

Van: "[REDACTED]" <[REDACTED]@portofrotterdam.com>
Datum: Thu, 5 Oct 2023 16:49:00 +0200
Aan: "ACM-Post" <ACM-Post@acm.nl>
CC: "[REDACTED]" <[REDACTED]@deltalinqs.nl>
Onderwerp: Zaaknummer ACM/23/182341 (onderwerp: ontwerp codebesluit prioriteringskader)

LET OP: Deze e-mail is afkomstig van buiten de ACM. Klik niet op links of open geen bijlagen, tenzij u de afzender herkent en zeker weet dat de inhoud veilig is.

Zaaknummer:

ACM/23/182341

Betreft ontwerp codebesluit prioriteringskader

Bron: [Ontwerp codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken | ACM.nl](#)

Geachte mevrouw/heer,

Namens de verschillende bedrijven en overheden actief binnen het industriecluster Rotterdam-Moerdijk maak ik graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op het voorgestelde *ontwerpbesluit over de prioriteringsruimte voor transportverzoeken*. Wij realiseren ons dat bij schaarste er keuzes moeten worden gemaakt. Dan is het belangrijk dat te doen op basis van een vastgesteld, helder afwegingskader. De uitwerking van dit kader is daarmee van toegevoegde waarde op het huidige 'first come, first serve' werkwijze van de netbeheerders.

Industrie en bedrijfsleven hebben een belangrijke maatschappelijke én commerciële verplichting om de nationale milieuo- en klimaatdoelstellingen te behalen. Het cluster Rotterdam-Moerdijk kan tot circa 40% bijdragen aan de nationale target voor CO2-vermindering in 2030. De bereidheid en inzet daartoe is er. Netcongestie is echter een van de factoren die belemmerend werken op de uitvoering, zoals op de aanleg van walstroom, het elektrificeren van productieprocessen en logistiek, de opwek en opslag van duurzame energie, etc. Positief vinden wij daarom dat er in uw voorstel onder categorie 4b concreet aandacht is voor bedrijven die hun nek willen uitsteken om te verduurzamen. Evenals de mogelijkheid om oplossingen te bieden door 'congestieverzachers' (categorie 1) een belangrijke plek in de prioriteringsruimte te geven. Neemt niet weg dat de effectiviteit van het prioriteringsschema afhangt van de ruimte die daadwerkelijk wordt gevonden op het net. Mede door spoedige capaciteitsuitbreiding. Daar dient dus ook alle aandacht naar toe te gaan; wat buiten de scope van ACM ligt.

Wij vragen aandacht voor een aantal aspecten in de uitwerking van het ontwerpbesluit:

- Het ontwerpbesluit houdt geen rekening met gebiedseigen omstandigheden zoals die in industriële clusters en in havengebieden kunnen gelden. De clustering van bedrijven en energiestromen kunnen daarmee tot andere oplossingsrichtingen leiden, bijvoorbeeld door flexibiliteit of conversie tussen elektronen en moleculen of combinatie tussen sectoren (transport en logistiek) door middel van gecombineerde aansluitingen. Het cluster vraagt hoe deze gebiedsgerichte samenhang (bijvoorbeeld bundeling van vraag en aanbod met laadpleinen of energie-hubs) wordt verankerd in het ontwerpbesluit? Daarbij kan worden gedacht aan meer prioriteringsruimte, indien sprake is van een voor de netcongestie aantoonbaar gunstige samenwerking van partijen; een bonus voor samenwerken dus.
- Tevens vragen wij ons af hoe de input vanuit de Cluster Energie strategieën (CESsen) die zich specifiek richten op de 5 industriële clusters en de doorwerking daarvan in het (Provinciaal) MIEK doorwerken in het prioritering afwegingskader? We denken daarbij onder meer aan de aanleg van walstroom voor zeeschepen.
- Daarnaast leidt de formulering van categorie 4b tot vragen, mogelijk onterechte verwachtingen en daardoor kans op ongewenste consequenties. Een nadere definitie van het begrip 'bovenwettelijk' is gewenst om dit voor alle partijen aan de voorkant duidelijk te maken, aangezien hier meerdere interpretaties mogelijk zijn (bijvoorbeeld op het gebied van emissie-levels en timing). De vraag is bovenwettelijk ten opzichte van welke wetgeving en ten opzichte van welk ijkjaar? Dit kan leiden tot veel discussie. Er lijkt daarbij geduid te worden op bedrijven die een maatwerkafpraak hebben gemaakt of nog zullen maken met het Rijk. Dit past zeker in ons pleidooi om de industrie te benutten als motor voor klimaatverandering. Echter, veel bedrijven zijn niet door het Rijk uitgenodigd voor het maken van maatwerkafspraken. Zij moeten toch wettelijk verduurzamen en hebben vaak een uitbreiding van hun leveringscontract voor elektriciteit nodig om deze verduurzaming te kunnen waarmaken. Bovendien wil een deel van hen ook bovenwettelijk verduurzamen. Wij pleiten ervoor om expliciet ook ruimte te bieden aan bedrijven die willen of moeten verduurzamen en die niet binnen de maatwerkafspraken passen. Wij realiseren ons dat hierdoor categorie 4b veel groter wordt. Het eerder door ons

genoemde rekening houden met gebiedseigen omstandigheden kan helpen om binnen categorie 4b een volgorde te bepalen. Wij zijn graag bereid onze punten nader toe te lichten en mee te denken over een goed werkbaar invulling van categorie 4b.

De ACM heeft reeds toegezegd dat zij de wenselijkheid en haalbaarheid van het reserveren van transportcapaciteit nader gaat onderzoeken. Wij willen de ACM vragen hier concrete stappen en deadlines aan te verbinden, en dit zo snel mogelijk op te starten. De congestieproblematiek breidt zich snel uit, waarmee verduurzaming en noodzakelijke (milieu-)investerings in de haven nu al ernstig worden belemmerd. Dus een oplossing is dringend nodig.

Wij werken graag mee met de ACM om samen tot een oplossing te komen.

Met vriendelijke groet, Kind Regards,

[Redacted]
Programma manager Energietransitie External Affairs / Program Manager Energytransition External Affairs

+316 [Redacted]
[Redacted]@portofrotterdam.com

www.portofrotterdam.com

