



TER BESLISSING

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/55118

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. BenI en RI

Beslistermijn

28-03-2025

Bijlagen

6

Aan

Staatssecretaris

nota

Bestuurlijk akkoord Netcongestie en OV

Aanleiding

Netcongestie is een toenemend probleem en dat raakt het openbaar vervoer in het bijzonder omdat de sector grotendeels draait op elektriciteit, waar in andere sectoren de transitie naar groene energie nog gemaakt moet worden.

Tegelijkertijd biedt dat ook kansen omdat de sector ook eigen energienetten heeft en al ervaring heeft met het slim omgaan met energie. Daarom zijn KGG en IenW vorig jaar gestart met het ontwikkelen van kennis op het raakvlak energie en Openbaar Vervoer (OV) en het maken van bestuurlijke samenwerkingsafspraken tussen partijen in het OV, netbeheerders en ministeries. Hierbij informeren wij u over de resultaten van beide en de beoogde vervolgstappen.

Geadviseerde besluiten

- Instemmen om met bijgevoegde brief de Tweede Kamer (samen met M-KGG, bijlage 2) te informeren over de uitgevoerde onderzoeken en het sluiten van het bestuurlijk akkoord.
- Kennisnemen van de bestuurlijke afspraken in het akkoord (bijlage 3) en van de rapporten die in aanloop naar het akkoord zijn opgesteld (bijlagen 4, 5 en 6).

Juridische en financiële toets:

- Het voorliggende bestuurlijk akkoord is een convenant, bedoeld om partijen te verbinden en samenwerking te organiseren. Het wijkt op enkele punten af van de voorgeschreven *Aanwijzingen voor de Convenanten*, maar de juridische risico's zijn verholpen doordat de tekst op advies van HBJZ is aangepast. HBJZ gaat uit van publicatie door KGG.
- FEZ acht de voorgestelde dekking niet deugdelijk en adviseert een ander dekkingsvoorstel. Zie "Financiële overwegingen" voor de toelichting op dit advies.

Kernpunten

- In de OV-sector wordt een aanzienlijke groei in de elektriciteitsvraag verwacht door groeiende mobiliteitsbehoefte, autonome ontwikkelingen en verduurzaming. Netcongestie op de energienetten van elektriciteitsnetbeheerders zorgt ervoor dat er knelpunten ontstaan in de energievoorziening van het OV waardoor de uitvoering van concessies onder druk komt te staan en de OV-sector niet (tijdig) kan verduurzamen.

- In opdracht van IenW en KGG heeft een extern bureau uitgebreid de problematiek en effecten in kaart gebracht. Met name het landelijk spoorvervoer staat onder druk: door o.a. frequentieverhogingen en nieuw materieel zal de energietransportbehoefte richting 2050 significant toenemen. ProRail verwacht dit jaar al tekorten op een aantal aansluitingen.
- Dit inzicht is nieuw: traditioneel worden wel prognoses van het energieverbruik gemaakt zodat netbeheerders de vraag kunnen faciliteren maar door netcongestie is dit niet meer mogelijk. Een nauwere samenwerking en data-analyse zijn nodig om de precieze impact scherp te krijgen.
- Tegelijkertijd zijn er ook kansen: op operationeel niveau zijn er over de hele breedte van het OV al veel oplossingen bedacht. Het eerder genoemde externe bureau heeft de bijna 50 pilots in kaart gebracht die kunnen helpen de knelpunten voor het OV op te lossen en zelfs de netcongestie voor andere partijen kunnen verlichten. Dit laatste kan bijvoorbeeld door slim laden op 'luwe' momenten.
- OV-partijen, netbeheerders, KGG en IenW willen de opgave te lijf gaan en de kansen verzilveren met een gezamenlijke aanpak. Hiervoor hebben ze bestuurlijke samenwerkingsafspraken gemaakt in bijgevoegd bestuurlijk akkoord.
- Het doel van de afspraken is drieledig:
 - Continuïteit en groei van de OV-dienstverlening;
 - Netcongestie verlichten;
 - Verduurzaming van het OV (o.a. zero-emissie bus).
- Centraal in de aanpak staan verdere vergroting van kennis en inzicht, ontwikkeling van gezamenlijke besluitvorming en de opschaling en versnelling van congestie-verlichtende maatregelen.
- IenW en KGG dragen beide bij aan de uitvoering van het akkoord door inzet van ieder 0,5 FTE aan mensen en een werkbudget van in totaal € 3,2 miljoen voor vier jaar voor een werkorganisatie.
- Wij verwachten met deze meerjarige bestuurlijke samenwerkingsafspraken met bovengenoemde drie doelen congestieproblemen voor het OV te beperken en netcongestie te verlichten.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/55118

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. BenO en RI

Aan

Staatssecretaris

Bijlagen

6

Krachtenveld

M-KGG heeft de Tweede Kamer eerder al geïnformeerd 'sectorovereenkomsten' te willen sluiten om slimmer om te kunnen gaan met netcongestie.¹ De eerste is met de waterschappen, deze met de OV-sector is de tweede. Vrijwel alle OV-partijen zijn betrokken en steunen/tekenen het bestuurlijk akkoord evenals de netbeheerders. ACM is ook betrokken en steunt dit initiatief, maar zal als onafhankelijk toezichthouder niet formeel tekenen. De kamerbrief zal door u verstuurd worden en de M-KGG zal gelijkwaardig ondertekenen. De brief is door M-KGG al aangekondigd in de voortgangsbrief Landelijke Actieagenda Netcongestie (LAN) van 24 maart jl.²

Politieke context

Het hoofdlijnenakkoord *Hoop, lef en trots* stelt dat het oplossen van netcongestie voorrang krijgt en de regie daarvoor bij het kabinet ligt. Het sluiten van 'congestiedeals' met sectoren is één van de maatregelen uit het *Landelijk Actieprogramma Netcongestie*. Na de waterschappen is de OV-sector de tweede

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, 29 023 nr. 515.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2025/03/24/voortgang-aanpak-netcongestie>

sector die zo'n congestiedeel sluit. KGG wil met meerdere sectoren overeenkomsten sluiten. KGG hecht eraan dat die ook vanuit de sector zelf publiek wordt gepresenteerd. Daarom verstuurt IenW de brief, maar tekent M-KGG ook. Mogelijk wordt deze brief (ook) geagendeerd voor het CD Strategische keuzes MIRT op 2 april, het CD Duurzaam Vervoer op 22 april of het CD Spoor op 15 mei a.s.

Daarnaast bent u eerder geïnformeerd over de beroepsprocedure tegen het ACM-besluit voor prioriteit op het stroomnet.³ Dat besluit voorziet niet in voorrang voor de OV-sector. Op 11 maart heeft het CBb uitspraak gedaan die mogelijk ook positief is voor het OV, zie hiervoor RONDZENDMAP-2025/3103. Desalniettemin is het akkoord nodig; ook als het OV voorrang krijgt zal er tekort blijven en zijn andere oplossingen nodig.

Financiële overwegingen incl. afwijkend advies FEZ

Beide ministeries stellen personele capaciteit en financiering van in totaal € 3,2 mln. beschikbaar voor de werkorganisatie. Wat betreft personele capaciteit zetten beide ministeries 0,5 FTE in. Binnen IenW zal dit binnen de bestaande formatie worden opgevangen. Wat betreft de financiering betaalt IenW € 2,9 mln. en KGG € 0,3 mln. Het IenW-deel wordt gedekt vanuit bestaande reserveringen binnen OVS en DuMo (€ 1,9 mln. voorlopig vanuit bestaande reservering binnen OVS studie- en innovatiebudget resp. € 1 mln.; vanuit DuMo-reservering voor Bestuursakkoord ZEB vanuit Klimaatakkoord).

Deze voorgestelde dekking past binnen de budgetreservering zoals vorig jaar is geaccordeerd.⁴ FEZ stond vorig jaar en staat ook nu op het standpunt dat dat niet deugdelijk is: dekking uit de beleidsbegroting (Hoofdstuk XII) is passender omdat er geen directe link is met de doelstellingen van het MF (kort gezegd de aanleg, het beheer en onderhoud van infrastructuur).

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Geen.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/55118

Opgesteld door

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en Spoor

Afd. BenO en RI

Aan

Staatssecretaris

Bijlagen

6

³ O.a. rondzendmappen *Rondzendmap-2024/8303* en *rondzendmap-2024/15682*.

⁴ *Rondzendmap-2024/2342*.

Toelichting

Wat is het probleem?

Het publieke stroomnet zit vol. Er wordt regelmatig meer stroom gevraagd dan het net kan transporteren. Ook is het steeds lastiger om nieuwe aansluitingen te krijgen of bestaande aansluitingen te verzwaren. Die 'netcongestie' raakt het openbaar vervoer steeds meer. Zo staan geplande uitbreidingen van dienstregelingen onder druk en dreigt de overgang van fossiele naar elektrische tractie bij treinen en bussen te stokken. Doordat een groot deel van het OV reeds elektrisch rijdt, is het OV en de trein in het bijzonder gevoelig voor netcongestie ('wet van de remmende voorsprong'). Het stroomverbruik en m.n. de pieken zijn een directe resultante van de dienstregeling. Er is vrij beperkt manoeuvreerruimte binnen de gewenste frequenties en volumes.

Samen met KGG hebben we de aard en ernst van de problematiek in kaart laten brengen (zie twee bijgevoegde rapporten). Op hoofdlijnen is het beeld als volgt:

- het probleem is het grootst op het landelijk spoor. Logica daarvan is dat een probleem op één locatie of bij één netbeheerder al snel tot significante problemen op een hele treinverbinding of in de dienstregeling leidt.
- Voor het regionaal busvervoer geldt dat oplossingen moeten worden gezocht voor het tekort aan laadcapaciteit.
- Het stedelijk OV heeft relatief beperkt problemen die bovendien vooral met slimme, technische oplossingen kunnen worden aangepakt.

Het beeld is echter sterk in beweging en de sector is al flink aan het pionieren en experimenteren. Deze nieuwe problematiek vergt het opbouwen van veel meer detailinzicht in verbruik en profielen op individuele energienetten en de interactie daartussen. Het ontbreekt echter nog aan een gezamenlijke aanpak om dit te organiseren en de oplossingen op te schalen.

Wat lost dit akkoord op?

De oplossing vraagt nieuwe vormen van samenwerking tussen concessieverleners, concessiehouders, infrabeheerders, de netbeheerders en de ministeries van IenW en KGG. Dit bestuurlijk akkoord voorziet in een aanpak voor:

- Het ontwikkelen van de benodigde kennis, kennisplatform en kennisuitwisseling;
- Het creëren van de randvoorwaarden voor landelijke opschaling;
- Afspraken over samenwerking met de ACM;
- De bestuurlijke en praktische uitvoering van het akkoord, via onder een werkorganisatie en een uitgewerkte werkagenda.

Voorbeelden van mogelijke oplossingen zijn:

- Landelijk: bijplaatsen van flexcapaciteit/energieopslag door netbeheerders op grond van ProRail, waarmee congestie wordt verlicht en ProRail voldoende energie krijgt.
- Regionaal: tijdsgebonden contracten waarbij busmaatschappijen laden op 'congestieluwe' momenten.
- Stedelijk: het benutten van de overcapaciteit op lokale netwerken door het maken van afspraken over laadcapaciteit en energieopslag.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/55118

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. BenO en RI

Aan

Staatssecretaris

Bijlagen

6

Tekenende partijen

Vrijwel alle relevante partijen uit de energie- en OV-sector ondertekenen het akkoord. Voor de energiesector zijn dit de netbeheerders via NBNL. Toezichthouder ACM ondertekent niet maar onderschrijft het akkoord wel en wordt nauw betrokken bij de uitvoering. Voor de OV-sector zijn dit ProRail en NS voor spoor en alle stedelijke concessieverleners en -houders voor de stedelijke bus, tram en metro. De regionale concessieverleners zijn aangesloten via DOVA en niet alle regionale busvervoerders ondertekenen, omdat sommige van mening zijn dat kennisdeling hun concurrentiepositie zal aantasten. Het veld rondom zero-emissie bus is in beweging, een aantal concessieverleners trekken meer verantwoordelijkheid naar zich toe door laadinfrastructuur en netaansluitingen zelf te organiseren terwijl andere dit aan de markt overlaten (dus aan concessiehouders). Voor (relevante) partijen die alsnog willen aanhaken is de mogelijkheid om later nog te ondertekenen in het akkoord open gehouden.

Ondertekening en communicatie

Wij bereiden een ceremoniële ondertekening samen met uw collega van KGG en betrokken bestuurders uit de OV- en energiesector voor. Deze zal plaatsvinden op 31 maart in het Haags OV-museum. Een achtergrond dossier ontvangt u van Protocol.

Datum

21 maart 2025

Onze referentie

IenW/BSK-2025/55118

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Afd. BenO en RI

Aan

Staatssecretaris

Bijlagen

6

Bijlagen

Volgnr.	Naam	Informatie
02	Kamerbrief Bestuurlijk akkoord <i>Netcongestie en OV</i>	Concept-Kamerbrief voor aankondiging bestuurlijk akkoord en twee onderliggende rapporten
03	Bestuurlijk akkoord <i>Netcongestie en OV</i>	Definitief concept bestuurlijk akkoord
04	Two-pager Raakvlak OV en <i>Netcongestie door ROCC</i>	Samenvatting van externe rapporten
05	Rapport: Inventarisatie pilots OV-netten t.b.v. netcongestie <i>door ROCC</i>	Extern onderzoek naar de kansen voor het verlichten van netcongestie
06	Rapport: Raakvlak OV en <i>Netcongestie door ROCC</i>	Verdiepend extern onderzoek naar impact netcongestie op OV en v.v.