Prinses Margrietplantsoen 76
2595 BR Den Haag
Tel.: +31 (0)703155230
E-mail: info@viaenergie.nl

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 163326
2500 BH Den Haag
Verzonden per mail: ACM-post@acm.nl

Den Haag, 26 september 2023

Onderwerp: Reactie op Ontwerp codebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken
(zaaknummer ACM/23/182341)

Geachte mevrouw/meneer,

Hierbij reageert VEMOBIN, de Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie, op het Ontwerp Codebesluit Prioriteringsruimte Transportverzoeken van de Autoriteit Consument en Markt. VEMOBIN staat in beginsel positief tegenover de geest van het Ontwerp Codebesluit, omdat transportverzoeken van onze leden bij concrete projecten onder voorwaarden onder categorie 4b zouden kunnen vallen (aansluitverzoeken ten behoeve van grootschalige en bovenwettelijke verduurzaming). De toelichting op het voorstel werpt echter wel een aantal vragen bij ons op en dan met name met betrekking tot noot 84 op pagina 22 van het voorstel. De cruciale passages hebben wij in **vetschrift** gemarkeerd:

Transportverzoeken van afnemers die grootschalig en bovenwettelijk verduurzamen (categorie 4b) krijgen daarnaast ook prioriteit, zolang zij daartoe afdwingbare afspraken maken met de (de)centrale overheid en deze afspraken voldoende onderscheidend zijn. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de maatwerkafspraken die vanuit EZK worden gemaakt met de top 20 meest vervuilende bedrijven in Nederland. ***Die afspraken dienen concreet en afdwingbaar te zijn.*** *De ACM sluit niet uit dat ook met andere bedrijven bindende afspraken worden gemaakt over duidelijk bovenwettelijke verduurzaming. Dergelijke afspraken kunnen, naast bovenwettelijke CO2 reductie, ook zien op bovenwettelijke stikstofreductie. Ook die gevallen kunnen in aanmerking komen voor prioritering op basis van het prioriteringskader in het onderhavige besluit.* ***Partijen die enkel verduurzamen in verband met wettelijk geldende normen en/of die dit doen zonder bindende afspraken met de overheid vallen niet binnen het prioriteringskader.*** *Wettelijk geldende normen gelden namelijk voor alle partijen voor wie die normen verplicht zijn, en daardoor onderscheiden zij zich onvoldoende van andere partijen.*

Wij hebben hierover de volgende vragen, waarbij wij u verzoeken om verduidelijkende antwoorden:

1. Wat verstaat de ACM onder bovenwettelijke verduurzaming? Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, heeft het kabinet het doel voor 2030 namelijk aangescherpt tot ten minste 55% CO_2-reductie. Betekent dit dat bedrijven die voor prioritering van hun transportverzoek in aanmerking willen komen, met een specifiek project waarvan het transportverzoek onderdeel uitmaakt, meer CO2 moeten reduceren dan 55%?

2. De maatwerkaanpak heeft als ambitie om 1 tot 1.9 Mton extra CO2-reductie in 2030 te behalen. Wij interpreteren het prioriteringskader van de ACM zo dat afspraken tussen bedrijven en het Rijk die onder de maatwerkafspraken vallen, sowieso in aanmerking komen voor prioritering van transportverzoeken. Dat geldt dan tevens voor vastgelegde afspraken (binnen de maatwerkafspraken) rond stikstofreductie en emissiereductie van overige stoffen, zoals VOS en ZZS-en – mits daar een transportverzoek bij aan te pas komt. Klopt onze lezing?

3. Is prioritering van het transportverzoek ook aan de orde als buiten de maatwerksystematiek om bovenwettelijke afspraken worden vastgelegd rond stikstofreductie en emissiereductie van overige stoffen, zoals VOS en ZZS-en – mits daar een transportverzoek bij aan te pas komt?

4. Wat verstaat de ACM onder bovenwettelijke stikstofreductie? Uit de Kamerbrief over dit onderwerp van 10 februari jl. maken wij op dat er een indicatief doel van 38% NOx-reductie is voorgesteld, met de kanttekening dat dit nog nader onderzoek vergt en dat een definitief stikstofreductiedoel voor de industrie op zijn vroegst pas eind 2023/begin 2024 wordt vastgesteld. Een van de maatregelen voor stikstofreductie voor de industrie is echter ook het aanscherpen van de BBT-eisen in de vergunning (vergunnen aan de onderkant van de BAT-BREF-bandbreedte). VEMOBIN stelt daarom voor dat bedrijven die voor hun project een transportaanvraag indienen, onder categorie 4b kunnen vallen als het desbetreffende project (of de verzameling van projecten waarvoor de aansluiting nodig is) vooralsnog meer dan 38% stikstofreductie oplevert – of wanneer het desbetreffende project beter dan BBT presteert. Graag hierop reactie van de ACM.

5. ACM schrijft in zijn toelichting dat afspraken concreet en afdwingbaar moeten zijn om het desbetreffende project of de investering onder categorie 4b te laten vallen. Dit zou kunnen gelden in geval van een vastgelegde maatwerkafspraak. Welke afdwingbare afspraken ziet de ACM nog meer voor zich? Geldt een verleende milieuvergunning door het Bevoegd Gezag ook als een afspraak die concreet genoeg is om in aanmerking te komen voor prioritering, mits deze bovenwettelijke reducties behelst?

6. Stel dat ook zonder de prioritering/netverzwaring een project meer CO2 reduceert dan wettelijk bepaald, maar dat, om extra verduurzaming te behalen, toch verzwaring nodig is; is prioritering van het transportverzoek volgens de ACM dan ook van toepassing? Een voorbeeld om dit te illustreren: Zonder aanpassingen is 58% CO2 emissiereductie te behalen, maar om naar 60% of 65% te gaan is wel extra transportinfrastructuur nodig. Krijgt de aanvrager dan prioriteit of geldt dan toch het FCFS-principe?

7. Uit de tekst van art. 7.1 lid 3 maken wij op dat de netbeheerder besluit al dan niet af te wijken van het FCFS-principe; op basis waarvan wordt uiteindelijk bepaald of daadwerkelijk voorrang wordt verleend op het FCFS-principe? Zijn daar algemeen geldende voorschriften/uitgangspunten voor? Dit om te voorkomen dat netbeheerders of Tennet ieder voor zich anders met het prioriteringskader omgaan.

8. In het verlengde daarvan: Is er nog een mogelijkheid tot bezwaar en beroep als de netbeheerder niet van mening is dat e.e.a. voldoende is om voorrang te verkrijgen bij het transportverzoek?

Tot slot: Wij staan positief ten opzichte van uw consultatievraag 3, waarin u voorstelt dat netbeheerders aansluitverzoeken van partijen die zijn opgenomen in het prioriteringskader voor transportverzoeken, ook voorrang geven bij een aansluitverzoek. Beide verzoeken zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. Daarbij is het onzes inziens redelijk om netbeheerders ruimte te laten voor clustering van aansluitverzoeken in een bepaald werkgebied, zodat eventuele synergievoordelen ontstaan. Daarbij is het volgens VEMOBIN wel essentieel dat partijen in zo'n geval zo snel mogelijk met elkaar in overleg treden zodra er daardoor alsnog vertraging optreedt bij de behandeling van de aansluitverzoeken. Wij geven u bovendien de denkrichting mee dat geclusterde aansluit- en transportverzoeken ook prioriteit zouden moeten krijgen als de optelsom van de emissiereducties niet bovenwettelijk is, maar wél significant klimaat-, milieu- en/of gezondheidswinst oplevert. Die inschatting zou door het Bevoegd Gezag in overleg met de netbeheerder(s) en de aanvragers gemaakt kunnen worden.

Met vriendelijke groeten, Kind regards,

VEMOBIN
Jan Bessembinders
Hoofd Milieu, Klimaat en Veiligheid