of een andere niet aan de huurder toe te rekenen omstandigheid waardoor deze aan de huurder niet het genot kan verschaffen dat een huurder bij het aangaan van de overeenkomst mag verwachten van een goed onderhouden zaak van de soort waarop de huur betrekking heeft.¹³ Die verwachtingen omvatten in ieder geval dat het gehuurde de eigenschappen bezit die voor een normaal gebruik (conform de bestemming) nodig zijn. In dit geval dus als distributiecentrum (met een elektrisch wagenpark).

De vraag is dus of een huurder bij het aangaan van de huurovereenkomst mag verwachten dat je het gehuurde op het net kan aansluiten voor een vermogen van 1750 kW, althans van ruim meer dan 112 kW.

Zes, zeven jaar geleden was congestie een beperkt probleem en mocht een huurder in principe verwachten dat hij een aansluiting op het net van 1750 kW kon krijgen. Zou dat in werkelijkheid maximaal 112 kW zijn, dan is er sprake van een gebrek. De beperkte beschikbaarheid aan capaciteit op het net in het gebied waar het gehuurde gelegen is zou dan kwalificeren als een “niet aan de huurder toe te rekenen omstandigheid waardoor het gehuurde aan de huurder niet het genot kan verschaffen dat een huurder bij het aangaan van de overeenkomst mag verwachten”. Dat de congestie evenmin aan de verhuurder kan worden toegerekend is voor het aannemen van een gebrek niet van belang.

¹³ Artikel 7:204 lid 2 BW

De verhuurder is verplicht om gebreken aan het gehuurde te verhelpen.¹⁴

De verhuurder is echter niet in staat om het gebrek te verhelpen (dat kan enkel de systeembeheerder). De aanwezigheid van het gebrek, voor de periode dat het voortduurt, zal zich dan moeten vertalen in een huurkorting.¹⁵

Indien partijen het huurcontract op basis van het ROZ-model¹⁶ hebben gesloten, zijn de mogelijkheden om huurkorting te vragen in hoge mate beperkt. Een claim tegen de verhuurder kan enkel worden ingesteld indien de verhuurder bij het aangaan van de overeenkomst het gebrek kende of had behoren te kennen en de huurder op het bestaan daarvan niet heeft gewezen¹⁷. In dit verband kan relevant zijn of door de systeembeheerder een “vooraankondiging structurele congestie” is gedaan voor het gebied waarin het gehuurde is gelegen. De systeembeheerder kan daarin aangeven per welke datum een maximum wordt ingesteld (van bv 112 kW) vanwege congestie op het net en de verwachting uitspreken per welke datum er meer capaciteit op het net beschikbaar zal komen.

Een andere mogelijkheid is dat de huurder de overeenkomst (buitengerechtelijk) ontbindt. Iedere tekortkoming (deze hoeft niet toerekenbaar te zijn) van een partij in de nakoming van een verbintenis geeft aan de andere partij de bevoegdheid om de overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden tenzij de tekortkoming gezien haar bijzondere aard of geringe betekenis de ontbinding met haar gevolgen niet rechtvaardigt¹⁸. De tekortkoming in de nakoming van een verbintenis zou kunnen liggen in het niet leveren van het volle

huurgenot aan de huurder door de verhuurder gelet op de beperkte mogelijkheid tot het kunnen afnemen van elektriciteit. Het gebruik kunnen maken van alternatieve manieren van stroomlevering, bijvoorbeeld door middel van een aggregaat en/of zonnepanelen, zou kunnen meebrengen dat een rechter een integrale ontbinding te zwaar acht. Wel zou de rechter een partiële ontbinding kunnen toestaan in combinatie met een verlaging van de huurprijs vanwege een vermindering van het huurgenot om recht te doen aan het feit dat de huurder een deel van zijn energiebehoefte op alternatieve wijze moet betrekken tegen hogere kosten (aggregaat).

Zoals hiervoor toegelicht is netcongestie inmiddels eerder regel dan uitzondering.¹⁹ In de rechtspraak wordt netcongestie zelfs aangeduid als een feit van algemene bekendheid.²⁰ Als huurder kun je er gelet hierop niet zonder meer van uit gaan dat je het gehuurde op het net kunt aansluiten voor een vermogen van 1750 kW, althans van ruim meer dan 112 kW. Het genot dat je als huurder bij het aangaan van de huurovereenkomst mag verwachten qua transportcapaciteit wordt gekleurd door de capaciteit die er in het betreffende gebied beschikbaar is, waarbij geldt dat er in de meeste gebieden een wachtrij is. Als huurder doe je er dus goed aan om je elektriciteitsbehoefte vóór het aangaan van een huurovereenkomst vast te stellen en te controleren of het benodigde vermogen door de systeembeheerder geleverd kan worden. Laat je dat na, dan zal de beperkte aanwezigheid van capaciteit op het net waarschijnlijk niet als een gebrek kwalificeren en dus ook geen mogelijkheid tot huurprijsvermindering of ontbinding van de overeenkomst opleveren.²¹

14 Artikel 7:206 BW

15 Artikel 7:207 BW

16 ROZ Kantoorruimte 2015

17 Artikel 10 Algemene Bepalingen ROZ 2015

18 Artikel 6:265 BW

19 Op de landelijke capaciteitskaart van Netbeheer Nederland zijn er slechts enkele snippers gebied waar er geen congestieproblemen spelen.

20 Rechtbank Den Haag 11 februari 2026, ECLI:NL:RBDHA:2026:3413

21 Een beroep op dwaling of onvoorziene omstandigheden worden hier niet besproken maar lijken op het eerste gezicht niet echt kansrijk.

Dat het voorgaande nauw kan luisteren, volgt uit een van de schaarse voorbeelden die over deze problematiek in de rechtspraak is te vinden. Het betreft een geschil tussen ASR en Aldi, waarin het gerechtshof Den Haag op 2 september 2025 arrest heeft gewezen. In het arrest staan de kosten centraal die huurder Aldi had moeten maken in verband met een tijdelijke stroomvoorzieningen in afwachting van een verzekering van haar netaansluiting door de systeembeheerder.²² Volgens de kantonrechter diende huurder Aldi deze kosten ad EUR 25.000 zelf te dragen omdat Aldi de winkelruimte casco had gehuurd. Het gerechtshof dacht daar in hoger beroep echter anders over. Het Hof stelde daarbij voorop dat een netaansluiting een nutsvoorziening is die, gelet op het bepaalde in de huurovereenkomst en de algemene bepalingen daarbij, was te scharen onder het 'casco' dat door ASR aan Aldi zou worden verhuurd. In de visie van het Hof diende ASR er als verhuurder van uit te gaan dat de te realiseren netaansluiting geschikt diende te zijn voor het door Aldi beoogde gebruik van het gehuurde als supermarkt. Het Hof hechtte in dit verband veel belang aan de feitelijke gang van zaken, waaruit volgens het Hof kon worden afgeleid dat ook ASR dat zo zag, nu ASR onder meer de aanvraag voor de door Aldi gewenste netaansluiting had gedaan en de kosten daarvoor had gedragen. Ook had ASR de dieselgeneratoren gehuurd die noodzakelijk waren om gedurende vijf maanden in de stroomvoorziening van de supermarkt te kunnen voorzien tot het moment dat wel voldoende transportcapaciteit beschikbaar was. Naar het oordeel van het Hof had ASR in dat kader nimmer enig voorbehoud gemaakt, zodat haar stellingen achteraf dat dit onverplichte inspanningen betrof niet opgingen. Het Hof leidde dus uit het feitelijk handelen van ASR af dat het bij het aangaan van de huurovereenkomst kennelijk de bedoeling was geweest van partijen dat de uitbreiding van de netaansluiting een verplichting van ASR betrof. Op grond van deze feiten oordeelde het Hof dat het ontbreken van een tijdige, voldoende zware, netaansluiting een gebrek betrof in de zin van artikel 7:204 BW, zodat de extra kosten voor dieselgeneratoren voor rekening komen van ASR.

Casus: behoud van transportcapaciteit; beter mee verleggen, dan om verleggen

Andere problematiek doet zich voor indien een verhuurder diens zaken goed op orde heeft en voor zijn gebouw beschikt over een netaansluiting met een gecontracteerd transportvermogen van 1750 kW. Een nieuwe huurder geeft echter aan dat een aansluiting van 112 kW volstaat en dat men er niet voor voelt te betalen voor het extra gecontracteerde vermogen dat hij niet gebruikt.

Stel: de ATO staat op naam van de verhuurder en als verhuurder wil je de aansluitkosten via de servicekosten doorbelasten aan de huurder. Als verhuurder heb je zo grip op de situatie. Echter, de huurder is niet bereid de aansluitkosten voor het niet gebruikte vermogen te betalen en stelt dat de verhuurder die moet dragen òf dat de verhuurder het gecontracteerd transportvermogen naar 112 kW verlaagt. Dat laatste wil de verhuurder niet omdat hij dan mogelijk een opvolgend huurder geen 1750 kW meer kan aanbieden (tenzij de congestie dan zou zijn opgelost, maar dat staat uiteraard niet vast). Partijen zullen dan met elkaar in onderhandeling moeten treden over het verdelen van de kosten voor de onbenutte capaciteit, bijvoorbeeld op basis van een 50/50 verdeling.

Als verhuurder heb je minder grip op de situatie als - zoals we in de praktijk vaak zien - de huurder zelf een ATO heeft gesloten met de systeembeheerder. Toch is de ATO ook in zo'n geval voor de verhuurder van belang, omdat systeembeheerders in de regel bereid zijn een bestaand gecontracteerd vermogen voor een locatie ook aan een opvolgend huurder te geven. Indien je als verhuurder wilt voorkomen dat de huurder het gecontracteerd transportvermogen eigenhandig verlaagt, zul je daarom in de huurovereenkomst moeten opnemen dat zulks de huurder niet is toegestaan zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de verhuurder. Indien de huurder dit accepteert, is het probleem in de

²² Gerechtshof Den Haag 2 september 2025, ECLI:NL:GHDHA:2025:1773.

huurrelatie met de huurder opgelost. Zo niet, dan zul je daarover in onderhandeling moeten treden en tot een voor beide partijen acceptabele oplossing zien te komen.

Ook indien je als verhuurder een mooie regeling met de huurder hebt getroffen om de gecontracteerde 1750 kW te behouden, ben je daar niet blijvend zeker van. Het is immers mogelijk dat de systeembeheerder onnodig gecontracteerd transportvermogen van aangeslotenen beperkt en beschikbaar stelt aan andere netgebruikers door daarop GOTORK toe te passen.

Het verlagen van het GTV van een aangeslotene is een beperking van de rechten van de aangeslotene. Om deze reden maakt de ACM de toepassing van GOTORK enkel mogelijk onder specifieke voorwaarden. Zo kan het alleen toegepast worden bij aangeslotenen op het midden-, hoog- of extrahoog-spanningsnet. Daarnaast kan het enkel in congestiegebieden en bij substantiële hoeveelheden onnodig aangehouden GTV toegepast worden. Voordat de systeembeheerder GOTORK kan toepassen, gaat hij eerst in overleg met de aangeslotene om vast te stellen in welke mate er sprake is van onnodig gecontracteerd transportvermogen. Hierbij krijgt de aangeslotene de gelegenheid te onderbouwen dat het aangehouden GTV benodigd is of binnen een redelijke termijn zal zijn. De systeembeheerder kan enkel het GTV beperken waarvan niet is aangetoond dat dit benodigd is of binnen een redelijke termijn zal zijn.²³

Kortom, in de contractuele verhouding met de huurder kun je als verhuurder het bestaande GTV overeind houden, maar de systeembeheerder kan door GOTORK toe te passen het GTV onder voorwaarden verlagen. Met het oog daarop is het van belang om in de huurovereenkomst niet alleen bepalingen op te nemen over welke partij verantwoordelijk is voor het verkrijgen van voldoende transportcapaciteit, maar is het ook zinvol om bijvoorbeeld in de huurovereenkomst op te nemen dat verhuurder in dergelijke

gesprekken tussen huurder en systeembeheerder dient te worden betrokken, inclusief de verplichting verhuurder schriftelijk in kennis te stellen van eventuele correspondentie met de systeembeheerder in het kader van de eventuele toepassing van GOTORK. Zelfs zou in dat kader kunnen worden overwogen - al dan niet tegen vergoeding van de kosten - dat huurder verplicht is om desgevraagd (enkele malen per jaar) het volledige GTV te benutten teneinde het risico op verlies van GTV voor verhuurder te voorkomen. Raak je gecontracteerde capaciteit immers kwijt, dan kan het zomaar weer jaren duren voordat deze weer beschikbaar komt, met alle gevolgen van de bruikbaarheid van het betreffende vastgoed van dien. In vrijwel alle gevallen zal voor 'overgecontracteerde' capaciteit dus gelden: beter mee verlegen, dan om verlegen.

Afrondend

Wij begonnen deze bijdrage met de constatering dat er op dit moment grote inspanningen worden gedaan om het elektriciteitsnet zoveel mogelijk 'van het slot te halen'. Voor marktpartijen geldt in de komende jaren echter dat voldoende beschikbare transportcapaciteit geen zekerheid zal zijn. Onze boodschap is daarom simpel: zowel eigenaren als gebruikers / huurders van bestaand of nog te ontwikkelen vastgoed zullen zich daarvan steeds bewust moeten zijn, en er in de onderhandelingen over contracten expliciet bij stil moeten staan.

²³ Zie link: https://www.acm.nl/system/files/documents/codebesluit-niet-gebruikte-transportrechten-gotork_3.pdf



Over Loyens & Loeff

Loyens & Loeff N.V. is een onafhankelijk full-service kantoor van advocaten, belastingadviseurs en notarissen, waar de civiele en fiscale dienstverlening geïntegreerd wordt aangeboden. De advocaten en notarissen enerzijds en de belastingadviseurs anderzijds hebben binnen het kantoor een gelijkwaardige positie. Met deze opzet en haar omvang is Loyens & Loeff N.V. uniek in de Benelux en Zwitserland.

De praktijk is vooral gericht op het (internationale) bedrijfsleven en de overheid. Loyens & Loeff N.V. is een kantoor met uitgebreide kennis en ervaring op het gebied van onder meer belastingrecht, ondernemingsrecht, fusies en overnames, beursnoteringen, privatiseringen, bank- en effectenrecht, commercieel onroerend goed, arbeidsrecht, bestuursrecht, technologie, media en procesrecht, EU en mededinging, bouwrecht, energierecht, insolventie, milieurecht, pensioenrecht en ruimtelijke ordening.

Genoteerd is een periodieke nieuwsbrief voor relaties van Loyens & Loeff N.V. Genoteerd verschijnt sinds oktober 2001.

Auteurs van deze bijdrage zijn:

Jan de Heer (jan.de.heer@loyensloeff.com),

Ahmed Mahmoud (ahmed.mahmoud@loyensloeff.com),

Paul Visser (paul.visser@loyensloeff.com) en Roland de Vlam.

Redactie

mr. M.J. Bosselaar

mr. P.E.B. Corten

mr. E.H.J. Hendrix

mr. H.L. Kaemingk

mr. G. Koop

prof. mr. W.J. Oostwouder

mr. R.L.P. van der Velden

prof. mr. dr. F.J. Vonck

mr. K. Wiersma

Uiteraard kunt u zich ook wenden tot uw eigen contactpersoon binnen Loyens & Loeff N.V.

Disclaimer

Hoewel deze publicatie met grote zorgvuldigheid is samengesteld, aanvaarden Loyens & Loeff N.V. en alle andere entiteiten, samenwerkingsverbanden, personen en praktijken die handelen onder de naam 'Loyens & Loeff', geen enkele aansprakelijkheid voor de gevolgen van het gebruik van de informatie uit deze uitgave zonder hun medewerking. De aangeboden informatie is bedoeld ter algemene informatie en kan niet worden beschouwd als advies.



Loyens & Loeff is een toonaangevend, onafhankelijk full-service advocaten- en belastingadvieskantoor in Europa, gespecialiseerd in het ondersteunen van cliënten bij de meest complexe juridische en fiscale vraagstukken. Met multidisciplinaire teams van experts die uw sector en belangen door en door kennen, werkt Loyens & Loeff nauw met u samen om praktische, doelgerichte oplossingen te bieden die aansluiten bij uw behoeften en ambities.

Amsterdam, Brussel, Londen, Luxemburg, New York, Parijs, Rotterdam, Zürich