

---

# CONGESTIEMANAGEMENT- ONDERZOEK

---

**Onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement voor invoeding  
in de Hoeksche Waard en Zuidelijk Dordrecht**

3 september 2024

# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2. CONGESTIEGEBIED</b>	<b>4</b>
2.1 BESCHRIJVING SITUATIE (VASTSTELLING CONGESTIE)	4
2.2 GEBIEDSOMSCHRIJVING	4
2.3 PERIODE VAN CONGESTIE	4
<b>3. OMVANG VAN DE CONGESTIE</b>	<b>5</b>
3.1 HET ELEKTRICITEITSNET IN DE HOEKSCHÉ WAARD	5
3.2 AANWEZIGE TRANSPORTCAPACITEIT	5
3.3 BENODIGDE TRANSPORTCAPACITEIT	5
3.4 GEVRAAGDE TRANSPORTCAPACITEIT	5
3.5 PROGNOSE VAN DE TRANSPORTBEHOEFTE	6
3.6 BESCHIKBARE TRANSPORTCAPACITEIT	6
3.7 VERWACHTE TRANSPORTBELASTING	7
<b>4. TECHNISCHE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED</b>	<b>8</b>
4.1 NETONTWERPCRITERIA EN DE OPERATIONELE VEILIGHEIDSGRENZEN	8
4.2 INZET VAN TECHNISCHE MAATREGELEN	8
4.3 BEPALING VAN HET REGELBAAR VERMOGEN	8
4.4 BEPALING VAN DE TECHNISCHE GRENS	9
4.5 BEOORDELING VAN HET TOEGESTANE KORTSLUITVERMOGEN	9
4.6 TECHNISCHE MAATREGELEN OM HET NET VEILIG TE BEHEREN BIJ TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT	9
<b>5. FINANCIËLE ANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED</b>	<b>10</b>
5.1 BEPALING VAN DE FINANCIËLE GRENS	10
<b>6. TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT</b>	<b>11</b>
6.1 CRITERIA VOOR TOEPASSING VAN CONGESTIEMANAGEMENT	11
6.2 BIJDRAGE VAN CONGESTIEMANAGEMENT	11
6.3 OVERZICHT	11
<b>7. MARKTANALYSE VAN HET CONGESTIEGEBIED</b>	<b>12</b>
7.1 INLEIDING	12
7.2 DE WIJZE VAN UITVOERING VAN DE MARKTUITVRAAG	12
7.3 POTENTIEEL VOOR CONGESTIEMANAGEMENT	12
7.4 CONTRACTERING VAN DE BENODIGDE CONGESTIEMANAGEMENTDIENSTEN	12
7.5 VOORBEREIDING VOOR HET INVOEREN VAN DE BIEDPLICHT	13
7.6 VOORBEREIDING VOOR HET UITVOEREN VAN NIET-MARKTGEBASEERDE REDISPATCH	13
<b>8. CONCLUSIE</b>	<b>14</b>
<b>BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE</b>	<b>15</b>

# 1. INLEIDING

Op 1 februari 2024 heeft Stedin een vooraankondiging gedaan van een mogelijk tekort aan beschikbare transportcapaciteit voor invoeding in het de Hoeksche Waard en Zuidelijk Dordrecht (hierna kortweg: 'de Hoeksche Waard'). De door afnemers gewenste transportcapaciteit dreigt namelijk de beschikbare transportcapaciteit te overschrijden. Daarmee is sprake van congestie.

Dit rapport bevat de bevindingen van het onderzoek naar de toepasbaarheid van congestiemanagement in dit gebied. Met congestiemanagement laten we meer partijen toe op het net dan dat hiervoor plek is. Tijdens de transportpieken vragen we de afnemers dan om hun transporten tegen vergoeding te verminderen. In dit rapport gaan we in op de vraag in welke mate we congestiemanagement kunnen inzetten om de gevraagde transportcapaciteit te bieden. De toepassing van congestiemanagement is beschreven in de codebesluiten congestiemanagement<sup>1</sup>. Hierin staan de spelregels om de netbeheerders meer ruimte te bieden voor congestiemanagement.

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

De berekeningen in dit rapport van de verwachte congestie zijn gebaseerd op de informatie die wij in bezit hadden op het moment van het onderzoek. Door wijzigingen in de transportvraag van aangeslotenen, nieuwe aanvragen, veranderende marktomstandigheden of vertraging in de realisatie van de benodigde uitbreiding van ons net kan de omvang van de transportschaarste wijzigen. Zijn er significante en structurele wijzigingen? Dan maken we hiervan op onze website melding en/of voeren we een nieuw onderzoek naar de toepassing van congestiemanagement uit.

---

<sup>1</sup> 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

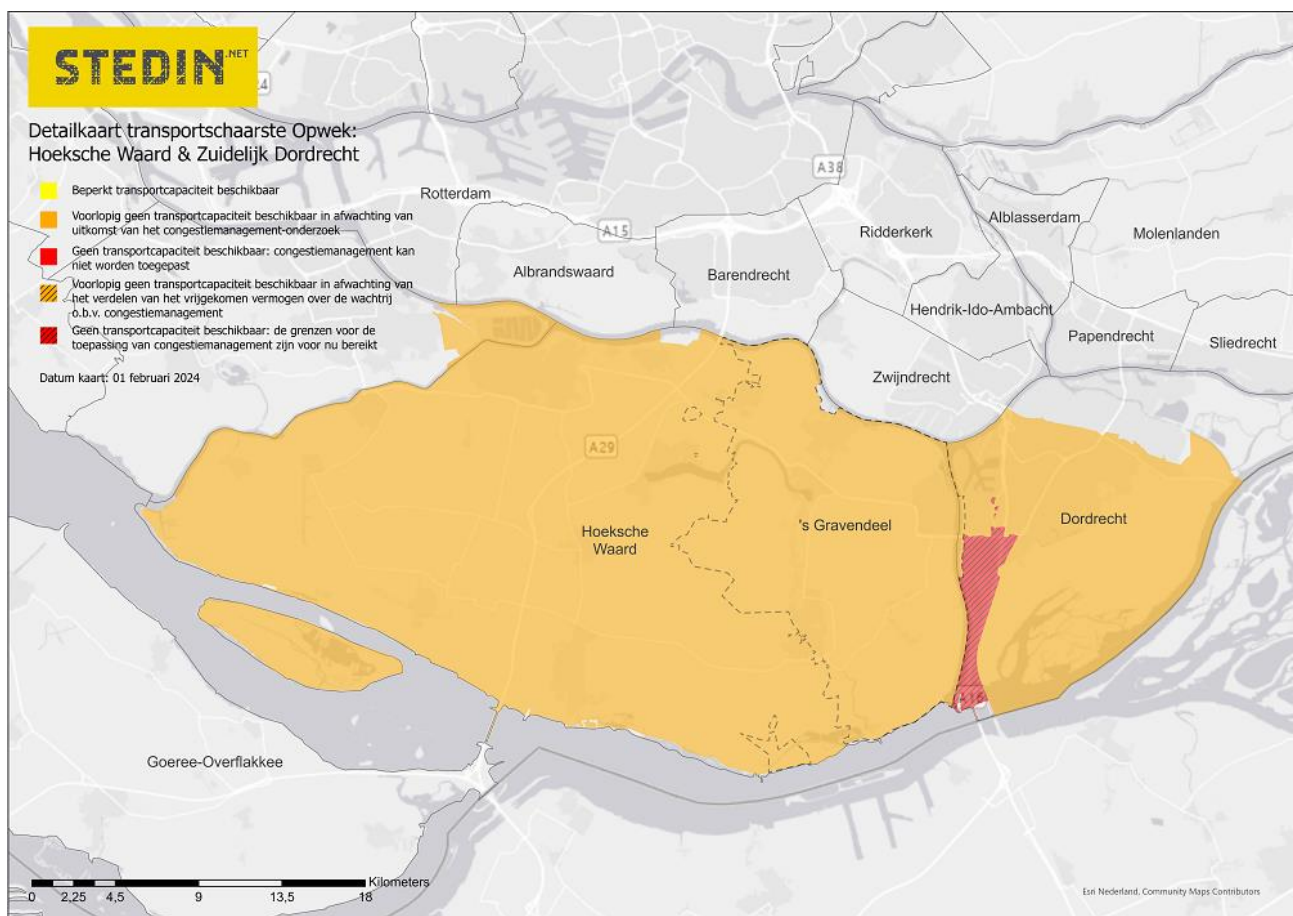
### 2.1 Beschrijving situatie (vaststelling congestie)

In de Hoeksche Waard bereiken we binnenkort de grens van de transportcapaciteit voor invoeding 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 invoeding van elektriciteit kunnen blijven voorzien. Hierbij gaat het om nieuwe transportverzoeken van grootverbruikers en verzoeken van bestaande grootverbruikers om verhoging van de transportcapaciteit.

Op 1 februari 2024 heeft Stedin een vooraankondiging voor structurele congestie gedaan voor dit gebied. Congestie ontstaat wanneer de vraag naar transportcapaciteit groter wordt dan de beschikbare transportcapaciteit. Nieuwe klantinitiatieven zetten we sinds de vooraankondiging van structurele congestie op 1 februari 2024 op onze wachtlijst.

### 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 de Hoeksche Waard te verhogen door een nieuw 150 kV-station te realiseren (door TenneT) en diverse hoogspanningsverbindingen te verzwaren (ook door TenneT). De inbedrijfname van deze netverzwaring is (op dit moment) gepland voor 2029.

Voor de realisatie van de netverzwaring zijn we dus afhankelijk van TenneT. Nadat deze netverzwaring is gerealiseerd, kunnen we naar verwachting de transportbeperking voor het congestiegebied voor invoeding opheffen. Als de werkzaamheden van TenneT uitlopen, kunnen we ook pas op een later moment weer nieuwe transportaanvragen honoreren.

## 3. OMVANG VAN DE CONGESTIE

### 3.1 Het elektriciteitsnet in de Hoeksche Waard

In de Hoeksche Waard heeft in de afgelopen periode een sterke toename van invoeding plaatsgevonden. Op basis van de gemeten transporten 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 bestaande contracten. Ook komen er mogelijk nieuwe klantinitiatieven. Deze plaatsen we sinds de vooraankondiging op de wachtlijst.

### 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 kan faciliteren, waarbij de netveiligheid en betrouwbaarheid van de transporten wordt 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 invoeding is op dit moment de capaciteit van het 150 kV-station Dordrecht-Zuid. De aanwezige transportcapaciteit voor invoeding is 150,0 MW.

### 3.3 Benodigde transportcapaciteit

In deze paragraaf beschrijven we de benodigde transportcapaciteit. Het begrip 'benodigde transportcapaciteit' is gedefinieerd in de Begrippencode Elektriciteit als: "De transportcapaciteit 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 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 verbruikers tijdens de congestieperiode. Dit omvat de groei van de transportvraag van bestaande kleinverbruikers en van grootverbruikers. Ook is de geplande verduurzaming van woonwijken (inclusief de effecten van de warmtetransitie op de elektriciteitstransporten) en transporten voor geplande nieuwbouw van woningen meegenomen. De prognose van de benodigde transportcapaciteit per jaar is opgenomen in Tabel 1.

### 3.4 Gevraagde transportcapaciteit

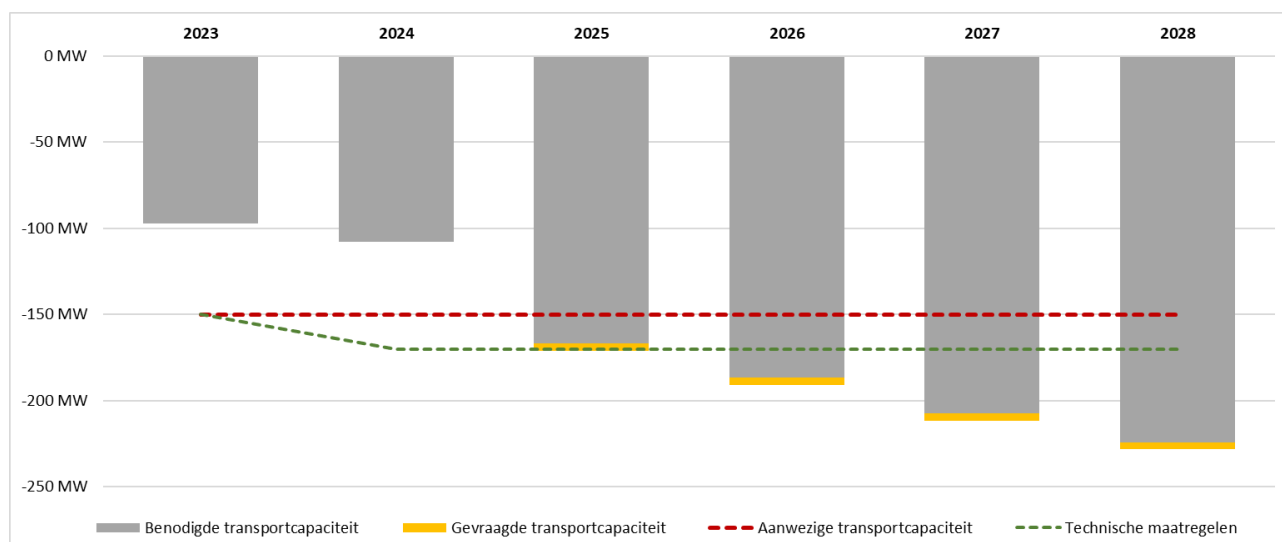
In deze paragraaf beschrijven we de gevraagde transportcapaciteit. Volgens de Begrippencode Elektriciteit wordt hieronder het volgende verstaan: "De transportcapaciteit die nodig is om aan de vraag naar transport van één individuele aangeslotene, namelijk de aanvrager, te voldoen." Aangezien meerdere 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 de situatie van de Hoeksche Waard zijn er al meerdere aanvragen voor transportcapaciteit gedaan. De gevraagde transportcapaciteit is daarmee de transportcapaciteit van al deze aanvragen gezamenlijk (dus de huidige 'wachtlijst'). De prognose van de gevraagde transportcapaciteit per jaar is opgenomen in Tabel 1. Tabel 7. Ontwikkeling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit tijdens de congestieperiode.

### 3.5 Prognose van de transportbehoefte

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

Jaar	Aanwezige transportcapaciteit	Technische maatregelen	Benodigde transportcapaciteit	Gevraagde transportcapaciteit	Structureel tekort aan transportcapaciteit
2024	-150,0 MW	-170,0 MW	-107,8 MW	-4,2 MW	0,0 MW
2025	-150,0 MW	-170,0 MW	-167,0 MW	-4,2 MW	-1,2 MW
2026	-150,0 MW	-170,0 MW	-186,7 MW	-4,2 MW	-20,9 MW
2027	-150,0 MW	-170,0 MW	-207,4 MW	-4,2 MW	-41,6 MW
2028	-150,0 MW	-170,0 MW	-224,1 MW	-4,2 MW	-58,3 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. 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.

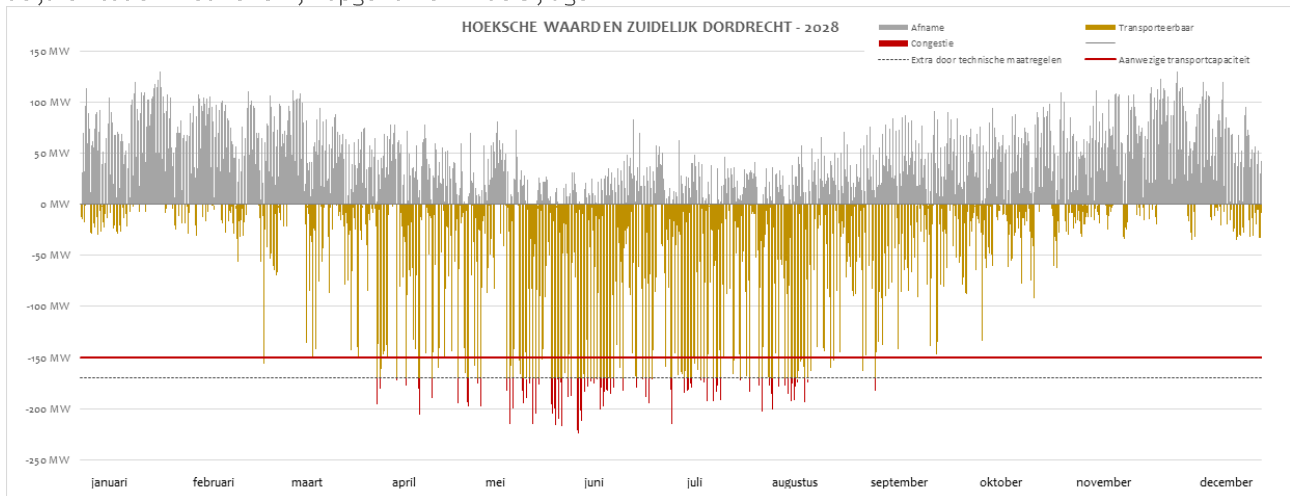
### 3.6 Beschikbare transportcapaciteit

Uit bovenstaande blijkt dat de aanwezige transportcapaciteit niet voldoende is om te voorzien in de benodigde en gevraagde transportcapaciteit voor invoeding. Daarmee is de beschikbare transportcapaciteit 0,0 MW. Er is met andere woorden geen extra transportcapaciteit beschikbaar. 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 58,3 MW in de periode tot de realisatie van de geplande netverzwaring. Dit tekort kan toenemen in het geval van nieuwe transportaanvragen. In dit gebied zijn er ook lokale transporttekorten. Hierdoor is er in delen van het net sprake van onderliggende congestie. In paragraaf 7.4 gaan we hier verder op in.

### 3.7 Verwachte transportbelasting

Figuur 3 geeft een voorspelling van de benodigde en gevraagde transportcapaciteit in de Hoeksche Waard in 2028. 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 2028 zijn opgenomen in de bijlage.



Figuur 3. Verwachte transportvraag in 2028, naar verwachting het laatste jaar van de congestie.

Uit Figuur 3 blijkt dat we in 2028 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. Hierbij hanteren we onder andere de enkelvoudige storingsreserve. Dit is een extra 'bandbreedte', om te voorkomen dat in geval van uitval van een component de transporten van afnemers worden onderbroken. 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 de Hoeksche Waard is het mogelijk om als technische maatregel de enkelvoudige storingsreserve voor een deel van de afnemers los te laten. Dit leidt tot 20,0 MW extra beschikbare transportcapaciteit. Deze transportcapaciteit kan alleen worden benut door afnemers die beschikken over de benodigde technische voorzieningen om in geval van een storing in het net hun transporten snel te reduceren.

### 4.3 Bepaling van het regelbaar vermogen

Regelbaar vermogen is het vermogen dat de netbeheerder tot zijn beschikking heeft om de verwachte transportpieken te verminderen. Regelbaar vermogen voor invoedingscongestie is in de Begrippencode Elektriciteit gedefinieerd als: "Vermogen dat overeenkomstig artikel 9.31, eerste lid, van de Netcode elektriciteit voor inzet beschikbaar is, vermeerderd met het overige vermogen van elektriciteitsproductie-eenheden dat bij inzet van de verplichting overeenkomstig artikel 9.1, vierde lid, van de Netcode elektriciteit, met toepassing van een ondergrens van 1 MW, beschikbaar is voor het verminderen van elektriciteitsinvoeding." Dit regelbaar vermogen is van belang voor het adequaat kunnen reageren op storingen wanneer de storingsreserve deels wordt ingezet.

In de Hoeksche Waard is het vermogen dat (overeenkomstig artikel 9.31) voor inzet beschikbaar is, op dit moment gelijk aan 0,0 MW. Het overige vermogen van elektriciteitsproductie-eenheden dat naar schatting beschikbaar is voor het verminderen van elektriciteitsinvoeding, bedraagt op dit moment 34,1 MW. Dit is dus bij inzet van de verplichting overeenkomstig artikel 9.1, vierde lid, van de Netcode elektriciteit, met toepassing van een ondergrens van 1 MW. Daarmee bedraagt het regelbaar vermogen in de zin van de Begrippencode Elektriciteit op dit moment 34,1 MW.



#### **4.4 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 de financiële grens 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 de Hoeksche Waard bedraagt 150,0 MW. In het deelnet verbonden met dit station is 34,1 MW aan regelbaar vermogen aanwezig. De technische grens bedraagt daarmee 184,1 MW (150,0 MW + 34,1 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 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 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 de Hoeksche Waard het toegestane kortsluitvermogen wordt overschreden, ook niet bij toepassing van congestiemanagement. Daarom gaan we hier in dit rapport niet verder op in.

#### **4.6 Technische maatregelen om het net veilig te beheren bij toepassing van congestiemanagement**

In het congestiegebied is beperkt netmonitoring mogelijk: 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 aangeslotenen 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. Kortom: een storing.

## 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 hiervan 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 onbepaald 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 150,0 MW en de periode waarvoor we de congestie verwachten (dus tot de verwachte datum van realiseren van de netverzwaring, zie paragraaf 2.3). Dan bedraagt de financiële grens 6.591.000 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 uit de Netcode die bepalen tot welke omvang congestiemanagement nodig is.

Artikel in de Netcode	Criterium	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 het tekort langer dan één jaar duurt.
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.	De uitzondering is niet van toepassing, omdat het invoedingscongestie betreft.
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 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.	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 de technische grens van de aanwezige transportcapaciteit.	De technische grens bedraagt 184,1 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) 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 tot de technische grens van 184,1 MW.	

### 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	150,0 MW	
Extra beschikbare transportcapaciteit door inzet van technische maatregelen	20,0 MW	13 %
Benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	224,1 MW	149 %
Gevraagde transportcapaciteit (de huidige wachtlijst)	4,2 MW	3 %
Gevraagde + benodigde transportcapaciteit (aan het einde van de congestieperiode)	228,3 MW	152 %
Technische grens	184,1 MW	123 %
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 marktgebaseerd congestiemanagement mogelijk is, hebben we gesprekken met diverse aangeslotenen en marktpartijen gevoerd. Dit hoofdstuk geeft inzicht in het potentiële aanbod van congestiemanagementdiensten voor de Hoeksche Waard. Die diensten kunnen bestaan uit het sluiten van contracten met een capaciteitsbeperking en/of uit biedingen voor redispatch. Deze laatste kunnen ook contractueel worden vastgelegd in een biedplicht.

Aangezien de technische grens voor toepassing van congestiemanagement al ruim 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

Wij 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](http://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 de Hoeksche Waard rechtstreeks benaderd. Dit zijn partijen met een aangemeld vermogen op GOPACS en/of met een gecontracteerd transportvermogen voor invoeding groter dan 1 MW.

### 7.3 Potentieel voor congestiemanagement

Uit de marktvraag is het volgende beeld naar voren gekomen:

- Er zijn 35 aansluitingen met een gecontracteerd vermogen voor teruglevering groter dan 1 MW. In totaal betreft dit (effectief) 34,1 MW. 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 van (gelijktijdige) invoeding door duurzame productie-installaties. Installaties die op zulke piekmomenten elektriciteit invoeden, kunnen in principe worden ingezet voor congestiemanagement. Maar niet al het vermogen zal beschikbaar zijn op de meest kritische momenten van de verwachte congestie. Dit is onder andere omdat niet alle afnemers op de piekmomenten maximaal invoeden in 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 service providers). 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 Stedin betaalt 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, meer verplichte vormen van congestiemanagement, helaas niet uitsluiten.

In dit gebied zijn er ook lokale transporttekorten. Dit leidt in sommige delen van het net leidt tot onderliggende congestie. Daarom zijn we per direct op zoek naar flexibel vermogen dat we in 2025 kunnen inzetten:

- 22 MW in gebied 's-Gravendeel.
- 29 MW in gebied Hoeksche Waard.

## **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, indien nodig, 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.

## **7.6 Voorbereiding voor het uitvoeren van niet-marktgebaseerde redispatch**

Zijn er ook na het verplichten van aangeslotenen om een aanbod te doen onvoldoende congestiemanagementdiensten gecontracteerd? Dan bereiden wij een niet-marktgebaseerde redispatch voor. Dit is een verplicht regime, geregeld in paragrafen 9.9 en 9.11 van de Netcode Elektriciteit. Aangeslotenen met een gecontracteerd transportvermogen boven een door ons bepaalde ondergrens zijn dan verplicht om volgens onze instructies op kritische momenten de transportvraag te verminderen.

Om toepassing van niet-marktgebaseerde redispatch mogelijk te maken, nemen we voor het congestiegebied de volgende stappen:

1. We stellen de ondergrens vast voor aangeslotenen die verplicht worden om aan niet-marktgebaseerde redispatch deel te nemen.
2. We inventariseren en bepalen welke aangeslotenen op basis van de gestelde ondergrens moeten deelnemen aan niet-marktgebaseerde redispatch.
3. We informeren de genoemde aangeslotenen welke stappen zij moeten zetten om aan niet-marktgebaseerde redispatch bij te dragen.
4. We configureren niet-marktgebaseerde redispatch in de bedrijfsvoeringsprocessen, zodat die op dagbasis als instrument inzetbaar wordt.

Uiteraard blijven we ons na publicatie van dit rapport inspannen om meer partijen te motiveren deel te nemen aan congestiemanagement. Ons doel is om met deze partijen (alsnog) tot een overeenkomst te komen.

## 8. CONCLUSIE

Voor het gebied Hoeksche Waard en Zuidelijk Dordrecht hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de toepassing van congestiemanagement. De transportcapaciteit voor invoeding vanuit dit gebied in het bovenliggende net is beperkt. We zien 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 congestiemanagement uit te voeren in dit gebied en zo nieuwe transportaanvragen te kunnen honoreren.

De transportverzoeken die tot nu toe bij ons zijn ingediend en die we niet kunnen honoreren, blijven op de wachtlijst staan. Ook toekomstige aanvragen die we niet kunnen faciliteren, 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.

Wij kunnen de transportverzoeken pas honoreren wanneer TenneT de congestie in het bovenliggende net heeft opgelost. Verder monitoren wij de ontwikkeling van de benodigde transportcapaciteit en blijven we op zoek naar mogelijkheden om hieraan te voldoen.

# BIJLAGE: VERWACHTE TRANSPORTEN GEDURENDE DE CONGESTIEPERIODE

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



