



De leden van de raad van de gemeente
CAPELLE AAN DEN IJSSEL

datum	kenmerk	uw kenmerk/brief van	doorkiesnummer
7 oktober 2025	1711833/2097373		(010) 284 8274
onderwerp	behandeld door/e-mail		
Collegebrief	Bureau Gemeentesecretaris		

Geachte dames en heren,

Onderstaand informeren wij u inzake de volgende onderwerpen:

2025/ 104	uitwerking ombuiging subsidie
2025/ 105	ambulance opkomstlocatie Fascinatio
2025/ 106	congestiemanagementonderzoek Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten
2025/ 107	septembercirculaire 2025 gemeentefonds

Mocht u nog nadere vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de genoemde portefeuillehouder dan wel de behandelend ambtenaar.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

w.g.

w.g.

mr. A.H.P. van Gils

drs. J.J. Manusama

Wilt u bij beantwoording het kenmerk vermelden.

Rivierweg 111	Telefoon: 14010
Postbus 70	Telefax: 010 - 2848800
2900 AB Capelle aan den IJssel	BTW nummer: 001877045B05
www.capelleaandenijssel.nl	IBAN: NL41INGB0006691797
gemeente@capelleaandenijssel.nl	BIC nummer: INGBNL2A

Uitwerking ombuiging subsidie

Nummer:	2025/104
Referentie:	toezegging 25/017 (raadsbrede commissie 30 juni 2025/ gemeenteraadsvergadering 10 juli 2025)
Portefeuillehouder:	Rik van Woudenberg
Afdeling:	Samenleving
Team:	Management Afdelingsondersteuning en Control (010) 2848766
Bijlage(n):	memo ombuigingen
Informatie:	

Met de vaststelling van de kadernota is door uw raad ingestemd om €548.000,- euro in mindering te brengen op subsidies. Bij de behandeling van de kadernota is door wethouder Van Woudenberg toegezegd om inzichtelijk te maken op welke wijze de bezuinigingsmogelijkheden op de subsidies zijn uitgewerkt, zodat bij de begrotingsbehandeling in het kader van de ombuigingen gerichte keuzes gemaakt kunnen worden.

Met deze brief komen wij tegemoet aan de toezegging.

De besparing wordt gerealiseerd op twee manieren:

1. De subsidieplafonds van de subsidieregelingen worden voor 2027 niet geïndexeerd. Dit is een besparing van ongeveer €223.000,-.
2. Van een aantal subsidieregelingen wordt het subsidieplafond verlaagd, dit levert de resterende €325.000,- op.
 - a. Enkele subsidieplafonds kunnen vanaf 2026 worden verlaagd omdat er structureel onderbenutting van de subsidieregelingen is.
 - b. Van de overige subsidieregelingen worden de verlaging van de subsidieplafonds vanaf 2027 verwerkt.
 - c. Het intrekken van de subsidieregeling Nieuwe Culturele Initiatieven gaat in per 1-1-2027.

Subsidieregeling	Besparing	Uitleg
Jeugdsport	7	Het is gebleken dat een deel van de beschikbare middelen structureel niet wordt benut. Het plafond kan worden verlaagd zonder dat subsidieaanvragers hier nadeel van ondervinden.
Maatschappelijke dienstverlening	19	Idem
Water en Groen	10	Idem
Integratiebeleid	17	Idem
Evenementen	40	<p>De afgelopen jaren is subsidie verleend voor 12-15 evenementen per jaar. Het gaat om een uiteenlopend aanbod aan evenementen, enerzijds met een aantrekkingskracht over de gemeentegrenzen heen (Koningsdag, Sinterklaasintocht, het internationale voetbaltoernooi U13-CUP) en anderzijds meer lokale evenementen zoals de kunst- en atelierroute of de viering van Halloween in Schollebaar. De verleende subsidies variëren van 3k tot 31k.</p> <p>Uit de rapportage burgerpanel bezuinigingen (collegebrief d.d 6 mei 2025, nummer: 2025/043) blijkt dat twee derde van de inwoners vindt dat er bezuinigd kan worden op evenementen in de stad. Op basis hiervan stellen wij voor om het subsidieplafond te verlagen.</p> <p>Met een lager subsidieplafond is het nog steeds mogelijk om de volksfeesten (Koningsdag en de Sinterklaasintocht) te subsidiëren. Daarnaast blijft er nog een klein deel van het subsidieplafond over</p>

		voor het subsidiëren van andere, minder omvangrijke, evenementen. De subsidieregeling wordt hierop aangepast.
Cultuur	114	Het grootste deel van het subsidieplafond voor Cultuur komt ten goede aan de bibliotheek en het theater. Het theater kent haar eigen ombuigingsopgave onder de ombuigingsopdracht Verbonden Partijen. Dan blijft er onder Cultuur nog steeds een aanzienlijk budget over waarbij het mogelijk is om 5% te besparen. Hierbij is het de moeite waard om te vermelden dat het merendeel van de subsidieontvangers geen vrijwilligersorganisaties zijn.
Ontmoeten	88	De subsidieregeling ontmoeten kent drie soorten ontmoetingsactiviteiten; ontmoeten voor buurtgenoten, lotgenoten en minder zelfredzame Capelleneren. Het verlagen van het subsidieplafond is gericht op de ontmoetingsactiviteiten voor lotgenoten en minder zelfredzame Capellenaren. Wij subsidiëren een zeer uiteenlopend en frequent aanbod aan ontmoetingsactiviteiten voor deze groepen. Op elk moment van de dag vinden er bij meerdere organisaties verschillende ontmoetingsactiviteiten plaats. Met het verlagen van het plafond is het aannemelijk dat óf enkele activiteiten worden stopgezet, óf dat de frequentie van bepaalde activiteiten wordt verminderd. Maar zelfs met deze aanpassingen zal het aanbod aan ontmoetingsactiviteiten nog steeds veelzijdig en ruimschoots zijn. Hierbij is het belangrijk om te vermelden dat bijna driekwart van het subsidieplafond wordt besteed aan activiteiten georganiseerd door zorginstellingen in onze gemeente en niet door vrijwilligersorganisaties.
Nieuwe culturele initiatieven	30	Deze subsidieregeling wordt volledig ingetrokken. De regeling richt zich op nieuwe initiatieven die slechts eenmalig voor subsidie in aanmerking komen. Een tot twee keer per jaar wordt er subsidie aangevraagd door wisselende partijen voor relatief kleine subsidiebedragen. Gezien al deze factoren, zal het intrekken van deze regeling minimale impact hebben op de samenleving.

Er is nog één ander subsidieplafond dat wordt verlaagd vanaf 2026 in het kader van de ombuigingsopgave. Deze komt echter niet ten goede aan de ombuiging op subsidies. Bij de kadernota heeft u reeds ingestemd deze ombuigingen.

Subsidieregeling	Besparing	Uitleg
Cultuur	108	Onder de ombuigingsopdracht Verbonden Partijen is afgesproken dat het Isala Theater minder subsidie zou aanvragen. Voor 2026 heeft het theater €107.625,- minder aangevraagd. Dit bedrag bestaat uit een besparing op de kosten en het niet-indexeren van de subsidie over 2025.

De aangepaste plafonds voor 2027 zijn opgenomen in de begroting 2026. Met het vaststellen van de begroting 2026 worden direct de aangepaste plafonds voor 2027 vastgesteld. Dit is nodig omdat het merendeel van de subsidies voor 2027 wordt aangevraagd in Q1 2026 en wordt verleend in Q2 en Q3 2026. Doordat begin 2026 de subsidieplafonds bekend zijn, kan hiermee tijdig rekening gehouden worden bij de te verlenen subsidies.

In de bijlage is een overzicht opgenomen van alle regelingen en bijbehorende subsidieplafonds die worden aangepast.

We beschouwing toezegging 25/017 hiermee als afgedaan. U kunt deze informatie desgewenst betrekken bij de beraadslagingen aangaande de Begroting 2026.

Ambulance opkomstlocatie

Nummer:	2025/105
Referentie:	actieve informatie
Portefeuillehouder:	J. Manusama
Afdeling:	Bestuurs- en concernondersteuning
Team:	veiligheid
Bijlage(n):	antwoordbrief aan ARR
Informatie:	

Begin 2025 heeft de patiëntenraad van de Ambulance Rotterdam-Rijnmond (ARR, onderdeel van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond) uw Raad verzocht om medewerking om grondgebied beschikbaar te stellen voor een ambulance opkomstlocatie in de nabijheid van het Kralingseplein aan de A16. De door hen beoogde locatie betreft de hoofdentree van de buurt Fascinatio. Over dit verzoek is meerdere keren overleg gevoerd met de gemeente. Een ambulance opkomstlocatie is bedoeld voor de wissel van het ambulancepersoneel, en bijvullen van materiaal. Wissels vinden continue over een etmaal plaats. Een beperkt aantal vertrekt met gebruik van optische – en geluidssignalen.

Wij hebben de verzochte locatie moet afwijzen in verband met strijdigheid met de vastgestelde ruimtelijke planvorming (Ruimtelijk Toekomst Perspectief van december 2021). Daarbij is in een eerder stadium met de Provincie Zuid Holland afgesproken dat op de gewenste kavel ten minste 40 sociale woningen worden gerealiseerd.

Bijgaand treft u een kopie van de antwoordbrief aan de algemeen directeur van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

Uitkomst congestiemanagementonderzoek Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten

Nummer:	2025/106
Referentie:	actieve informatie
Portefeuillehouder:	Sjoerd Giessler
Afdeling:	Stadsontwikkeling
Team:	duurzaamheid, Milieu en Wonen
Bijlage(n):	gemeentebrief uitkomst congestiemanagementonderzoek Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten congestierapport station Langeland
Informatie:	

Stedin heeft op 5 november 2024 een vooraankondiging gedaan van netcongestie voor een groot deel van Capelle aan den IJssel. Vanaf dat moment kwamen nieuwe of uitbreidingen van grootverbruikaansluitingen (GV) op een wachtlijst, en startte Stedin met een congestiemanagementonderzoek (CMO), waarin wordt gezocht naar flexibel vermogen dat afnemers in de regio tegen een vergoeding beschikbaar stellen. Dit onderzoek is afgerond en op 1 oktober 2025 gepubliceerd. Er is geen flexibel vermogen gecontracteerd en het vermogen dat potentieel gecontracteerd zou kunnen worden is onvoldoende om het tekort te dekken. De afronding van het CMO heeft als direct gevolg dat er definitief structurele netcongestie is in grote delen van Capelle aan den IJssel. De kaart van een groot deel van de gemeente gaat daarmee van oranje naar rood. In praktische zin betekent dit niets nieuws voor bestaande en nieuwe aansluitingen, aangezien er voor GV al een wachtlijst bestond en kleinverbruikaansluitingen (KV) nog steeds kunnen worden gerealiseerd. In deze collegebrief leest u meer over de uitkomsten van het CMO en wat de gevolgen zijn.

Inhoud congestiemanagementonderzoek

Het onderzoek heeft betrekking op het gebied dat van stroom voorzien wordt vanuit station Langeland. Dit station staat in Krimpen aan den IJssel en bedient daarnaast ook delen van Krimpenerwaard en Capelle aan den IJssel. Er is onderzocht of er afnemers van elektriciteit zijn die op piekmomenten tegen een vergoeding hun afname kunnen en willen verlagen. Hierdoor zou ruimte ontstaan op het elektriciteitsnet, die voor autonome groei van bijvoorbeeld KV (zoals woningen die steeds meer elektriciteit vragen) of nieuwe- of uitbreidingen van GV ingezet kan worden.

Uitkomsten congestiemanagementonderzoek

De door afnemers gewenste transportcapaciteit dreigt al in de winter 2025/2026 de in het net aanwezige transportcapaciteit te overschrijden. Dat betekent dat er flexibel vermogen ingezet moet worden om binnen de grenzen te blijven, of dat de grens overschreden wordt en daarmee het risico toeneemt dat bepaalde afnemers tijdelijk minder of geen elektriciteit kunnen afnemen.

Er zijn 16 klanten benaderd met een vermogen groter dan 1 MW. Onder hen zijn 3 klanten geïdentificeerd waarbij in potentie flexibel vermogen mogelijk is, van in totaal 7 MW. Deze flexibiliteit kan worden gerealiseerd door middel van batterij-implementatie of aanpassingen in bedrijfsprocessen. Stedin is echter nog niet tot afspraken gekomen, waardoor er op dit moment nog geen extra capaciteit beschikbaar komt.

Als en wanneer er op een later moment toch flexibel vermogen beschikbaar komt, wordt deze ingezet voor de autonome groei van bestaande aansluitingen. Het tekort aan transportcapaciteit voor bestaande aangesloten klanten loopt de komende jaren op naar 48 MW in 2029. Het flexibel vermogen dat in potentie is gevonden is daar dus niet toereikend voor, wat betekent dat er geen nieuwe of uitbreidingen van GV mogelijk zijn, ook als de potentie wordt ontsloten.

Handelingsperspectief gemeente Capelle aan den IJssel

Het uitbreiden van de capaciteit van station Langeland is een project van Stedin en gemeente Krimpen aan den IJssel. Wij hebben hier geen directe invloed op. Wel kunnen wij ervoor zorgen dat de groei in het gevraagde piekvermogen gedempt wordt, door de acties uit het Capels Actieplan Netcongestie (CAN) uit te voeren. De uitkomsten van het CMO benadrukken het belang dat de acties in het CAN worden uitgevoerd.

Toekomstige verwachtingen

Het CMO geeft ons inzicht in de verwachte (over)belasting van station Langeland in de komende jaren. Deze is in de winter van 2025/2026 voor het eerst te zien, en is steeds frequenter en hoger richting 2029. Op deze momenten wordt de reservecapaciteit van het station ingezet. Dat betekent dat als de basistransformator op dat moment in storing gaat, er onvoldoende capaciteit is om die storing op te vangen en er een aantal (groot)verbruikers tijdelijk geen of minder stroom krijgen.

Het vergroten van de capaciteit van station Langeland staat nog steeds gepland voor eind 2029. Dat betekent niet dat netcongestie dan opgelost is. Ook op het hoogspanningsnet van TenneT moeten uitbreidingen worden gedaan om nieuwe en uitbreidingen van GV mogelijk te maken. Deze uitbreidingen zijn naar verwachting tussen 2032 en 2035 afgerond.

Septembercirculaire 2025 gemeentefonds

Nummer:	2025/107
Referentie:	actieve informatie
Portefeuillehouder:	Rik van Woudenberg
Afdeling:	Financiën
Team:	Beleid & Advies
Informatie:	

Op Prinsjesdag presenteerde het ministerie van BZK de septembercirculaire 2025. De mutaties in de septembercirculaire beperken zich tot een aantal bijstellingen. In ieder geval geeft het geen oplossing voor de tekorten in de begroting 2026 en volgende jaren. Voor 2025 wordt echter een fors hoger bedrag ontvangen van € 3,6 miljoen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de incidentele compensatie van de tekorten in de jeugdzorg in de jaren 2023 en 2024 en het voorschot van de ruimte onder het BCF-plafond.

De opbouw van de mutaties in de septembercirculaire 2025 voor de gemeente Capelle is als volgt (bedragen x 1.000):

	2025	2026	2027	2028	2029
Stand Meicirculaire 2025	V 169.747	V 173.805	V 175.479	V 173.286	V 175.492
Effecten herziene Meicirculaire 2025	N 0	N 0	N 19	N 22	N 32
Bruto uitkomst Septembercirculaire 2025	V 3.529	V 2.153	N 344	N 632	N 786
Stand Septembercirculaire 2025	V 173.276	V 175.958	V 175.116	V 172.632	V 174.674
Algemene mutaties					
Effecten herziene Meicirculaire 2025			N 19	N 22	N 32
Volume accres			N 118	N 232	N 349
LPO accres		N 353	N 356	N 404	N 350
Voorschot ruimte onder BCF-plafond 2025	V 1.649				
Hoeveelheidsverschillen	N 8	N 2	N 0	N 0	N 0
Ontwikkeling uitkeringsbasis			N 106	N 93	N 174
WOZ-waarden mutaties	N 151	N 63	N 101	N 101	N 101
Taakmutaties					
Rijksvaccinatieprogramma	V 9				
Wet integrale suïcidepreventie		V 40	V 41	V 41	V 42
Hervormingsagenda jeugd 2023 en 2024	V 2.752				
Loon- en prijsbijstellingen middelen op de AP jeugdhulp		V 89	V 74	V 74	V 73
Toezicht gastouderopvang		V 6	V 8	V 8	V 6
Implementatie Participatiewet in balans	V 154	V 66	V 16	V 4	V 5
Vervroegde Tweede Kamer verkiezingen	V 226				
Integratie en decentralisatie uitkeringen					
LHBTI-emancipatiebeleid	N 20	N 20			
Versterking omgevingsveiligheidsdiensten	V 10	V 11	V 11	V 9	
Register Externe Veiligheidsrisico's	V 2	V 2			
Spreidingswet	V 50				
Capaciteit dec. overheden klimaat- en energiebeleid		V 2.198			
Overheidsbrede Dienstverlening		V 59	V 59	V 59	V 59
Participatie (IU)	V 110	V 120	V 128	V 3	V 3
Stelposten					
Stelpost BTW compensatie	N 1.254				
Per saldo mutaties herz meircirc 2025 en sept circ 2025	V 3.529	V 2.153	N 363	N 654	N 818

	2025	2026	2027	2028	2029
Mogelijke te oormerken bedragen:					
Wet integrale suïcidepreventie		N 40	N 41	N 41	N 42
Loon- en prijsbijstellingen middelen op de AP jeugdhulp		N 89	N 74	N 74	N 73
Toezicht gastouderopvang		N 6	N 8	N 8	N 6
Indexatie Wmo demografie					
Implementatie Participatiewet in balans		N 66	N 16	N 4	N 5
Integratie en decentralisatie uitkeringen					
LHBTI-emancipatiebeleid		V 20			
Versterking omgevingsveiligheidsdiensten		N 11	N 11	N 9	
Register Externe Veiligheidsrisico's		N 2			
Capaciteit dec. overheden klimaat- en energiebeleid		N 2.198			
Overheidsbrede Dienstverlening		N 59	N 59	N 59	N 59
Participatie (IU)		N 120	N 128	N 3	N 3
Subtotaal	N 0	N 2.571	N 337	N 198	N 188

	2025	2026	2027	2028	2029
Bruto uitkomst herz meicirc 2025 en sept circ 2025	V 3.529	V 2.153	N 363	N 654	N 818
Af: mogelijk te oormerken bedragen	N 0	N 2.571	N 337	N 198	N 188
Bij: stelpost volume accres			V 118	V 232	V 349
Netto uitkomst herz meicirc 2025 en sept circ 2025 incl.taakmutaties	V 3.529	N 418	N 582	N 620	N 657

Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste mutaties.

Algemene mutaties

Effecten herziene Meicirculaire 2025

In de oorspronkelijke meicirculaire 2025 bleken een paar fouten te zitten die later door het ministerie gecorrigeerd zijn. De effecten voor Capelle van deze correcties zijn een nadeel van € 19K in 2027, € 22K in 2028 en € 32K vanaf 2029.

Volume accres

Het volume accres wordt gebaseerd op een 8-jaars historisch gemiddelde van het bbp (bruto binnenlands product). In de septembercirculaire 2025 is een nieuwe raming voor het accres 2025 en verdere jaren opgenomen. Deze raming is gebaseerd op de actuele raming van de ontwikkeling van het bbp door het Centraal Planbureau (CPB; MEV 2026). Voor de jaren 2027 en volgende is de raming van het volume deel naar beneden bijgesteld.

LPO accres

De indexatie voor inflatie volgt de prijs bbp van het lopende jaar. Voor 2026 is de raming voor de prijs bbp naar beneden bijgesteld. De verwachting is dat de inflatie 0,1% lager uitvalt dan in het voorjaar werd verwacht. De lagere inflatieverwachting werkt door in de cijfers voor 2026 en volgende jaren.

Afrekening ruimte onder BCF-plafond 2024)

Het BTW-Compensatiefonds (BCF) heeft een plafond. Dit plafond muteert jaarlijks met het accrespercentage. Als de gezamenlijke declaraties onder dit plafond blijven, wordt het verschil in het gemeentefonds gestort. Bij overschrijding volgt een uitname. Jaarlijks wordt bij de septembercirculaire een voorschot verstrekt op de verwachte onderschrijding van dat kalenderjaar. In de meicirculaire van het volgende jaar volgt dan de afrekening. In deze circulaire bedraagt het voorschot voor het jaar 2025 € 428 miljoen. Voor Capelle is dit een bedrag van € 1.649K. Bij de berekening van de meicirculaire 2025 is rekening gehouden met een stelpost van € 1.254K. Deze stelpost wordt in deze berekening afgeraamd voor 2025. Per saldo levert dit een voordeel op van € 395K in 2025.

Hoeveelheidsverschillen

De hoeveelheidsverschillen bestaan uit mutaties in de algemene uitkering die worden veroorzaakt door wijzigingen in de maatstafgewichten en de wegingsfactoren als gevolg van door het Rijk genomen beleidsmatige maatregelen.

Ontwikkeling uitkeringsbasis

Bij het begrip ontwikkeling van de uitkeringsbasis gaat het om de mutaties van de landelijke aantallen inwoners, woonruimten, leerlingen, uitkeringsgerechtigden etc. Het totaal te verdelen bedrag in het gemeentefonds blijft gelijk. Als de aantallen van de maatstaven wijzigen wordt dit via de uitkeringsfactor gecorrigeerd.

WOZ-waarden mutaties

De WOZ-waarden zijn aangepast aan de voorlopige aanlevering over 2025. Aangezien de WOZ-waarden hoger zijn dan geraamd resulteert dit in een hogere korting op de algemene uitkering uit het gemeentefonds.

Taakmutaties

In de meicirculaire 2025 zeven mutaties opgenomen.

Hieronder worden de belangrijkste toegelicht.

Wet integrale suïcidepreventie

Op 1 januari 2026 treedt de Wet integrale suïcidepreventie in werking. Gemeenten worden op grond van deze wet geacht suïcidepreventie in hun gezondheidsbeleid op te nemen en uit te voeren. Hiervoor ontvangt Capelle vanaf 2026 jaarlijks een bedrag van afgerond € 40K.

Hervormingsagenda Jeugd

Naar aanleiding van de eerdere afspraken in het voorjaar met de VNG heeft het kabinet besloten tot compensatie van de incidentele tekorten 2023 en 2024 in de jeugdzorg. Gemeenten ontvangen in totaal € 728 miljoen van het Rijk. Voor Capelle is dit een bedrag van € 2.752K in 2025. Dit kunnen de gemeenten inzetten ter ondersteuning van de transformatie van de Jeugdhulp conform de afspraken in de Hervormingsagenda. Het gaat dan om het versterken van de sociale basis en stevige sociale teams. Daarbij is er aandacht voor het verbeteren van kind- en gezinsbescherming en voor een brede integrale aanpak van het sociaal domein.

Loon- en prijsbijstellingen middelen op de AP jeugdhulp

Op de rijksbegroting waren middelen gereserveerd voor loon- en prijsbijstellingen over de gereserveerde middelen voor Jeugdzorg. Deze worden nu toegevoegd aan het gemeentefonds. Voor 2026 gaat het om een bedrag van € 89K en voor de jaren 2027 en volgende om € 74K per jaar.

Implementatie Participatiewet in balans

Het wetsvoorstel Participatiewet in Balans is een initiatief om de Participatiewet te vereenvoudigen en te verbeteren, met name door meer maatwerk, versoepeling van regels en een menselijker aanpak. In totaal wordt € 58,1 miljoen aan de algemene uitkering toegevoegd.

Vervroegde Tweede Kamer verkiezingen

Het kabinet stelt eenmalig 60 miljoen beschikbaar aan gemeenten voor de organisatie van de vervroegde Tweede Kamerverkiezingen op 29 oktober 2025. Het kabinet heeft hierover besloten na overleg met de VNG. Deze vergoeding is aanvullend op de vergoeding die gemeenten jaarlijks via het gemeentefonds krijgen voor de uitvoering van hun wettelijke taken bij het organiseren van verkiezingen. Capelle ontvangt een bedrag van € 226K.

Integratie en decentralisatie uitkeringen

Naast de algemene uitkering bevat het gemeentefonds ook nog een aantal decentralisatie- en integratie uitkeringen. Het gaat hierbij om uitkeringen die niet via de algemene verdeelmaatstaven verdeeld kunnen worden. De belangrijkste veranderingen worden hieronder toegelicht.

Spreidingswet

Vanuit de Spreidingswet hebben gemeenten een nieuwe taak gekregen in het zoeken naar opvangplekken. Zij ontvangen hiervoor middelen vanuit het gemeentefonds. Elke gemeente ontvangt een vast bedrag van 20. Het resterende bedrag wordt verdeeld op basis van de verdeling van het aantal opvangplaatsen per gemeente. De gemeente Capelle ontvangt in 2025 een bedrag van totaal € 50K.

Capaciteit decentrale overheden klimaat- en energiebeleid (CDOKE-gelden)

Tot en met 2025 ontvingen de gemeenten via een specifieke uitkering een vergoeding voor de capaciteitsinzet voor het klimaat- en milieubeleid. Deze specifieke uitkering wordt vanaf 2026 vervangen door een decentralisatie-uitkering. In het regeerakkoord heeft het kabinet afgesproken om een aantal specifieke uitkeringen over te hevelen naar het gemeentefonds met een korting van 10%.

De middelen zijn ook beschikbaar voor de periode 2027 t/m 2030, maar de uitkeringsvorm na 2026 is nog niet bepaald. Capelle ontvangt in 2026 een bedrag van € 2.198K. Dit bedrag wordt geormerkt aangezien de specifieke uitkering komt te vervallen.

Overheidsbrede dienstverlening

Ook de specifieke uitkering Informatiepunten Digitale Overheid (IDO) wordt vanaf 2026 omgezet naar de decentralisatie-uitkering Overheidsbrede Dienstverlening. Via deze uitkering worden gemeenten gefaciliteerd om laagdrempelige en empathische ondersteuning te bieden bij regelzaken met de (digitale) overheid en om hun regierol in het lokale netwerk in te vullen. Hiervoor ontvangt Capelle vanaf 2026 jaarlijks een bedrag van € 59K. Dit bedrag wordt eveneens geormerkt aangezien de specifieke uitkering komt te vervallen.

Stelposten

Stelpost BTW-compensatiefonds

Het BTW-Compensatiefonds (BCF) heeft een plafond. Dit plafond muteert jaarlijks met het accrespercentage. Als de gezamenlijke declaraties onder dit plafond blijven, wordt het verschil in het gemeentefonds gestort. In de septembercirculaire 2025 is het voorschot voor het jaar 2025 in het gemeentefonds gestort. Voor Capelle is dit een bedrag van € 1.649K. De reeds opgenomen stelpost in 2025 van € 1.254K wordt afgeraamd.

Overige

Volume accres

Het ontvangen volumeaccres is in de begroting 2026 als een stelpost aan de lastenkant opgenomen.

Hieronder is het verloop van de stelpost volumeaccres na verwerking van de septembercirculaire 2025 opgenomen. Uit de septembercirculaire 2025 blijkt dat het volumeaccres vanaf 2027 lager uitvalt. Deze bedragen worden in mindering gebracht op de in de begroting 2026 opgenomen stelpost.

	2025	2026	2027	2028	2029
<i>Stelpost volume accres</i>					
Bestaande stelpost volume accres	0	0	889	2.812	3.414
Stelpost vanuit septembercirculaire 2025			-118	-232	-349
Totaal nieuwe stelpost volume accres na septcirc. 2025			771	2.580	3.065

Slot

De uitkomsten van deze septembercirculaire 2025 zullen voor wat betreft de jaarschijf 2025 verwerkt worden in de 2e Bestuursrapportage 2025 en voor wat betreft de resultaten voor 2026 en volgende jaren in de Kadernota 2027.

Taakveld	Naam Subsidieregeling	Plafond 2025	Plafond 2026	Plafond 2027	Ombuiging
1.2	Integratiebeleid (onderdeel antidiscriminatie = Radar)	70	53	53	17
5.1	Jeugdsportstimulering	22	15	15	7
5.3 & 5.6	Cultuur excl. theater	2.312	2.394	2.280	114
5.3	Evenementen	156	162	122	40
5.3	Nieuwe culturele initiatieven	30	30	vervalt	30
6.1	Maatschappelijke Dienstverlening	68	70	51	19
6.1	Ontmoeten	888	920	832	88
7.4	Water en Groen	50	50	40	10
	Totaal				325



Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
T.a.v. de heer A. Littooi
Postbus 9154
3007 AD ROTTERDAM

datum	kenmerk	uw kenmerk/brief van	doorkiesnummer
7 oktober 2025	2087811/2088082	20-08-2025	06 5168 2198

onderwerp	behandeld door/e-mail
ambulance opkomstlocatie	F.E. van Boven f.e.van.boven@capelleaandenijssel.nl

Geachte heer Littooi,

Op 5 augustus 2025 heeft u een overleg gehad met onze burgemeester Manusama. Hierbij is het verzoek van de Ambulance Rotterdam-Rijnmond (ARR) besproken om grondgebied beschikbaar te stellen voor een ambulance opkomstlocatie in de nabijheid van het Kralingseplein aan de A16.

Het eerste verzoek van de ARR dateert van eind 2023. Na meerdere overleggen in 2024 heeft op vrijdag 8 november 2024 een bespreking plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de ARR en onze burgemeester Manusama en wethouder Van Woudenberg. Zij hebben moeten mededelen dat wij geen medewerking kunnen geven aan de door u gewenste locatie bij de hoofdentree van de buurt Fascinatio. Wel waren wij positief over de locatie Slotlaan. Op 6 december 2024 heeft u een verslag van deze bespreking ontvangen. Nadien heeft u de burgemeester een memo, van 20 augustus 2025, doen toekomen met een verzoek om nogmaals de locatie Fascinatio te overwegen.

Op 7 oktober 2025 hebben wij uw hernieuwde verzoek behandeld. Helaas hebben wij opnieuw moeten besluiten uw verzoek om de locatie bij de hoofdentree van de buurt Fascinatio af te wijzen. De mogelijkheid van de Slotlaan blijft voor ons open staan. Wij begrijpen echter dat u deze locatie qua aanrijtijden ongeschikt acht.

In ambtelijk overleg is de mogelijkheid van geluids- en verkeersoverlast door ambulances aan de orde geweest. Door uw medewerkers is aangegeven dat ongeveer 80% van de ambulances direct naar de A16 wegrijdt (en zich daarbij gewoon in het verkeer invoegt). Een beperkt aantal vertrekt met gebruik van optische – en geluidssignalen, waarbij afspraken zijn te maken over het gebruik van de sirene in de avond en nachturen (welke als geluidshinder kunnen worden ervaren). Voor wat betreft een mogelijke locatie volgen hieruit geen directe beperkingen.

Wilt u bij beantwoording het kenmerk vermelden.

Rivierweg 111	Telefoon: 14010
Postbus 70	Telefax: 010 - 2848800
2900 AB Capelle aan den IJssel	BTW nummer: 001877045B05
www.capelleaandenijssel.nl	IBAN: NL41INGB0006691797
gemeente@capelleaandenijssel.nl	BIC nummer: INGBNL2A

Over de grond tot afwijzing eerst het volgende. De gemeente Capelle aan den IJssel is een dichtbevolkte stad, en staat zelfs in de top-10 qua bevolkingsdichtheid van gemeenten in Nederland. Wij beschikken binnen de gemeente over nog maar zeer weinig bouwlocaties. Voor wat betreft Fascinatio verdraagt een ambulance opkomstlocatie zich niet met de al eerder vastgestelde ruimtelijke plannen. Daarbij is met de Provincie Zuid-Holland in een eerder stadium afgesproken dat op de gewenste kavel ten minste 40 sociale woningen worden gerealiseerd. In het Ruimtelijk Toekomst Perspectief (RTPF), dat in december 2021 is vastgesteld door de gemeenteraad, is aangegeven dat op de gewenste kavel een gemengd woongebouw komt met een hoogwaardige uitstraling. Bij de invulling van de bouwvlakken wordt aangesloten bij de groene parkrand. Een solitaire opkomstlocatie is niet in lijn met deze uitgangspunten. Wij hebben onderzocht of een combinatiegebouw van een opkomstlocatie met sociale woningen hierboven te realiseren is. Dat is wat ons betreft niet het geval. Voor de goede orde wijzen wij u er op dat direct rondom het Kralingseplein nog meerdere open locaties zichtbaar zijn. Het gaat dan om locaties in bijvoorbeeld Brainpark III, waar wij de ARR eerder op hebben gewezen. Ook uitbreiding van de kazerne Slotlaan ondersteunen wij als alternatief.

Mochten wij in de komende perioden mogelijkheden zien voor een locatie middels een leegstaand pand in de directe omgeving van het Kralingseplein dan informeren wij u daarover. Op dit moment is daar geen sprake van.

Wij vertrouwen er op u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

w.g.

w.g.

mr. A.H.P. van Gils

drs. J.J. Manusama

retouradres: Postbus 49, 3000 AA Rotterdam

Gemeente Capelle aan den IJssel

College van B&W

cc. Provincie Zuid-Holland

Stedin Netbeheer B.V.

Blaak 8

3011 TA Rotterdam

088 896 33 33

www.stedin.net

KvK Rotterdam 24289101

Datum 1 oktober 2025
Onderwerp Uitkomst onderzoek congestiemanagement
Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten

Behandeld door Dhr. M. Bijl

Geacht college,

Op 5 november 2024 kondigden wij congestie aan voor afname van elektriciteit (verbruik) voor de elektriciteitsstations Zuidwijk en Langeland, inclusief alle onderliggende stations, waarmee Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten, waaronder (een deel van) Capelle aan den IJssel, worden voorzien van elektriciteit. Vanaf die datum plaatsen wij nieuwe of extra aanvragen voor aansluitingen van grootverbruikklanten op een wachtlijst. Wij hebben vanaf de aankondiging onderzoek gedaan naar het inzetten van congestiemanagement. Daarbij vragen wij grote klanten om tegen een vergoeding het verbruik van elektriciteit aan te passen tijdens piekmomenten om zo meer ruimte te maken op het net. Dit moet ons in staat stellen de stabiliteit van het net tijdens piekmomenten voor een langere periode te garanderen. Op 1 oktober 2025 publiceren wij de resultaten. Uit ons onderzoek blijkt dat er in dit gebied in potentie flexibel vermogen beschikbaar is voor de inzet van congestiemanagement. Vooralsnog hebben wij geen afspraken kunnen maken met bedrijven over de inzet van flexibel vermogen. Daardoor is er nu geen ruimte om te voorzien in de door grootverbruikers gevraagde (extra) transportvermogen. De verzoeken blijven op de wachtlijst staan. In deze brief en in de bijgevoegde samenvatting leest u hier meer over.

Toelichting congestiegebied Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten

Station Zuidwijk en de onderliggende stations voeden een groot gedeelte van Rotterdam-Zuid, Barendrecht, inclusief het bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard en een zeer klein deel van Albrandswaard. Het voedingsgebied van station Langeland omvat Krimpen aan den IJssel, Ridderkerk en delen van Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard, Zwijndrecht, Hendrik Ido Ambacht en Zuidplas.

Landelijk netbeheerder TenneT kondigde op 5 december 2024 aan dat de maximale capaciteit voor het afnemen van elektriciteit is bereikt voor vrijwel geheel de provincie Zuid-Holland. De congestie in Rotterdam-Zuid en omliggende gemeenten bevindt zich in dit grotere congestiegebied. We spreken daarom van 'gestapelde congestie'.

Oorzaak congestie voor afname

De congestie wordt veroorzaakt door een combinatie van de verwachte groei van de vraag naar elektriciteit van bestaande en nieuwe kleinverbruik aansluitingen (nieuwe woningen, publieke laadpalen, individuele warmtepompen, etc); de bijgestelde planning van het nieuw te stichten elektriciteitsstation Bolnes en door een stijging in aanvragen voor transportvermogen van grote bedrijven om stroom af te nemen. Dit leidt tot een stijging in de vraag naar vermogen vooral in de wintermaanden, november tot en met februari, tussen 16.00 en 21.00 uur.

Flexibel vermogen nodig voor borging leveringszekerheid elektriciteit

Flexibel vermogen van aangesloten klanten is nodig om de leveringszekerheid van elektriciteit richting 2029 voor station Langeland en 2031 voor station Zuidwijk te kunnen borgen. Voor station Langeland ontstaat er in 2029 een tekort van 54 MW en voor station Zuidwijk in 2031 een tekort van 35 MW. In ons onderzoek of congestiemanagement mogelijk is, hebben we in dit gebied 46 klanten met een vermogen groter dan 1 megawatt (MW) benaderd of zij bereid zijn afspraken te maken om tegen een vergoeding hun verbruik van elektriciteit aan te passen. Dit noemen we flexibel vermogen. Hierdoor verspreidt het verbruik zich over de dag en komt extra transportcapaciteit op het elektriciteitsnet beschikbaar. Onder de benaderde klanten beschikken negen klanten in potentie over flexibel vermogen. Het gaat voor station Langeland om 7MW, voor station Ridderkerk om 2MW en

voor station Zuidwijk om 8MW. Deze flexibiliteit kan worden gerealiseerd door middel van batterij-implementatie of aanpassingen in bedrijfsprocessen zoals het flexibel inzetten van koeling. Als we tot contracten komen met deze bedrijven en er extra netruimte beschikbaar komt, dan wordt dit gebruikt om het groeiende elektriciteitsverbruik door kleinzakelijke bedrijven en huishoudens op te vangen. Hierdoor borgen we de betrouwbaarheid van de energievoorziening.

Volgende fase congestiemanagement

Hoewel het potentiële flexibel vermogen substantieel is, is het helaas niet toereikend om de tekorten op te vangen totdat de netuitbreidingen gereed zijn. Dit betekent dat de inzet van flexibel vermogen door grote bedrijven in de regio cruciaal is om tot en met de netuitbreiding een betrouwbare energievoorziening naar alle klanten in de gemeenten te borgen. Als er vanuit aangesloten grote klanten onvoldoende flexibel vermogen wordt aangeboden, moet Stedin meer verplichtende maatregelen toepassen om de leveringszekerheid naar alle klanten in de regio te kunnen borgen.

Wachttijd blijft van toepassing

Doordat wij onvoldoende flexibel vermogen hebben kunnen contracteren, blijft de wachttijd voor grootverbruikers bestaan. Op dit moment staan tien klanten op de wachttijd voor station Langeland, met een opgeteld vermogen van 5,9 MW. Voor station Zuidwijk gaat het om drie klanten op de wachttijd met een opgeteld vermogen van 6,7 MW. We verwachten dat de wachttijd van toepassing blijft tot de netuitbreiding naar verwachting respectievelijk eind 2029 en in 2031 is gerealiseerd.

De netuitbreiding is naar verwachting uiterlijk in 2031 gereed

De totale netverzorging biedt dan 380 megawatt (MW) extra ruimte op het net voor deze regio. Ter vergelijking; de huidige totale capaciteit van stations Zuidwijk en Langeland is 240 MW.

Station Zuidwijk – oplossing gereed in 2031 voor Rotterdam-Zuid, Zwijndrecht, Barendrecht, een deel van Ridderkerk, Albrandswaard, Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht

In 2030 is station Waalhaven verwaard en uitgebreid. Om station Zuidwijk te ontlasten, zetten we vervolgens in 2031 vermogen over van station Putselaan naar station Waalhaven. Daarnaast realiseren we een nieuw 23 kV elektriciteitsstation, Feijenoord. Dit station dient ook in 2031 klaar te zijn om meer vermogen voor het gebied beschikbaar te krijgen. In samenwerking met landelijk hoogspanningsnetbeheerder TenneT stichten we daarnaast in dit gebied een nieuw 150 kV station, Bolnes. Beide stations nemen we naar verwachting in 2031 in gebruik waarmee transportvermogen beschikbaar komt voor Rotterdam-Zuid, Zwijndrecht, Barendrecht (waaronder bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard), een deel van Ridderkerk en de kleine gebieden in de gemeenten Albrandswaard, Zwijndrecht en Hendrik Ido Ambacht.

Station Langeland – oplossing gereed in 2029 voor Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard, Zuidplas en het andere deel van Ridderkerk

Ter voorbereiding op de netuitbreiding van station Langeland, verwaren we in 2026 eerst de onder water liggende kabelverbindingen tussen stations Langeland en Slikkerveer. In 2029 vervangen en verwaren we station Langeland. Met de vervanging van dit station lossen we naar verwachting in 2029 congestie op in een groot deel van het gebied, namelijk voor Krimpen aan den IJssel, Capelle aan den IJssel, Krimpenerwaard, Zuidplas en het andere deel van Ridderkerk.

Warmtenetten als onderdeel van de oplossing voor piekbelasting

Bij het analyseren van de verwachte groei van huishoudens en kleinzakelijke bedrijven op het elektriciteitsnet, houden we rekening met de keuzes die gemeenten maken in de verduurzaming van de warmtevraag. Eén van de factoren die hierin een positieve rol kunnen spelen, zijn bestaande en toekomstige warmtenetten. Deze kunnen bijdragen aan het verminderen van de piekbelasting op het stroomnet. Op dit moment is de impact van warmtenetten in de regio nog beperkt, omdat er nog geen concrete plannen zijn. Zodra er ontwikkelingen zijn, passen we onze analyses en scenario's hierop aan, zodat we tijdig kunnen inspelen op veranderingen in de warmtevraag en de belasting van het net.

Vervolg en actuele informatie

Wij houden u op de hoogte van de voortgang van de gesprekken over het contracteren van flexibel. Actuele informatie, de samenvatting en het volledige onderzoeksrapport zijn vanaf 1 oktober 2025 te vinden op www.stedin.net/netcapaciteit.

Met vriendelijke groet,

Maarten Bijl
Regiodirecteur Zuid-Holland, Stedin

CONGESTIEMANAGEMENT- ONDERZOEK

**Onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement voor afname in
Langeland**

1-10-2025

INHOUDSOPGAVE

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 Langeland	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 Beschikbare transportcapaciteit	6
3.7 Verwachte transportcapaciteit	6
4. TECHNISCHE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	8
4.1 Netontwerpcriteria en de operationele veiligheidsgrenzen	8
4.2 Inzet van technische maatregelen	8
4.3 Regelbaar vermogen	8
4.4 Bepaling van de technische grens	8
4.5 Beoordeling van het toegestane kortsluitvermogen	8
4.6 Veilig netbeheer bij toepassing van congestiemanagement	9
5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	10
5.1 Bepaling van de financiële grens	10
5.2 Verwachte kosten van congestiemanagement	10
6. TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT	11
6.1 Criteria voor toepassing van congestiemanagement	11
6.2 Bijdrage van congestiemanagement	11
6.3 Overzicht	12
7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED	13
7.1 Inleiding	13
7.2 De wijze van uitvoering van de marktvraag	13
7.3 Potentieel voor congestiemanagement	13
7.4 Contractering van de benodigde congestiemanagementdiensten	13
7.5 Voorbereiding voor het invoeren van de biedplicht	13
8. CONCLUSIE	15
BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE	16

1. INLEIDING

Op 5 november 2024 heeft Stedin een vooraankondiging gedaan van een mogelijk tekort aan beschikbare transportcapaciteit voor afname in het gebied van station Langeland (hierna kortweg: 'Langeland'). De door afnemers gewenste transportcapaciteit dreigt binnenkort de in het net aanwezige transportcapaciteit te overschrijden. Daarmee is er in dit gebied sprake van structurele transportschaarste en roepen we congestie af.

In dit rapport gaan we in op de vraag in welke mate we congestiemanagement kunnen inzetten om de gevraagde transportcapaciteit aan alle klanten te bieden. Met congestiemanagement laten we meer partijen toe op het net dan dat hiervoor plek is. Tijdens de transportpieken vragen we de afnemers en/of invoeders dan om hun energietransport tegen vergoeding te verkleinen of te vergroten. De toepassing van congestiemanagement is beschreven in de codebesluiten congestiemanagement.¹ Hierin staan de spelregels van congestiemanagement voor alle betrokken partijen.

Dit rapport begint met de beschrijving van de netsituatie in dit gebied en de uitkomsten van de technische analyse van de aanwezige transportcapaciteit. Daarna tonen we de huidige benodigde en gevraagde transportcapaciteit. Vervolgens onderzoeken we of we samen met onze klanten voldoende extra transportcapaciteit kunnen realiseren met congestiemanagement in de vorm van verschillende flexproducten.

De berekeningen in dit rapport van de verwachte congestie zijn gebaseerd op de meest actuele informatie ten tijde van dit onderzoek. Door wijzigingen in de transportvraag van aangeslotenen, nieuwe aanvragen, veranderende marktomstandigheden of vertraging in de realisatie van de benodigde uitbreiding van ons net verandert de omvang van de transportschaarste continu. Deze monitoren we doorlopend. Op het moment dat er significante structurele wijzigingen zijn voor dit gebied, maken we hiervan op onze website melding. Ook voeren we waar nodig een nieuw onderzoek uit naar de toepassing van congestiemanagement.

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

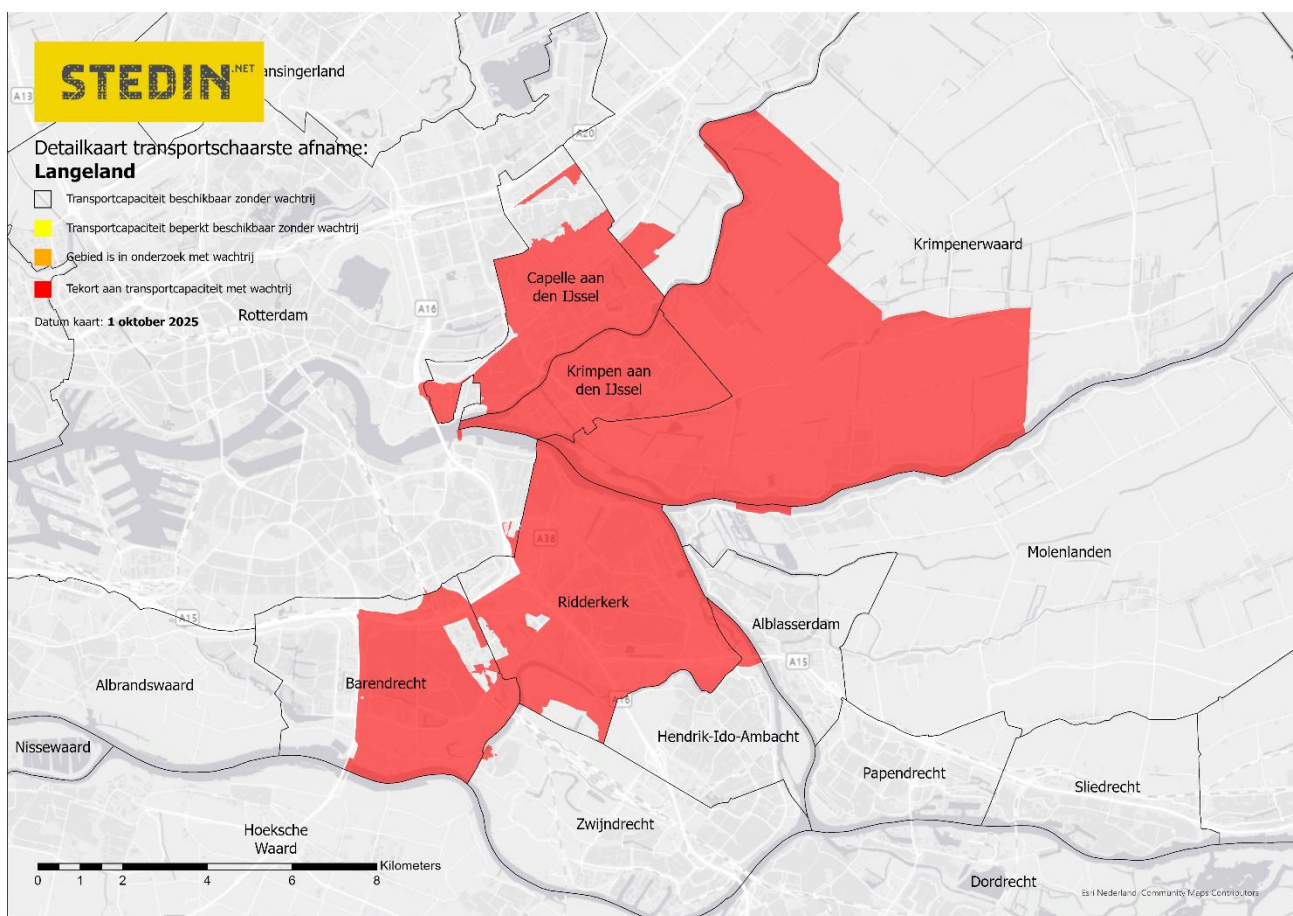
2.1 Beschrijving situatie (vaststelling congestie)

In Langeland bereiken we de grens van de transportcapaciteit voor afname van elektriciteit. Hierdoor is er sprake van structurele congestie. Het gevolg is dat we niet kunnen garanderen dat we in de gevraagde transportcapaciteit voor de afname van elektriciteit kunnen voorzien. Hierbij gaat het om nieuwe transportverzoeken van grootverbruikers en verzoeken van bestaande grootverbruikers om verhoging van de transportcapaciteit.

Op 5 november 2024 hebben we een vooraankondiging van structurele congestie voor dit gebied gedaan. Nieuwe klantinitiatieven zetten we sindsdien op onze wachtlijst. Dit geldt zowel voor nieuwe klanten als voor klanten die hun bestaande aansluiting willen uitbreiden. De congestie in dit deernet komt hoofdzakelijk door de autonome groei en door de transportaanvragen die we al gehonoreerd hebben.

2.2 Gebiedsomschrijving

Figuur 1 toont het gebied waar de congestie zich voordoet.



Figuur 1. Geografische indicatie van het congestiegebied.

2.3 Periode van congestie

Het plan is om de transportcapaciteit in Langeland te verhogen door Station Langeland 150/50/13kV te verzwaren, de verbindingen Langeland-Slikkerveer te verzwaren en een extra station te stichten. De inbedrijfname van de netverzwaring is (op dit moment) gepland voor einde 2029.

Voor de realisatie van de netverzwaring zijn we afhankelijk van de werkzaamheden die de landelijke netbeheerder TenneT uitvoert in deze provincie. Hierna kunnen we naar verwachting de transportbeperking voor het congestiegebied voor afname opheffen. Als de werkzaamheden van TenneT uitlopen, kunnen wij ook pas op een later moment weer transportaanvragen honoreren.

3. OMVANG VAN DE CONGESTIE

3.1 Het elektriciteitsnet in Langeland

In Langeland vindt een sterke toename van afname plaats. We verwachten dat de transportschaarste de komende jaren verder toeneemt. Dit komt voornamelijk door de autonome groei van klanten binnen de bestaande contracten en door de autonome groei van afname, voornamelijk door de plaatsing van elektrische warmtepompen bij huishoudens en het realiseren van laadpunten voor elektrisch vervoer.

3.2 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 kan faciliteren, waarbij de netveiligheid en betrouwbaarheid van de transporten worden gewaarborgd. 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 de capaciteit van het 150/50/13 kV station. De aanwezige transportcapaciteit voor afname bedraagt 117,0 MW.

3.3 Benodigde transportcapaciteit

Het begrip 'benodigde transportcapaciteit' is gedefinieerd in de Begrippencode elektriciteit als: "De transportcapaciteit die nodig is 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 kijken we naar de transporten van alle klanten die al een goedgekeurde transportaanvraag hebben. Hierbij nemen we ook de autonome groei mee van het transport van verbruikers tijdens de congestieperiode. Dit omvat de groei van de transportvraag van bestaande kleinverbruikers binnen hun aansluitcapaciteit en van bestaande grootverbruikers binnen hun gecontracteerde transportcapaciteit.

Zie Tabel 1 voor de prognose van de benodigde transportcapaciteit per jaar.

3.4 Gevraagde transportcapaciteit

Volgens de Begrippencode elektriciteit is de gevraagde transportcapaciteit het volgende: "De transportcapaciteit die nodig is om aan de vraag naar transport van één individuele aangeslotene, namelijk de aanvrager, te voldoen." Aangezien meerdere aangeslotenen transportcapaciteit kunnen aanvragen, tellen we deze op. De gevraagde transportcapaciteit is dus de totale aanvullende transportvraag boven op de benodigde transportcapaciteit die we voorzien van alle aanvragers. In Langeland zijn er al meerdere aanvragen voor transportcapaciteit gedaan. De gevraagde transportcapaciteit is daarmee de transportcapaciteit van al deze aanvragen gezamenlijk (dus de huidige 'wachtlIJst')

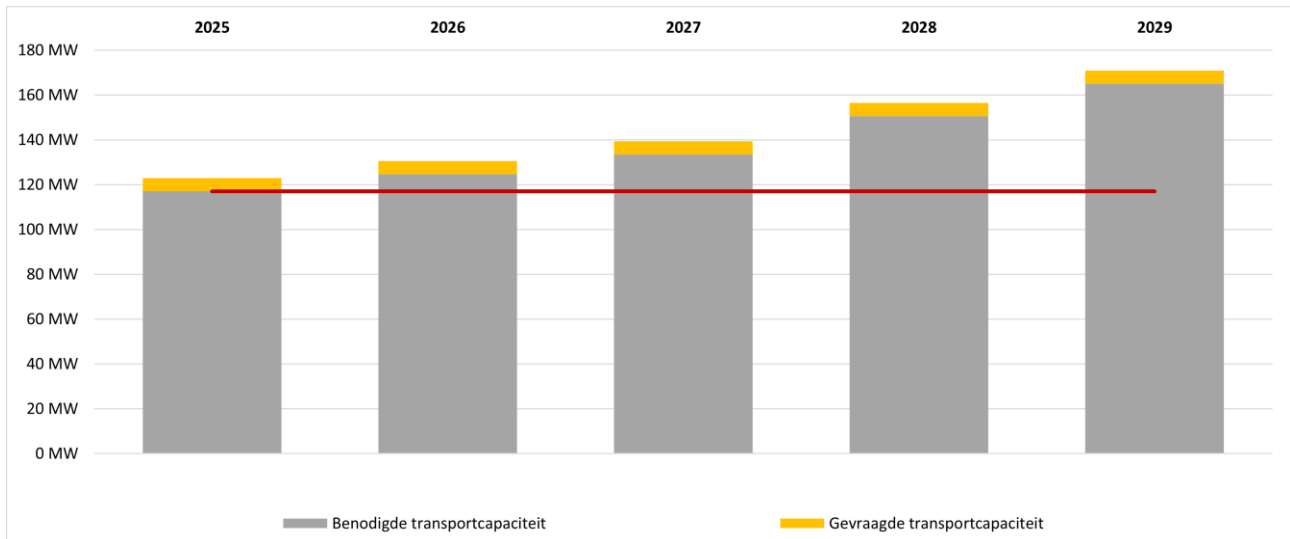
Zie Tabel 1 voor de op dit moment bekende gevraagde transportcapaciteit per jaar.

3.5 Prognose van de transportbehoefte

Op basis van de nieuwe transportaanvragen die bij ons bekend zijn, komen wij tot een prognose voor de transportbehoefte voor afname in het congestiegebied. Deze staat in Tabel 1 en Figuur 2. De technische maatregelen lichten we nader toe in paragraaf 4.2.

Jaar	Aanwezige transportcapaciteit	Technische maatregelen	Benodigde transportcapaciteit	Gevraagde transportcapaciteit	Totale behoefte aan transportcapaciteit	Structureel tekort aan transportcapaciteit
2025	117,0 MW	117,0 MW	117,1 MW	5,9 MW	123,0 MW	6,0 MW
2026	117,0 MW	117,0 MW	124,7 MW	5,9 MW	130,6 MW	13,6 MW
2027	117,0 MW	117,0 MW	133,5 MW	5,9 MW	139,4 MW	22,4 MW
2028	117,0 MW	117,0 MW	150,5 MW	5,9 MW	156,4 MW	39,4 MW
2029	117,0 MW	117,0 MW	165,0 MW	5,9 MW	170,9 MW	53,9 MW

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



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

In Figuur 2 gaan we ervan uit dat de gevraagde transportcapaciteit overeenkomt met de huidige omvang van de wachtlijst. De grafiek laat zien wat het effect is op de behoefte aan transportcapaciteit in het net wanneer we de transportaanvragen zouden kunnen honoreren.

We verwachten dat we in de komende jaren nog nieuwe transportaanvragen ontvangen. De gevraagde transportcapaciteit neemt dan nog verder toe dan waar we nu van uitgaan.

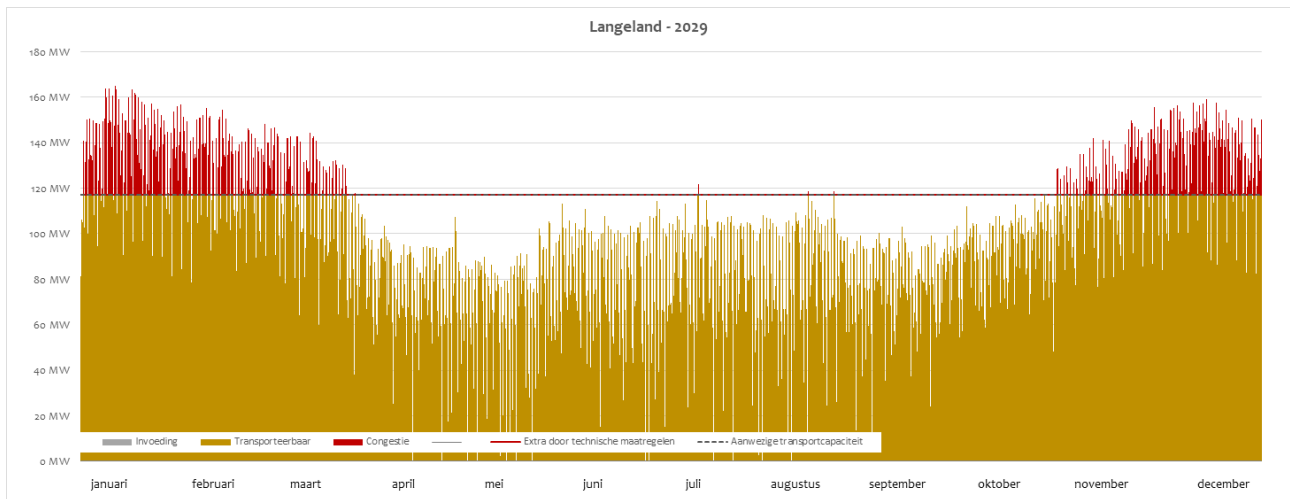
3.6 Beschikbare transportcapaciteit

Uit bovenstaande blijkt dat de aanwezige transportcapaciteit niet voldoende is om te voorzien in de benodigde en gevraagde transportcapaciteit voor afname. Daarmee is de beschikbare transportcapaciteit 0,0 MW. Met andere woorden: er is geen transportcapaciteit beschikbaar voor nieuwe transportverzoeken. 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 53,9 MW in het laatste congestiejaar voordat de geplande netverzwaring gereed is. Dit is inclusief de aanvragen die op dit moment op de wachtlijst staan. Het tekort kan toenemen in het geval van nieuwe transportaanvragen.

3.7 Verwachte transportcapaciteit

Figuur 3 geeft een voorspelling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in Langeland in 2029. Dit is dus de transportcapaciteit die nodig is om aan de huidige vraag van afnemers te voldoen. Positieve waarden vertegenwoordigen afname van het net, negatieve waarden vertegenwoordigen invoeding in het net. Prognoses voor de jaren tot en met 2029 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 volledig 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. Deze houdt in dat als een component in het net uitvalt, de transporten van afnemers niet worden onderbroken. Daar waar mogelijk en toegestaan laten we de enkelvoudige storingsreserve los. In geval van uitval van een component in het net worden snel geselecteerde afnemers afgeschakeld. De overige afnemers merken hier niets van. Met andere woorden: we werken binnen de grenzen van acceptabele risico's als het gaat om de betrouwbaarheid van het net en de leveringszekerheid voor afnemers.

De technische capaciteit van het net ligt aan de basis van de aanwezige transportcapaciteit. Voor het vaststellen van de technische capaciteit vormen de specificaties van de betreffende componenten door de fabrikant het uitgangspunt. Dit gaat in combinatie met aanvullende richtlijnen voor de componenten, bijvoorbeeld rond een beperking van de belasting of juist een hogere benutbaarheid. Hierbij houden we 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 Inzet van technische maatregelen

Als de gevraagde transportcapaciteit de aanwezige transportcapaciteit overschrijdt, moet de netbeheerder de mogelijkheid onderzoeken om met technische maatregelen anders dan netverzwaring de beschikbare transportcapaciteit te vergroten. Dit is in overeenkomst met artikel 9.6, eerste lid, van de Netcode elektriciteit. In Langeland zijn geen technische maatregelen mogelijk om de beschikbare transportcapaciteit te vergroten.

4.3 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."

In Langeland is het vermogen dat overeenkomstig artikel 9.31, eerste lid, van de Netcode elektriciteit voor inzet beschikbaar is, op dit moment gelijk aan 0,0 MW. Daarmee is er op dit moment geen regelbaar vermogen beschikbaar voor afname-congestie in de zin van de Begrippencode elektriciteit.

4.4 Bepaling van de technische grens

In artikel 9.10, derde lid, onderdeel d, van de Netcode elektriciteit wordt de technische grens gedefinieerd. De technische grens is van belang bij de toepassing van congestiemanagement. 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. Bij het bereiken van de technische grens geldt voor de netbeheerder daarom niet langer de verplichting om congestiemanagement toe te passen.

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 Langeland bedraagt 117,0 MW. In het deelnet verbonden met dit station is 0,0 MW aan regelbaar vermogen aanwezig. De technische grens bedraagt daarmee 117,0 MW (117,0 MW + 0,0 MW).

4.5 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 als we daardoor het toegestane kortsluitvermogen van het net overschrijden. Kortsluitvermogen is de stroom die bij een kortsluiting mogelijk in het net gaat lopen zolang de beveiliging nog niet heeft ingegrepen. De componenten in het net kunnen een maximale kortsluitstroom aan. Wanneer deze wordt

overschreden, branden de componenten door. Het toegestane kortsluitvermogen is daarom van belang om de veiligheid en betrouwbaarheid van het net te waarborgen.

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

4.6 Veilig netbeheer bij toepassing van congestiemanagement

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

De consequentie is dat we bij toepassing van congestiemanagement grotendeels afhankelijk zijn van de toegezegde respons door klanten om vermogen te verminderen of af te schakelen. Hierbij bestaat het risico dat er een overbelasting van het net ontstaat als aangeslotenen niet, of niet op tijd reageren. In dat geval schakelt de beveiliging netdelen af en wordt ook het transport aan afnemers onderbroken.

5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED

5.1 Bepaling van de financiële grens

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

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 117,0 MW en de periode waarvoor we de congestie verwachten (dus tot de verwachte datum van de netverzwaring in 2029, zie paragraaf 2.3). Dan bedraagt de financiële grens 5.390.000 euro.

5.2 Verwachte kosten van congestiemanagement

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 de in te zetten congestiemanagementdiensten.

De kosten van toepassing van congestiemanagement tot de netverzwaring om de autonome groei te faciliteren, schatten we hoger in dan de financiële grens. Honorering van transportaanvragen op de wachtlijst is niet mogelijk zonder de financiële grens verder te overschrijden.

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 de 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 uit de Netcode die bepalen tot welke omvang congestiemanagement nodig is.

Artikel in de Netcode	Criterion	Beoordeling
9.10, tweede lid, onderdeel a	De periode van het verwachte tekort aan beschikbare transportcapaciteit is korter dan één jaar en het congestiegebied is in de drie jaar daarvoor geen congestiegebied geweest, of onderdeel van een of meer congestiegebieden beheerd door de dezelfde netbeheerder.	De uitzondering is 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 aangeslotenen te verminderen ten behoeve van nieuwe transportaanvragen als bedoeld in artikel 9.6, eerste lid.	Omdat in het congestiegebied sprake is van afnamecongestie, passen we geen zogenoemde 'niet-marktgebaseerde redispatch' toe om de vraag naar transport van verbruikende aangeslotenen te verminderen.
9.10, tweede lid, onderdeel c	Geen toepassing van congestiemanagement voor de vraag naar transport waarvoor geldt dat de kosten voor congestiemanagement hoger liggen dan de financiële grens gedurende de periode vanaf de voor aankondiging als bedoeld in artikel 9.9, eerste lid, tot het moment dat er geen sprake meer is van een structureel tekort aan beschikbare transportcapaciteit.	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 de technische grens van de aanwezige transportcapaciteit.	De technische grens bedraagt 117,0 MW. Deze wordt binnen de congestieperiode al bereikt voor de benodigde transportcapaciteit voor de autonome groei.
9.10, tweede lid, onderdeel e	Geen toepassing van congestiemanagement (als gevolg van een technische grens van 100 % van de aanwezige transportcapaciteit) als het beperkende netelement in het laagspanningsnet ligt.	De uitzondering is 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.	De uitzondering is niet van toepassing, omdat het toegestane kortsluitvermogen niet wordt overschreden.
Conclusie	Toepassing van congestiemanagement is conform de Netcode elektriciteit nodig om de autonome groei te faciliteren. Daarmee worden de technische grens en de financiële grens al bereikt.	

6.2 Bijdrage van congestiemanagement

De toepassing van congestiemanagement zorgt er niet voor dat we 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	117,0 MW	
Extra beschikbare transportcapaciteit door inzet van technische maatregelen	0,0 MW	0 %
Benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	165,0 MW	141 %
Gevraagde transportcapaciteit (de huidige wachtlijst)	5,9 MW	5 %
Gevraagde + benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	170,9 MW	146 %
Technische grens	117,0 MW	100 %
Beschikbare transportcapaciteit met toepassing van congestiemanagement	0,0 MW	0 %

Tabel 2. Samenvatting van diverse cijfers

7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED

7.1 Inleiding

Om te beoordelen in hoeverre congestiemanagement mogelijk is, hebben we gesprekken met diverse aangeslotenen en marktpartijen gevoerd. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het potentiële aanbod van congestiemanagementdiensten voor Langeland. Die diensten kunnen bestaan uit het sluiten van contracten met een capaciteitsbeperking en/of uit biedingen voor redispatch. Deze laatste kunnen we ook contractueel vastleggen in een biedplicht.

Aangezien de technische grens voor toepassing van congestiemanagement naar verwachting wordt overschreden, zoeken wij in dit gebied gericht naar congestiemanagementdiensten voor inzet bij storingen of onderhoud. Hiermee kunnen wij de betrouwbaarheid en leveringszekerheid blijven garanderen.

7.2 De wijze van uitvoering van de marktvraag

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

- *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 een aantal marktpartijen en aangeslotenen in Langeland rechtstreeks benaderd. Dit zijn partijen met een aangemeld vermogen op GOPACS en/of met een gecontracteerd transportvermogen voor afname groter dan 1 MW.

7.3 Potentieel voor congestiemanagement

Uit de marktvraag is het volgende beeld naar voren gekomen:

Er zijn in totaal 16 klanten benaderd met een vermogen groter dan 1 MW. Onder hen hebben we 3 klanten geïdentificeerd waarbij flex potentie mogelijk is. Het totale vermogen van deze flex potentie bedraagt 7 MW. Deze flexibiliteit kan worden gerealiseerd door middel van batterij-implementatie of aanpassingen in bedrijfsprocessen zoals het flexibel inzetten van koeling. Met deze aangeslotenen gaan wij de komende periode verder in gesprek om tot afspraken te komen.

Er zijn 2 aangeslotenen op station Ridderkerk met elektriciteitsproductie-eenheden groter dan 1 MW. In totaal betreft dit ruim 2,8 MW. Deze flexibiliteit kan worden gerealiseerd door middel van batterij-implementatie of aanpassingen in bedrijfsprocessen zoals het flexibel inzetten van koeling. Met deze aangeslotenen gaan wij de komende periode verder in gesprek om tot afspraken te komen.

De congestie in dit gebied wordt veroorzaakt door piekbelasting als gevolg afname. Installaties die op zulke piekmomenten aan de afname bijdragen, kunnen in principe worden ingezet voor congestiemanagement. Niet alle vermogen zal beschikbaar zijn 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 Contractering van de benodigde congestiemanagementdiensten

We zijn voortdurend in gesprek met aangeslotenen over de levering van congestiemanagementdiensten. In eerste instantie proberen we de benodigde congestiemanagementdiensten te contracteren op basis van de aanbiedingen van de aangeslotenen (en de congestiemanagement serviceproviders). Immers, flexibel vermogen is pas beschikbaar als hiervoor contracten zijn gesloten. In die contracten leggen we de afspraken vast over de voorwaarden van het leveren van de congestiemanagementdiensten. Onderdeel daarvan is de vergoeding die we betalen voor de te leveren diensten. Netbeheerders moeten zich houden aan de door ACM vastgestelde financiële kaders voor deze vergoedingen. Kunnen we hierover met deze bedrijven geen overeenstemming bereiken binnen die kaders? Dan kunnen we een volgende stap, de overgang naar meer verplichte vormen van congestiemanagement, helaas niet uitsluiten.

7.5 Voorbereiding voor het invoeren van de biedplicht

Kunnen we onvoldoende flexibel vermogen contracteren om congestiemanagement uit te voeren? Dan zetten we een volgende stap. Congestiemanagement bestaat namelijk uit verschillende fases: hoe meer de grens van de netcapaciteit wordt bereikt, hoe ingrijpender de maatregelen zijn die netbeheerders moeten nemen.

Zo kan het gebeuren dat we verbruikers en producenten met een gecontracteerd en beschikbaar gesteld transportvermogen van meer dan 1 MW verplichten om ons een aanbod voor het leveren van congestiemanagementdiensten te doen. Tegen met ons overeen te komen voorwaarden leveren zij dan een bijdrage met congestiemanagementdiensten. Dit is pas van toepassing als we er in de eerste stap niet uitkomen met aangeslotenen.

8. CONCLUSIE

Voor het gebied dat wij van elektriciteit voorzien vanuit het station Langeland hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van congestiemanagement. De transportcapaciteit voor afname vanuit het bovenliggende net is beperkt. We verwachten dat naar de huidige inzichten de benodigde transportcapaciteit aan het einde van de voorziene congestieperiode groter is dan de aanwezige transportcapaciteit.

Op basis van de uitgevoerde analyse zijn er voor ons geen mogelijkheden om in het congestiegebied congestiemanagement uit te voeren en zo nieuwe transportaanvragen te kunnen honoreren.

De toepassing van congestiemanagement is wel nodig om te voorzien in de benodigde transportcapaciteit voor de autonome groei van de huidige afnemers. Er moet dan wel daadwerkelijk flexibel vermogen beschikbaar komen. Dit laatste gebeurt als de contracten hiervoor zijn gesloten met klanten die beschikken over flexibel vermogen. In die contracten leggen we de afspraken vast over deelname aan congestiemanagement.

Kunnen wij voldoende flexibiliteit vanuit de markt contracteren op de kritieke momenten gedurende de congestieperiode? Dan gebruiken we die in eerste instantie om de betrouwbaarheid van het net te borgen en de verwachte autonome groei te faciliteren.

De transportverzoeken die tot nu toe bij ons zijn ingediend en die we niet kunnen honoreren, blijven op de wachtlijst staan. Ook toekomstige transportaanvragen komen op de wachtlijst. Wanneer de netuitbreiding is gerealiseerd, behandelen we deze aanvragen in de volgorde van binnenkomst. Daarbij nemen we de maatschappelijke prioritering in acht. Verder monitoren wij de ontwikkeling van de benodigde transportcapaciteit en blijven we op zoek naar mogelijkheden om aan de transportvraag van onze klanten te voldoen.

BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE

Verwachte transportprofiel in Langeland voor elk jaar van de congestieperiode, tot de realisatie van de netverzwaring.

