Muzenstraat 41
2511 WB Den Haag
070 722 20 00
www.acm.nl

Bijlage 14 Zwolle Hessenweg railsysteem 110 kV

1. In deze bijlage licht de ACM toe hoe zij de ontheffingsaanvraag ten aanzien van Zwolle Hessenweg railsysteem 110 kV beoordeelt.[1] Ten eerste beoordeelt de ACM of de aanvraag tot ontheffing voldoet aan de eisen van artikel 4b.1, eerste lid, van het Besluit investeringsplan en kwaliteit elektriciteit en gas (hierna: het Besluit). Wanneer aan deze eisen is voldaan beoordeelt de ACM of de aanvraag voldoet aan de vereisten in artikel 4b.4 van het Besluit en of een ontheffing noodzakelijk is.

1 Eisen aan de aanvraag

2. De ACM beoordeelt eerst of deze aanvraag voldoet aan de eisen die in artikel 4b.1, eerste lid, van het Besluit aan de aanvraag worden gesteld.

a. Een aanduiding van het netonderdeel waarvoor een ontheffing wordt aangevraagd en een locatiebeschrijving daarvan;

TenneT doet een aanvraag om ontheffing voor het netonderdeel 110 kV railsysteem in het 110 kV station Zwolle Hessenweg. TenneT vraagt om ontheffing omdat het netonderdeel 110 kV railsysteem niet voldoet aan de vrijstelling in artikel 4a.3, onder c1, van het Besluit (railcriterium 500MW/1uur).

b. De redenen voor afwijking van de norm in artikel 16, vierde lid, aanhef, van de Elektriciteitswet 1998 (hierna: E-wet) of, indien van toepassing, vrijstelling in paragraaf 4a van het Besluit;

De reden is dat er geen railbeveiliging aanwezig is op het station, waardoor het hele station afvalt bij enkele railstoring.

c. De maximale omvang van onderbroken transport van elektriciteit in MW en de maximale duur van de onderbreking bij een uitvalsituatie met betrekking tot het netonderdeel 110 kV railsysteem waarvoor een ontheffing wordt aangevraagd, in voorkomend geval uitgesplitst naar transport ten behoeve van productie of verbruik, en een toelichting hierop;

De voorgestelde maximale omvang van uitval van het transport van elektriciteit heeft TenneT gesteld op 470 MW. Voor de ontheffing van het railcriterium 500MW/1uur wordt een ontheffing gevraagd tussen de 4 en 8 uur, namelijk de teruggavetijd van het gehele 110 kV station bij een uitval tijdens normaal bedrijf.

d. Een beschrijving van de kans op een onderbreking als bedoeld in onderdeel c;

De kans op een onderbreking is eens in de 282 jaar voor wat betreft de uitval van het gehele 110 kV station Zwolle Hessenweg als gevolg van enkele railstoring.

e. Een toelichting op conformiteit van de aanvraag met Verordening (EU) 2017/1485 van de Commissie tot vaststelling van richtsnoeren betreffende het beheer van elektriciteitstransmissiesystemen (PbEU 2017, L 220) (hierna: SO Verordening);

TenneT heeft aangegeven dat de bij ontheffing toegestane uitvalsituatie niet leidt tot overschrijding van de operationele veiligheidsgrenzen die zijn vastgesteld bij of krachtens de SO Verordening.

[1] Oorspronkelijk was er voor Zwolle Hessenweg eén ontheffing gevraagd. Bij brief van TenneT van 7 mei 2021, kenmerk REG-N 21-030, ACM/IN/612700, p. 5 heeft TenneT ook een ontheffing gevraagd voor de transformator. Deze wordt behandeld als 14b.

f. Een voorstel voor de duur van de ontheffing en een onderbouwing daarvan;

De ontheffing van het railcriterium wordt gevraagd voor de maximale duur van vijf jaar omdat de werkzaamheden duren tot en met 31 december 2030.[2] TenneT stelt dat de in de toelichting op het Besluit genoemde gebruikelijke doorlooptijden van projecten in het 110/150 kV-net wellicht haalbaar zijn voor individuele projecten, zonder beperkingen ten aanzien van beschikbare resources, vereiste vergunningen en benodigde VNB's, maar niet in geval van tientallen gelijktijdig lopende projecten in een periode dat daarnaast ook nog eens vele projecten moeten worden uitgevoerd in het kader van capaciteitsuitbreiding c.q. faciliteren van de energietransitie. Tegen het verlopen van de vijfjaarstermijn zal TenneT op grond van artikel 4b.1, tweede lid, van het besluit verlenging van de ontheffing vragen voor de projecten die dan nog niet zijn afgerond. Het plaatsen van railbeveiliging in het 150 kV-station Zwolle zorgt ervoor dat op het moment van een storing aan een van de rails het station, ten tijde van lage belasting van het deelnet waarbij 1 transformator het deelnet kan blijven voeden, het station en deelnet niet geheel in het donker gaat.[3] Omdat er ook n-2 knelpunten op de trafo's zijn geconstateerd, zal bij uitval van 1 rail, waar 2 trafo's op geschakeld zijn, de derde trafo overbelast raken en afschakelen. Een vierde trafo is dus ook nodig. Daarvoor heeft TenneT ook een aanvraag ingediend.[4]

g. Een beschrijving van de belangrijkste risico's ten aanzien van de raming en planning van het project voor de investering om aan de norm te voldoen en een beschrijving van de maatregelen die de aanvrager neemt om deze risico's te beperken.

TenneT noemt als belangrijkste risico's voor het tijdig afronden van de investeringen de beschikbaarheid van uitvoerend personeel en het verkrijgen VNB.[5]

TenneT neemt maatregelen om de risico's te beperken, zodat na afloop van de ontheffing wordt voldaan aan de norm in de wet. Zo spant TenneT zich in door integrale planning toe te passen. Daarbij moeten alle processen vanaf initiatief tot en met ingebruikname inzichtelijk en gerelateerd zijn aangegeven.

De maatregelen voor het verkrijgen of behouden van VNB zijn divers. Zo geeft TenneT aan dat het gaat om: het logisch combineren van activiteiten op vrijgeschakelde netdelen, het plannen van werkzaamheden op belastingsluwe momenten en het actief benaderen van aangeslotenen om gebruik te maken van gecombineerde stop- en vrijschakelmomenten. Daarnaast zoekt TenneT mede als onderdeel van veldvervangingsprogramma naar manieren om meer spanningsvrij te kunnen werken.

Een ander risico betreft de beschikbaarheid van personeel. Voor de realisatie van de projecten van TenneT zijn verschillende soorten resources benodigd. Naast de daadwerkelijke uitvoerenden (monteurs, lijnwerkers, etc.) zijn de projecten met name afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel met een zogenaamde aanwijzing en met specifieke technische know-how (bijvoorbeeld engineers en deskundigen inzake secundaire installaties, testcoördinatoren, etc.). TenneT heeft daarom momenteel veel lopende initiatieven om dit risico zoveel mogelijk te beperken. Daarbij valt te denken aan het actief werven en meerjarig opleiden van nieuw personeel, acquisitie van relevante opdrachtnemers die voldoende capaciteit kunnen leveren, het in hoge mate standaardiseren van repeterende activiteiten en het verlagen van de beheerslat door het onderhoudswerk waar mogelijk te automatiseren. TenneT geeft aan dat de benodigde vergunningen al zijn verleend.

[2] Aangepast in de brief van TenneT van 23 november 2021, kenmerk REG-N 21-069, ACM/IN/660779, p. 3. Toelichting gegeven bij brief van 15 maart 2022, REG 22-014, ACM/IN/682728, p. 1.
[3] Met de uitdrukking in het donker gaan bedoeld TenneT het afschakelen van het station en betreffend deelnet.
[4] Zie voetnoot 1.
[5] VNB staat voor voorziene niet beschikbaarheid en houdt in dat voorafgaand aan het verrichten van de werkzaamheden aan netonderdelen een deel van het net spanningsloos moet worden gemaakt. Dit is een planmatige activiteit en daarom is hier sprake van voorziene niet beschikbaarheid.

TenneT geeft aan zich als netbeheerder voldoende in te spannen om de noodzakelijke investeringen binnen de ontheffingsperiode af te ronden.

3. De ACM stelt op grond hiervan vast dat de aanvraag voldoet aan de eisen van artikel 4b.1 van het Besluit omdat is overgelegd wat is vereist.

2 Beoordeling

4. De volgende stap is om na te gaan of de aanvraag voldoet aan de vereisten in artikel 4b.4 van het Besluit. Het betreft de onderstaande drie vereisten:

a. Conformiteit met de SO Verordening

5. TenneT heeft aangegeven dat de bij ontheffing toegestane uitvalsituatie niet leidt tot overschrijding van de operationele veiligheidsgrenzen die zijn vastgesteld bij of krachtens de SO Verordening.

6. De ACM constateert dat TenneT beoordeeld heeft of de mogelijke uitvalsituatie niet leidt tot overschrijding van de operationele veiligheidsgrenzen die zijn vastgesteld bij of krachtens de SO Verordening. Uitkomst van de beoordeling van TenneT is dat het niet het geval is. De ACM vertrouwt erop dat TenneT deze beoordeling op de correcte manier heeft uitgevoerd.

b. Maximale duur van de ontheffing

7. De ontheffing mag worden verleend voor ten hoogste de duur van vijf jaar omdat het een netonderdeel in een net met een spanningsniveau van 110 tot 220 kV betreft. De ontheffing wordt verleend tot en met 24 november 2027**.** De ACM gaat ervan uit dat TenneT alles in het werk stelt om de werkzaamheden zo spoedig mogelijk te af te ronden.

c. Noodzaak van de ontheffing

8. TenneT heeft aangegeven dat bij Zwolle Hessenweg alleen een railbeveiliging het probleem niet oplost. Daarom heeft TenneT deze aanvraag uitgebreid – zie hiervoor ontheffingsaanvraag 14b. Zonder railbeveiliging valt het gehele station (beide rails) uit bij een storing op een van beide rails. Het maakt dan niet uit wanneer deze railstoring plaatsvindt. Het plaatsen van railbeveiliging zorgt ervoor dat op het moment van een storing aan een van de rails het station, ten tijde van lage belasting van het deelnet waarbij 1 transformator het deelnet kan blijven voeden, het station en deelnet niet geheel wordt afgeschakeld. Gezien deze argumentatie ziet de ACM de noodzaak van de ontheffing.

3 Conclusie

9. De ACM verleent ontheffing van artikel 4a.3 c1 van het Besluit voor het netonderdeel 110 kV-railsysteem van het 110 kV-station Zwolle Hessenweg voor een uitvalsituatie van maximaal 472 MW gedurende de duur tussen de 4 en 8 uur tot en met 24 november 2027. Hierna dient dit railsysteem te voldoen aan artikel 4a.3, onder c1, van het Besluit.