“Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders”

Lijst met steunbetuigingsbrieven van:

- Gemeente Rotterdam,
- Gemeente Den Haag,
- RET,
- GVB,
- HTM,
- Provincie Utrecht,
- EC-Rail,
- NG-Infra.

- ~~De brieven van Gemeente Amsterdam en MRDH volgen op een later moment.~~

● Gemeente Amsterdam (07.10.2021)

Gemeente Rotterdam

Onderwerp:
Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluiting via railbeheerders

Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 6575
3002 AN Rotterdam

Van: [redacted]
E-mail: [redacted]@rotterdam.nl

Datum: 22 september 2021

Retouradres: Postbus 6575, 3002 AN Rotterdam

Ministerie van Economische zaken

Beste mevrouw/heer,

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet altijd voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren en daarmee elektrische voertuigen bij te kunnen laden. Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]" van 1 juli 2021 dat laden van elektrische voertuigen vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan daarmee een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving, ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. dr. [redacted] van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derden toegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derden toegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] Mobiliteit

Gemeente Rotterdam

Den Haag

114 Retouradres Postbus 12651, 2500 DP Den Haag

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Onderwerp
Ruimte voor E-OV hubs met energieaansluitingen via railbeheerders

De energietransitie is een belangrijke opgave die veel inzet vraagt van iedereen. De krapte op het elektriciteitsnet bemoeilijkt de transitie naar duurzame energie en daarmee het behalen van de doelstellingen uit het Klimaatakkoord. Daarom zijn innovatieve oplossingen nodig.

Uit de haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom[1]"* van 1 juli 2021 blijkt dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Met E-OV hubs kan optimaal gebruik worden gemaakt van het elektriciteitsnetwerk en kan de restcapaciteit van een railnet worden gebruikt als laadcapaciteit voor elektrisch vervoer. Zo kunnen E-OV hubs een mooie bijdrage leveren aan de energietransitie.

Op dit moment ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. dr. Saskia Lavrijssen van de Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze :

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Aan de wetgever wordt gevraagd om verduidelijking te bieden over:
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derdentoegang voor een GDS-beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Aan de wetgever wordt gevraagd om binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs. Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Gemeente Den Haag
Spui 70
Den Haag

Postbus 12651
2500 DP Den Haag

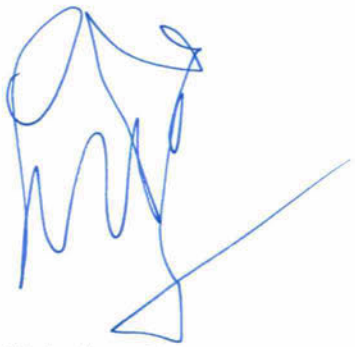
T 14070
www.denhaag.nl

veilig beheer van het metronetwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

Ik verzoek u de aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen om zo energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken onder zowel de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet als het EU-recht.

Graag zie ik uw reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Liesbeth van Tongeren
Wethouder Duurzaamheid en Energietransitie

Aan:
Ministerie van Economische Zaken

Van:
G4: Gemeenten Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht
MSO: Railbeheerders RET, GVB, HTM en Provincie Utrecht
EC-Rail: Vervoersautoriteiten: MRDH, VRA, Provincie Utrecht, Provincie Limburg
NGI, E-laad.nl

Datum:
08 September 2021

Onderwerp
Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]*"* van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. dr. Saskia Lavrijssen van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

---

[1] Haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom"* van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

[redacted]

[redacted]

[redacted] RET N.V.

Ministerie van Economische Zaken

GVB
Postbus 2131
1000 CC AMSTERDAM
T 020 4606060
www.gvb.nl
KvK 34259721

Contactpersoon [redacted]
Afdeling Corporate Communicatie en MVO
e-mailadres [redacted]@gvb.nl
uw kenmerk -

Datum 08 September 2021
Onderwerp Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders

Geachte heer, dame,

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]" van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. [redacted] van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.

3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

[redacted]

[redacted]
[redacted] Communicatie en MVO

Postadres
HTM Personenvervoer N.V.
Postbus 28503
2502 KM Den Haag

Bezoekadres
Afdeling Techniek & Ontwikkeling
Koningin Julianaplein 10
2595 AA Den Haag
Tel. +31 (0)70 3848577

Aan:
Ministerie van Economische Zaken,

Van:
G4: Gemeenten Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht
MSO: Railbeheerders RET, GVB, HTM en Provincie recht
EC-Rail: Vervoersautoriteiten: MRDH, VRA, Provincie Utrecht, Provincie Limburg
NGI, E-laad.nl

Datum	Uw brief van / kenmerk	Behandeld door
8 september 2021		[redacted]
Betreft	**Ons kenmerk**	**E-mail**
Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders	2021-09-08/fk	[redacted]@htm.nl

Geachte heer/mevrouw,

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]" van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. dr. Saskia Lavrijssen van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Vermeld in uw reactie altijd ons kenmerk.

b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)

c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang

d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.

3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

PROVINCIE :: UTRECHT

Aan:
Ministerie van Economische Zaken

DATUM	21 – 09 -2021	TEAM	Trambedrijf Beheer en onderhoud (TBO)
UW BRIEF VAN	-	DOORKIESNUMMER	
UW NUMMER	-	E-MAIL ADRES	[redacted]@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTUMNR	-	ONDERWERP	Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders
BIJLAGE	geen		

Geachte heer, dame,

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]*"* van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door [redacted] van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

[redacted]

Aan:
Ministerie van Economische Zaken

Van:
G4: Gemeenten Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht
MSO: Railbeheerders RET, GVB, HTM en Provincie Utrecht
EC-Rail: Vervoersautoriteiten: MRDH, VRA, Provincie Utrecht, Provincie Limburg
NGI, E-laad.nl

Datum:
08 September 2021

Onderwerp
Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]*"* van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door [redacted] van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

---

[1] Haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom"* van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

Hoogachtend

[redacted]

[redacted] werkgroep EC-rail

NGinfra
Next Generation Infrastructures

Aan: Ministerie van Economische Zaken

Onderwerp: Ruimte voor E-OV hubs met energie aansluitingen via railbeheerders

22 September 2021

Geachte mevrouw, mijnheer,

De energietransitie is een opgave die veel inzet vraagt van veel partijen. De afhankelijkheid in de keten van partijen maakt dat succes niet vanzelfsprekend is. Op dit moment moeten we vaststellen dat de netcapaciteit niet voldoende is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren.

Tegelijkertijd blijkt uit de haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]*"* van 1 juli 2021 dat laden van E-mobiliteit vanuit de restcapaciteit van het railnet aantrekkelijk en goed mogelijk is. Deze restcapaciteit kan een goede bijdrage leveren aan de energietransitie.

Echter, met het opheffen van de experimentstatus, belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving ontbreekt het aan een heldere wettelijke grondslag om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt door prof. [redacted] van Universiteit Tilburg. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.
2. Wetgever wordt gevraagd verduidelijking te bieden inzake
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derden toegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derden toegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derden toegang
    d. het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.
3. Wetgever gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV Hubs . Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro netwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

Wij verzoeken u aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen ten einde energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank

[redacted]

[redacted]

[1] Haalbaarheidsstudie *"E-OV Parkeren Kralingse Zoom"* van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RE

NGinfra • Bouwcampus • Van der Burghweg 1 • 2628 CS Delft • telefoon: +31 (0)15 30 30 900
www.nginfra.nl • info@nginfra.nl

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

VERTROUWELIJK/PERSOONLIJK
Ministerie van Economische Zaken
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC DEN HAAG

Datum	30 september 2021
Ons kenmerk	20210924_LoS E-OV
Behandeld door	[redacted], Ruimte & Duurzaamheid, 06 [redacted] [redacted]@amsterdam.nl & [redacted], Ruimte & Duurzaamheid,06 [redacted] [redacted]@amsterdam.nl
Onderwerp	Ruimte voor E-OV-Hubs met energie aansluitingen via railbeheerders

Geachte heer, mevrouw,

De energietransitie zorgt er voor dat er een toenemende druk komt op het elektriciteitsnetwerk. Dit heeft als gevolg dat er momenteel en in de toekomst niet meer overal voldoende netcapaciteit is om tijdig de noodzakelijke aansluitingen te kunnen realiseren. Innovatieve oplossingen zijn gewenst. Uit de haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*[1]" van 1 juli 2021 is gebleken dat het gebruiken van de restcapaciteit van het rail voor overige doeleinde, zoals bijvoorbeeld het laden van bepaalde modaliteiten, aantrekkelijk en goed mogelijk is. Hierdoor kan er efficiënter worden omgegaan met bestaande infrastructuur en verlicht dit de druk op het net en de maakbaarheidsproblematieken van de netbeheerders.

In Amsterdam hebben we reeds te maken met de situatie dat het energienet van netbeheerder Liander op delen van de stad tegen de grenzen van de netcapaciteit aanloopt. Hierdoor zal de realisatie van laadinfrastructuur, met name snelladers, te maken krijgen met vertraging. Erg mooi zou het zijn als naast het reguliere energienetwerk de restcapaciteit van het metro- en tramnetwerk

[1] Haalbaarheidsstudie "*E-OV Parkeren Kralingse Zoom*" van 1 juli 2021 uitgevoerd door HTA-Rail en Stevin in opdracht van MRDH, Gemeente Rotterdam en RET

ingezet kan worden om bijvoorbeeld aan laadbehoefte van elektrische voertuigen en stads- en bouwlogistiek te kunnen gaan voldoen.

Om de juridische mogelijkheden te verkennen hebben de G4, railbeheerders en vervoersautoriteiten een onderzoek laten uitvoeren door prof. dr. Saskia Lavrijssen van Universiteit Tilburg door de huidige en toekomstige nationale en internationale energiewetgeving tegen het licht te houden.

Als belangrijkste conclusies zijn hier naar voren gekomen dat met het opheffen van de experimenteerregeling in de nieuwe Energiewet en belemmeringen en onduidelijkheden in de regelgeving, er een heldere wettelijke grondslag ontbreekt om restcapaciteit van de stedelijke railbeheerders in te kunnen zetten. Van de geconstateerde belemmeringen en onduidelijkheden is een analyse met aanbevelingen gemaakt. Samengevat zijn deze de volgende:

1. De aanvraag van een GDS-status (gesloten distributie systeem) is nu en onder de Concept Energiewet mogelijk voor metro-, lightrail en tramsystemen.

2. De Wetgever wordt gevraagd verduidelijking te bieden ten aanzien van
    a. De reikwijdte van de Europeesrechtelijke en nationaalrechtelijke verplichtingen inzake derdentoegang voor een GDS beheerder in het licht van Europese jurisprudentie.
    b. De mogelijkheid voor het kunnen afwijzen van verzoeken van derdentoegang (voor aansluitingen, transport en vrije leverancierskeuze)
    c. De motiveringsverplichtingen voor beheerders van een GDS bij de afwijzing van verzoeken om derdentoegang
    d. Het expliciet maken van uitzonderingsgronden inzake verbod op het bezit, de ontwikkeling, het beheer of de exploitatie van oplaadpunten voor elektrische voertuigen voor beheerders van een GDS.

3. De Wetgever wordt gevraagd binnen het EU-recht een experimentregeling op te nemen voor het functioneren van E-OV-Hubs. Hierbij kan vorm worden gegeven aan de waarborging van een dienst van algemeen economisch belang, zoals het realiseren van openbare laadinfrastructuur, ten aanzien van het optimaal en veilig beheer van het metro- of tramnetwerk en de efficiënte integratie van het elektrisch openbaar vervoer in het energiesysteem.

Wij verzoeken u dan ook de aanbevelingen zoals uitgewerkt in de rapportage over te nemen om energieaansluitingen vanuit de stedelijke railbeheerders mogelijk te maken zowel onder de huidige wetgeving, de nieuwe Energiewet en het EU-recht.

Graag zien we uw reactie tegemoet.

Bij voorbaat dank,

Hoogachtend,



E.J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit