
CONGESTIEMANAGEMENT- ONDERZOEK

Onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement in Bleiswijk-Bergschenhoek

4 april 2024

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
2. CONGESTIEGEBIED	4
2.1 Beschrijving situatie (vaststelling congestie)	4
2.2 Gebiedsomschrijving	4
2.3 Periode van congestie	4
3. OMVANG VAN DE CONGESTIE	5
3.1 Het elektriciteitsnet in Bleiswijk – Bergschenhoek	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 transportbelasting	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	8
4.5 Technische maatregelen om het net veilig te bedienen bij toepassing van congestiemanagement	8
5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	9
5.1 Bepaling van de financiële grens	9
6. TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT	10
6.1 Criteria voor toepassing van congestiemanagement	10
6.2 Overzicht	10
7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	11
7.1 Inleiding	11
7.2 De wijze van uitvoering van de marktvraag	11
7.3 Potentieel voor congestiemanagement	11
7.4 Beschikbare energie voor congestiemanagementdiensten	11
8. CONCLUSIE	12
BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE	13

1. INLEIDING

Dit rapport bevat de bevindingen van het onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement bij de congestie voor invoeding in Bleiswijk-Bergschenhoek. Bij congestiemanagement verdelen we de beperkte ruimte op het net onder verbruikers en producenten van elektriciteit.

Op 1 september 2023 heeft Stedin een vooraankondiging gedaan van een mogelijk tekort aan beschikbare transportcapaciteit voor invoeding in dit gebied. De gevraagde transportcapaciteit overschreed op dat moment de beschikbare transportcapaciteit.

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 het codebesluit congestiemanagement dat op 25 november 2022 in werking is getreden.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 en de aanwezige transportcapaciteit. Daarna brengen we de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in kaart. Vervolgens onderzoeken we of we, en in welke mate, extra transportvermogen 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 en veranderende marktomstandigheden 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.

2. CONGESTIEGEBIED

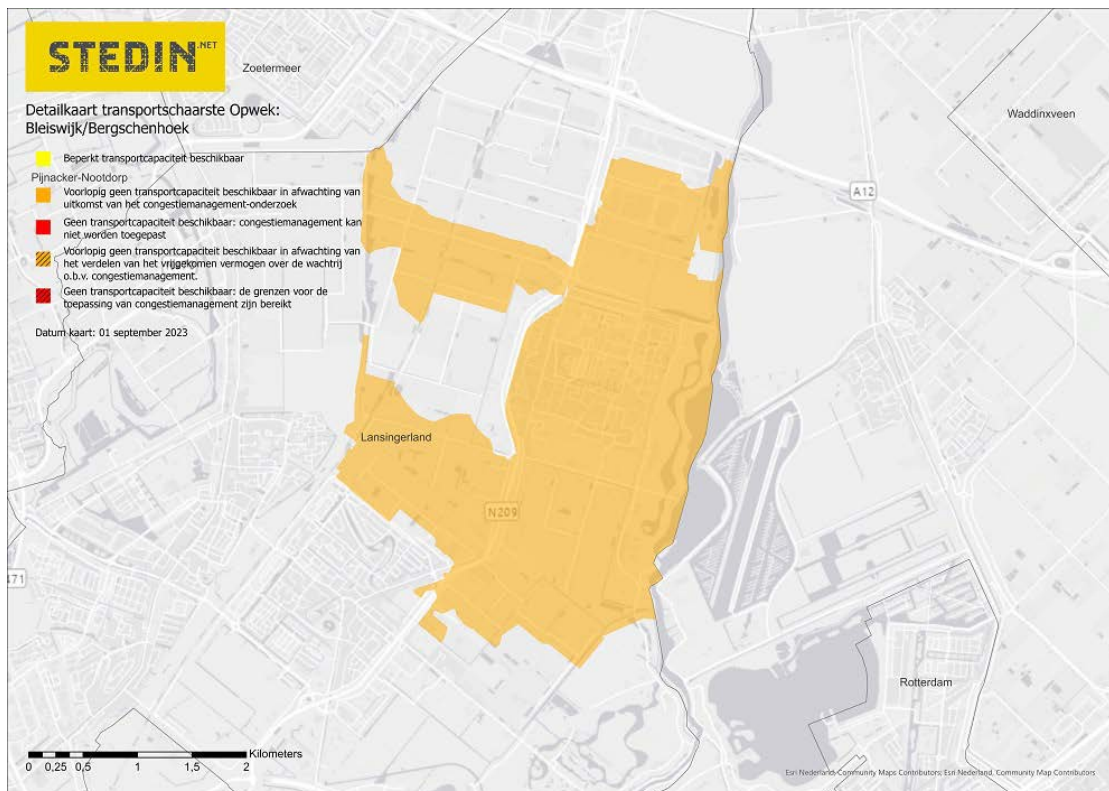
2.1 Beschrijving situatie (vaststelling congestie)

In Bleiswijk-Bergschenhoek is voor invoeding van elektriciteit de grens bereikt van de transportcapaciteit. Hierdoor is er sprake van congestie. Het gevolg is dat we op dit moment niet in alle gevraagde transportcapaciteit kunnen voorzien voor de invoeding van elektriciteit. Hierbij gaat het onder andere om nieuwe transportverzoeken van grootverbruikers en om verzoeken om verhoging van de transportcapaciteit voor bestaande grootverbruikers.

Op 1 september 2023 heeft Stedin een vooraankondiging voor congestie gedaan voor dit gebied. Congestie ontstaat wanneer de vraag naar transportcapaciteit groter wordt dan de beschikbare transportcapaciteit. Nieuwe klantinitiatieven plaatsen we sinds de vooraankondiging van congestie op onze wachtlijst.

2.2 Gebiedsomschrijving

Figuur 1 toont het congestiegebied.



Figuur 1. Geografische indicatie van het congestiegebied.

Het gebied met congestie voor invoeding omvat grofweg de postcode 2665 en een deel van postcode 2661.

2.3 Periode van congestie

Wij zijn van plan om de transportcapaciteit in Bleiswijk-Bergschenhoek te vergroten door een nieuw hoogspanningsstation te realiseren. De inbedrijfname van het station is (op dit moment) gepland voor eind 2028. Daarmee verzwaren we het net.

Nadat deze netverzwaring is gerealiseerd, kunnen we naar verwachting de transportbeperking voor het congestiegebied voor invoeding opheffen.

3. OMVANG VAN DE CONGESTIE

3.1 Het elektriciteitsnet in Bleiswijk – Bergschenhoek

In Bleiswijk – Bergschenhoek heeft in de afgelopen periode een sterke groei van invoeding plaatsgevonden. Op basis van de gemeten verwachten we dat er straks sprake is van congestie voor invoeding op het net. We verwachten dat de congestie de komende jaren verder toeneemt door groei binnen de al gecontracteerde transportcapaciteit. Ook komen er mogelijk nieuwe klantinitiatieven. Deze worden sinds de vooraankondiging voor 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 invoeding is op dit moment de capaciteit van de hoogspannings-transformatoren. De aanwezige transportcapaciteit voor invoeding is gelijk aan 45,0 MW.

3.3 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 huidige vraag van 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.

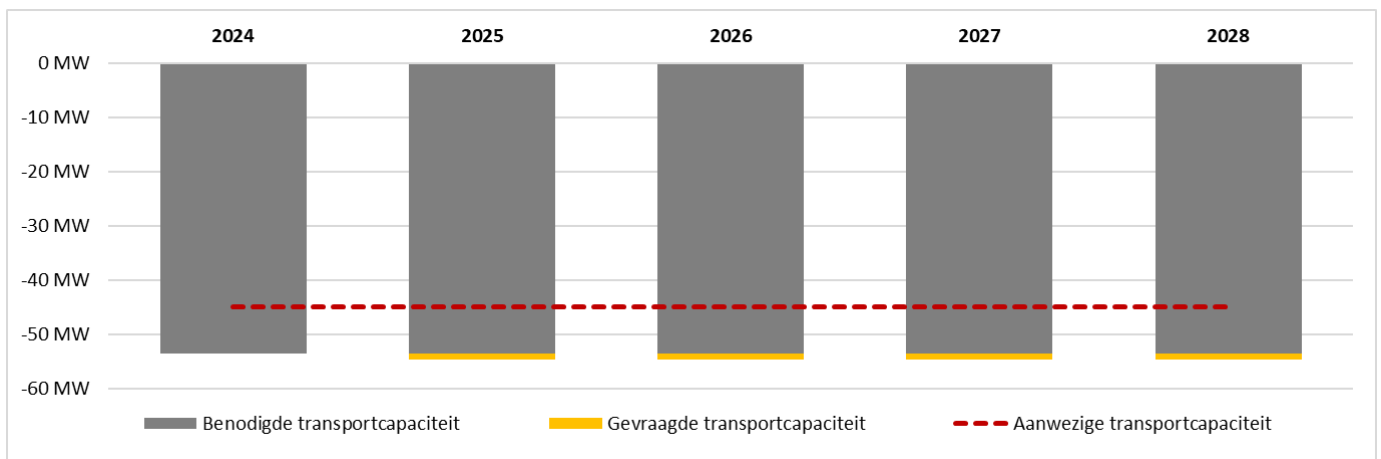
3.4 Gevraagde transportcapaciteit

Volgens de Begrippencode Elektriciteit wordt onder 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 Bleiswijk-Bergschenhoek zijn er al meerdere aanvragen voor transportcapaciteit gedaan. De gevraagde transportcapaciteit is daarmee de transportcapaciteit van al deze aanvragen gezamenlijk.

3.5 Prognose van de transportbehoefte

Op basis van de nieuwe transportaanvragen die bij ons bekend zijn, komen wij tot de volgende prognose voor de transportbehoefte voor dit gebied:

Jaar	Aanwezige transportcapaciteit	Benodigde transportcapaciteit	Gevraagde transportcapaciteit	Structureel tekort aan transportcapaciteit
2024	-45,0 MW	-53,5 MW	0,0 MW	-8,5 MW
2025	-45,0 MW	-53,5 MW	-1,2 MW	-9,7 MW
2026	-45,0 MW	-53,5 MW	-1,2 MW	-9,7 MW
2027	-45,0 MW	-53,5 MW	-1,2 MW	-9,7 MW
2028	-45,0 MW	-53,5 MW	-1,2 MW	-9,7 MW



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

In Figuur 2 gaan we uit van een constante gevraagde transportcapaciteit, in lijn met de huidige omvang van de wachtlijst. In de praktijk worden er de komende jaren nieuwe transportaanvragen gedaan. De gevraagde transportcapaciteit neemt dus nog verder toe dan waar we nu van uitgaan.

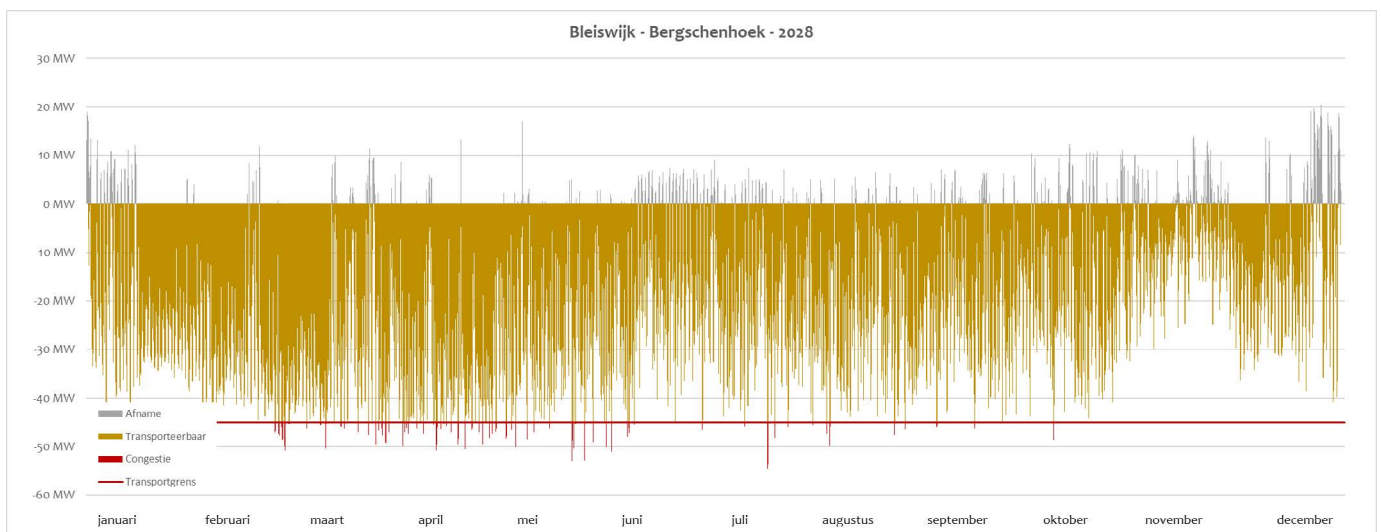
3.6 Vaststelling congestie

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 9,7 MW in de periode tot de realisatie van de geplande netverzwaring. Dit tekort kan toenemen in het geval van nieuwe transportaanvragen.

3.7 Verwachte transportbelasting

Figuur 3 geeft een voorspelling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in Bleiswijk-Bergschenhoek in 2028, naar verwachting het laatste jaar van de congestie. 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. Gevraagde transporten in 2028, naar verwachting het laatste jaar van de congestie.

Uit Figuur 3 blijkt dat we in 2028 niet aan de transportbehoefte van alle afnemers kunnen voldoen. 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: we werken binnen de grenzen voor acceptabele risico's als het gaat om de betrouwbaarheid van het net en de leveringszekerheid voor afnemers.

Voor het vaststellen van de technische transportcapaciteit van het net 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 van een transformator of kabel. Hierbij houden we dan rekening met het patroon van 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 wanneer een aangeslotene de functionaliteiten heeft om te reageren op een elektronisch sturingssignaal van de netbeheerder. Regelbaar vermogen is in de Begrippencode Elektriciteit gedefinieerd als: "Opgesteld vermogen van aangeslotenen dat in staat is om te reageren op een elektronisch sturingssignaal en door middel hiervan door de netbeheerder aangestuurd kan worden." De essentie hiervan is dat wij als netbeheerder de transportbelasting van de aangeslotene op afstand kunnen regelen. De aangeslotene heeft hiervoor dus de benodigde infrastructuur.

In Bleiswijk-Bergschenhoek ontbreekt op dit moment sturing zoals die in de bovenstaande definitie is bedoeld. Er is dus geen regelbaar vermogen in de zin van de Begrippencode Elektriciteit beschikbaar.

4.3 Bepaling van de technische grens

In artikel 9.10, derde lid, onderdeel d, van de Netcode wordt de technische grens gedefinieerd. De technische grens is net als bij de financiële grens van belang bij de toepassing van congestiemanagement. Bij het bereiken van de technische grens geldt voor de netbeheerder namelijk niet langer de verplichting om congestiemanagement toe te passen. Bij het ontbreken van een technische grens voor de toepassing van congestiemanagement, bestaat het risico dat de netbeheerder de veiligheid en betrouwbaarheid van het elektriciteitsnet niet langer voldoende kan borgen.

De definitie van de technische grens staat in artikel 9.10, tweede lid, onderdeel d, van de Netcode Elektriciteit. Deze bedraagt 110% van de aanwezige transportcapaciteit vermeerderd met het aanwezige regelbaar vermogen, tot een maximum van 150% van de aanwezige transportcapaciteit.

De aanwezige capaciteit in Bleiswijk-Bergschenhoek bedraagt 45,0 MW. In het deelnet verbonden met dit station is geen regelbaar (dat wil zeggen: op afstand stuurbaar) vermogen aanwezig. De technische grens bedraagt daarmee 49,5 MW ($110\% \times 45,0 \text{ MW}$).

4.4 Beoordeling van het toegestane 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. Kortsluitvermogen is de theoretische stroom die gaat lopen bij een kortsluiting zolang de beveiliging nog niet heeft ingegrepen. De componenten in het net kunnen een maximale kortsluitstroom aan. Wanneer deze bij een kortsluiting elders wordt overschreden, branden de componenten door. Het toegestane kortsluitvermogen is van belang om de veiligheid en betrouwbaarheid van het net te waarborgen.

We verwachten dat in Bleiswijk-Bergschenhoek bij toepassing van congestiemanagement het toegestane kortsluitvermogen wordt overschreden. In Tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de verwachte ontwikkeling van de kortsluitvastheid en de verwachte maximale kortsluitstroom in de normale bedrijfsvoering. Dit is zonder aansluiting van klanten op de wachtlijst.

Jaar	Kortsluitvastheid	Maximale kortsluitstroom
2024	20 kA	16 kA
2025	20 kA	18 kA
2026	20 kA	18 kA
2027	20 kA	18 kA
2028	20 kA	18 kA

Tabel 1. Overzicht van de verwachte ontwikkeling van de kortsluitvastheid en de verwachte maximale kortsluitstroom.

4.5 Technische maatregelen voor een veilig net 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 reageren. 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. Voor de bepaling van de financiële grens hanteren we de definitie in 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 45,0 MW en de periode waarvoor we de congestie verwachten (dus tot de verwachte datum van realiseren van de netverzwaring in 2028, zie paragraaf 2.3). Dan bedraagt de financiële grens 2.146.000 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 lager 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 aangeslotenen 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.	Niet van toepassing, omdat de netverzwaring pas in 2028 is gerealiseerd.
9.10, tweede lid, onderdeel b	Geen toepassing van niet-marktgebaseerde redispatch om de vraag naar transport van verbruikende aangeslotenen te verminderen.	Niet van toepassing, omdat het om invoedingscongestie gaat.
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.	De financiële grens wordt naar verwachting niet bereikt.
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.	De technische grens bedraagt 49,5 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.	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.	Van toepassing, omdat het toegestane kortsluitvermogen bij congestiemanagement wordt overschreden.
Conclusie	Toepassing van congestiemanagement conform de Netcode Elektriciteit is niet mogelijk/nodig vanwege overschrijding van het kortsluitvermogen.	

6.2 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	45,0 MW	
Benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	53,5 MW	119%
Gevraagde transportcapaciteit (tot het einde van de congestieperiode)	1,2 MW	3%
Gevraagde + benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	54,7 MW	121%
Technische grens	49,5 MW	110%
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 gevoerd met diverse aangeslotenen en marktpartijen. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het potentiële aanbod van congestiemanagementdiensten voor Bleiswijk-Bergschenhoek. Congestiemanagement kan bestaan uit 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

Stedin heeft een brede en resultaatgerichte aanpak gevolgd voor de marktvraag:

- *Brede benadering:* Via onze 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 marktpartijen en leveranciers van aangeslotenen in Bleiswijk-Bergschenhoek benaderd. Dit zijn partijen met een aangemeld vermogen op GOPACS en/of met een gecontracteerd transportvermogen voor invoeding groter dan 1 MW.
- *Informatiesessie:* Ten slotte hebben we een informatiesessie georganiseerd over het realiseren van meer flexibiliteit in Bleiswijk-Bergschenhoek.

7.3 Potentieel voor congestiemanagement

Uit de marktvraag is het volgende beeld naar voren gekomen:

- Er zijn 32 partijen met elektriciteitsproductie-eenheden groter dan 1 MW. In totaal betreft dit 67,7 MW.
- Er zijn 2 grote leveranciers van 37 tuinders met een totaal vermogen van 50 MW.

De congestie in dit gebied wordt veroorzaakt door piekbelasting als gevolg van (gelijktijdige) invoeding door (duurzame) productie-installatie. Installaties die op zulke piekmomenten invoeden, kunnen in principe worden ingezet voor congestiemanagement. Niet alle vermogen zal beschikbaar zijn op de meest kritische congestiemomenten, onder andere omdat niet alle afnemers op de piekmomenten maximaal invoeden in het net.

7.4 Beschikbare energie voor congestiemanagementdiensten

In bijlage 14, tweede lid, onderdeel d, van de Netcode Elektriciteit wordt voorgeschreven dat in een congestiemanagementrapport de volgende informatie moet staan: “de hoeveelheid elektriciteit, uitgedrukt in MWh per jaar, die door de aangeslotenen in het deelgebied naar verwachting kan worden aangepast op basis van redispatch-biedingen, lange termijncontracten en een combinatie van beide, gedurende de periode waarvoor congestie wordt verwacht.”

Zoals in paragraaf 7.1 genoemd, benaderen we in dit gebied aangeslotenen via hun CSP/leverancier. Als deze gesprekken tot contracten leiden, hebben we een goede en schaalbare oplossing.

Indien nodig zullen we aangeslotenen alsnog individueel benaderen. Wanneer dat tot niets leidt, bereiden we ons voor om 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.

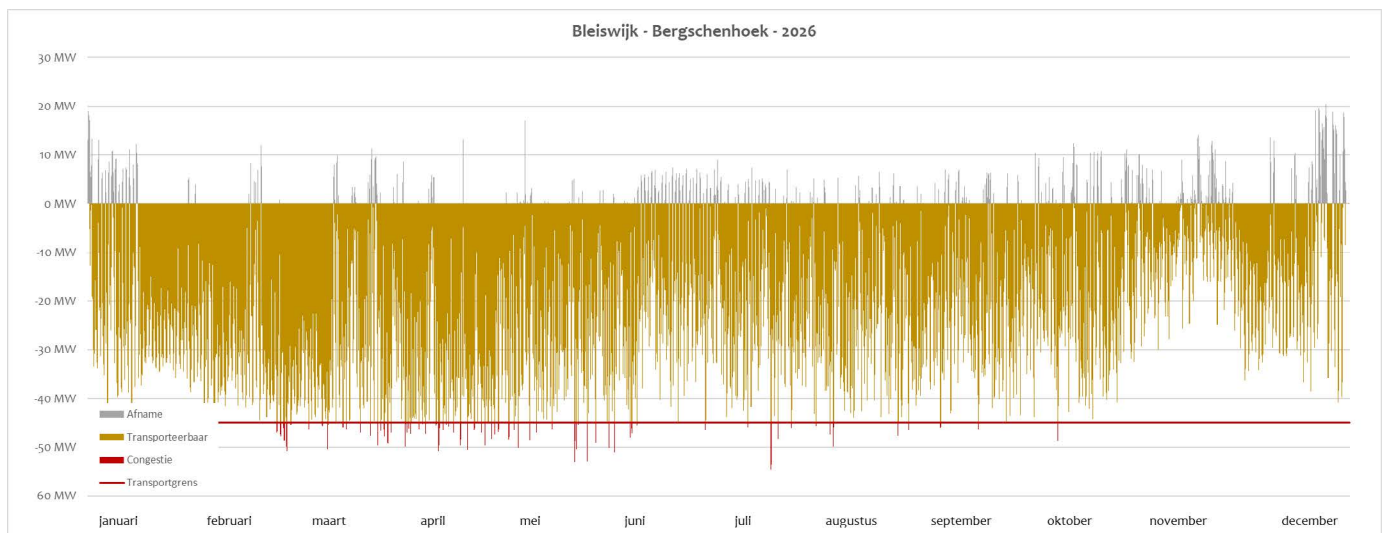
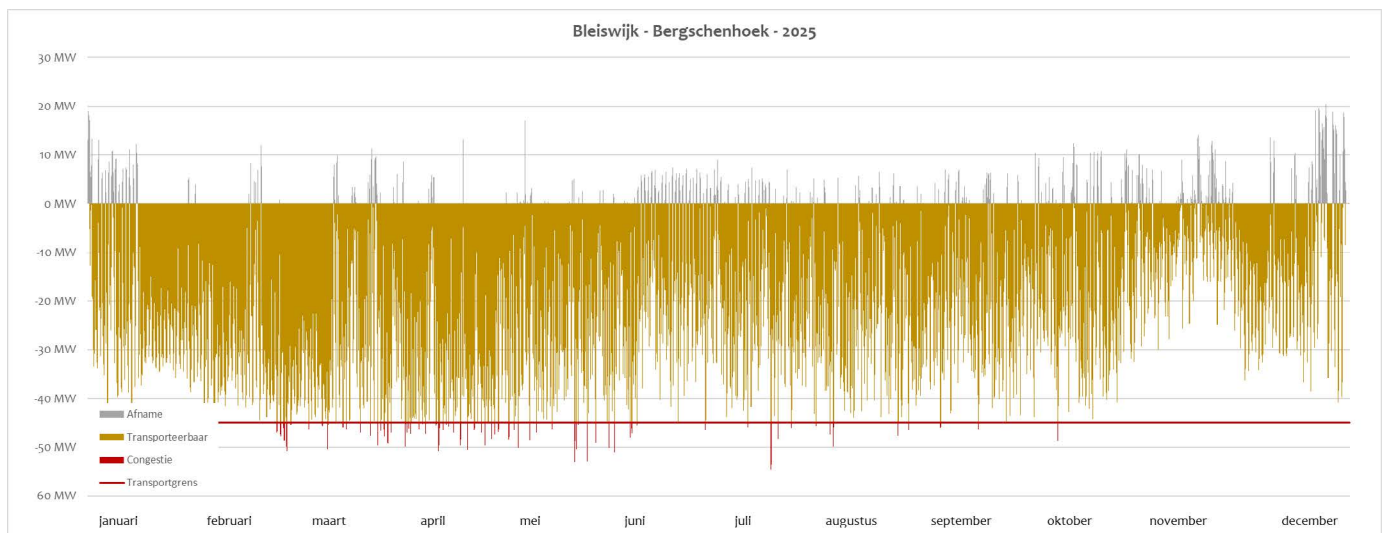
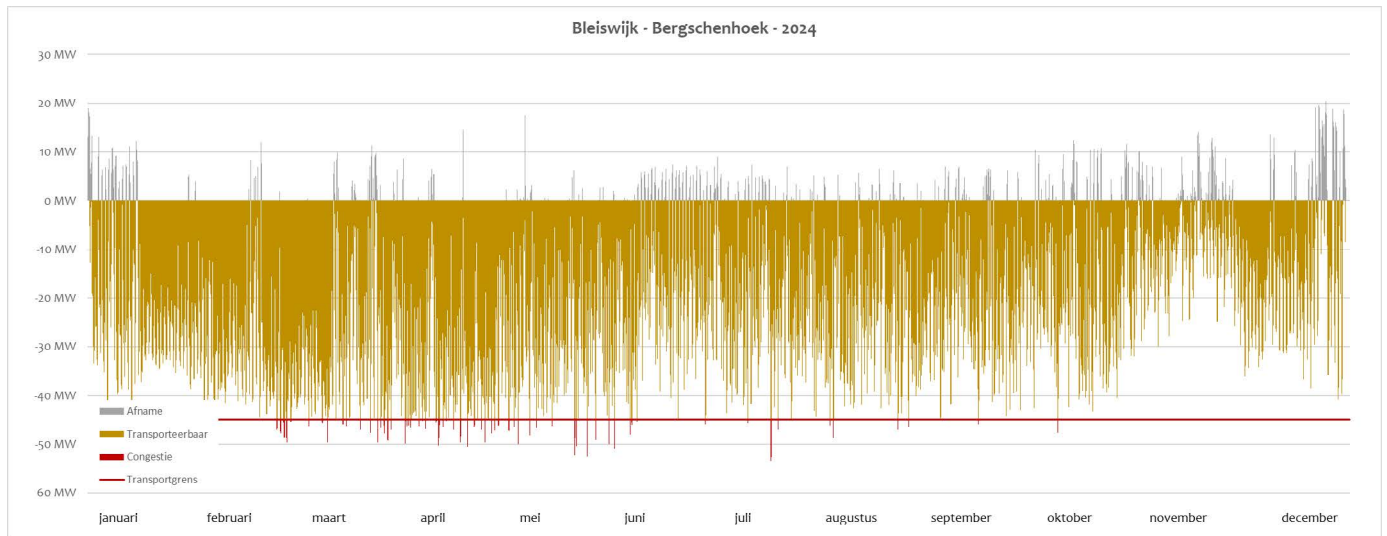
8. CONCLUSIE

Voor het gebied dat wij van elektriciteit voorzien vanuit Bleiswijk-Bergschenhoek hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van congestiemanagement. De transportcapaciteit voor invoeding vanuit dit gebied in het bovenliggende net is beperkt.

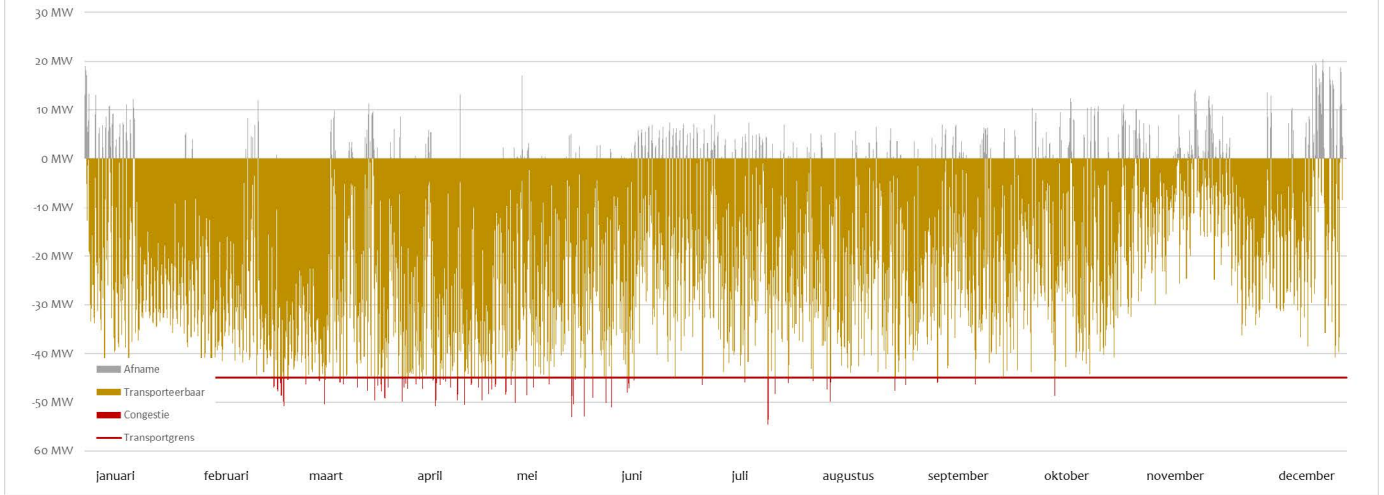
Op basis van de uitgevoerde analyse zijn er voor ons geen mogelijkheden om congestiemanagement uit te voeren. De transportverzoeken die tot nu toe bij Stedin zijn ingediend en die we niet kunnen honoreren, blijven in de wachtrij staan. Ook eventuele toekomstige aanvragen plaatsen we op de wachtlijst. Wanneer de netverzwaring is gerealiseerd, behandelen we deze aanvragen in de volgorde van binnenkomst.

BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE

Verwachte transportprofiel in Bleiswijk-Bergschenhoek voor elk jaar van de congestieperiode, tot de realisatie van de netverzwaring.



Bleiswijk - Bergschenhoek - 2027



Bleiswijk - Bergschenhoek - 2028

