

Vergaderjaar 2024–2025

29 023

Voorzienings- en leveringszekerheid energie

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 560

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN
WATERSTAAT EN DE MINISTER VAN KLIMAAT EN GROENE
GROEI**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2025

Het Nederlands elektriciteitsnet staat onder druk. De elektrificatie van bedrijven en huishoudens gaat steeds sneller en dat is goed nieuws voor de verduurzaming van ons land. De uitbreiding van de elektriciteitsnetten kan dit tempo van de energietransitie echter niet bijhouden. In veel gebieden komen bedrijven en instellingen die als grootverbruiker een nieuwe of zwaardere aansluiting willen, op een wachtlijst. Zo lijkt netcongestie een knelpunt te worden voor de klimaatdoelen voor 2030.¹

Dit stelt de samenleving voor een grote opgave. Daarom wordt het elektriciteitsnet zo snel mogelijk uitgebreid. Tegelijkertijd vraagt de toenemende elektrificatie dat we slimmer en flexibeler met de beschikbare netcapaciteit omgaan. Daar zijn al op korte termijn veel mogelijkheden voor.

Iedere sector kent zijn eigen specifieke uitdagingen om flexibel stroomgebruik te realiseren. Daarom zet het kabinet in op maatwerkafspraken per sector. Het kabinet heeft als eerste afspraken gemaakt met waterschappen en netbeheerders.² Met trots melden we u dat de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Klimaat en Groene Groei (KGG) een tweede sectorovereenkomst hebben gesloten, nu met de OV-sector en netbeheerders.

Impact van netcongestie op het openbaar vervoer

In het najaar van 2023 heeft het kabinet u geïnformeerd dat netcongestie in toenemende mate ook voor mobiliteit – en openbaar vervoer (OV) in

¹ Planbureau voor de Leefomgeving, 2024. *Klimaat- en energieverkenning 2024*.

² Kamerstuk 29 023, nr. 526.

het bijzonder – een knelpunt wordt.³ Tegelijkertijd liggen er ook kansen doordat het OV ook een bijdrage kan leveren aan flexibilisering van het stroomgebruik en het verlichten van de netcongestie door slimme en innovatieve oplossingen in het OV. Het kabinet is daarom met de sector in gesprek gegaan over de uitdagingen en kansen die er zijn.

De Ministeries van KGG en IenW hebben gezamenlijk opdracht gegeven tot twee onderzoeken om de interactie tussen netcongestie en het openbaar vervoer in kaart te brengen (zie bijlagen). Dit was ook onderdeel van de Landelijke Actieagenda Netcongestie (LAN). In het eerste onderzoek zijn de lopende innovatieve *pilots* rondom netcongestie in het OV in kaart gebracht. Daarna is er een brede probleemanalyse gemaakt waarbij ook oplossingen in kaart zijn gebracht (zie bijgevoegd tweede rapport). Grofweg zijn daarbij drie sporen te onderscheiden:

- Het stedelijke vervoer: hier lijken de problemen tot 2030 beperkt en de kansen om netcongestie te verlichten het grootst.
- Het regionale busvervoer: hier zit een spanning tussen de agenda om het busvervoer te elektrificeren en de beschikbaarheid van voldoende laadcapaciteit. Alternatieve contracten lijken een goede oplossing te bieden.
- Het landelijk spoorvervoer: hier kunnen voor 2030 al op een aantal plekken problemen ontstaan die gevolgen kunnen hebben voor continuïteit en groeiambitie van het landelijk spoorvervoer. Tegelijk lijken ook hier oplossingen mogelijk die zowel het spoor als netbeheerders helpen, zoals het plaatsen van batterijen en het toevoegen van lokale opwek.

Een gezamenlijke ambitie en ambitieus opschalingsplan

Zowel de energiesector als de OV-sector staan dus samen gesteld voor een gedeelde opgave. Op initiatief van beide ministeries hebben partijen in het openbaar vervoer en de netbeheerders daarom de handen ineen geslagen en een bestuurlijk akkoord *Netcongestie en OV* gesloten.

Doel van het bestuurlijk akkoord *Netcongestie en OV* is de continuïteit en de duurzame groei van het openbaar vervoer mogelijk te maken en bij te dragen aan de landelijke energietransitie door het beperken van de netcongestie. Om dit doel te bereiken, willen partijen de kansen die er liggen in slimme en innovatieve oplossingen benutten en versnellen. Hiervoor blijkt allereerst goed inzicht in de netcongestieproblematiek nodig. Dit vraagt specifiek om een data-analyse naar de interactie tussen de verschillende energienetten van netbeheerders onderling en met die van OV-partijen. De gedane onderzoeken leveren al waardevolle informatie op; afgesproken is verder te gaan met deze analyse waar dit nodig is. Ten tweede moeten de reeds bestaande succesvolle technische en contractuele oplossingen maximaal worden benut en opgeschaald. Door nauw samen te werken in de gehele energie- en OV-keten, verbinden de partijen bij het akkoord de beschikbare inzicht, kennis, kunde en oplossingen. Ten derde moeten belemmeringen op het gebied van regelgeving, besluitvorming, financiën en beleid waar mogelijk worden weggenomen. Ook daarover hebben de partijen bij het akkoord afspraken gemaakt.

Concrete afspraken – de werkagenda

Het bestuurlijk akkoord *Netcongestie en OV* is nader uitgewerkt in een werkagenda met een concrete, gefaseerde aanpak, een overlegstructuur op werk- en bestuursniveau en middelen voor het ontwikkelen en

³ Kamerstuk 29 023, nr. 451.

verspreiden van benodigde kennis. Het Rijk financiert dit en pakt een belangrijke regierol.

De werkagenda bevat ook een aantal concrete afspraken:

1. In het stedelijk vervoer worden de mogelijkheden om de overcapaciteit op tractienetten van stedelijke vervoerders te gebruiken opgeschaald. Een speciaal benoemde ambassadeur en ervaringsdeskundige gaat aan de slag met het opschalen van succesvolle initiatieven in het stedelijk vervoer zoals de energiebank in Rotterdam en de mogelijkheden om laadcapaciteit van bussen en auto's te faciliteren zoals dat gebeurt in Den Haag.
2. Het afsluiten van alternatieve transportcontracten voor elektriciteitsaansluitingen met busvervoerders: de afspraak om in 2025 al het nieuwe busvervoer elektrisch te rijden vergt voldoende laadinfrastructuur. Het afsluiten van «gewone» contracten met netbeheerders is vaak niet mogelijk in congestiegebieden. Het voordeel van bussen is dat deze 's nachts geladen kunnen worden, waarbij niet constant maar wel voldoende lang elektriciteit nodig is. Tijdsblokkgebonden contracten met netbeheerders kunnen dit mogelijk maken. De contracten mogen al worden afgesloten van de ACM, maar deze mogelijkheid wordt nog nauwelijks benut. Partijen hebben afgesproken dit nu wel te gaan doen.
3. Het ontwikkelen van batterijen op de grond van ProRail: ProRail overschrijdt op enkele punten in het spoornet de maximaal afgesproken belasting van het net. ProRail en de netbeheerders zien kansen om dit op te lossen door een batterij en eventueel ook opwek te plaatsen op gronden van ProRail. Ook worden de mogelijkheden om derde partijen te helpen met laadoplossingen en opslagcapaciteit nader verkend.
4. Tenslotte geeft het kabinet TKI Urban Energy opdracht om een kennisplatform en expertnetwerk in te richten, een data- en analyseteam te leiden, de verbinding met marktpartijen en kennisinstellingen te organiseren en maatschappelijke business cases te ontwikkelen.

De partijen bij het akkoord gaan de komende vier jaar met deze agenda aan de slag. Na afloop van deze termijn wordt opnieuw bepaald welke actie nodig is en welke organisatievorm daar het beste bij past.

Tenslotte

De opgave rondom netcongestie in het OV is groot, maar de kansen ook. Bovendien is het veld volop in beweging. Dat vergt flexibiliteit, een adaptieve aanpak, doorzettingsvermogen en constructief partnerschap. De partijen bij het bestuurlijk akkoord *Netcongestie en OV* gaan dit partnerschap graag aan om gezamenlijk de uitdaging aan te pakken en de kansen te verzilveren. De overeengekomen werkagenda, de organisatiestructuur en de goede samenwerking in het afgelopen jaar bieden het vertrouwen dat de gezamenlijke inspanning ertoe leidt dat het OV kan blijven groeien, netcongestie kan worden verlicht en duurzaamheidsdoelstellingen in het OV worden gehaald.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen

De Minister van Klimaat en Groene Groei,
S.T.M. Hermans