
CONGESTIEMANAGEMENT- ONDERZOEK

Onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement voor afname in Reeuwijk en Gouda-Noord

4 juni 2024

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
2. CONGESTIEGEBIED	4
2.1 Beschrijving situatie (vaststelling fysieke congestie)	4
2.2 Gebiedsomschrijving	4
2.3 Periode van congestie	4
3. OMVANG VAN DE CONGESTIE	5
3.1 Het elektriciteitsnet in Reeuwijk en Gouda-Noord	5
3.2 Aanwezige transportcapaciteit	5
3.3 Benodigde transportcapaciteit	5
3.4 Gevraagde transportcapaciteit	5
3.5 Prognose van de transportbehoefte	5
3.6 Vaststelling congestie	6
3.7 Verwachte transportvraag	6
4. TECHNISCHE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	7
4.1 Netontwerpcriteria en de operationele veiligheidsgrenzen	7
4.2 Bepaling van het regelbaar vermogen	7
4.3 Bepaling van de technische grens	7
4.4 Beoordeling van het toelaatbare kortsluitvermogen	7
4.5 Technische maatregelen om het net veilig te houden bij toepassing van congestiemanagement	7
5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	8
5.1 Bepaling van de financiële grens	8
6. TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT	9
6.1 Criteria voor toepassing van congestiemanagement	9
6.2 Bijdrage van congestiemanagement	9
6.3 Overzicht	9
7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	10
7.1 Inleiding	10
7.2 De wijze van uitvoering van de marktuitlevraag	10
7.3 Potentieel voor congestiemanagement	10
7.4 Beschikbare energie voor congestiemanagementdiensten	10
8. CONCLUSIE	11
BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE	12

1. INLEIDING

Dit rapport bevat de bevindingen van het onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement bij de structurele congestie voor afname in Reeuwijk en Gouda-Noord. Bij congestiemanagement verdelen we met verbruikers en producenten van elektriciteit de beperkte ruimte op het net.

Op 1 februari 2024 hebben wij een vooraankondiging gedaan van een mogelijk tekort aan beschikbare transportcapaciteit voor afname in dit gebied. De door afnemers gewenste transportcapaciteit dreigt de beschikbare transportcapaciteit te overschrijden. Dit noemen we congestie.

In dit rapport beantwoorden we de vraag in welke mate we congestiemanagement kunnen inzetten om de gevraagde transportcapaciteit te bieden. De toepassing van congestiemanagement is beschreven in de codebesluiten congestiemanagement.¹ Hierin staan de spelregels om de netbeheerders meer ruimte te bieden voor de toepassing van congestiemanagement.

Dit rapport begint met de beschrijving en technische analyse van de netsituatie in Reeuwijk en Gouda-Noord en de aanwezige transportcapaciteit. Daarna brengen we de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in kaart. Vervolgens onderzoeken we of we, en in welke mate, extra transportcapaciteit kunnen realiseren door de toepassing van congestiemanagement.

De berekeningen in dit rapport van de verwachte congestie zijn gebaseerd op de informatie die wij in bezit hadden op het moment van het onderzoek. Door wijzigingen in de transportvraag van aangeslotenen, nieuwe aanvragen, veranderende marktomstandigheden of vertraging in de realisatie van de benodigde uitbreiding van ons net kan de omvang van de transportschaarste wijzigen.

Zijn er significante en structurele wijzigingen? Dan maken we hiervan op onze website melding en/of voeren we een nieuw onderzoek naar de toepassing van congestiemanagement uit.

¹ Besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 24 mei 2022 kenmerk ACM/UIT/577139 tot wijziging van de voorwaarden als bedoeld in artikel 31 van de Elektriciteitswet 1998 betreffende regels rondom transportschaarste en congestiemanagement, Staatscourant 2022 nr. 14201, 25 mei 2022; gewijzigd bij besluit van de Autoriteit Consument en Markt van 18 april 2024, kenmerk ACM/UIT/618381, Staatscourant 2024 nr. 12275.

2. CONGESTIEGEBIED

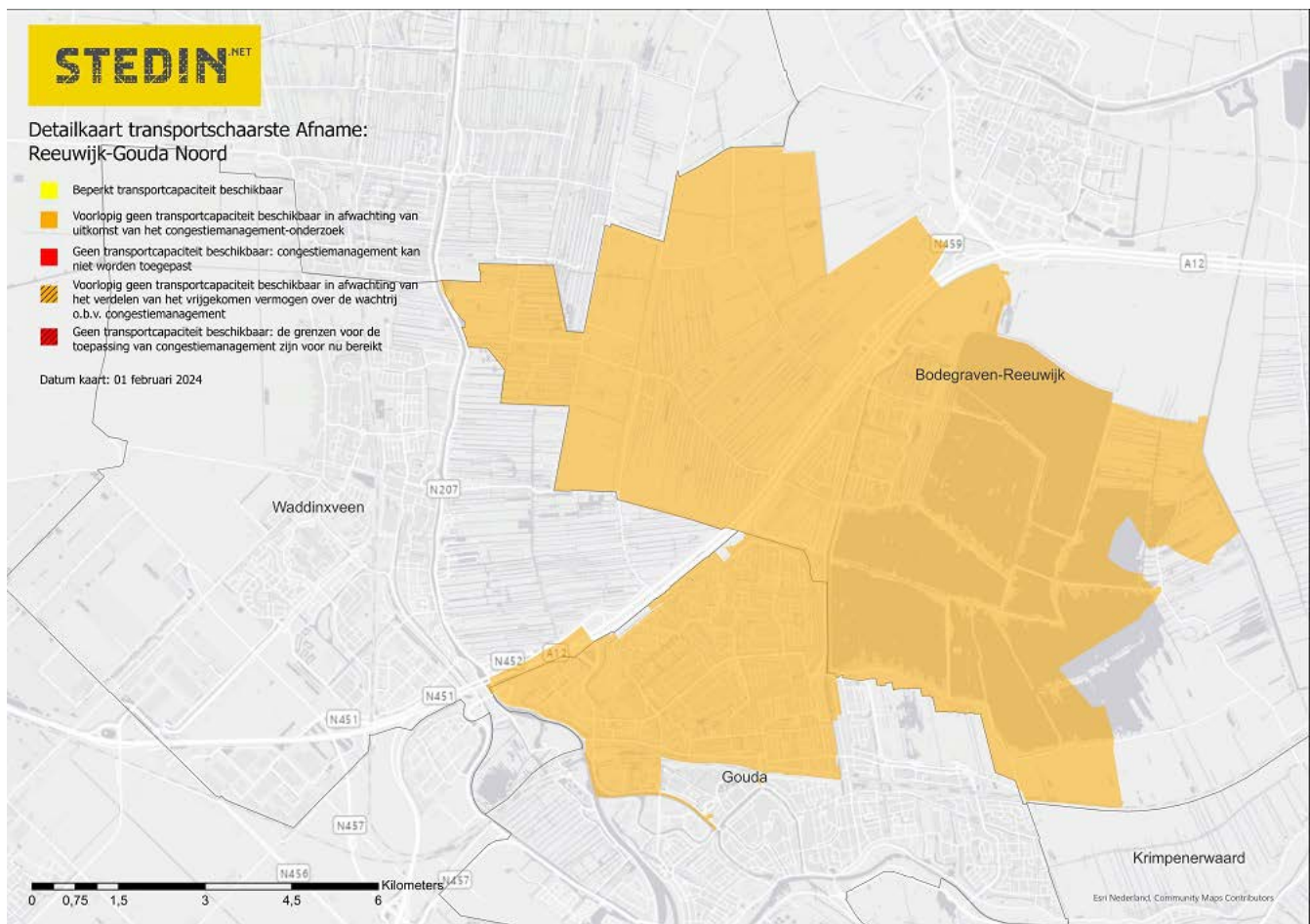
2.1 Beschrijving situatie (vaststelling fysieke congestie)

In Reeuwijk en Gouda-Noord wordt voor afname van elektriciteit de grens bereikt van de transportcapaciteit. Hierdoor is er sprake van structurele congestie. Het gevolg is dat we niet kunnen garanderen dat we in alle gevraagde transportcapaciteit voor de afname van elektriciteit kunnen blijven voorzien. Hierbij gaat het specifiek om nieuwe transportverzoeken van grootverbruikers en verzoeken om verhoging van de transportcapaciteit door bestaande grootverbruikers.

Nieuwe klantinitiatieven worden sinds de vooraankondiging van structurele congestie op 1 februari 2024 op onze wachtlijst geplaatst.

2.2 Gebiedsomschrijving

Figuur 1 toont het congestiegebied. Het gebied met structurele congestie voor afname omvat grofweg (delen van) de volgende postcodes: 2801, 2803, 2804, 2805 en 2811.



Figuur 1. Geografische indicatie van het congestiegebied.

2.3 Periode van congestie

De structurele oplossing voor congestie is de transportcapaciteit in Reeuwijk en Gouda-Noord te verhogen. Dit kan door o.a. de bouw van een nieuw elektriciteitsstation te realiseren. De inbedrijfname van dit station is (op dit moment) gepland voor eind 2029.

Nadat de netverzwaring voor dit gebied is gerealiseerd, kunnen we naar verwachting eind 2029 de transportbeperking voor dit congestiegebied voor afname opheffen.

3. OMVANG VAN DE CONGESTIE

3.1 Het elektriciteitsnet in Reeuwijk en Gouda-Noord

In Reeuwijk en Gouda-Noord heeft in de afgelopen periode een sterke groei van de afname plaatsgevonden. De oorzaak van de congestie is enerzijds de toename van aanvragen voor transportcapaciteit. Anderzijds is er de voorspelde verbruiksgroei van groot- en kleinverbruikersklanten, doordat zij hun warmtevraag elektrificeren met een e-boiler of warmtepomp. In 2024 wordt de grens bereikt van wat het net aan kan. Daarbij komen er mogelijk nieuwe klantinitiatieven. Deze worden sinds de vooraankondiging voor structurele congestie op de wachtlijst geplaatst.

3.2 Aanwezige transportcapaciteit

In deze paragraaf beschrijven we de aanwezige transportcapaciteit. Het begrip ‘aanwezige transportcapaciteit’ is gedefinieerd in de Begrippencode Elektriciteit als: “De maximale capaciteit die een net aan kan, met inachtneming van de van toepassing zijnde netontwerpcriteria en operationele veiligheidsgrenzen.” De aanwezige transportcapaciteit geeft daarmee de maximale transportcapaciteit weer die een net fysiek kan faciliteren. Deze waarde kan anders zijn voor afname van het net dan voor invoeding in het net.

De beperkende factor voor de aanwezige transportcapaciteit voor afname is op dit moment onder andere de capaciteit van de hoogspanningskabels die het elektriciteitsstation voeden. De aanwezige transportcapaciteit voor afname is gelijk aan 29,4 MW. De aanwezige transportcapaciteit voor afname is gelijk aan 29,4 MW.

3.3 Benodigde transportcapaciteit

In deze paragraaf beschrijven we de benodigde transportcapaciteit. Het begrip ‘benodigde transportcapaciteit’ is gedefinieerd in de Begrippencode Elektriciteit als: “De transportcapaciteit nodig om aan de vraag naar transport van alle gecontracteerde aangeslotenen in een (deel)net te voldoen, als bedoeld in artikel 2.3 van de Regeling investeringsplan en kwaliteit elektriciteit en gas.” De benodigde transportcapaciteit is dus de transportcapaciteit die we nodig hebben om aan de (al toegekende) transportvraag van de huidige aangeslotenen te voldoen.

Bij de bepaling van de benodigde transportcapaciteit hebben we gekeken naar de transporten van alle klanten die al een goedgekeurde transportaanvraag hebben. Verder nemen we bij de voorspelling van de benodigde transportcapaciteit ook de autonome groei mee van het transport van kleinverbruikers tijdens de congestieperiode. Die omvat de groei van de transportvraag voor bestaande kleinverbruikers binnen hun aansluitcapaciteit, de geplande verduurzaming van woonwijken (inclusief de effecten van de warmtetransitie op de elektriciteitstransporten) en transporten voor geplande nieuwbouw van woningen.

3.4 Gevraagde transportcapaciteit

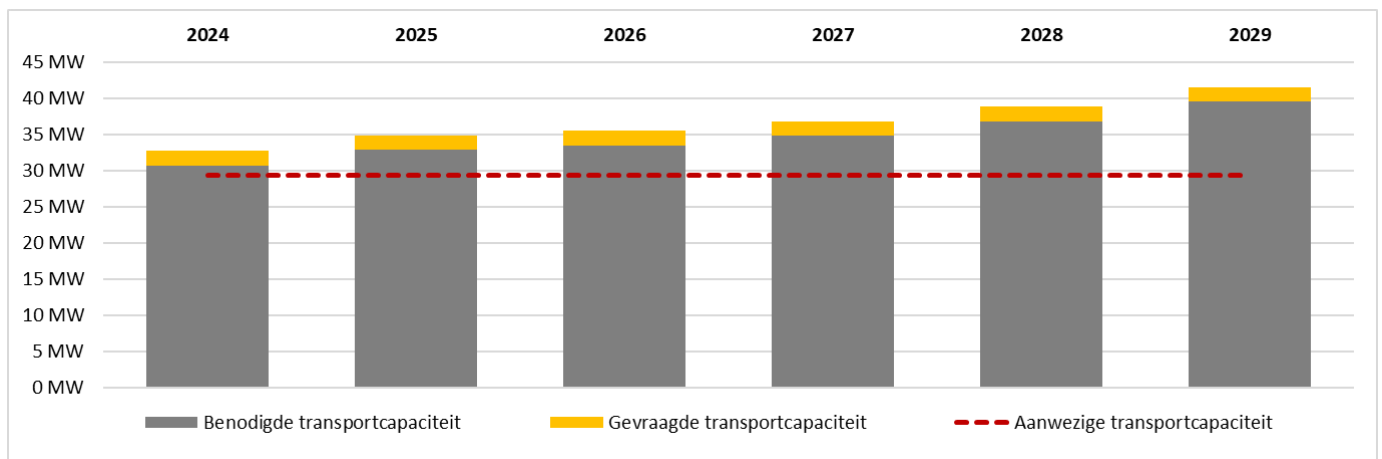
In deze paragraaf beschrijven we de gevraagde transportcapaciteit. Volgens de Begrippencode Elektriciteit wordt onder de gevraagde transportcapaciteit het volgende verstaan: “De transportcapaciteit nodig om aan de vraag naar transport van één individuele aangeslotene, namelijk de aanvrager, te voldoen.” De gevraagde transportcapaciteit is dus de aanvullende transportvraag boven op de benodigde transportcapaciteit die we voorzien van alle aanvragers. In de situatie van Reeuwijk en Gouda-Noord zijn er al meerdere aanvragen gedaan. De gevraagde transportcapaciteit is daarmee de transportcapaciteit van al deze aanvragen gezamenlijk (dus de huidige ‘wachtlijst’).

3.5 Prognose van de transportbehoefte

Op basis van de nieuwe transportaanvragen die bij ons bekend zijn, komen wij tot de prognose voor de transportbehoefte in het congestiegebied zoals opgenomen in Tabel 1 en Figuur 2.

Jaar	Aanwezige transportcapaciteit	Benodigde transportcapaciteit	Gevraagde transportcapaciteit	Structureel tekort aan transportcapaciteit
2024	29,4 MW	30,7 MW	2,0 MW	3,3 MW
2025	29,4 MW	32,9 MW	2,0 MW	5,5 MW
2026	29,4 MW	33,5 MW	2,0 MW	6,1 MW
2027	29,4 MW	34,8 MW	2,0 MW	7,4 MW
2028	29,4 MW	36,8 MW	2,0 MW	9,4 MW
2029	29,4 MW	39,5 MW	2,0 MW	12,1 MW

Tabel 1. Prognose van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit tijdens de congestieperiode.



Figuur 2. Ontwikkeling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit tijdens de congestieperiode.

De benodigde transportcapaciteit is vanaf dit jaar (2024) al hoger dan de aanwezige transportcapaciteit.

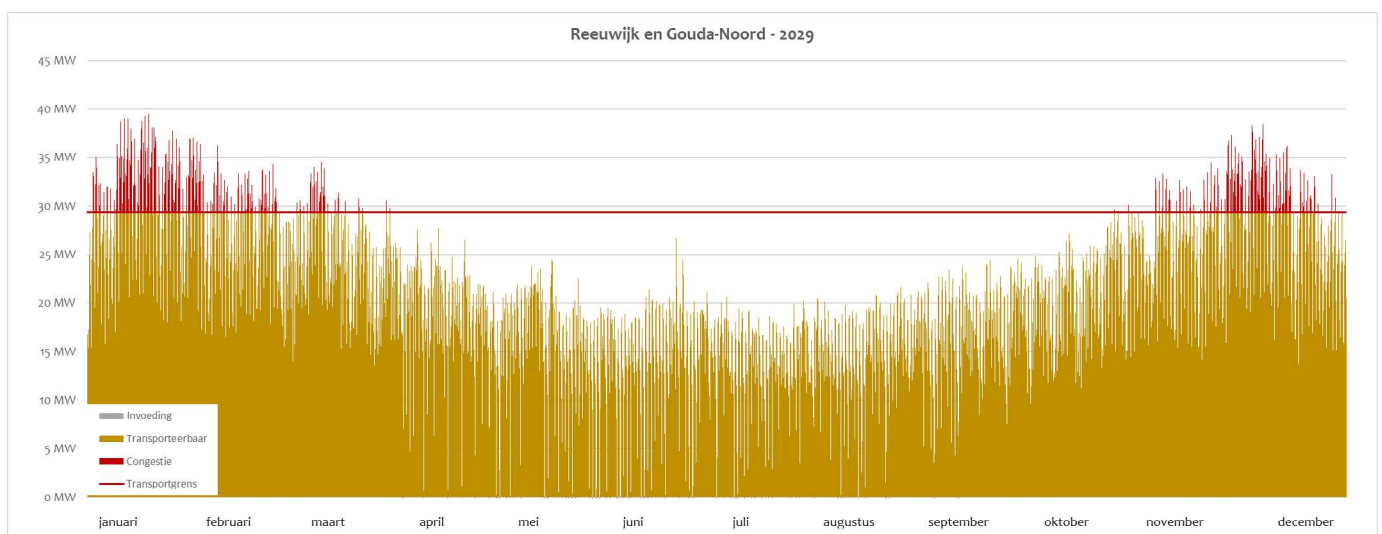
In Figuur 2 gaan we uit ervan uit dat de gevraagde transportcapaciteit in lijn is met de huidige omvang van de wachtlijst. We verwachten niettemin dat in de komende jaren nog nieuwe transportaanvragen worden gedaan. De gevraagde transportcapaciteit neemt dan nog verder toe dan waar we nu van uitgaan.

3.6 Vaststelling congestie

Uit bovenstaande blijkt dat de aanwezige transportcapaciteit niet voldoende is om te voorzien in de benodigde en gevraagde transportcapaciteit. Daarmee is de beschikbare transportcapaciteit 0 MW: er is geen extra transportcapaciteit beschikbaar. Sterker, er is een tekort. In de Begrippencode Elektriciteit wordt de beschikbare transportcapaciteit gedefinieerd als: "Het deel van de aanwezige transportcapaciteit welke niet wordt ingezet om aan de benodigde transportcapaciteit te voldoen. De beschikbare transportcapaciteit is gelijk aan het verschil tussen de aanwezige transportcapaciteit en de benodigde transportcapaciteit." De verwachte omvang van het structurele tekort aan transportcapaciteit is circa 10,1 MW in de periode tot de realisatie van de geplande netverzwaring. Dit tekort kan toenemen in het geval van nieuwe transportaanvragen.

3.7 Verwachte transportvraag

Figuur 3 geeft een voorspelling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in Reeuwijk en Gouda-Noord in 2029. Dit is dus de transportcapaciteit die nodig is om aan de huidige vraag van afnemers te voldoen en te voorzien in de gevraagde transportcapaciteit van partijen wiens aanvraag op de wachtlijst staat. Positieve waarden vertegenwoordigen afname van het net, negatieve waarden vertegenwoordigen invoeding in het net. Prognoses voor de overige jaren zijn opgenomen in de bijlage.



Figuur 3. Verwachte transportvraag in 2029, naar verwachting het laatste jaar van de congestie.

Uit Figuur 3 blijkt dat we in 2029 niet aan de transportbehoefte van alle afnemers kunnen voldoen. De te verwachten transportvraag is sterk afhankelijk van externe (weers-)omstandigheden. De figuur maakt ook duidelijk met welke regelmaat we congestie kunnen verwachten. Er is geen exacte voorspelling te maken van de precieze momenten waarop de transportvraag groter is dan het net aan kan.

4. TECHNISCHE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED

4.1 Netontwerpcriteria en de operationele veiligheidsgrenzen

We ontwerpen het net op basis van de relevante criteria uit de Netcode Elektriciteit en het Besluit uitvalsituaties hoogspanningsnet. Daar waar nodig nemen we hierbij de enkelvoudige storingsreserve in acht. Daar waar mogelijk en toegestaan laten we de enkelvoudige storingsreserve los. Met andere woorden: binnen de grenzen van acceptabele risico's als het gaat om de betrouwbaarheid van het net en de leveringszekerheid voor afnemers.

Voor het vaststellen van de technische transportcapaciteit vormen de specificaties van de betreffende componenten door de fabrikant het uitgangspunt. In specifieke gevallen kunnen we als netbeheerder aanvullend beleid vaststellen over de componenten, bijvoorbeeld over de beperking van de belasting of hogere benutbaarheid. Hierbij houden we dan rekening met de verwachte belasting van de component in de betreffende situatie. Dit wordt dynamische belastbaarheid genoemd. De mogelijkheden tot dynamische belastbaarheid kunnen per component en per locatie van de component (bijvoorbeeld in pandig of in de buitenlucht) sterk verschillen.

De aanwezige transportcapaciteit bepalen we door de belastbaarheden van alle relevante componenten in het betreffende deelnet mee te wegen. In een keten van componenten is de component met de laagste belastbaarheid bepalend.

4.2 Bepaling van het regelbaar vermogen

Regelbaar vermogen is het vermogen dat de netbeheerder tot zijn beschikking heeft om de verwachte transportpieken te verminderen. Regelbaar vermogen voor afname-congestie is in de Begrippencode Elektriciteit gedefinieerd als: "Vermogen dat overeenkomstig artikel 9.31, eerste lid, van de Netcode elektriciteit voor inzet beschikbaar is." Dit regelbaar vermogen is van belang voor het adequaat kunnen reageren op storingen wanneer de storingsreserve deels wordt ingezet.

In Reeuwijk en Gouda-Noord is het vermogen dat overeenkomstig artikel 9.31, eerste lid, van de Netcode elektriciteit voor inzet beschikbaar is, op dit moment gelijk aan 0 MW. Daarmee bedraagt het regelbaar vermogen in de zin van de Begrippencode Elektriciteit op dit moment 0 MW.

4.3 Bepaling van de technische grens

De netbeheerder hoeft geen congestiemanagement toe te passen voor de vraag naar transport waarvoor de benodigde transportcapaciteit groter is dan de technische grens. De definitie van de technische grens staat in artikel 9.10, tweede lid, onderdeel d, van de Netcode Elektriciteit. Deze bedraagt 100% van de aanwezige transportcapaciteit vermeerderd met het aanwezige regelbaar vermogen, tot een maximum van 150% van de aanwezige transportcapaciteit.

De aanwezige transportcapaciteit in Reeuwijk en Gouda-Noord bedraagt 29,4 MW. In het deelnet verbonden met dit station is geen regelbaar (dat wil zeggen: op afstand stuurbaar) vermogen aanwezig. De technische grens bedraagt daarmee 29,4 MW (29,4 MW + 0,0 MW).

4.4 Beoordeling van het toelaatbare kortsluitvermogen

Volgens artikel 9.10, tweede lid, onderdeel f, van de Netcode Elektriciteit hoeven wij als netbeheerder geen congestiemanagement toe te passen voor de vraag naar transport als we daardoor het toegestane kortsluitvermogen van het net overschrijden. Dit is van belang om de veiligheid en betrouwbaarheid van het net te waarborgen.

We verwachten niet dat in Reeuwijk en Gouda-Noord het toegestane kortsluitvermogen wordt overschreden, ook niet bij toepassing van congestiemanagement. Daarom gaan we hier in dit rapport niet verder op in.

4.5 Technische maatregelen om het net veilig te houden bij toepassing van congestiemanagement

In het congestiegebied is netmonitoring mogelijk, maar er zijn geen mogelijkheden om op afstand te schakelen in het net. Verder is er beperkte *realtime* monitoring van en schakelmogelijkheid voor individuele klanten mogelijk in geval van noodsituaties.

De consequentie is dat we bij toepassing van congestiemanagement grotendeels afhankelijk zijn van de toegezegde respons van aangeslotenen. Hierbij bestaat het risico dat er een overbelasting van het net ontstaat als aangeslotenen niet tijdig de afgeroepen respons leveren. In dat geval schakelt de beveiliging netdelen af en wordt het transport aan afnemers onderbroken.

5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED

5.1 Bepaling van de financiële grens

We hoeven geen congestiemanagement toe te passen als de verwachte kosten hiervan een bepaalde financiële grens overschrijden. De financiële grens legt een bovengrens op aan de kosten die de netbeheerder maakt voor congestiemanagement. Vanuit maatschappelijk oogpunt is het namelijk niet wenselijk dat een netbeheerder ongelimiteerd congestiemanagement zou moeten toepassen. Dat zou betekenen dat wij als netbeheerder onbeperkt financiële middelen moeten aanwenden om afnemers te verzoeken tegen betaling hun vraag naar transport aan te passen.

Voor de bepaling van de financiële grens waarbinnen we congestiemanagement toepassen, hanteren we de definitie uit artikel 9.10, tweede lid, onderdeel c, van de Netcode Elektriciteit: “Deze financiële grens bedraagt 1,02 euro per MWh van de hoeveelheid elektriciteit die met de aanwezige transportcapaciteit kan worden getransporteerd in dit congestiegebied gedurende de periode waarvoor het congestiegebied is aangewezen.”

We baseren ons op de aanwezige transportcapaciteit van 29,4 MW en de periode waarvoor we de congestie verwachten (dus tot de verwachte datum dat we de netverzwaring in 2029 realiseren, zie paragraaf 2.3). Dan bedraagt de financiële grens 1.555.000 euro.

Om te bepalen hoeveel congestiemanagement we kunnen toepassen op basis van de financiële grens, maken we een schatting van de verwachte kosten hiervan. Deze schatting is gebaseerd op het verwachte congestievolume en de verwachte kosten per eenheid van het regelbaar vermogen. De kosten van toepassing van congestiemanagement in de periode tot de netverzwaring schatten we hoger in dan de financiële grens.

6. TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT

6.1 Criteria voor toepassing van congestiemanagement

In paragraaf 3.5 hebben we vastgesteld dat de aanwezige transportcapaciteit niet voldoende is om te voorzien in de behoefte aan benodigde en gevraagde transportcapaciteit van alle gecontracteerde aangesloten en van de nieuwe aanvragers. Dit betekent dat we congestiemanagement moeten toepassen. In onderstaande tabel staat een overzicht van de criteria (de uitzonderingsgronden) die bepalen tot welke omvang congestiemanagement nodig is.

Artikel in de Netcode	Uitzonderingsgrond	Beoordeling
9.10, tweede lid, onderdeel a	Periode van het verwachte tekort aan beschikbare transportcapaciteit korter dan één jaar en het congestiegebied in drie jaar daarvoor geen congestiegebied is geweest, of onderdeel van een of meer congestiegebieden beheerd door de desbetreffende netbeheerder.	Uitzondering niet van toepassing, omdat de netverzwaring pas in 2029 wordt gerealiseerd.
9.10, tweede lid, onderdeel b	Geen toepassing van niet-marktgebaseerde redispatch om de vraag naar transport van verbruikende aangesloten te verminderen ten behoeve van een verzoek als bedoeld in artikel 9.6, eerste lid.	Uitzondering van toepassing, omdat het gaat om congestie voor afname van elektriciteit.
9.10, tweede lid, onderdeel c	Geen toepassing van congestiemanagement voor de vraag naar transport waarvoor geldt dat de kosten voor congestiemanagement gedurende de periode vanaf de vooraankondiging als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, tot het moment dat er geen sprake meer is van een structureel tekort aan beschikbare transportcapaciteit, groter is dan de financiële grens.	Uitzondering van toepassing, de financiële grens wordt naar verwachting al bereikt door het faciliteren van de autonome groei.
9.10, tweede lid, onderdeel d	Geen toepassing van congestiemanagement voor de vraag naar transport waarvoor de benodigde transportcapaciteit groter is dan technische grens van de aanwezige transportcapaciteit.	Uitzondering niet van toepassing. De technische grens bedraagt 29,4 MW. Deze wordt binnen de congestieperiode al bereikt voor de benodigde transportcapaciteit.
9.10, tweede lid, onderdeel e	Geen toepassing van congestiemanagement (als gevolg van een technische grens van 100% van de aanwezige transportcapaciteit) indien het beperkende netelement gelegen is in het laagspanningsnet.	Uitzondering niet van toepassing, omdat het beperkende netelement niet in het laagspanningsnet ligt.
9.10, tweede lid, onderdeel f	Geen toepassing van congestiemanagement voor de vraag naar transport waardoor het toegestane kortsluitvermogen van het net wordt overschreden.	Uitzondering niet van toepassing, omdat het toegestane kortsluitvermogen niet wordt overschreden.
Conclusie	Congestiemanagement is conform de Netcode Elektriciteit van toepassing tot de technische grens van 29,4 MW.	

6.2 Bijdrage van congestiemanagement

De toepassing van congestiemanagement zorgt er niet voor dat we tijdens de congestieperiode in de gevraagde transportcapaciteit kunnen voorzien. Immers, de extra transportcapaciteit die beschikbaar komt door de toepassing van congestiemanagement is al volledig nodig om te voorzien in de benodigde transportcapaciteit.

6.3 Overzicht

In de onderstaande tabel vatten we de diverse cijfers uit de vorige hoofdstukken samen.

Capaciteitsvorm	Capaciteit	% t.o.v. de aanwezige transportcapaciteit
Aanwezige transportcapaciteit	29,4 MW	
Benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	39,5 MW	134%
Gevraagde transportcapaciteit (de huidige wachtrij)	2,0 MW	7%
Gevraagde + benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	41,5 MW	141%
Technische grens	29,4 MW	100%
Beschikbare transportcapaciteit	0,0 MW	

7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED

7.1 Inleiding

Om te beoordelen in hoeverre marktgebaseerd congestiemanagement mogelijk is, hebben we gesprekken met diverse aangeslotenen en marktpartijen gevoerd. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het potentiële aanbod van congestiemanagement-diensten voor Gouda-Noord en Bodegraven-Reeuwijk. Flexibiliteit die marktpartijen als onderdeel van congestiemanagement aanbieden, kan bestaan uit het sluiten van contracten met een capaciteitsbeperking en/of uit biedingen voor redispatch. Deze laatste kunnen ook contractueel worden vastgelegd in een biedplicht.

7.2 De wijze van uitvoering van de marktvraag

Wij hebben een brede en resultaatgerichte aanpak gevolgd voor de marktvraag. Daarbij hebben we de volgende benadering gevolgd:

- *Brede benadering:* Via de website **www.stedin.net** hebben we marktpartijen en aangeslotenen opgeroepen om zich te melden als zij een bijdrage kunnen leveren aan congestiemanagement.
- *Rechtstreekse benadering:* We hebben 21 partijen met een gecontracteerd transportvermogen voor afname rechtstreeks benaderd.

7.3 Potentieel voor congestiemanagement

Uit de marktvraag is het volgende beeld naar voren gekomen:

- Er zijn in dit gebied 21 partijen gecontacteerd. Onder hen hebben we 1 klant geïdentificeerd die potentieel flexibiliteit zou kunnen leveren. Het totale vermogen van deze flexpotentie bedraagt 1 MW.
- Er zijn geen aanmeldingen voor GOPACS in Gouda-Noord en Bodegraven-Reeuwijk.

De congestie in dit gebied wordt veroorzaakt door piekbelasting als gevolg van afname. Installaties die op zulke piekmomenten aan de afname bijdragen, kunnen in principe worden ingezet voor congestiemanagement. Niet alle vermogen is beschikbaar op de meest kritische momenten van de verwachte congestie (onder andere omdat niet alle afnemers op de piekmomenten maximaal afnemen van het net).

7.4 Beschikbare energie voor congestiemanagementdiensten

We zijn voortdurend in gesprek met aangeslotenen over de levering van congestiemanagementdiensten. Daarnaast bereiden we ons voor om, indien nodig, verbruikers en producenten (met een gecontracteerd en beschikbaar gesteld transportvermogen van meer dan 1 MW) te verplichten om een aanbod te doen. Tegen met ons overeen te komen voorwaarden leveren zij dan een bijdrage aan het oplossen van de congestie door het aanbieden van congestiemanagementdiensten.

8. CONCLUSIE

Voor het gebied Reeuwijk en Gouda-Noord hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van congestiemanagement. De transportcapaciteit voor afname vanuit dit gebied van het bovenliggende net is beperkt.

Op basis van de uitgevoerde analyse zijn er voor ons geen mogelijkheden om congestiemanagement uit te voeren om nieuwe transportaanvragen te honoreren. Nieuwe transportverzoeken die bij ons worden ingediend, plaatsen we op de wachtlijst. Wanneer de netuitbreiding is gerealiseerd, behandelen we deze aanvragen in de volgorde van binnenkomst.

BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE

Verwachte transportprofiel in Reeuwijk en Gouda-Noord voor elk jaar van de congestieperiode, tot de realisatie van de netverzwaring.

