



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

Verzonden per mail: ACM-post@acm.nl

Den Haag, 29 juli 2025

Onderwerp: Zienswijze VEMOBIN op het ACM ontwerpcodebesluit prioriteringsruimte transportverzoeken (zaaknr. ACM/25/194782)

Geachte heer/mevrouw,

Met deze zienswijze reageert branchevereniging VEMOBIN op het ontwerpcodebesluit "prioriteringsruimte transportverzoeken" zoals gepubliceerd op 26 juni 2025. Onze bijdrage richt zich specifiek op Vertrekpunt 7 in het consultatiedocument, waarin de ACM stelt dat duurzaamheidsverplichtingen en taakstellingen geen zelfstandige redenen vormen voor het verkrijgen van prioriteit bij transportverzoeken.

Wij achten deze redenering onjuist voor zover zij wordt toegepast op:

1. transportverzoeken in verband met de aanleg van elektrische laadinfrastructuur conform de AFIR-verordening (EU) 2023/1804, en
2. transportverzoeken in verband met de aanleg van elektrische laadinfrastructuur ter ondersteuning van de invoering van gemeentelijke zero-emissie zones

Met deze inspraakreactie onderbouwen wij waarom deze categorieën wél prioriteit dienen te krijgen bij de toekenning van transportcapaciteit. De rode draad in ons betoog is dat transportverzoeken zoals genoemd onder de punten 1 en 2 niet ontstaan op vrijwillige basis, maar dat zij onverkort voortvloeien uit juridisch bindende verplichtingen die zijn vastgelegd op Europees en lokaal niveau. Samenvattend verzoeken wij u dan ook om het Ontwerpbesluit aan te passen en wel door de bovenstaande twee punten, gelet op hun rol binnen de basisvoorzieningen van het energiesysteem, te voorzien van prioriteit door deze te scharen onder de prioritaire categorie 3 'basisbehoeften'.

Over VEMOBIN

VEMOBIN is de Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie. De 16 bij VEMOBIN aangesloten bedrijven produceren en leveren energie voor wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart of maken energie en grondstoffen voor de chemische sector. Ook verwerking en recycling van afval voor nieuwe grondstoffen (zoals plastic pyrolyse) behoort tot het werkterrein van de VEMOBIN-leden. VEMOBIN-leden zijn actief in havens, vliegvelden, op energiestations en industriegebieden voor productie en levering van elektronen en moleculen, maar ook bij mensen thuis (totaaloplossingen voor thuisladen).

Toelichting

Juridische status van de AFIR kent verplichtend karakter

De Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) is op 13 september 2023 vastgesteld (Verordening (EU) 2023/1804) en is 13 april 2024 in werking getreden. Deze verordening verplicht alle lidstaten tot het uitrollen van publiek toegankelijke laadinfrastructuur langs het Europese TEN-T netwerk binnen bindende termijnen. Voorbeelden:

- Artikel 3, lid 4 AFIR verplicht lidstaten om op het core TEN-T netwerk uiterlijk 31 december 2025 om de 60 km laadpunten voor lichte elektrische voertuigen te realiseren, met een in de tijd oplopend minimaal vereist laadvermogen.
- Artikel 4, lid 1 AFIR verplicht tot een vergelijkbare dekking voor zware voertuigen, met snellaadpunten van hoge vermogens, met een in de tijd oplopend minimaal vereist laadvermogen. Daarnaast verplicht artikel 4 lid 1 AFIR de lidstaten dat uiterlijk 31 december 2025 elk stedelijk knooppunt beschikt over openbaar toegankelijke laadpunten voor zware elektrische voertuigen, met een in de tijd oplopend minimaal vereist laadvermogen.

Deze bepalingen hebben rechtstreekse werking in de lidstaten op grond van artikel 288 VWEU. De verplichting rust primair op de lidstaat, maar vereist samenwerking van decentrale overheden, marktpartijen én netbeheerders. Transportcapaciteit is essentieel voor het operationeel maken van de laadinfrastructuur, zoals expliciet vereist wordt door de AFIR – niet alleen in aantallen laadpunten, maar ook voor wat betreft het minimaal vereiste laadvermogen per laadpool en per individueel laadpunt. De Rijksoverheid verwacht in zijn nationaal beleidskader AFIR uit december 2024 nog goed aan de opgelegde streefcijfers van de AFIR te kunnen voldoen, maar VEMOBIN betwijfelt sterk of die verwachting qua aantallen en minimaal vereist laadvermogen ook daadwerkelijk gerealiseerd kan worden, omdat de urgentie van het transportvermogensvraagstuk in congestiegebieden sindsdien alleen maar is toegenomen. Het huidige Ontwerpbesluit van de ACM werpt in ieder geval een extra drempel op door transportverzoeken voor laadinfrastructuur NIET te prioriteren.

Lokale zero-emissie zones: rechtsgevolgen op gemeentelijk niveau

Sinds 1 januari 2025 hebben meerdere Nederlandse gemeenten een zero-emissie zone voor stadslogistiek ingesteld, gebaseerd op het landelijk beleid vastgelegd in het Klimaatakkoord (2019) en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Zero Emissie Stadslogistiek. Deze beleidsdocumenten zijn doorvertaald in gemeentelijke regelgeving op grond van de Wegenverkeerswet 1994, in combinatie met de Wet milieubeheer en de algemene plaatselijke verordeningen (APV's) van de betreffende gemeenten. Zie bijvoorbeeld:

- Gemeente Amsterdam, Verkeersbesluit ZE-zone stadslogistiek, 26 juni 2024 (nr. 282973)
- Gemeente Utrecht, Verkeersbesluit ZE-zone 2024, vastgesteld 17 juni 2024 (nr. 262530)

Deze lokale verordeningen leiden ertoe dat bedrijven binnen deze gebieden (na een overgangperiode) uitsluitend voertuigen van de voertuigcategorie N1, N2 en N3 mogen inzetten met een elektrische of waterstof-elektrische aandrijving. De verplichting tot aanschaf en inzet van zero-emissievoertuigen brengt met zich mee dat lokale ondernemers, transporteurs en dienstverleners alleen met voldoende laad- of tankinfrastructuur aan deze regels kunnen voldoen. Daarmee ontstaat een concrete, juridisch bindende noodzaak voor de realisatie van transportcapaciteit ten behoeve van laadinfrastructuur binnen en rondom deze zones. Dit betreft dus geen vrijwillige verduurzamingsambitie, maar een directe uitvoering van verbindend lokaal recht, voortvloeiend uit nationaal geformuleerd klimaatbeleid. Ook hier geldt dat de inspanningsverplichting van de netbeheerder en de rol van de ACM in lijn moeten zijn met de wettelijke context waarin ondernemers gehouden zijn aan zero-emissievoorschriften. Het niet honoreren van transportverzoeken voor laadinfrastructuur in deze gebieden belemmert de uitvoerbaarheid van gemeentelijke regelgeving en zet de juridische houdbaarheid van gemeentelijke besluiten onder druk.

Foutieve kwalificatie van AFIR, ZE-zones als "duurzaamheidsverplichting"

De ACM schaaft in Vertrekpunt 7 alle duurzaamheidsmaatregelen onder eenzelfde noemer. Deze generalisatie miskent dat sommige verplichtingen, ondanks hun duurzaamheidsoproeping, juridisch bindend zijn vanuit Europees recht en lokale besluitvorming. De verplichtingen uit de AFIR en gemeentelijke zero-emissiezones zijn concreet, dwingend geformuleerd en kennen sancties bij niet-naleving. Het niet kunnen realiseren van

laadinfrastructuur en voldoende laadvermogen door gebrek aan transportcapaciteit betekent dat Nederland, danwel Nederlandse bedrijven in de logistieke sector niet kunnen voldoen aan bindende verplichtingen op Europees én lokaal niveau. Bedrijven moeten bovendien kunnen vertrouwen op de uitvoerbaarheid van wettelijk opgelegde verplichtingen, zoals de AFIR en zero-emissie zones.

Oproep tot herziening: neem AFIR- en ZE-infrastructuur expliciet op als prioritaire categorieën

VEMOBIN verzoekt de ACM dringend om in het Ontwerpbesluit op te nemen dat transportverzoeken die noodzakelijk zijn voor de realisatie van:

- laadinfrastructuur en voldoende laadvermogen zoals vereist onder de AFIR, en
- laadinfrastructuur en voldoende laadvermogen ten behoeve van zero-emissie zones vastgesteld door gemeentelijke verordeningen

wél in aanmerking komen voor prioritering, en wel onder categorie 3 'basisbehoefte', juist vanwege de bindende aard van deze verplichtingen en het publieke belang dat ermee gemoeid is. Als transportverzoeken voor laadinfrastructuur ter uitvoering van de AFIR en ZE-zone-laadinfrastructuur niet kunnen worden gehonoreerd wegens een gebrek aan prioriteit, kan het feitelijk onmogelijk worden aan zowel Europese als lokale verplichtingen te voldoen. Het ontwerpcodebesluit van de ACM, voor zover daarin deze categorieën niet prioritair worden behandeld, vergroot dit risico aanzienlijk.

Met vriendelijke groeten, Kind regards,

VEMOBIN

