



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Autoriteit Consument en Markt
Directie Energie
Postbus 16326
2500 BH Den Haag

Bestuurskern

Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

M @minienw.nl

Ons kenmerk

IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk

Zaaknummer ACM/25/194782

Datum 1 augustus 2025
Betreft Zienswijze nieuw ontwerp-codebesluit
prioriteringsruimte transportverzoeken

Geachte heer/mevrouw,

De ACM heeft op 26 juni 2025 het nieuwe *Ontwerp-codebesluit Prioriteringsruimte Transportverzoeken* gepubliceerd. Op de publicatie volgt een consultatiefase waarin eenieder kan reageren met een zienswijze. Hierbij dien ik namens de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat een zienswijze in.

Deze zienswijze is opgebouwd met 3 inhoudelijke thema's:

1. Publieke laadinfrastructuur kleinverbruikaansluitingen
2. Openbaar Vervoer
3. Vitale functies
 - 3.1 Rijkswaterstaat
 - 3.2 Opslag radioactief afval
 - 3.3 Luchtvaart
 - 3.4 Scheepvaart (DGLM)
 - 3.5 Meteorologie (KNMI)
 - 3.6 Afval (DGMI)
 - 3.7 Drinkwater (DGWB)

Vooropgesteld willen wij benadrukken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat erg tevreden is over de verbeteringen die ACM heeft aangebracht in het nieuwe ontwerpbesluit. Per onderwerp volgt hieronder een toelichting met gerichte oproepen voor aanpassing.

1. Publieke laadinfrastructuur kleinverbruikaansluitingen

Met dit deel van de zienswijze reageert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat namens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)¹ op het ontwerp-codebesluit 'prioriteringsruimte transportverzoeken 2025'. De NAL is de verantwoordelijke netwerkorganisatie voor het realiseren van publieke laadinfrastructuur. De NAL en de sector onderschrijven de noodzaak om in tijden

¹ De NAL is een samenwerking van: het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat ([I&W](#)), het ministerie van Klimaat en Groene Groei ([KGG](#)), de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland ([RVO](#)), zes NAL-regio's, het Formule E-Team, ([FET](#)), de Vereniging Nederlandse Gemeenten ([VNG](#)), het Interprovinciaal Overleg ([IPO](#)), de netbeheerders (uitvoering door [ElaadNL](#)) en het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur ([NKL](#)). Hierbij aangetekend dat ElaadNL via Netbeheer Nederland en VNG separaat reageren op voorliggende consultatie.

van netcongestie keuzes te maken over de toekenning van schaarse transportcapaciteit. Tegelijk willen wij aandacht vragen voor vier fundamentele punten waar het ontwerp naar onze mening onvoldoende rekening mee houdt en die wij graag anders zouden zien:

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

1.1 Laadinfrastructuur levert een cruciale bijdrage aan netstabiliteit

De tekst van het ontwerp-codebesluit benoemt terecht de categorie 'congestie-verzachters' als hoogste prioriteit. Wij zijn van mening dat (geclusterde) publieke laadinfrastructuur congestie verminderend werkt, mits slim ingericht. Denk hierbij aan:

- Laadpunten die slim en netbewust laden ondersteunen;
- Systemen die vraag kunnen sturen in de tijd ('demand response');
- Laadinfra die wordt aangesloten via een alternatief transportrecht;
- Toepassingen van Vehicle-to-Grid (V2G), waarbij elektrische voertuigen (EV's) tijdelijk (duurzaam opgewekte) energie terugleveren aan het elektriciteitsnet en zo congestie verzachten.

Bij netbewust laden wordt, wanneer tijdens piekuren in een bepaald gebied overbelasting van het lokale stroomnet dreigt, de beschikbare hoeveelheid stroom voor het laden van elektrische (bestel)auto's in dat gebied tijdelijk verlaagd. Deze functies zijn technisch en operationeel reeds beschikbaar, maar vereisen wel voldoende laadpunten in de openbare ruimte. Dat vraagt op zijn beurt om tijdige toekenning van aansluitingen en transportcapaciteit.

Wij pleiten daarom voor: Een expliciete erkenning van geclusterde publieke laadinfrastructuur als netneutraal, door een uitzonderingsregeling op dit prioriteringskader.

Zonder voldoende netneutrale aansluitingen voor de uitrol van nieuwe publieke laadpunten, is het onmogelijk om de flexibiliteit van deze laadinfrastructuur te ontsluiten.

1.2 Publieke laadinfrastructuur opnemen in de categorie 'basisbehoefte'

In het huidige voorstel ontbreekt het aan een structurele borging van de maatschappelijke beschikbaarheid van laadpunten en laadzekerheid voor gebruikers zonder eigen oprit of laadmogelijkheid (ca. 70% van de woningen in de Randstad heeft geen eigen oprit). Op dit moment is het aandeel volledig elektrische personenauto's 6,5% en bestelauto's 4% in het wagenpark. In 2030 is de verwachting dat deze aantallen zijn gestegen tot 20-35% van de totale wagenparken.

Ingroei van elektrisch vervoer mag niet afhankelijk zijn van toevallig beschikbare netcapaciteit. Ook heeft de Kamer zich expliciet uitgesproken² dat 24 uur per dag voldoende laadmogelijkheden voor elektrische auto's beschikbaar moeten zijn. Zeker in gebieden waar congestie mogelijk decennia aanhoudt, dreigt voldoende uitrol van publieke laadinfrastructuur achterop te raken door benodigde netuitbreidingen. Dit zet de toegankelijkheid en gelijke behandeling van EV-rijders onder druk. In een transitie waarin:

² [Kamerstukken 2023/24, 3281, nr. 1357](#)

- EV's een centrale rol spelen in het verduurzamen van mobiliteit en het behalen van de klimaat-, stikstof- en energiebesparingsdoelen;
- Laadinfrastructuur met kleinverbruikaansluitingen ook gebruikt worden om emissievrij te kunnen bouwen.
- Overheidsbeleid inzet op versnelde elektrificatie van wagenparken (zie Klimaatfonds en Mobiliteitsvisie) en zero emissiezones (logistiek);
- Een landelijk dekkend publiek laadnetwerk in gevaar dreigt te komen. De laadbehoefte, waarin niet meer voorzien wordt, verdwijnt in de semi-publieke of private omgeving en is niet meer stuurbaar en mogelijk netongunstig.

BestuurskernDir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk

Zaaknummer ACM/25/194782

Het is cruciaal dat laadinfrastructuur niet slechts "handig" is, maar met een groeiend wagenparkaandeel wordt erkend als een essentiële nutsvoorziening en tevens om de klimaat-, stikstof- en energiebesparingsdoelen (-50% CO₂ reductie in 2030) te behalen. De klimaatdoelen zijn voor 20% afhankelijk van de transitie naar elektrische mobiliteit, personenauto's en bestelbussen vormen de helft van deze uitstoot van de sector mobiliteit (10% van de totale uitstoot). Met het ontbreken van publieke laadinfrastructuur als categorie 'basisbehoefte' in het prioriteringskader wordt ons ziens ernstig afbreuk gedaan aan de goede publieke dienstverlening op nationaal of regionaal niveau.

Wij pleiten daarom voor: Publieke laadinfrastructuur op te nemen in de categorie 'basisbehoefte'.

1.3 Discriminatie consumenten via bestaande aansluitingen

Wij constateren dat consumenten die reeds zijn aangesloten op een kleinverbruikaansluiting (KVA) – denk aan woningen met thuisladers of bestaande laadpalen – buiten het prioriteringsvraagstuk vallen. Daarnaast voorziet het herziene kader wel in KVA-netverzwaringen tot 3x35A en benoemt het woningbouw tot basisbehoefte. Daarmee ontstaat een scheve situatie waarin:

- Gebruikers met eigen parkeerplaats of bestaande infrastructuur wél kunnen blijven laden (en deze voorziening mogelijk commercieel gaan exploiteren, wat leidt tot onnodige piekbelasting);
- Terwijl nieuwe, publieke aanvragen voor laadinfrastructuur (voor groei in bestaande en nieuwe woonwijken of uitbreiding bij OV-knooppunten of andere voorzieningen) mogelijk jarenlang moeten wachten; De laadbehoefte verdwijnt naar de semi-publieke of private omgeving.

Deze onbedoelde ongelijkheid leidt tot onveilige situaties doordat mensen zelf oneigenlijke oplossingen gaan zoeken om te kunnen laden in de openbare ruimte (denk bijvoorbeeld aan verlengkabels over het trottoir vanuit huizen of vanaf balkons vanuit appartementen). Ook leidt het tot geen vermindering van de piekbelasting, structurele vertraging in de uitrol van de publieke laadinfrastructuur, en daarmee tot rem op de maatschappelijke ambities voor duurzame mobiliteit. Bovendien leidt dit tot het vergroten van sociale ongelijkheid, immers de mensen die al een EV hebben en kunnen laden betreffen relatief veel zakelijke rijders en meer vermogende mensen. De middenklasse of lagere klassen zonder eigen oprit worden hiermee uitgesloten.

Wij pleiten daarom voor: een toevoeging in de prioriteringscategorieën waarin publieke laadvoorzieningen, in lijn met woningbouw, worden erkend als noodzakelijke ondersteunende infrastructuur om te voorzien in een basisbehoefte.

BestuurskernDir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid**Ons kenmerk**

IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk

Zaaknummer ACM/25/194782

1.4 Verzwaring nevenactiviteiten ongeremd – risico op inefficiënt gebruik van netcapaciteit

In het ontwerp-codebesluit zijn nieuwe en bestaande verzwaringen voor alle prioritering categorieën opgenomen. Het doel hiervan is dat deze sectoren zo min mogelijk lijden onder de netcongestie. Daar hebben wij begrip voor. Echter zien wij een risico wanneer partijen in deze sectoren ongeremd vermogen kunnen aanvragen, ook al is dit niet bedoeld voor hun geprioriteerde kerntaak.

Dit is problematisch omdat:

- De kerntaak maatschappelijk geprioriteerd is, de nevenactiviteiten niet.
- Er vele private aanbieders zich in deze sectoren bevinden, die hier mogelijk een winstkans in zien.
- Hierdoor een grote claim op het elektriciteitsnet kan ontstaan onder de noemer van prioriteringskader, welke niet aan maatschappelijk geprioriteerde zaken toekomt.

Wij pleiten voor:

- het publiek maken van welke aanvragers middels het prioriteringskader vermogen hebben gekregen (via netbeheerder)
- de aanvrager van netcapaciteit een verantwoording te laten geven van waarom de capaciteit nodig is, door bijvoorbeeld bij de publicatie een brief te voegen van de installateur met een toelichting waarom de capaciteit nodig is.

1.5 Afsluitend voor laadvoorzieningen

De transitie naar een duurzame energie- en mobiliteitsinfrastructuur vraagt om efficiënt en maatschappelijk doordacht gebruik van het elektriciteitsnet. In dat licht is het niet proportioneel om woonprojecten automatisch te bevoordelen met ruime aansluitverzoeken, terwijl publieke voorzieningen met bewezen waarde en flexibiliteit (zoals laadinfra) worden teruggezet in de wachtrij.

Wij vragen ACM om dit evenwicht te herstellen door:

- I. Een expliciete erkenning van geclusterde publieke laadinfrastructuur als netneutraal, door een uitzonderingsregeling op dit prioriteringskader.
- II. Publieke laadinfrastructuur op te nemen in de categorie 'basisbehoefte'.
- III. Betere verantwoording van de aanvragen binnen het prioriteitskader over inzet van netcapaciteit buiten de geprioriteerde kerntaak.

Graag gaan wij in overleg over hoe publieke laadinfrastructuur actief kan bijdragen aan netbalans én maatschappelijke doelen. Wij zijn ervan overtuigd dat dit alleen lukt als publieke laadinfrastructuur niet uitsluitend als "verbruiker" wordt gezien, maar juist ook wordt gezien als aanjager van ontwikkeling richting een netbewust en decentraal energiesysteem.

1.6 Input voor consultatievraag 2

IenW is van oordeel dat het wenselijk is om 'first come first serve' (FCFS) voor congestieverzachters los te laten. IenW is echter van mening dat het niet alleen aan de netbeheerders is om transparante en objectieve criteria te moeten vaststellen op basis waarvan zij op non-discriminatoire wijze de volgorde bepalen waarin transportcapaciteit kan worden verleend aan congestieverzachters. Netbeheerders zouden dit ons inziens gezamenlijk in samenwerking met

provincies en met gedegen (proces)ondersteuning volgens landelijk gelijke kaders moeten doen. Hierbij is ook transparantie benodigd over de toewijzing van transportcapaciteit voor congestieverzachtters op het net van TenneT (Grootverbruik klanten met een directe aansluiting) versus de Regionale Netbeheerder en hun klanten die congestieverzachtend werken.

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

2. Openbaar Vervoer

Vooropgesteld spreken wij onze dank uit voor uw voornemen om openbaar vervoer in de categorie 'basisvoorzieningen' toe te willen voegen aan het kader en het beheer van de infrastructuur in de categorie 'veiligheid'. Wel hebben wij nog enkele suggesties om het besluit te verbeteren.

2.1 Verwijzing artikel 44 WP2000

In tabel 3 wordt meermaals verwezen naar concessies verleend op grond van artikel 20 Wet personenvervoer 2000. Daarna wordt ook meerdere malen verwezen naar artikel 44 van de WP2000. Die verwijzing kan beter worden geschrapt nu artikel 44 gaat over het opstellen van een Programma van Eisen, niet over de verlening van een concessie. Bovendien is ook verlening van een concessie zonder toepassing van artikel 44 mogelijk en dient de uitvoerder van die concessie ook dan prioriteit te krijgen.

Wij pleiten daarom om: de verwijzingen naar artikel 44 te schrappen.

2.2 Uitbreiding openbaar vervoer

In 5.20 van de toelichting (nr.186) wordt het openbaar vervoer gedefinieerd. De vraag is in de eerste plaats hoe deze definitie in de toelichting zich verhoudt tot de definitie zoals weergegeven in de bijlagen die onderdeel zijn van het besluit zelf. Deze sluiten niet geheel op elkaar aan.

De ACM heeft voor deze definitie voor openbaar vervoer in de toelichting vermoedelijk aansluiting gezocht bij artikel 1 van de Wet WP2000. Hoewel daarmee een aanzienlijk deel van het openbaar vervoer afdoende wordt geprioriteerd in de ogen van IenW, worden bepaalde openbaar vervoerssystemen buiten beschouwing gelaten. Op grond van artikel 2 van de WP2000 is in het Besluit personenvervoer 2000 het toepassingsbereik van de wet uitgebreid. Op grond van de artikel 6, 7 en 7a zijn grote delen van de wet ook van toepassing op openbaar vervoer op afroep, voor een ieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling per passagiersschip en de Waddenveren. Dit – in samenspraak met het vorige punt dat is aangegeven in deze zienswijze – brengt ons ertoe om als suggestie mee te geven voor het openbaar vervoer in de tabel en in de toelichting te kiezen voor een eenduidige definitie.

Wij pleiten daarom om: De definitie voor een partij die in aanmerking komt voor prioriteit in tabel 3 te definiëren als: Partij aan wie door een bevoegd bestuursorgaan op grond van artikel 20 van de WP2000 of het BP2000 een concessie, of een daarmee gelijkgestelde overeenkomst, is verleend respectievelijk gesloten.

In de toelichting kan worden aangeduid dat hiermee ook het vervoer dat plaatsvindt op grond van de artikelen 6, 7 en 7a van het BP2000 onder de reikwijdte van de prioritering vallen. We geven de ACM daarbij in overweging mee dat er ook ander vervoer is dan wat strikt genomen binnen de kaders van openbaar vervoer valt. Daarbij kan worden gedacht aan de TESO die de verbinding tussen Texel en Den Helder verzorgt. Deze valt op dit moment niet

binnen het prioriteringskader van de ACM terwijl deze van evenzeer essentieel belang is voor de bewoners van Texel als de Waddenveren voor de andere eilanden. Wij geven de ACM in overweging een afweging te maken of dit moet leiden tot een aanpassing van het kader.

In het ontwerp codebesluit zien we dat de concessieverlener niet is opgenomen als partij in bijlage 22, tabel 3. Door alleen de concessiehouder in aanmerking te laten komen bij een aanvraag voor prioriteit, wordt de verantwoordelijke decentrale overheid als concessieverlener niet in staat gesteld prioriteit aan te vragen voor een stroomnetaansluiting voorafgaand aan implementatie van een aanbesteding. De concessiehouder voert het openbaar vervoer uit in opdracht van de concessieverlener, dus zouden beide partijen dezelfde prioriteit moeten kunnen aanvragen.

Bestuurskern

Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Ons kenmerk

IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk

Zaaknummer ACM/25/194782

2.3 Beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur

Tot slot voor wat betreft het onderdeel openbaar vervoer, vragen wij nog aandacht voor een technisch punt bij de definiëring van de beheerder van lokale spoorweginfrastructuur. Bij lokale spoorweginfrastructuur in tabel 2 geeft de ACM als omschrijving "*Partij die door Gedeputeerde Staten onderscheidenlijk het dagelijks bestuur is aangewezen als beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur op grond van artikel 18 van de Wet lokaal spoor en een vergunning heeft voor de indienststelling, aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 9 en 10 van de Wet lokaal spoor voor het borgen van de veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur zoals bedoeld in artikel 5, eerste lid, van de Wet lokaal spoor.*"

Wij pleiten om: het tweede deel van deze omschrijving te schrappen en dus alleen te verwijzen naar de aanwijzing als beheerder.

Dat is ook hoe het in dezelfde tabel wordt gedaan ten aanzien van het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur. Het vereiste dat een vergunning is verleend op grond van artikel 9 en 10 Wls kan (bij te strenge uitleg) problematisch zijn bij aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarvoor wordt de vergunning voor indienststelling pas verleend als de infrastructuur is aangelegd en deze gereed en geschikt is. De nieuwe aansluiting voor die infrastructuur is vereist om deze geschikt te maken. Bovendien is het onwenselijk dat over het al dan niet krijgen toegewezen van het nieuwe transportverzoek, pas zekerheid ontstaat nadat de gehele aanleg heeft plaatsgevonden. Dan zou immers een grote investering teniet kunnen worden gedaan.

3. Vitale functies

3.1 Rijkswaterstaat

Net als voor openbaar vervoer spreken wij onze dank uit voor uw voornemen om de vitale functies voor wegvervoer in de categorie veiligheid toe te willen voegen. Ten aanzien van de omschrijving van 'veiligheid op rijkswegen' hebben wij echter een verzoek om dit aan te passen.

Wij pleiten om: de omschrijving van 'veiligheid op rijkswegen' aan te passen naar: "Het directoraat-generaal Rijkswaterstaat dat op grond van artikel 3, eerste lid, onderdeel a, van het Instellingsbesluit directoraat-generaal Rijkswaterstaat 2013, artikel 2.19, derde lid, onderdeel a, sub 3°, van de Omgevingswet, artikel 15 van de Wegenwet en artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994, de taak

heeft om de staat en de werking van wegen te beschermen, en derhalve zorg te dragen voor de veiligheid op de wegen, die in beheer zijn bij het Rijk”.

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Verder staat in de toelichting bij het ontwerpbesluit: “De bestuurder die de verklaring overlegt, dient overeen te komen met de bestuurder op het uittreksel van het handelsregister van de Kamer van Koophandel (hierna: KvK) dat de verzoekende partij tevens dient aan te leveren.” In het uittreksel uit de KvK van Rijkswaterstaat wordt de Staat als rechtspersoon genoemd.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

Wij pleiten om: net als voor de waterschappen expliciet op te nemen dat de bestuurder van Rijkswaterstaat, de directeur-generaal Rijkswaterstaat, de verklaring overlegt.

Tot slot een kleinigheid: in tabel 4 van bijlage 22 van het ontwerpbesluit staat: “een bestuursverklaring, namens de directeur-generaal van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat”. Dit impliceert dat er iemand binnen RWS deze bestuursverklaring tekent voor de DG. De bedoeling is dat de bestuursverklaring wordt getekend door de DG.

Wij pleiten om: dit te wijzigen in “een bestuursverklaring van de directeur-generaal van het directoraat-generaal Rijkswaterstaat”.

3.2 Opslag radioactief afval

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt de verantwoordelijkheid op het gebied van nucleaire veiligheid en stralingsbescherming. In paragraaf 5.13 van uw herziene kader geeft u aan niet voornemens te zijn om nieuwe nucleaire activiteiten op te nemen. Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het van belang dat de veiligheid van nucleaire activiteiten is geborgd. De opslag van radioactief afval valt hier ook onder. Dit gebeurt nu tijdelijk (voor honderd jaar) bij COVRA. Het is een nationale verantwoordelijkheid om dit te regelen. Als er in de toekomst aanvullende transportcapaciteit nodig is om veilige opslag te kunnen blijven borgen dan zou die ons inziens prioriteit moeten krijgen. Radioactief afval moet uiteindelijk in een eindberging komen, ook dat is een nationale verantwoordelijkheid. Besluitvorming daarover is nu voorzien in 2050 maar het is op dit moment onduidelijk hoe lang netcongestie aanblijft.

Wij pleiten daarom voor: radioactief afval op te nemen in de categorie ‘veiligheid’.

3.3 Luchtvaart

Net als voor openbaar vervoer zijn wij verheugd met uw voornemen om de vitale functies voor luchtvaart in de categorie veiligheid toe te willen voegen. Dat verkeersveiligheid van luchtwegen is opgenomen onder categorie 2. ‘veiligheid’ ondersteunen we volledig. Wij hebben echter twee opmerkingen:

- Het ontbreken van MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) als luchtverkeersdienstverlener in Nederland.
- De scope van het vitaal proces vlucht- en vliegtuigafwikkeling.

3.3.1 Toevoeging MUAC m.b.t. entiteiten luchtverkeersdienstverlening

In de huidige versie van het ACM-besluit wordt enkel verwezen naar de LVNL als entiteit in het kader van de *luchtverkeersdienstverlening*. Daarbij ontbreekt ten onrechte de organisatie van MUAC, deze zal dus moeten worden toegevoegd: ook de MUAC heeft -naast LVNL- een vitaal aanwijzing in verband met hun kritieke rol t.a.v. het borgen van de luchtverkeersveiligheid in het (hoger gelegen) luchtruim,

en de betrokkenheid bij de luchtverkeersdienstverlening in Nederland en daarbuiten.

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Wij pleiten daarom voor: een toevoeging van MUAC (Maastricht Upper Area Control Centre) als aanvullende entiteit *luchtverkeersdienstverlening* naast LVNL.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

3.3.2 Scope vitaal proces Vlucht- en vliegtuigafwikkeling in ACM-besluit
ACM verstaat onder de definitie van verkeersveiligheid bij luchtvervoer een veilige vlucht- en vliegtuigafhandeling. Dit is in lijn met het "vitaal proces" vlucht- en vliegtuigafhandeling. We constateren echter dat de scope van de partijen die in aanmerking komen voor prioriteit is beperkt tot vluchtafhandeling. Te weten 'Verkeersveiligheid luchtverkeer' en daarbinnen tot 'verleners van luchtverkeersdiensten of luchtvaartnavigatiediensten'.

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

De partijen die verantwoordelijk zijn voor het proces van veilige vliegtuigafhandeling 'op de grond' lijken hierbij niet te zijn meegenomen, zoals de entiteit die verantwoordelijk is voor het leveren van brandstof aan vliegtuigen, waardoor ze niet in aanmerking komen voor prioriteit. Deze volledigheid is van belang voor de bijdrage vanuit de ketenpartners c.q. toeleveranciers aan de vitale processen. De integrale benadering van het vitale proces is essentieel voor de continuïteit van het verlenen van de betreffende essentiële dienst.

De afbakening in het voorgestelde ACM-prioriteringskader strookt daarmee, naar onze mening, onvoldoende met de gehanteerde definitie van Vlucht- en vliegtuigafhandeling, te weten het volledige proces van passagiers- bagage- en vrachtafhandeling, dus zowel de kritieke processen t.a.v. de luchtzijdige, als t.a.v. de landzijdige afwikkeling van het vlucht- en vliegtuigproces.

Vanuit het luchtvaartproces zal een prioritering van enkel de luchtverkeersdienstverlening, en niet het hele vitale proces Vlucht- en vliegtuigafwikkeling (dus ook het landzijdige processen), onvoldoende kunnen bijdragen aan de bescherming en continuering van het vitale proces luchtvaart in zijn geheel.

Wij pleiten daarom voor: een toevoeging van een tekstpassage als 'en de daarbij behorende landzijdige kritieke luchthaveninfrastructuur en -processen', en in de tabellen 1 t/m 3 van Bijlage 22 een separate verwijzing naar de 'landzijdige kritieke luchthaveninfrastructuur en -processen', inclusief de te benoemen partijen die voor de prioritering in aanmerking komen, zal de scope van het vitaal proces Luchtvaart recht doen.

3.4 Scheepvaart (DGLM)

ACM geeft aan vitale processen mee te hebben genomen in hun afweging. Echter zijn wij van mening dat er nogmaals een toets gedaan dient te worden op de volledigheid van deze vitale processen. De constatering is namelijk dat niet alle vitale processen er in volledigheid in zitten. Net zoals bij luchtvaart is ook bij scheepvaart de scope van het vitale proces soms te nauw en dus niet altijd in het geheel meegenomen. Voorbeeld hiervan is het vitale proces scheepvaartafwikkeling. ACM heeft vaarwegen onder prioriteit 2 aangewezen. Havens worden hier echter gemist, terwijl zij wel een cruciale schakel zijn en daarmee onderdeel zijn van het vitale proces. De elektrificatie in de havens gaat snel en de afhankelijkheid van elektriciteit als onderdeel van het vitale proces wordt daarmee dus ook steeds groter.

Wij pleiten er daarom voor om nogmaals een toets uit te voeren of alle vitale processen in volledigheid meegenomen zijn.

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

3.5 Meteorologie (KNMI)

Inmiddels wordt KNMI ook aangemerkt als vitale aanbieder in verband met het meteorologie proces en zal toegevoegd worden aan de NCTV-lijst met vitale processen en vitale aanbieders. In het nieuwe ACM-besluit lijkt het dus verstandig aan te geven dat alle huidige en toekomstige aanbieders van vitale processen onder categorie 2 vallen. Het alternatief is dat het KNMI expliciet wordt toegevoegd aan categorie 2.

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

Wij pleiten daarom voor: een toevoeging van een tekstpassage als 'Alle huidige en toekomstige aanbieders van vitale processen vallen onder categorie 2.'

3.6 Afval (DGMI)

Voor wat betreft de benodigde bewijsstukken per (sub)functie in categorie 2 en specifiek het inzamelen van (grove) huishoudelijk afval (Tabel 4, pag. 18/67), pleiten we voor een uittreksel van het handelsregister van de Kamer van Koophandel, dat bij het indienen van het prioriteringsverzoek als bedoeld in artikel 7.0a, eerste lid, onderdeel a, niet ouder is dan zes maanden, en waaruit blijkt dat de verzoekende partij dezelfde partij is als de partij die is aangewezen als inzameldienst en wie de bevoegde bestuurder is.

Wij pleiten daarom voor een verruiming van de geldigheidsduur van het uittreksel van het handelsregister van de Kamer van Koophandel van 1 naar 6 maanden

3.7 Drinkwater (DGWB)

In het ontwerpbesluit wordt op pagina 19 vereist bij drinkwaterbedrijven dat de verzoekende partij een document overlegt waaruit blijkt dat deze door de minister van Infrastructuur en Waterstaat is aangewezen als drinkwaterbedrijf als bedoeld in artikel 5 van de Drinkwaterwet voor de taakuitoefening in de Drinkwaterwet. In artikel 5 van de Drinkwaterwet is bepaald dat Onze Minister voor elk drinkwaterbedrijf een distributiegebied vaststelt, waarbinnen de eigenaar van het betreffende drinkwaterbedrijf de exclusieve bevoegdheid en plicht, overeenkomstig artikel 8, tot het leveren van drinkwater heeft. In de Drinkwaterregeling zijn in bijlage 1 de distributiegebieden vastgesteld en gekoppeld aan een van de tien drinkwaterbedrijven. De namen van de drinkwaterbedrijven zijn opgenomen in de Drinkwaterregeling. Er is nergens geregeld dat de aanwijzing van de drinkwaterbedrijven geschiedt door middel van een afzonderlijk besluit van de Minister tot aanwijzing. Uit het samenspel van de definitie van drinkwaterbedrijf en artikelen 5 en 8 zou wel kunnen worden opgemaakt dat uiteindelijk de drinkwaterbedrijven door de Minister worden "aangewezen" doordat ze specifiek met naam zijn genoemd in de Drinkwaterregeling.

Wij pleiten ervoor dat als de verzoekende partij kan aantonen dat zij een drinkwaterbedrijf is als bedoeld in de Drinkwaterwet zij gebruik mag maken van het prioriteringskader en verder geen specifieke documentatie hoeft te overleggen

Daarnaast kan op basis van artikel 1, vierde lid, van de Drinkwaterwet Onze Minister een of meer bedrijven aanwijzen die voor de toepassing van hoofdstuk II, met uitzondering van de artikelen 5, tweede lid, en 8, met een drinkwaterbedrijf

worden gelijkgesteld. Deze gelijkstelling van (nieuwe) bedrijven geschiedt dus wel door middel van een aanwijzing. In dat geval kan dus in de tekst wel worden verwezen naar een aanwijzing als bedoeld in artikel 1, vierde lid, van de Drinkwaterwet.

In de MvT bij de Drinkwaterwet is hierover het volgende opgenomen: Deze bepaling biedt de minister van VROM (thans: de Minister van IenW) de mogelijkheid om, voor zover het betreft de toepassing van hoofdstuk II (de organisatie van de openbare drinkwatervoorziening), bedrijven aan te wijzen die gelijk worden gesteld met drinkwaterbedrijven. Gedacht wordt aan bedrijven die water winnen en (gedeeltelijk) zuiveren tot grondstof en dit vervolgens leveren aan een drinkwaterbedrijf dat er drinkwater van maakt. Op dit moment zijn dat NV Waterwinningbedrijf Brabantse Biesbosch en NV Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland. In de huidige Waterleidingwet (artikel 1, vierde lid) vindt deze gelijkwaardigverklaring bij wet plaats. De gelijkwaardigverklaring bij wet is, in aanmerking nemend dat het hier om een bestuurshandeling gaat, een te zwaar en inflexibel middel. Om die reden wordt een gelijkwaardigverklaring bij besluit van de minister van VROM voorgesteld.

Bestuurskern
Dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Ons kenmerk
IenW/BSK-2025/177637

Uw kenmerk
Zaaknummer ACM/25/194782

Wij pleiten ervoor om aan te sluiten bij de memorie van toelichting van de Drinkwaterwet en de mogelijkheid te bieden aan deze partijen die, op grond artikel 1 lid 4 van de Drinkwaterwet zijn aangewezen, met overlegging van het aanwijzingsbesluit ook van het prioriteringskader gebruik te laten maken.

Tenslotte

Samenvattend: hoewel het nieuwe prioriteringskader een mooie stap voorwaarts is door uw voornemen om openbaar vervoer en onze vitale functies toe te voegen, zien wij resterende risico's voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur op kleinverbruikaansluitingen en enkele vitale processen. Deze hebben een groot maatschappelijk belang en zouden gepaste prioriteit moeten krijgen bij netcongestie. Deze zienswijze reactie bevat geen vertrouwelijke onderdelen en kan dus openbaar gemaakt worden met inachtneming van de AVG. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is graag bereid deze reactie nader toe te lichten als de ACM daar prijs op stelt.

Ik dank u voor de gelegenheid om te kunnen reageren en wens u succes met de verwerking van alle reacties.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, DE STAATSSECRETARIS
VAN OPENBAAR VERVOER EN MILIEU,

namens deze,

[Redacted signature block]