



Autoriteit Consument en Markt
Directie Toezicht Energie
Postbus 16326
2500 BH DEN HAAG
Uitsluitend per e-mail naar ACM-post@acm.nl

Datum 2025-08-06
Contactpersoon [REDACTED]
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@portofrotterdam.com

Onderwerp Zienswijze Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken (ACM/25/194782)

Geachte heer/mevrouw,

Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) maakt hierbij gebruik van de gelegenheid te reageren op het Ontwerpbesluit prioriteringsruimte transportverzoeken (ACM/25/194782). De problematiek rondom netcongestie is een van de grote hindernissen voor enerzijds het realiseren van de transitieopgave van het Rotterdamse haven en industriecomplex en anderzijds het investeringsklimaat in de haven. Consistent, duurzaam beleid in Nederland en Europa en bescherming van onze concurrentiepositie is noodzakelijk, wil de industrie kunnen overleven in Nederland en hier kunnen investeren in verduurzaming. Wij reageren hieronder op uw vragen over een hardheidsclausule en congestieverzachters.

Hardheidsclausule

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. Wel kunnen er altijd zwaarwegende redenen zijn om, binnen de vereisten van transparantie en non-discriminatie, een uitzonderingsmogelijkheid te hebben op dit kader. Wij kunnen ons dan ook vinden in het voorstel om naast het huidige door de netbeheerder(s) gehanteerde 'first come, first served' (FCFS-)principe een hardheidsclausule of uitzonderingsmogelijkheid op te nemen.

Een hardheidsclausule zou bijvoorbeeld voorrang kunnen geven aan partijen, niet genoemd in categorie 2, veiligheid, of categorie 3, basisbehoeften, in situaties waarin de nationale veiligheid in het geding is. Daarbij kan bijvoorbeeld (ook) worden gedacht aan de gewenste continuïteit van de brandstof- en energievoorziening. Het te allen tijde kunnen verzekeren van brandstof- en energievoorziening is immers ook noodzakelijk voor het blijven functioneren van de in categorie 2 en 3 genoemde partijen.

Een besluit over het toepassen van de hardheidsclausule zou in onze optiek voorbehouden moeten zijn aan een neutrale partij die onafhankelijk van de in categorie 2 en 3 genoemde partijen haar eigen afweging kan maken.

Congestieverzachters

Als HbR zetten wij ons samen met onze klanten en partners in voor het optimaal ontwikkelen en inzetten van congestieverzachters. Wij geloven er in dat de juiste inzet van congestieverzachters kan en moet bijdragen aan enerzijds het beter benutten van schaarse capaciteit en anderzijds de energietransitie-, en veelal elektrificatie-, opgave waar bedrijven in het haven en industriecomplex voor staan. Wij zijn dan ook van mening dat het wenselijk is om het FCFS-principe voor congestieverzachters los te laten. Effectiviteit van de congestieverzachters vinden wij een zeer belangrijk ordeningsprincipe.

Binnen het haven en industriecomplex kan vrijvallend vermogen vaak op korte afstand, bijvoorbeeld gekoppeld aan hetzelfde 150kV onderstation, ingezet worden bij een partij die wacht op netcapaciteit. Ook kunnen met meer innovatieve contractvormen of pragmatisch gebruik van bestaande contractvormen, passend binnen de (toekomstige) wettelijke kaders, partijen elkaar in tijden van congestie helpen door transportvermogen tijdelijk te delen. Op dit moment is het voor partijen contractueel zeer complex om (tijdelijk) vermogen terug te geven om op deze manier ook als congestieverzachter te dienen.

Deze inzet vergt dan ook maatwerk mede in relatie tot de lokaal beschikbare netcapaciteit. In de Rotterdamse haven is de New Energy Taskforce (NET) ingericht. Dit is een samenwerking van Tennet, Stedin, Havenbedrijf Rotterdam en Deltalinqs. Het doel is om oplossingen te vinden voor bedrijven met netcongestie. In dit kader wordt ook veel naar congestieverzachters gekeken. Hieruit komt een heel divers beeld van congestieverzachters naar voren, zowel qua aanbieders (technologie, vergunningen, kosten, locaties in de nettopologie en daarmee samenhangend de mate waarin congestie verzacht kan worden en voor wie) als qua urgentie om congestie te verzachten en wie er dan profiteren. Wij zijn er daarom van overtuigd dat binnen deze complexe setting de netbeheerders als eerstverantwoordelijk moeten worden aangewezen voor de (objectieve en non-discriminatoire) prioritering van de toewijzing van congestieverzachters op basis van de door de ACM opgestelde kaders.

Om tot een goede werkwijze te komen waarbij via transparante en objectieve criteria op non-discriminatoire wijze transportcapaciteit wordt verleend aan congestieverzachters is nadere uitwerking door de ACM gewenst. Wij adviseren hiervoor een landelijke gesprekstafel te organiseren met relevante stakeholders om uniformiteit te borgen.

Tot slot

In het haven en industriecomplex zijn meerdere mogelijkheden voor congestieverzachting aanwezig, echter voor succesvolle implementatie hiervan is het van groot belang om hier slagvaardig mee aan de slag te gaan. Toetsing op effectiviteit vraagt korte doorlooptijden en transparantie van alle betrokken partijen.

Datum 2025-08-06

Ter afsluiting merken wij op duurzaamheids- en energietransitie projecten in het ontwerpbesluit niet in de prioritering zijn opgenomen. Wij pleiten ervoor, gezien het grote belang, om hier alsnog invulling aan te geven.

Wij verzoeken u om onze consultatiereactie te betrekken bij de verdere besluitvorming. Gelet op het grote belang van het mitigeren van de gevolgen van netcongestie voor het goed functioneren en kunnen ontwikkelen van de Rotterdamse haven, hopen wij dan ook dat het lukt om voor 1 januari 2026 tot een deugdelijk en gemotiveerd definitief codebesluit te komen. Vanzelfsprekend zijn wij bereid om onze inbreng nader toe te lichten.

Hoogachtend,



Port Development
Havenbedrijf Rotterdam N.V.