Rotterdam op kop, Den Haag tweede, Utrecht en Amsterdam vechten om plaats drie in OV Netcongestie Challenge

Gepubliceerd op 20-02-2025 om 14:44

De eerste RET Energiebank werd in december aan de Rotterdamse Veemstraat geplaatst. © Foto: Jeroen Baldwin/SpoorPro

In het klassement van de OV Netcongestie Challenge gaat Rotterdam onbedreigd aan kop. Den Haag zit letterlijk in het kielzog van de havenstad en ligt tweede. Amsterdam en Utrecht staan nu nog gezamenlijk op plek drie, maar zowel de Amsterdammers als de Utrechters hopen snel stappen te kunnen zetten om zo weer volop mee te doen in de belangrijke race tussen de vier grote steden. En pas op: grote Europese steden als Helsinki, Milaan en Barcelona liggen op de loer.

In de OV Netcongestie Challenge kampen de vier grote steden om de eer, maar vooral om de stad te helpen in de strijd tegen netcongestie. Dan kunnen de steden doen door in te zetten op het meervoudig gebruik van het energienetwerk van hun stedelijke vervoersmaatschappijen. De Rotterdamse RET heeft daarin al grote stappen gezet, onder aanvoering van Leo 'Zorro' Vliegenthart. Hij was het die met het idee kwam om rest- en remenergie van het energienetwerk van de RET in te zetten om netcongestie in 'zijn' stad' terug te dringen.

Vliegenthart ging als een ware Don Quichot de strijd aan met de windmolens – lees wetgeving en bureaucratie – om zijn plan ten uitvoer te krijgen. Het kostte hem en zijn volgelingen bloed, zweet en tranen om alles voor elkaar te krijgen. En met succes. De RET kreeg zijn zo gewenste GDS-status (gesloten distributiesysteem) en kan nu tot 49 procent van het totale vermogen op het network verhandelen. Daarnaast ontwikkelde Vliegenthart in samenwerking met het consortium 'de Energieverbinders' – bestaande uit Strukton Rail, Strukton Power en Hedgehog Applications – de Energiebank, inmiddels omgedoopt tot RET Energiebank.

De Energiebank is een grote batterij die zich oplaadt aan het energienetwerk van – in dit geval – de RET. Hoe dat kan? Omdat er op het network veel ongebruikte energie rondgaat, zowel spanning als remenergie. Immers, alleen als er een tram of metro langs komt, wordt er energie verbruikt. De Energiebank slaat die rest- en remenergie tijdens rustige momenten (bijvoorbeeld 's nachts) op en geeft vervolgens spanning terug aan het netwerk als dat daarom vraagt, bijvoorbeeld omdat er een tram of metro passeert. Maar... de energie die in de batterij is opgeslagen kan ook op andere manieren worden benut.

Energiebank als onderstation

Een Energiebank functioneert zodoende als een onderstation. Groot voordeel: je hebt er geen aansluiting bij de netbeheerder voor nodig. Daar zit 'm de eerste grote winst, want netbeheerders kunnen niet leveren aan nieuwe onderstations, want ze hebben een tekort aan stroom. En in de grote steden, maar ook op het heavy railnet van ProRail, zijn de komende decennia véél meer voedingspunten (lees: onderstations) nodig. Maar een onderstation bouwen is duur én je hebt er veel ruimte voor nodig, zeg een 70 vierkante meter. Voor een Energiebank heb je slechts 15 vierkante meter nodig.

Zo ver is Rotterdam dus. Daar hebben ze het helemaal voor elkaar. Den Haag dan. De Hofstad pakte het kielzog van Rotterdam, maar besloot onderweg wel ietsje van koers te veranderen. De HTM koos namelijk voor een andere constructie, waarvoor geen GDS-status nodig is. Daarbij moet wel alles in eigen beheer en exploitatie gebeuren. Stroom delen met of verkopen aan derden is in die constructie niet mogelijk. De RET kan dat wel, maar of de Rotterdamse vervoerder daar (ooit) voor kiest, staat vooralsnog in de sterren geschreven.

Rotterdam en Den Haag zijn er dus klaar voor om rest- en remenergie van hun stroomnetwerk breder in te zetten. Dat gaat – op welke van beide manieren dan ook – met zekerheid helpen de netcongestie te verlichten.

Utrecht dan. Dat heeft een veel kleiner metro/en tramnetwerk dan Rotterdam, Den Haag en Amsterdam, dus daar zijn wat dat betreft de mogelijkheden wat beperkter. Maar toch speelt er iets interessants. In Utrecht is er een plan waarbij het onderstation van ProRail gebruikt wordt om het bedrijvenpark Lage Weide van extra stroom te voorzien. ProRail ziet wel iets in dat plan, en de oogjes van de wethouder Senna Maatoug van mobiliteit, klimaat en energie begonnen spontaan te glimmen toen ze hoorde hoe snel dit idee gerealiseerd kan worden. Helaas lijkt Stedin nu zijn keutel voorlopig in te trekken, waardoor er nu gekeken moet worden of dit plan op een andere manier uitgevoerd kan worden.

Amsterdam ontmoet Rotterdam

En dan Amsterdam. Daar trekt de VVD momenteel de politieke kar waar het gaat om het meervoudig inzetten van het energienetwerk van de GVB om de netcongestie in de hoofdstad te verlichten. Ze zullen het in 'Mokum' niet hardop zeggen, maar ze hadden daar maar wat graag gezien dat Leo Vliegenthart im Amsterdam was geboren. Gisteren (woensdag) troffen partijen elkaar in de Haagse Malietoren: Wim van der Kamp (fractielid VVD gemeenteraad Amsterdam), Enrico Lenes (fractiemedewerker VVD gemeenteraad Amsterdam), Leo Vliegenthart (systeembeheerder van RET), de systeembeheerders Will de Jager en Bregje Tettelaar van de GVB, KNV secretaris OV Arjan Vaandrager en namens Strukton Rail Nederland Robert Galjaard. Inzet van het gesprek: hoe kunnen we als Amsterdam Rotterdam achterna?

De uitkomst van het gesprek is bemoedigend voor het Amsterdamse bedrijfsleven, de Amsterdamse burger en de Amsterdamse wethouder Melanie van der Horst. De GVB gaat de komende drie weken vanuit een masterplan-gedachte bekijken wat ze nog dit jaar kunnen realiseren waar het 't meervoudig gebruik van het energienetwerk betreft én of ze op relatief korte termijn ook Energiebanken kunnen gaan installeren.

Amsterdam heeft nog geen GDS-status. Daar zouden ze dus achteraan moeten bij de ACM. De Amsterdammers mogen daarbij hopen dat ze profiteren van al het voorwerk dat Vliegenthart al heeft gedaan. Immers, je zou zeggen dat de weg voor het verlenen van een GDS-status aan een stadsvervoerder wel is geëffend. Vliegenthart heeft in dat opzicht de kastanjes al uit het vuur gehaald. Goed nieuws voor Amsterdam is hierbij wél dat voor het plaatsen van Energiebanken geen GDS-status nodig is.

Wordt vervolgd.

Lees ook:

- Energie in het OV, RET en HTM zetten samen grote stappen
- Stekker erin en gaan: RET neemt Europa's eerste OV Energiebank in gebruik
- Er is een nieuwe bank: de Energiebank!
- Waarom niet de Rijksoverheid, maar de sector doorzette met 'Energie in het OV'
- RET, HTM en MRDH gaan samen opschalen om de energiesector te helpen
- Grote verschillen in de manieren waarop HTM en RET hun laadpleinen aansluiten
- Tweede Kamer wil energienet ProRail inzetten tegen netcongestie
- Energietop OV: "Daverend succes" met congestiedeal in het najaar
- 'Energie in het OV' wil landelijke uitvoeringsorganisatie oprichten
- Strukton Rail-CEO De Vries: 'We moeten infrastructuur gaan delen!'
- Onderzoekers: 'Gebruik energie van de metro om bussen op te laden'
- Ov voorkomt dat het licht uitgaat in Nederland
- Investeringsagenda 'Energie in het OV' klaar om uitgevoerd te worden
- Stad Den Haag gaat 'Energie in het OV' en RET achterna
- ProRail alsnog overstap: samen netcongestie aanpakken
- De Energiebank: wereldprimeur voor RET, Strukton Rail en Hedgehog
- RET start pilot met energiebank langs trambaan: 'unplugged onderstation'
- RET-assetmanager Vliegenthart: 'OV-bedrijven moeten in de Energiewet komen'
- RET verwacht groen licht om 'stroom te mogen gaan verkopen'
- Ministerie EZK ziet heil in project 'Energie in het OV'
- RET verwacht groen licht om 'stroom te mogen gaan verkopen'
- HTM gaat RET achterna: bovenleiding als voeding voor laadpalen
- RET dient langverwachte aanvraag in om stroom te leveren via 'langste verlengsnoer van Rotterdam'
- RET bestridt stroomtekort met metronet: 'Groot landsbelang'
- 7aarlijks gaat er onnodig 120 GWh aan remenergie verloren

Wilt u dit artikel lezen?

Word nu SpoorPro Premium Abonnee en krijg onbeperkt toegang tot vakinformatie over de spoormarkt.

START ABONNEMENT

Overzicht alle abonnementen

Bent u al abonnee?

INLOGGEN

ONTVANG DE NIEUWSBRIEF!

gebruikersnaam@example.nl

Ik accepteer de privacy policy

AANMELDEN

POPULAIRE ARTIKELEN

Meest gelezen | Meeste reacties

1. Energie in het OV, RET en HTM zetten samen grote stappen
2. Amsterdam onderzoekt laadpalen met stroom van GVB
3. Emissievrij bouwen met stroom van de metro in Hoek van Holland

VACATUREBANK

Koffie of thee?
SVO-rail BV
Baarn

Werkvoorbereider, binnen en buiten 4 muren maar ook buiten!
SVO-rail BV
Baarn

Alle vacatures | Plaatsen

OOK INTERESSANT

SBB announces new rail tunnel in Bern to boost capacity for freight and passengers alike
— railfreight.com

DAC tests in Sweden pass first check
— railfreight.com

Problems with container transit through Russia: random blockades or issue resolved?
— railfreight.com

Sectors in Italy and Spain reveal divergent logistics priorities for modal shift
— railfreight.com

Private association calls Romanian rail "a veritable lottery with the lives of citizens"
— railfreight.com

Meer nieuws

DOSSIER ENERGIE
Amsterdam onderzoekt laadpalen met stroom van GVB
De gemeente Amsterdam onderzoekt samen met GVB en Liander mogelijkheden om het stroomnetwerk van de vervoerder in te zetten voor het verminderen van de netcongestie in de stad. Daarbij wordt...
27 januari 2025

DOSSIER ENERGIE
Emissievrij bouwen met stroom van de metro in Hoek van Holland
Mobiele werktuigen op de bouwplaats laden met elektriciteit van het RET-netwerk: in Hoek van Holland gebeurt het. Dat meldt de gemeente Rotterdam vol trots. Het duurde even, maar al het...
21 januari 2025

DOSSIER ENERGIE
Energie in het OV, RET en HTM zetten samen grote stappen
In 2025 neemt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) het voortouw in het stimuleren van projecten die betrekking hebben op het OV en de energietransitie, zo meldt Energie in het...
10 januari 2025

Reageer ook

Nog maximaal 500 tekens

Log in via een van de volgende social media partners om je reactie achter te laten.

Google | LinkedIn

© 2012-2025 SpoorPro.nl