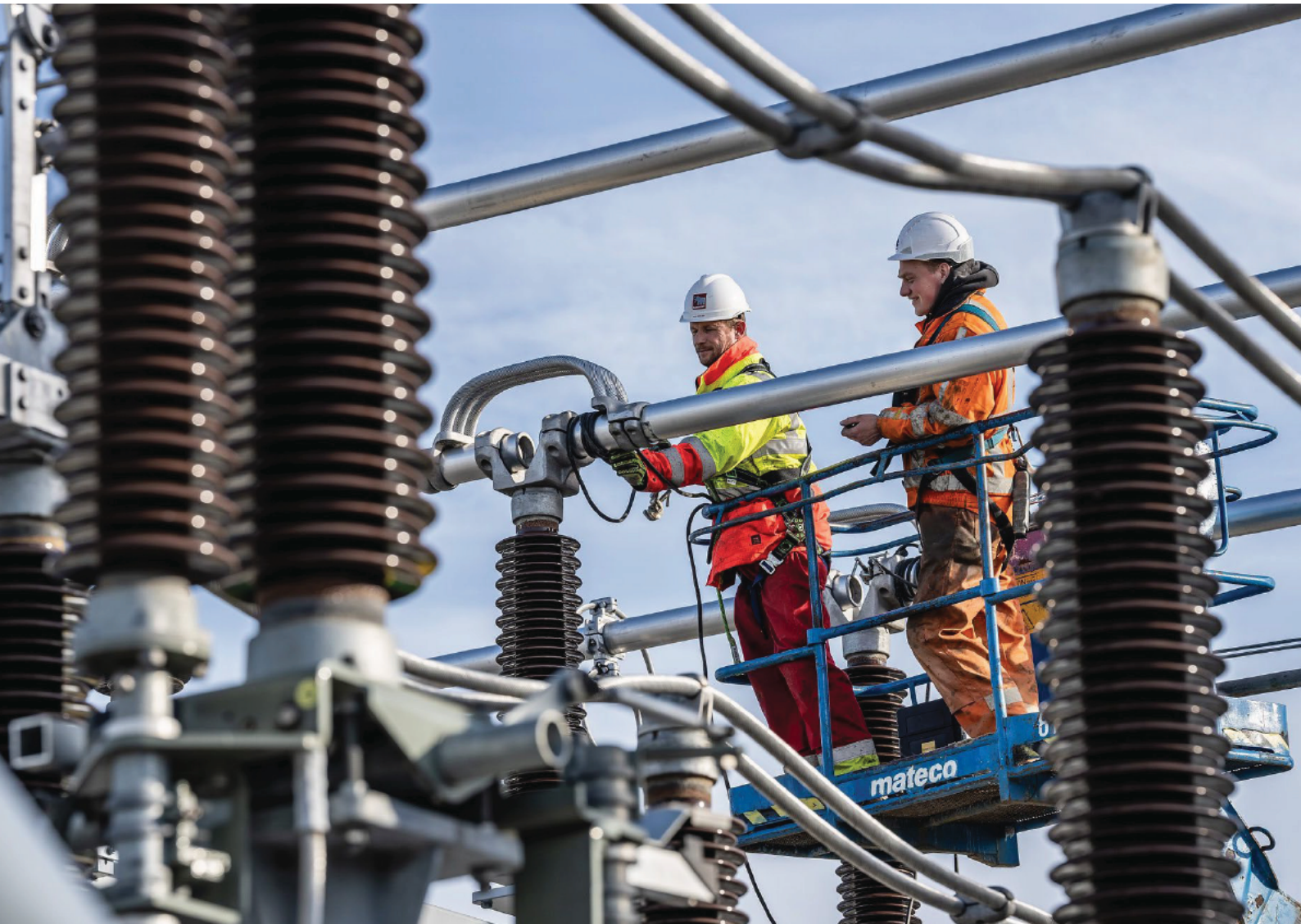
Rijksoverheid

Bestuurlijk akkoord Netcongestie & OV

Slim samenwerken aan duurzame groei van het openbaar vervoer én het verlichten van netcongestie



Inhoudsopgave

Er ligt een grote gezamenlijke opgave **4**

En er is een gezamenlijk doel **4**

Dat kan worden bereikt door opschaling van slimme toepassingen **5**
1. Congestieverlichting die je als organisatie zelf kunt realiseren 5
2. Congestieverlichting door samenwerking tussen OV-partijen/modaliteiten 5
3. Congestieverlichting door samenwerking met netbeheerders 5
4. Congestieverlichting door beschikbaar stellen net/aansluiting aan derden 6

Dit vereist een gezamenlijke aanpak en besluitvorming **6**
1. Het delen, vergroten en doorontwikkelen van kennis en inzicht 6
2. Ontwikkeling van gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming 6
3. Inrichting van de eigen en de gezamenlijke organisatie 7
4. Een gezamenlijke en iteratieve aanpak gericht op opschaling en versnelling 8

Tot slot **9**

Bijlage: Gezamenlijke werkagenda **10**

Ondergetekenden:

- De minister van Klimaat en Groene Groei, mevrouw Sophie Hermans, handelend als bestuursorgaan en vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden,

  - Hierna te noemen “KGG” of “het Rijk”

- De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Chris Jansen, handelend als bestuursorgaan en vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden,

  - Hierna te noemen “IenW” of “het Rijk”

- Netbeheer Nederland, vertegenwoordigd door Hans-Peter Oskam,

  - Hierna te noemen “netbeheerders”

- ProRail, vertegenwoordigd door Mirjam van Velthuizen

  - Hierna te noemen “ProRail” of “ov-infrabeheerder”

- De Nederlandse Spoorwegen, vertegenwoordigd door Wouter Koolmees

  - Hierna te noemen “NS Reizigers” of “(HRN-)concessiehouder”

- Regionale concessieverleners, VRA, vertegenwoordigd door wethouder Gerard Slegers, MRDH vertegenwoordigd door wethouder Jeffrey Keus en provincie Utrecht, vertegenwoordigd door gedeputeerde André van Schie,

  - Hierna te noemen “(regionale) concessieverleners”

- Samenwerkingsverband Decentrale OV Autoriteiten vertegenwoordigd door Jan van Selm als statutair bestuurder van de coöperatieve vereniging

  - Hierna te noemen “DOVA”

- Regionale concessiehouders, Keolis, vertegenwoordigd door Chris Hogeveen, Qbuzz, vertegenwoordigd door Annemarie Zuidberg-Tabak en EBS vertegenwoordigd door Wilko Mol.

  - Hierna te noemen “(regionale) concessiehouders”

- Eigenaren van stedelijke OV-netten en stedelijke concessiehouders, HTM, vertegenwoordigd door Jaap Bierman, RET, vertegenwoordigd door Henk-Jan Bax, GVB, vertegenwoordigd door Paul Carstens, Gemeente Arnhem, vertegenwoordigd door Nermina Kundic en Provincie Utrecht, vertegenwoordigd door André van Schie.

  - Hierna te noemen ‘(stedelijke) concessiehouders’ en/of ‘ov-infrabeheerders’

- Gemeente Utrecht vanuit haar betrokkenheid bij initiatieven rondom netcongestie en OV, vertegenwoordigd door wethouder Senna Maatoug

  - Hierna te noemen “Gemeente Utrecht”

Bovenstaande partijen spelen een belangrijke rol in het toepassen van slimme oplossingen voor de problematiek rondom netcongestie en OV en hebben vertrouwen dat zij dit samen kunnen opschalen. Andere relevante partijen die deze transitie kunnen versterken zijn welkom om aan te sluiten in overleg met het regieteam bestaande uit de vertegenwoordigers van bovenstaande partijen.

Er ligt een grote gezamenlijke opgave

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn een voorwaarde voor burger en bedrijfsleven om mee te doen aan de maatschappij en voor het verdienvermogen van Nederland. Veilig, betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoer (OV) is een belangrijke bouwsteen in het totale mobiliteitsaanbod. Het OV vervult daarnaast een belangrijke maatschappelijke rol in opgaven als woningbouw, klimaat en inclusiviteit en zal daarom de komende jaren groeien. Deze groei en de verduurzaming van het OV leiden tot een toenemende elektriciteitsvraag van de sector. In totaal wordt verwacht dat het OV in 2030 tussen de 450 en 800 GWh aan additioneel energieverbruik zal hebben ten opzichte van de huidige situatie.[1]

Dit staat echter onder druk door netcongestie. Het rapport 'Raakvlak openbaar vervoer en netcongestie', dat in opdracht van het Rijk is opgesteld, toont aan dat er in de periode tot 2030 en erna knelpunten zijn te verwachten voor vrijwel alle vervoerders in het stedelijk, regionaal en landelijk OV. Deze maken het uitvoeren van concessies, de bereikbaarheid en de verdere verduurzaming van Nederland zonder ingrijpen deels onmogelijk. Deze opgave blijft in beweging door externe ontwikkelingen en nieuwe inzichten en vergt een flexibele houding van partijen.

De bij dit akkoord betrokken partijen willen deze problemen oplossen en zijn ervan overtuigd dat dit ook kan. De vele goede voorbeelden, geïnventariseerd in het rapport 'Inventarisatie pilots OV-netten t.b.v. netcongestie' laten zien dat er op veel plekken al goede oplossingen worden gevonden. Tegelijkertijd wordt duidelijk dat netcongestieproblematiek altijd contextgebonden is, maar ook een impact heeft op het gehele energiesysteem. De partijen van dit akkoord erkennen daarom dat er een gezamenlijke opgave voorligt. Daarbij zijn alle partijen uit de energie- en OV -sector nodig voor een brede, gezamenlijke aanpak om (doorontwikkeling van) kennis, kunde en oplossingen in de keten aan elkaar te verbinden.

Organisaties in het openbaar vervoer en de netbeheerders hebben op initiatief van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Klimaat en Groene Groei (KGG) de handen ineen geslagen om voor de komende jaren afspraken te maken over het mogelijk maken van de duurzame groei in het openbaar vervoer door het beperken van de consequenties van netcongestie voor het OV. Hoe partijen dat samen doen staat in het opschalingsplan dat onderdeel is van dit bestuurlijk akkoord.

En er is een gezamenlijk doel

Doel van dit akkoord is 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 deze doelen te bereiken willen partijen de kansen die er liggen in slimme en innovatieve oplossingen benutten en versnellen.

Hiermee zijn er drie onderliggende doelen die op hun beurt weer verbonden zijn met andere beleidsdoelen, namelijk het waar mogelijk:

- Mogelijk maken van continuïteit en groei in het OV: het kunnen uitvoeren van (geplande uitbreidingen in) concessies binnen de grenzen van het energiesysteem in lijn met de doelen van de betrokken overheden op het vlak van bereikbaarheid;
- Benutten van kansen in de OV-sector voor het beperken van de consequenties van netcongestie: ervoor zorgen dat het elektriciteitsnet minder vol zit door bijvoorbeeld het afvlakken van pieken in energiegebruik en het verkorten van de wachtrij voor nieuwe aansluitingen, door het bieden van alternatieven voor verzwaring van het net in lijn met de Landelijke Actieagenda Netcongestie (LAN);
- Mogelijk maken van verdere verduurzaming in het OV: het kunnen uitvoeren van de verdere verduurzaming in de operatie van bussen in lijn met het Bestuurlijk Akkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) en de bedrijfsvoering van de betrokken partijen in lijn met o.a. de doelen van deze partijen rondom duurzaam ondernemen, zero-emissie zones in de stad, het akkoord Klimaatbestendige en Circulaire Infrastructuur (KCI) en het akkoord Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).

[1] Rapport ROCC Raakvlak openbaar vervoer en netcongestie, p. 63

Deze doelen zijn nog breed maar niet vrijblijvend: de grootte en urgentie van de gezamenlijke opgave vraagt om een inspanning van alle betrokken partijen de opgave snel scherp te krijgen en de doelen snel te concretiseren en de kansen te vertalen naar maatregelen met impact.

Dat kan worden bereikt door opschaling van slimme toepassingen

Om deze doelen te bereiken zullen de OV-partijen zich in samenwerking met netbeheerders inspannen om slimme toepassingen te verwezenlijken en op te schalen op vier manieren. Speciale aandacht gaat hierbij naar de keteneffecten van het beter benutten van netten en onderlinge afhankelijkheden tussen partijen, zodat bijvoorbeeld optimalisaties bij de OV-bedrijven niet onverhoopt leiden tot pieken op het net van de bovenliggende netbeheerders. Het vroegtijdig signaleren van elkaars afhankelijkheden en het hierover in gesprek komen en blijven is een belangrijke voorwaarde voor het slagen van deze aanpak. Ook het beschouwen van de wettelijke kaders voor het opschalen van innovaties is belangrijk. Daarom is de toezichthouder ACM nauw betrokken. De ACM ondertekent niet maar ondersteunt de doelen van dit akkoord en heeft toegezegd actief en maximaal mee te denken en mee te werken binnen de kaders van haar rol en wet- en regelgeving.

1. Congestieverlichting die je als organisatie zelf kunt realiseren

Concessiehouders, concessieverleners en OV-infrabeheerders spannen zich in om, in samenwerking met netbeheerders, zelf oplossingen voor netcongestie te realiseren, door onder andere:

- Het spreiden van belasting (peakshaving) door bijvoorbeeld:
  - Energieopslag;
  - Netbewust laden;
  - Netbewust gebruik en gedragsbeïnvloeding.
- Het verminderen van het energieverbruik;
- Het congestiebewust inrichten van je eigen net(gebruik).

2. Congestieverlichting door samenwerking tussen OV-partijen/modaliteiten

Concessiehouders, concessieverleners en OV-infrabeheerders spannen zich in om, waar mogelijk, elkaar te helpen om netcongestie te verminderen en beschikbare netcapaciteit efficiënt te benutten. Mogelijkheden hiervoor zijn:

- Cable pooling met andere OV-partijen;
- Afsluiten groepstransportovereenkomsten;
- Parallelle benutting van OV-netten;
- Het delen van energieopslag bijvoorbeeld met afgeschreven batterijen uit elektrische bussen;
- Netcongestie en beschikbaarheid van energie betrekken bij (nieuwe) concessies;
- Het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen.

3. Congestieverlichting door samenwerking met netbeheerders

Concessiehouders, concessieverleners, OV-infrabeheerders en netbeheerders spannen zich in om netcongestie te verminderen door slimme samenwerkingen. Dit is mogelijk door onder andere:

- Het afsluiten van alternatieve contracten;
- Verkennen nieuw Groot Verbruik-tarievenstelsel voor lopende en nieuwe concessies waarbij aandacht is voor:
  - Wat de mogelijke impact is van een stelselwijziging in de tarieven voor grootverbruik op het openbaar vervoer;
  - In hoeverre dit een effectieve prikkel is om gewenste doelen te bereiken;
  - Welke mogelijkheden er zijn om een codewijzigingsvoorstel van de ACM te doen (al dan niet in combinatie met flankerend beleid), dat doeltreffend is en aansluit bij de doelen van dit bestuurlijk akkoord.
- Het toevoegen van regelbare lokale opwek binnen de huidige kaders (zoals de geldende regelgeving voor stikstof) en met oog op de ambities van zero-emissie;
- Verbeteren van energieplanologie door vooruit te plannen en te investeren in de lange termijn energiebehoefte van mobiliteit(hubs).

4. Congestieverlichting door beschikbaar stellen net/aansluiting aan derden

Concessiehouders, concessieverleners en OV-infrabeheerders spannen zich in om netcongestie voor de samenleving als geheel te verminderen. Daarbij geldt dat er oog moet zijn voor de mogelijke veranderende positie van regionale concessiehouders in het energiesysteem. Dit kan onder meer door:

- Cable pooling (het delen van een aansluiting met een grootverbruiker in de buurt);
- Het faciliteren van laadinfrastructuur;
- Parallelle benutting van OV-netten ter versterking van het energienet of met partijen buiten het OV;
- Het faciliteren van energieopslag;
- Het verkennen en benutten van elkaars fysieke ruimte in boven- en ondergrond (als grond en tunnels voor kabeltracé's).

Voor alle vier de categorieën en onderliggende maatregelen geldt dat zij niet voor alle situaties overal toepasbaar zijn. De effectiviteit en wenselijkheid van maatregelen is sterk context gebonden en moet dus getoetst worden m.b.v. data-analyse. Bij grootschalige toepassing is daarnaast een zorgvuldige afweging nodig. Onderdeel van de aanpak is daarom het opstellen van een besluitvormingskader (zie volgende paragraaf onder 2). Uit dit kader kunnen ook voorwaarden voor toepassing van maatregelen voortvloeien.

Dit vereist een gezamenlijke aanpak en besluitvorming

Duidelijk is dat partijen het probleem van netcongestie in het OV niet los van elkaar kunnen oplossen. Hiervoor is een gezamenlijke aanpak vereist waarin partijen zich committeren aan gezamenlijke uitgangspunten voor oplossingen en de uitvoering ervan.

Deze aanpak kent de volgende elementen:

1. Het delen, vergroten en doorontwikkelen van kennis en inzicht;
2. Ontwikkeling van gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming;
3. Inrichten van de eigen en de gezamenlijke organisatie;
4. Een gezamenlijke en iteratieve aanpak gericht op opschaling en versnelling.

1. Het delen, vergroten en doorontwikkelen van kennis en inzicht

Dit betekent ten eerste dat partijen de kennis van het vraagstuk vergroten door inzichtelijk te maken waar en wanneer welke energie-infrastructuur- en capaciteitsknelpunten (in de toekomst) optreden en wat daarvan het effect is. Zo kan worden bepaald welke maatregelen in welke gebieden het meeste impact hebben. Tegelijkertijd wordt er binnen de verschillende modaliteiten (trein, metro, tram en bus) en regio's (afhankelijk van de regionale netbeheerder) geëxperimenteerd met slimme toepassingen. De geleerde lessen hiervan zullen actief worden gedeeld in het netwerk van dit akkoord. Ook zal worden gewerkt aan het inzicht in de maatschappelijke meerwaarde/businesscase van oplossingen. Uitgangspunt hierbij is dat inzichten vanuit de gehele keten continu worden meegenomen. De twee reeds opgeleverde rapporten over Netcongestie in het OV zijn een gezamenlijke kennisbasis, deze wordt indien nodig uitgebreid.

2. Ontwikkeling van gezamenlijke bestuurlijke besluitvorming

De vragen, belemmeringen en benodigde randvoorwaarden uit deze lokale voorbeelden worden gebruikt als input voor de bredere ontwikkeling en opschaling van maatregelen rondom netcongestie en OV.
Er wordt dan ook een besluitvormingskader ontwikkeld dat richting geeft aan de wenselijkheid en haalbaarheid van oplossingen. Dit besluitvormingskader wordt gezamenlijk vastgesteld door het regieteam (zie volgende paragraaf). De partijen zullen bijdragen aan de ontwikkeling van dit kader en zich committeren aan de uitkomsten hiervan. Indien het kader hiertoe aanleiding geeft, zullen partijen zich er samen voor inzetten om operationele, wettelijke en financiële belemmeringen weg te nemen binnen de kaders van de bevoegdheden van de relevante partijen. Hierbij is speciale aandacht voor het inbouwen van prikkels in de systematiek van onkostenvergoedingen om de eventuele niet-sluitende business cases van individuele partijen wel sluitend te maken. Ook wordt onderzocht hoe om moet worden gegaan met de financiële onderbouwing van investeringen waarbij de baten buiten het OV vallen. Voor de financiële dekking of voorinvestering van maatregelen wordt zo spoedig mogelijk een expert aangesteld die financieringsconstructies zal uitwerken mede op basis van beschikbare bronnen in Europa en op de private markt.

Bij de besluitvorming van deze aanpak is nog niet helemaal zeker waarover de besluiten precies zullen gaan en of deze allemaal in consensus in het regieteam gemaakt kunnen worden. Belangrijk is daarom dat alle partijen aan tafel zitten en een gezamenlijke basis in de vorm van het besluitvormingskader vastleggen. Het feit dat er gezamenlijke besluitvorming plaatsvindt betekent niet dat alle problemen in dit gremium kunnen worden opgelost. Signalen of actuele problemen kunnen wel worden geagendeerd en eventueel worden doorgeleid.

3. Inrichting van de eigen en de gezamenlijke organisatie

Partijen zetten zich in ieder geval voor de komende vier jaar intensief in voor verwezenlijking en opschaling van slimme toepassingen. Randvoorwaarde voor het effectief en doelmatig opschalen van de oplossingen is dat zowel de individuele organisaties als de samenwerking hierop ingericht zijn.
Partijen spreken daarom af hun eigen organisatie beter toe te rusten en capaciteit te leveren voor de uitvoering van een gezamenlijke werkorganisatie. Uitgangspunt bij de werkorganisatie is dat alle partijen handelen vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheden en zij proactief en flexibel zijn waar de gezamenlijke maatschappelijke opgave dat vraagt. Hierbij wordt rekening gehouden met de fase waarin partijen zich verkeren aangezien grote opschaling een nieuwe afweging over capaciteit vergt. Het Rijk heeft een werkbudget gereserveerd om (een deel van) deze extra capaciteit in te huren daar waar deze voor het opschalen van maatregelen nodig is. Voor de verdere uitvoering van de aanpak zal een gezamenlijke werkagenda worden opgesteld waarvan het concept als bijlage is toegevoegd. Deze agenda zal verder worden uitgewerkt en worden vastgesteld in het regieteam.

Partijen spreken het volgende af:

- Het Rijk vervult de regierol door kennisontwikkeling en -deling te organiseren, een governance in te richten waarin zij alle partners op alle niveaus samenbrengt en waar nodig ondersteunt, penvoerder te zijn van het besluitvormingskader en besluitvorming te faciliteren;
- KGG en IenW verkennen belemmeringen in wet- en regelgeving en spannen zich in om deze aan te passen indien wenselijk en haalbaar;
- Concessieverleners, waaronder ook IenW, onderzoeken wat er nodig is in lopende en toekomstige concessies voor het opschalen van oplossingen en spannen zich in om de juiste randvoorwaarden (ook financieel) in hun concessies te scheppen waar mogelijk;
- Concessieverleners, -houders en eigenaren/beheerders van OV-netten zorgen ervoor dat congestiebewust energie – en netgebruik onderdeel wordt van zowel de reguliere bedrijfsvoering als de strategische planvorming met voldoende mensen, kennis en vaardigheden voor het toekomstbestendig omgaan met energie;
- Netbeheerders ondersteunen de OV-partijen hierbij door capaciteit vrij te maken om hun kennis en expertise te verspreiden en in te zetten voor ov-vraagstukken rondom netcongestie;
- Netbeheerders, eigenaren/beheerders van OV-netten en concessiehouders delen hiervoor binnen hun eigen tijd en middelen (onderling) de benodigde data om inzicht te krijgen, binnen de wettelijke kaders en met inachtneming van vertrouwelijkheid en concurrentiegevoeligheid;
- Netbeheerders spannen zich in om, ten behoeve van het realiseren van slimme oplossingen, goede (indien vereist marktgebaseerde) contractuele afspraken met OV-partijen te maken;
- De netbeheerders en OV partijen verkennen samen of en hoe een netbewuste bedrijfsvoering van OV partijen binnen de regulatorische kaders voor congestieverzachting (zoals door de ACM opgesteld) vormgegeven kan worden en aan welke voorwaarden een OV-partij moet voldoen om als congestieverzachter te worden aangemerkt;
- Regionale concessieverleners (decentrale vervoersautoriteiten) kunnen daar waar zij dit zinvol achten toewerken naar een situatie waarin zij grondposities, netaansluitingen en gecontracteerd vermogen faciliteren op strategische locaties om de zero emissie-transitie te versoepelen, mits dit past binnen hun beleid en visie op de ontwikkeling van OV, en zij de benodigde kennis en expertise hebben;
- De vertegenwoordiger van de decentrale OV-autoriteiten (DOVA) ondersteunt de doelen van dit akkoord en neemt deel aan de gezamenlijke aanpak als coördinator namens de (overige) regionale concessieverleners. Daarmee wordt bevorderd dat de noodzakelijke kennis bij concessieverleners over vraagstukken rondom netcongestie is geborgd;

De looptijd van dit convenant is in beginsel vier jaar en kan op basis van gezamenlijke besluitvorming tussen de betrokken partijen voort worden gezet indien gewenst. De wijze waarop de aanpak van netcongestie in het OV het beste kan worden georganiseerd dient dus na vier jaar opnieuw te worden bekeken en via het regieteam over worden besloten.

Uitgangspunt voor de governance is lean & mean. Zo licht als mogelijk en zo zwaar als nodig en zo veel mogelijk aansluitend bij bestaande (overleg)structuren. Daarbij onderscheiden partijen drie gremia:

(1) Regieteam Energie en OV:
- Bestuurlijke afstemming en besluitvorming vindt plaats in het regieteam Energie en OV.
- Het regieteam is opdrachtgever van het OV-energieteam en verantwoordelijk voor de bestendiging van de bestuurlijke verbinding.
- Het regieteam bestaat uit de bestuurders van de organisaties die het akkoord over dit opschalingsplan ondertekenen, eventueel aangevuld door direct betrokken bestuurders bij de uitvoering.
- Het regieteam stelt de werkagenda en het besluitvormingskader vast.
- Het regieteam staat onder voorzitterschap van de Ambassadeur Energie en OV.

(2) OV-energieteam:
- Er wordt onder regie van het Rijk een werkorganisatie opgericht, het OV-energieteam. Dit team geeft in opdracht van het regieteam uitvoering aan het akkoord. De werkorganisatie ontwikkelt een werkagenda en levert input voor het besluitvormingskader.
- Binnen de werkorganisatie worden aanvullend tenminste twee separate werkgroepen opgericht. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande structuren. In deze werkgroepen zijn alle tekenende partijen vertegenwoordigd.
  - Landelijk
  - Regionaal en stedelijk OV
- Het OV-energieteam bestaat uit:
  a. Een medewerker van IenW
  b. Een medewerker van KGG
  c. Twee vertegenwoordigers van het stedelijk OV (concessiehouder en concessieverlener)
  d. Twee vertegenwoordigers van het regionaal OV (concessiehouder en concessieverlener)
  e. Een vertegenwoordiger van de landelijk spoorvervoerder
  f. Een medewerker van ProRail
  g. Een medewerker van Netbeheer Nederland
  h. Een medewerker van de ACM
  i. Projectleider kennisontwikkeling (TKI Urban Energy)
  j. Eventueel capaciteit voor financial engineering

(3) Kennisfunctie en dataontwikkeling
- Het Rijk is financier en formeel opdrachtgever van TKI Urban Energy. De opdracht aan TKI Urban Energy wordt inhoudelijk afgestemd in het OV-energieteam.
- TKI Urban Energy is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van de data-analyse, kennisfunctie en netwerkorganisatie van dit akkoord.
- OV-infrabeheerders en netbeheerders stellen uitvoeringscapaciteit beschikbaar ten behoeve van het opzetten van een data-analyse team.

4. Een gezamenlijke en iteratieve aanpak gericht op opschaling en versnelling

We staan als samenleving en als ov- en energiesector in het bijzonder voor een grote opgave.
Dit bestuurlijk akkoord is de basis om die opgave gezamenlijk aan te gaan en elkaar daardoor te versterken waar mogelijk. Dat betekent dat partijen niet op verschillende plekken dezelfde kennis ontwikkelen en dat partijen dus van elkaar leren. Maar ook dat er oplossingen worden (door)ontwikkeld die niet alleen voor één maar voor meerdere partijen zijn toe te passen. Ondertussen is er behoefte aan directe actie wanneer er tegen problemen aan wordt gelopen. Nu al is te zien dat de ervaringen van koplopers in de transitie relevant zijn voor alle partijen. De kennis die dankzij koplopers wordt opgedaan is reeds benut in de opgeleverde onderzoeken naar netcongestie in het OV. Vanaf het moment dat het OV-energieteam en het regieteam zijn ingericht kunnen middels een iteratief proces problemen en

oplossingen besproken worden en kan waar nodig besluitvorming plaatsvinden. Eventuele belemmeringen in regelgeving, beleid en organisatie kunnen zo worden opgelost. Op deze manier wordt blijvend ruimte gegeven aan koplopers om hun initiatieven verder te brengen en kan gezamenlijk worden geleerd van het pionierswerk dat wordt verricht. Dit kan zich onder meer vertalen in het voorleggen van vragen aan de ACM over mogelijke oplossingen, of in vragen aan ministeries rondom regelgeving en beleid. De aanpak is verder uitgewerkt in de bijgevoegde gezamenlijke concept werkagenda.

Tot slot

De opgave is groot maar de kansen ook, dat betekent dat deze samenwerking waarde biedt voor zowel de betrokkenen als derden. De opgave is niet statisch maar dynamisch en continu in beweging. Evenals het inzicht van partijen in de problematiek en mogelijke oplossingen. Dat vergt flexibiliteit, een adaptieve aanpak, doorzettingsvermogen en constructief partnerschap van partijen. De basis daarvoor is met deze overeenkomst gelegd. Hiermee kan het ov duurzaam blijven groeien, kan de energietransitie verder gerealiseerd worden en kunnen partijen bijdragen aan het beperken van de maatschappelijke impact van netcongestie.

Bijlage: Gezamenlijke werkagenda

(nader uit te werken door het OV-energieteam en vast te stellen door het regieteam)

Hieronder staan de drie fases benoemd waarin het bestuurlijk akkoord wordt uitgevoerd. Deze vormen de gezamenlijke werkagenda van het OV-energieteam. De fases zijn zo opgebouwd dat in de eerste fase de voorbereidingen worden getroffen die nodig zijn voor een brede landelijke opschaling van oplossingen in fase 2. In fase 3 wordt verkend of er mogelijk samen kan worden geïnvesteerd indien het besluitvormingskader en de maatschappelijke businesscase van maatregelen daartoe aanleiding geven. Hierbij wordt een adaptieve aanpak gehanteerd om in te kunnen spelen op veranderende omstandigheden.

Aanvullend geldt dat daar waar mogelijk en nodig direct problemen worden besproken en opgelost in het OV-energieteam en/of het regieteam. Ook geldt dat er onderscheid wordt gemaakt tussen wat gezamenlijk wordt besproken en wat in de werkgroepen.

Fase 1: kennis ontwikkelen (vanaf Q2 2025)

Resultaten:

- Projectplan van TKI Urban Energy en uitvoering ervan
- Projectplan voor fase 2
- Projecten met hoge impact en uitvoerbaarheid gestart

Deze fase is de opstartfase voor de gezamenlijke, overstijgende vraagstukken rondom netcongestie in het OV. De acties die hier worden genoemd dienen om in de volgende fase landelijke opschaling mogelijk te maken. Deze acties zijn gebaseerd op de vraagstukken die nu al naar boven komen uit lokale pilots en (implementatie)projecten en kunnen worden aangevuld met acties die nodig zijn voor pilots die het komende jaar van start moeten gaan. Belangrijk is ook dat er na deze fase breed gedragen begrip is van de uitdagingen op het gebied van netcongestie.

In opdracht van de Ovale tafel heeft ROCC onderzocht welke pilots het meest kansrijk zijn voor opschaling. Daarna heeft KGG in samenwerking met IenW via het LAN opdracht gegeven voor het onderzoek ‘Raakvlakken netcongestie en OV’. Hierin wordt aangegeven welke type maatregelen de hoogste impact en uitvoerbaarheid hebben. Dit zijn het verlagen van gelijktijdigheid, bijvoorbeeld met energieopslag langs het spoor, het afsluiten van alternatieve contracten (in de eerste instantie voor bus) en het aansluiten van derden, bijvoorbeeld door cable pooling. Ook wordt het verkrijgen van verder inzicht als belangrijke doorontwikkeling genoemd. Dit type maatregelen wordt in deze fase daarom als eerste opgepakt. Concrete acties die het Rijk onderneemt om deze maatregelen mogelijk te maken zijn:

- Het in kaart brengen van de manier waarop tijdgebonden of andere energieflexibele contracten in het OV kunnen worden toegepast;
- Het aanstellen van een ambassadeur en inhoudsdeskundige voor stedelijke vervoer die als taak krijgt de opschaling te helpen realiseren, onder meer met oog op het aansluiten van derden;
- Het aanstellen van een coördinator/projectleider die de data-analyseteams voor landelijk en regionaal/stedelijk OV kan aansturen, onder leiding van de TKI. Doel hiervan is de prioriteiten op het landelijk spoor goed in kaart te krijgen en overal zowel de situationele impact van maatregelen op netcongestie scherp in beeld te brengen als de impact van aanvullende elektriciteitsbehoefte van OV op het energienetwerk.

Hieronder worden de acties in deze fase verder uitgewerkt onder een aantal kopjes:

- Kennisontwikkeling
- Organisatie en besluitvorming
- Acties OV-energieteam
- Inzet van partijen

1. Kennisontwikkeling

- **Het formuleren van een opdracht aan TKI Urban Energy en oplevering van een projectplan** waarin onder andere aandacht is voor de volgende elementen:
- Het samenstellen van een data-analyseteam bestaande uit experts van de betrokken netbeheerders en eigenaren van OV-netten. Dit team komt onder leiding van het OV-energieteam en wordt belegd bij een projectleider vanuit de TKI Urban Energy. Dit team krijgt toegang tot de relevante data van alle betrokken partijen met als doel het identificeren van knelpunten richting 2030 en de effecten daarvan. Daar waar nodig worden nadere afspraken gemaakt over de vertrouwelijkheid en concurrentiegevoeligheid van data.
  - Op landelijk niveau wordt aangesloten bij de bestaande werkgroep van NS, ProRail en netbeheerders.
  - Op regionaal en stedelijk niveau dient een vergelijkbaar data-analyseteam te worden georganiseerd. Hierbij wordt aangesloten op reeds bestaande werkgroepen en initiatieven, ook wordt aansluiting gezocht met CROW.
- Het ontwikkelen van maatschappelijke business cases voor maatregelen op het gebied van energie en OV, mede op basis van opgedane praktijkervaring. Daarbij is expliciet ook aandacht voor investeringen in het OV waarbij de baten buiten het OV vallen.
- Het vergroten van kennis over het aanbieden van flexibel vermogen via GOPACS (platform voor congestiemanagement) en onbenutte netcapaciteit in het OV.
- Een verkenning naar alternatieve contractvormen waarmee onder meer flexibel energiegebruik mogelijk wordt gemaakt, met name in het busvervoer.
- Het delen van best practices via een kennisnetwerk van partijen uit de markt, de energie- en OV- en spoorsector en kennisinstellingen. Daartoe voert de TKI Urban Energy het secretariaat van het reeds bestaande Expertpanel Energie in het OV. Ook organiseert de TKI Urban Energy de samenwerking met onder meer Railforum, Connekt, CROW, RVO, universiteiten en hogescholen.
- TKI Urban Energy organiseert twee keer per jaar een seminar. Doel hiervan is de nieuwste ontwikkelingen rondom netcongestie en energie in het OV te bespreken en de (in)formele samenwerking in een breed netwerk te bevorderen.
- TKI Urban Energy werkt samen met RVO met oog op tenminste de bredere communicatie over de ontwikkelde kennis op het terrein van netcongestie en mogelijk op andere onderdelen waar deze samenwerking voordelen biedt. Daarbij stemt TKI UE af met RVO over de daar belegde kennisfunctie, zodat dubbeling in werkzaamheden wordt voorkomen.

2. Organisatie en besluitvorming

- **Inrichten van het regieteam op bestuurlijk niveau:** het regieteam vervangt de bestaande Ovale tafel en komt twee keer per jaar bij elkaar onder leiding van een ambassadeur. De ambassadeur heeft de taak om het bestuurlijk proces goed te laten verlopen. De voortgang en eventuele beslissingen komen 2 keer per jaar aan de orde in het (voor het LAN al ingestelde) bestuurlijk overleg Klimaat en Energie, met de bewindspersonen van KGG, IenW en VRO.
- **Inrichten van het OV-energieteam** bestaande uit medewerkers van KGG en IenW vertegenwoordigers van de ondertekenende partijen en de TKI Urban Energy, de secretarisrol wordt bij die laatste belegd.
  - Vaststellen werkplan door OV-energieteam: nadere uitwerking van deze en volgende fasen in een werkplan, waaronder het vaststellen van de wijze waarop middelen die partners beschikbaar stellen worden bestemd.
- **Aansluiten bij bestaande werkorganisaties:** onder het OV-energieteam worden de werkgroepen landelijk en stedelijk/regionaal gevormd die belemmeringen waar zij tegenaan lopen kunnen agenderen in het OV-energieteam en/of het regieteam, zodat de juiste vragen op het juiste moment aan bod komen. Deze werkgroepen houden zich in ieder geval met de volgende zaken bezig:
  - Stedelijk/Regionaal: oplossingen voor de maatschappelijke business case rondom parallelle benutting, het faciliteren van laadcapaciteit en energieopslag en in overleg tussen aanbieders en netbeheerders de toepassing van non-firm contracten.
  - Landelijk: in kaart brengen van en oplossingen voor problemen rondom netcapaciteit op basis van de analyse van het data-analyseteam van ProRail en netbeheerders.
- **Ook het inrichten van de eigen organisatie** op het oplossen van vraagstukken rondom netcongestie in het OV valt onder deze fase.

3. Acties OV-energieteam

- Het OV-energieteam heeft als taak met aangesloten partijen een **projectplan** op te stellen waarin wordt bepaald welke actie nodig is. Daarbij zijn twee categorieën te onderscheiden die in een iteratief proces elkaar versterken:
  - Gezamenlijke acties die relevant zijn voor alle partijen. Deze acties worden in drie achtereenvolgende fasen uitgewerkt.
  - Acties die relevant zijn voor een deel van de aangesloten partijen en die primair geen actie van alle partijen vereisen.
- Het OV-energieteam maakt een **analyse van de randvoorwaarden** waar in OV-concessies rekening mee gehouden moet worden om netcongestiemaatregelen te kunnen treffen en energiegebruik een onderdeel van het systeem te maken. Dit met het oog op zowel lopende als toekomstige concessies. Hierbij wordt aangesloten op de lopende initiatieven vanuit DOVA en CROW.

4. Inzet van partijen

Het Rijk levert in deze fase:

- Financiering van TKI Urban Energy, waaronder een projectleider: hiervoor wordt €300.000 per jaar beschikbaar gesteld voor de duur van vier jaar.
- Twee beleidsmedewerkers die gezamenlijk het OV-energieteam aansturen: hiervoor wordt vanuit IenW en KGG 0,25 FTE per departement beschikbaar gesteld.

De overige partners leveren in deze fase:

- Afvaardiging in het regieteam (bestuurlijk) en afvaardiging in het OV-energieteam (strategisch/tactisch).
- Het beschikbaar stellen van FTE's van de eigenaren van OV-energienetten en van de vervoerders voor het data-analyseteam (inhoudelijk/experts).
- Netbeheerders stellen uitvoeringscapaciteit beschikbaar ten behoeve van het opzetten van het data-analyse team.
- Kennisontwikkeling specifiek voor landelijk, regionaal of stedelijk OV wordt gefinancierd door concessieverlener en concessiehouders.

Fase 2: Opschaling (vanaf Q3 2025 en verder)

Resultaten:

- Brede kennisbasis voor toepassing maatregelen
- Besluitvormingskader
- Uitvoeringsplan en start van uitvoering
- Projecten met hoge impact en uitvoerbaarheid uitgevoerd en lessen geabsorbeerd

In deze fase wordt gezamenlijk gewerkt aan het landelijk opschalen van bewezen oplossingen uit fase 1 en daarvoor, gebruik makend van de gezamenlijk opgedane kennis. Het OV-congestie team ontwikkelt hiertoe een besluitvormingskader en een werkagenda onderverdeeld naar gezamenlijke acties, stedelijk OV, regionaal OV en Landelijk OV. Het regieteam stelt deze agenda vast en committeert zich aan de wijze waarop de landelijke opschaling plaatsvindt.

Onderdeel van deze aanpak is dat gezamenlijk wordt gewerkt aan het op orde brengen van de randvoorwaarden voor het succesvol implementeren van oplossingen. Het gaat hierbij om in ieder geval:

1. Kritisch kijken naar (juridische) belemmeringen in wet- en regelgeving, zowel landelijk als lokaal, waar nodig en mogelijk (Rijk, ACM, lokaal)
2. Beleid, zowel landelijk als lokaal
3. Financiën, mede op basis van ontwikkelde maatschappelijke business cases
4. Concessievoorwaarden vanuit de concessieverleners, op basis van de analyse uit de reeds opgeleverde onderzoeken
5. Goede afspraken met netbeheerders over onder meer alternatieve contracten

Hieronder worden de acties in deze fase verder uitgewerkt onder een aantal kopjes:
- Kennisontwikkeling
- Organisatie en besluitvorming
- Acties OV-energieteam
- Inzet van partijen

1. Kennisontwikkeling

- Deelnemende partijen komen tot **een indicatie van benodigde middelen** om beoogde oplossingen te realiseren op basis van de uitgevoerde probleemanalyse.
- Er wordt een expert aangesteld op het gebied van **financial engineering** om tot geschikte financieringsconstructies te komen, **aansluitend op de maatschappelijke businesscases** die in fase 1 zijn ontwikkeld.
- De TKI neemt de opdracht zoals geformuleerd in fase 1 verder ter hand.

2. Organisatie en besluitvorming

- **Regionale concessieverleners integreren energieplanologie bij OV-concessies** door vooruit te plannen in benodigde aansluitcapaciteit en gecontracteerd transportvermogen op laadlocaties en te zorgen voor een level playing field, bijvoorbeeld door te investeren in de lange termijn energiebehoefte van mobiliteit(shubs).
- **Regionale concessieverleners** (decentrale vervoersautoriteiten) kunnen daar waar zij dit zinvol achten toewerken naar een situatie waarin zij **grondposities, netaansluitingen en gecontracteerd vermogen faciliteren op strategische locaties** om de zero emissie-transitie te versoepelen, mits dit past binnen hun beleid en visie op de ontwikkeling van OV, en zij de benodigde kennis en expertise hebben;
- **Concessieverleners bouwen zoveel mogelijk de randvoorwaarden in hun toekomstige concessies** in zoals geanalyseerd in fase 1. In lopende concessies wordt ruimte gemaakt voor aanvullende afspraken indien nodig, waarbij moet worden onderzocht in hoeverre deze aspecten mogen worden opgenomen/aangepast.
- Netbeheerders en ov-partijen spannen zich samen in voor het sluiten van **nieuwe (flexibele) contractvormen, netbeheerders helpen** de aanvragende ov-partijen en partijen waarmee zij al een contract hebben de bestaande juridische mogelijkheden optimaal te benutten.
- Het Rijk verkent met de ACM de wenselijkheid en mogelijkheden om eventueel **experimenteerruimte** te creëren om oplossingen die nog niet passen binnen de geldende kaders uit te proberen.
- **Monitoring** vindt plaats via een rapportage van het OV-energieteam aan het regieteam.

3. Acties OV-energieteam

1. **Opstellen besluitvormingskader**: onder regie van het Rijk stelt het OV-energieteam een besluitvormingskader op over hoe partijen om dienen te gaan met knelpunten bij de opschaling van oplossingen van netcongestie in het OV en de inpassing daarvan op het elektriciteitsnet. De al uitgevoerde/geteste maatregelen leveren input voor dit kader.
   Daarbij is tenminste aandacht voor:
   a. De ordening van verschillende maatregelen naar technisch, gedrag, juridisch en financieel (waaronder mogelijk ook tariefdifferentiatie). Deze ordening kan worden herijkt op basis van nieuwe inzichten.
   b. De maatschappelijke business case over de wijze waarop om moet worden gegaan met kosten uit de maatschappelijke business case die niet logischerwijs bij één van de partijen te alloceren zijn, ofwel het inbouwen van de juiste financiële prikkels. Hieronder valt ook het verkennen van de wijze waarop deelnemers congestiemanagementvergoeding kunnen gebruiken om oplossingen te financieren en eventuele compensatie vanuit concessiekaders indien congestiemanagementvergoedingen ontoereikend zijn.
   c. De haalbaarheid, zowel financieel, operationeel als organisatorisch.
   d. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de impact van de maatregelen op de doelen van het akkoord in beeld gebracht.
2. **Opstellen uitvoeringsagenda**: De voorhanden zijnde oplossingen worden afgezet tegen het besluitvormingskader en op basis daarvan wordt een uitvoeringsagenda opgesteld. Resultaat hiervan is een selectie van de meest aantrekkelijke oplossingen om op te schalen.

4. Inzet van partijen

Het Rijk levert in deze fase:

- Aanvullend werkbudget van €500.000 per jaar en een projectleider voor het OV-energieteam voor de duur van vier jaar.

Overige partijen leveren:

- Voldoende mensen en middelen om de uitvoeringsagenda te realiseren.

Fase 3: Realisatie verdere transitie (nog nader te bepalen o.b.v. besluitvorming in fase 2)

Deze fase is gericht op maatregelen met een onrendabele top of waarvan de maatschappelijke businesscase niet goed rond te maken is. Het oplossen hiervan kan gezamenlijke investeringen vergen die nu nog niet inzichtelijk zijn. Omdat het gaat over een volgend niveau van volwassenheid wordt verwacht dat er een nieuwe vorm van samenwerking, organisatie, besluitvorming en financiering nodig is. Voor het inzetten van deze fase is daarom een nieuw besluitvormingsmoment noodzakelijk.

Aldus overeengekomen en in zeventientienvoud ondertekend,

de Minister van Klimaat en Groene Groei,
mevr. Sophie Hermans

Datum:

de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
dhr. Chris Jansen

Datum:

Netbeheer Nederland,
dhr. Hans-Peter Oskam, Algemeen directeur

Datum:

ProRail,
mevr. Mirjam van Velthuizen, CFO ProRail

Datum:

Nederlandse Spoorwegen,
dhr. Wouter Koolmees, President-directeur

Datum:

Vervoerregio Amsterdam,
dhr. Gerard Sleegers, Vice-voorzitter

Datum:

Metropoolregio Rotterdam Den Haag,
dhr. Jeffrey Keus, Portefeuillehouder OV

Datum:

Provincie Utrecht,
dhr. André van Schie, Gedeputeerde

Datum:

Samenwerkingsverband DOVA,
dhr. Jan van Selm, Directeur

Datum:

Keolis,
dhr. Chris Hogeveen, CEO

Datum:

Qbuzz,
mevr. Annemarie Zuidberg-Tabak, Algemeen directeur

Datum:

EBS,
dhr. Wilko Mol, Algemeen directeur

Datum:

HTM,
dhr. Jaap Bierman, Algemeen directeur

Datum:

RET,
dhr. Henk-Jan Bax, Directeur Techniek

Datum:

GVB,
dhr. Paul Carstens, Directeur Techniek

Datum:

Gemeente Arnhem,
mevr. Nermina Kundic, Wethouder

Datum:

Gemeente Utrecht,
mevr. Senna Maatoug, Wethouder

Datum:

Dit is een uitgaven van:

Rijksoverheid

Maart 2025 | Publicatie-nr. 0325-094