VEMOBIN
VERENIGING ENERGIE VOOR MOBILITEIT EN INDUSTRIE

# POSITION PAPER

Date: 16 oktober 2025

**Consultatie regeling energie vervoer ter implementatie van de RED III**

**Looptijd van de consultatie**
Op 18 september werd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de 'wijziging regeling energie voor vervoer ter implementatie RED III' voorgelegd voor internetconsultatie. Deze consultatie eindigt op 16 oktober.

**Over VEMOBIN**
VEMOBIN is de Vereniging Energie voor Mobiliteit en Industrie. De 17 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. Je komt onze leden tegen in havens, vliegvelden, industriegebieden en langs de weg voor productie en levering van elektriciteit, brandstoffen en grondstoffen, maar ook bij mensen thuis (totaaloplossingen voor thuisladen).

**VEMOBIN en de leden zijn gecommitteerd aan verduurzaming van transport via alle technologiesporen.**

- VEMOBIN en haar leden zetten in op energiestations voor alle soorten energie voor mobiliteit.
- VEMOBIN en haar leden steunen de brede toepassing van hernieuwbare energie en andere brandstoffen en gassen met een betere CO2 prestatie, om de CO2-emissies van mobiliteit en transport te reduceren.
- VEMOBIN en haar leden stellen dat alle CO2 reducerende technieken en brandstoffen nodig zijn om de CO2 reductiedoelen te halen.

VEMOBIN reageert op deze consultatie als vertegenwoordiger van de doelgroepen:

- Brandstofleveranciers;
- Brandstofproducenten;
- Energieleveranciers.

## Reactie op de wijzigingen in de regeling energie vervoer

**Inleiding**
VEMOBIN en haar leden maken met urgentie het punt dat de wijzigingen die de RED III invoert verregaande eisen stelt aan de bedrijfsvoering van deze brandstofleveranciers en energieleveranciers. Om aan de vereisten en verplichtingen die deze regelgeving stelt te kunnen voldoen, *is het absoluut noodzakelijk dat deze regeling voor 1 december in de Staatscourant wordt gepubliceerd*.

Ook ingegeven door de noodzaak om per 1 januari alles te hebben klaarstaan om te voldoen aan de regelgeving, merkt VEMOBIN op dat deze implementatie al twee en een half jaar wordt voorbereid. Maar dat tijdens het Wetgevingsoverleg, de staatssecretaris op ingebrachte punten als een verplichting op het direct leveren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong of een amendement op verbod van gedenatureerde ethanol, op geen enkele manier bij de Kamer in overweging gaf dat deze maatregelen nooit zijn onderzocht in dit implementatie traject en dat de impact op de verplichte partijen onder besluit en regeling energie vervoer onbekend is. Het staat Kamerleden vrij om zonder last of ruggenspraak moties en amendementen in te dienen,

maar deze staatssecretaris had het gevolgde zorgvuldige proces meer eer aan kunnen doen door de Kamerleden goed in te lichten over de onbekende gevolgen van hun voorstellen.

VEMOBIN beperkt zich in deze reactie verder strikt tot de punten die aan deze regeling raken, opdat die snel kunnen worden verwerkt, gericht op spoedige publicatie. Voor een meer uitgebreide reactie op de plannen, verwijzen wij naar onze reactie bij de consultatie besluit energie vervoer (BEV) ter implementatie van de RED III.

Amendementen op de Wet, moties en toezeggingen met betrekking tot het besluit laten wij buiten beschouwing, waar ze geen relatie hebben met deze regeling.

**Verbreding informatieverstrekking en verificatie: specifiek sector zeevaart**
VEMOBIN ziet een aantal punten in deze regeling die gaan over de specifieke regels voor de sector zeevaart.

Artikel 2
Naar aanleiding van dit artikel: bijlage III bevat geen standaardwaarde voor stookolie. Met het verplichten van de leveringen binnen de sector zeescheepvaart in deze regeling, betekent dat dat iedere levering van stookolie aan de toepassing van dit artikel is onderworpen.

De vinden VEMOBIN en de leden ongewenst en wij adviseren dit op te lossen voor deze regeling in werking treedt. Wij stelen voor om dit artikel aan te vullen met een standaardwaarde voor de onderste verbrandingswaarde voor stookolie, ontleend aan de eigen Nederlandse lijst van energiedragers te weten 41 MJ/KG.
Wij begrijpen verder dat voor marine diesel de waarde uit bijlage III voor diesel mag worden gehanteerd. Het heeft onze voorkeur ook dit expliciet in dit artikel op te nemen.

Wij zien verschillende nadelen aan de verplichtingen die anders volgens artikel op de leveringen aan de sector zeevaart komen te rusten:
- Bij fysieke bemonstering zal de blend worden geanalyseerd, die dus andere waarden zal geven dan de fossiele referentiewaarden. Dit zorgt voor complicaties in de administratie.
- De bemonstering van biobrandstof kan ook leiden tot afwijkende waarden van de PoS. Dit leidt tot complicaties in de verbinding tussen massabalans en administratie.
- Welke methode stelt de wetgever voor om de geleverde hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong aan te tonen?
- Het ontbreken van een standaardwaarde verhoogt de naleveringskosten van het BEV en deze regeling.

Artikel 3a
Tweede lid: Omvat de verplichting partijen die in België laden, maar in Nederland beleveren? Hoe werkt dat in de praktijk? Zijn die geregistreerd bij ILT?

Artikel 5a
Waarom moet onder c de verificateur tot eindgebruik de levering aan de andere watersector in acht nemen? Is de scheiding tussen de twee sectoren onvoldoende duidelijk? Dit staat niet in de artikelsgewijze toelichting.

Artikel 12
Een bewijs voor de aangifte van accijns kan na de verbreding niet in alle gevallen worden overlegd.
- Wanneer een importeur zowel LNG als bio-LNG uitslaat, zal dit als één totaalbedrag op de accijns aangifte staan. Op de accijns aangifte is het volume bio-LNG niet separaat aangegeven.
- Vloeibare biobrandstof die vrijgesteld van accijns als zeebunker wordt geleverd, komt niet op de accijns aangifte voor. Op de aangifte accijns wordt alleen het volume aangegeven waarover accijns is verschuldigd.

VEMOBIN beveelt aan in dit artikel te specificeren dat deze eis tot aangifte alleen geldt waar die kan worden ingevuld. Specifiek voor de sector zeevaart is de uitgegeven brandstofleveringsnota de kern van de vast te stellen verplichting; kan deze documentatie niet ook de basis zijn voor de inboeking, zoals waar op wordt voorgesorteerd in het BEV?

Artikel II
Per deze regeling worden ook twee artikelen toegevoegd aan de regeling brandstoffen luchtverontreiniging. (RBL)

Artikel 5a RBL
Eerste lid: valt een leverancier die is gevestigd in België en daar laadt, maar in Nederland belevert, onder deze registratie verplichting? Hoe werkt dat in de praktijk?

Artikel 5b RBL
Het tweede lid verplicht de brandstofleverancier aan de zeevaart om op de BDN de informatie overeenkomstig bijlage I van Verordening (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime) te vermelden. Dit betreft o.a. een GHG-waarde uit de PoS van het geleverde product. Dat is een ondoordachte verplichting uit FuelEU M. De GHG-waarde op de PoS is op het moment dat deze BDN wordt opgemaakt nog niet bekend. Leveranciers kunnen deze verplichting niet invullen. Wij verzoeken deze verplichting niet over te nemen in deze RED III implementatie, nu duidelijk is dat deze verplichting in FuelEU M niet kan worden nageleefd.

Bijlage 1
Uit artikel 5 eerste lid begrijpen wij uit de eis tot 'uitslag tot verbruik' dat alleen een T2 levering kan worden gebruikt om hernieuwbare energie in te boeken. Onze lezing is dat alle T2 leveringen met hernieuwbare component tot inboeken leiden, ongeacht welke bunkerprocedure wordt gebruikt: de normale, de vereenvoudigde en de gecombineerde. Deelt de staatssecretaris deze lezing?

VEMOBIN signaleert dat beperking tot inboeken van hernieuwbare energie tot T2 in tegenspraak is met het besluit. Dat stelt nu in de toelichting dat "Het eerste lid bepaalt dat de inboeker van geleverde vloeibare biobrandstof aan de sector zeevaart dezelfde partij is die ook een jaarverplichting voor de sector zeevaart heeft." Dit is gebaseerd op de wijziging van artikel 7, eerste lid, onder sub d.

Uit gesprekken kwam naar voren dat het ministerie pas na publicatie van het besluit tot deze beperking tot T2 inboekingen kwam, uit angst dat anders de onder anti-dumping heffingen vallende hernieuwbare brandstoffen zonder betaling van deze heffingen in het verkeer kunnen worden gebracht. VEMOBIN brengt onder de aandacht dat door deze ingreep ook alle fossiele stromen onder het T2 regime moeten worden gebracht. De inklaring gaat gepaard met kosten, die tot een onnodige verhoging van de kosten leiden, om de inboeking te kunnen realiseren.

VEMOBIN denkt dat de zorgen over de te betalen anti-dumping heffingen ook met de volgende procedure kunnen worden aangepakt en is ook graag bereid die nader toe te lichten: inboeking van hernieuwbare energie kan met T1 leveringen, maar de in te boeken hernieuwbare component moet daarvoor als T2 ingeklaard zijn. Zo is zeker gesteld dat de biobrandstoffen waar heffingen op van toepassing zijn, door de douane zijn ingeklaard, dan wel in de EU zijn geproduceerd. Het totaal is dan een T1 levering (T2 bij T1 wordt T1), met een (voorheen) T2 hernieuwbare component.
Het winstpunt van deze route is deze voorkomt dat over de fossiele component, die niet wordt ingeboekt, invoerkosten moeten worden betaald. Dit dempt de kosten van het voldoen aan de verplichtingen zoals gesteld in besluit en regeling energie voor vervoer. Zolang België de RED III niet implementeert, wordt hiermee ook weer iets van de concurrentieverhouding in evenwicht gebracht.

Wij lichten deze procedure graag toe. VEMOBIN denkt dat deze route recht doet aan het gestelde in het BEV, want biedt de ruimte aan alle leveringen waarop de verplichting rust om ook te kunnen inboeken.

**Aantonen duurzaamheid LPG en LNG**
Artikel 6
Het tweede lid lijkt niet aangepast te zijn aan artikel 7, lid 2, BEV waarin een uitzondering voor LPG (incl LNG) is opgenomen voor het voeren van een massabalans over de laatste opslaglocatie. De passage "van de desbetreffende opslaglocatie" zou dan toch niet van toepassing te worden verklaard op LPG en LNG?

Artikel 10
Het tweede lid lijkt (ook) niet aangepast te zijn aan artikel 7, lid 2, BEV. In het voorgestelde artikel 10, lid 2, REV lijkt of een voorraadadministratie die wordt gevoerd over een opslaglocatie wat niet goed aansluit bij de in artikel 7, lid 2, BEV opgenomen uitzondering voor LPG en LNG.

Artikel 20
Tweede lid, sub a, onder 1° 2° en 3°: conform het bepaalde in artikel 7, lid 2, besluit is geen opslaglocatie vereist voor LPG en LNG. Zijn de eisen die aan het openen van een rekening worden gesteld wel in lijn gebracht met de voorwaarden waaronder deze energiedragers kunnen worden ingeboekt?

In bijlage 2, deel A, derde lid onder b sub c lijkt dit dan weer wel goed te zijn verwoord. Mogelijk kan de staatssecretaris hier nog een goed naar kijken?

Verzoek aangaande zowel besluit als regeling:
Kan in besluit en regeling niet gewoon waar LPG staat, ook LNG worden genoemd? Nu is er de onduidelijke situatie dat in de toelichting wordt meegegeven dat waar LPG staat, ook LNG moet worden gelezen. Is het mogelijk om op al die plaatsen in besluit en regeling gewoon 'LPG en LNG' op te schrijven?

**C-14 kader moet in de regeling worden opgenomen – uit VEMOBIN consultatiereactie op besluit.**
Artikel 6
Vierde lid, onder sub c is met de toevoeging in bijlage 2 deel A het C14 kader onderdeel van deze regeling geworden. VEMOBIN waardeert deze aanvulling. Zal het C14 kader van de NEa ook expliciet ingetrokken worden en niet meer in beheer zijn van de NEa?

**Vervallen mogelijkheid tot administratieve vergroening van het vervloeien van aardgas uit het gastransportnetwerk m.b.v. GvO's**
Artikel 6a
VEMOBIN vraagt om herziening van het besluit om artikel 6a te schrappen. In aansluiting op de aangenomen motie uit het wetgevingsoverleg, waarin wordt gesteld om: "in navolging van het buitenland verkennen wat nodig is om bio-LNG via de massabalanssystematiek toe te passen," is het passend om gelet op deze in de Kamer aangenomen motie de GVO-route zoals in dit artikel was beschreven voor bioLNG te handhaven. In 2025 is dit juridisch mogelijk en er zijn ons geen wijzigingen lopende dit kalenderjaar bekend, die dit artikel nu niet meer juridisch mogelijk maken voor 2026.

**Levering van gas via het distributiesysteem (en transitiesysteem? Zie onder overig)**
Artikel 7
Het vijfde lid onder sub c beperkt de garanties van oorsprong tot in Nederland geproduceerd gas uit hernieuwbare bronnen. Waarom wordt de uitspraak van de commissie dat Nederland de bijmengverlichting groen gas niet mag beperken tot in Nederland geproduceerd gas in dit artikel niet ook gevolgd?

**Vervallen dubbeltelling**
Artikel 7
Het zevende lid refereert naar een dubbel tellende inboeking. Is dat een omissie in deze wijziging?

**Aantoning aanwezigheid hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong**
Artikel 8
Onder c: welke methode beveelt de toezichthouder aan om een hernieuwbare brandstof van niet biologische oorsprong aan te tonen? Mag hier bijvoorbeeld de aanwezigheid van e-methanol worden aangetoond met de methode die in bijlage 2, deel A, onder 2 wordt toegestaan voor bio-ethanol?

**Levering van waterstof via een container**
Artikel 8a
Tweede lid: klopt de lezing dat om waterstof geleverd met een container te kunnen inboeken, deze door de inboeker zowel geproduceerd als geleverd moet worden? Of kan levering via een container ook via de routes onder derde en vierde lid? En is deze route onder dit lid ook beschikbaar voor producenten die de waterstof via een

naastgelegen vulpunt voor waterstof leveren? Is dat het bedoelde onderscheid dat de staatssecretaris beoogt te maken? (als aangegeven in de artikelsgewijze toelichting)

**Correctie op waardering van biobrandstoffen op basis van grondstoffen uit categorie 'overig'**
Artikel 14
Derde lid: zoals ingebracht in de consultatie voor het besluit en congruent met ons pleit waar het de raffinageroute betreft, vinden wij correctiefactoren in zijn algemeenheid geen goed idee om marktaanbod te sturen. Nederland heeft al een (te) strikt plafond voor conventionele grondstoffen, dat beduidend verder gaat dan de ILUC regelgeving die de Commissie volgt. Nederland weigert ook structureel de handreiking in de richtlijn om 1% meer van deze brandstoffen in te zetten. Doordat diezelfde commissie een plafond op annex 9b stromen hanteert (waardoor in dit specifieke geval de categorieën 1 en 2 dierlijk vet nodeloos worden beperkt), is het aanbod voor Nederlandse brandstofleveranciers om aan de eisen gesteld in het BEV vervoer te voldoen, al zeer uitdagend. Juist in de Nederlandse context van beperkte stromen, is het verder verlagen van de waarde van overige grondstoffen geen goede maatregel. Deze maatregel kan zelfs volstrekt verkeer uitpakken en voor een toenemende vraag naar cat. 3 dierlijke vetten zorgen: de mandaten zijn zo ambitieus, dat alles nodig zal zijn. Door deze maatregel zullen brandstofleveranciers mogelijk dubbel zoveel cat.3 materiaal moeten inzetten als zonder deze correctiefactor het geval zou zijn geweest. Een correctiefactor is gewoon geen goede manier om alternatieve aanwendingen veilig te stellen, zeker niet waar het beleid al zo restrictief is als in Nederland.

Secundair: indien de staatssecretaris vasthoudt aan dit beleid om stromen te verzwaren met een correctiefactor, maken wij graag afspraken over een proces hoe een correctiefactor voor een eventuele andere stroom tot stand komt. Denk aan: een introductie van een correctiefactor kan alleen aan het begin van een kalenderjaar plaatsvinden én een hiertoe reikende wijziging van deze regeling wordt altijd uiterlijk 1 oktober voorafgaand gepubliceerd, na uiteraard een zorgvuldig proces, inclusief consultatie.

**Uitslag tot verbruik niet beperkt tot uitslag uit accijnsgoederenplaats**
Artikel 20
Tweede lid, sub a & sub c, beiden onder 4° REV: Voor het inboeken van vloeibare biobrandstoffen is geen AGP vereist. Zie bijvoorbeeld de nieuwe definitie van "Locatie" zoals opgenomen in de Wet Milieubeheer. Voor inboeken is een levering aan de Nederlandse markt vereist. Hiervan is volgens de definitie uit de Wet Milieubeheer sprake bij een uitslag tot verbruik zoals bedoeld in de Wet op de accijns. Hieronder vallen diverse belastbare feiten, deze bepaling is niet beperkt het belastbaar feit uitslag uit een accijnsgoederenplaats. Je kunt ook zonder het hebben van een accijnsgoederenplaats op reguliere wijze accijns betalen en daarmee leveren aan de Nederlandse markt vervoer. Bijvoorbeeld ten aanzien van brandstoffen die conform artikel 20 Energiebelasting richtlijn (2003/96/EG) niet in een accijnsgoederenplaats hoeven te worden geproduceerd en opgeslagen. De eisen die in Artikel 20, lid 2, sub a, onder 4° REV aan een rekening met inboekfaciliteit worden gesteld zijn daarmee te beperkend en leiden ertoe dat iemand die leveringen verricht die in aanmerking komen voor inboeking, dit niet kan omdat niet aan de accijnsgoederenplaats eis kan worden voldaan.

VEMOBIN beveelt aan om dit punt op te lossen door het gebruik van het woord "indien" zoals gedaan in Artikel 19, lid 2, sub e, van deze regeling.

**Bepalingen t.a.v. (register voor) raffinagereductie-eenheden**

Hoofdstuk 2. Raffinagereductie eenheden
Algemene vraag: kan er een NEa voorlichting komen over alle vereisten die komen kijken bij de inboeking van RARE, beetje vergelijkbaar met de specifieke sessie over zeevaart van 30 oktober aanstaande? Dat zou heel fijn zijn.

Artikel 26
De tekst roept verwarring op. Wij lezen het als dat de marktpartijen voor de inboeking van RARE uit waterstof met de bijlage III waarde 120 MJ/kg moeten werken. Deelt de staatssecretaris deze interpretatie?

Artikel 27
Eerste lid: er wordt een meting vereist in liters of kilogrammen. In verschillende raffinaderijen wordt de waterstof inzet niet gemeten in die waarden. Kan het ministerie in dienst van de omrekening een dichtheid vaststellen?

Annex 9 & 10
De in deze annex geïntroduceerde certificerings- en verificatieregels voor het gebruik van RFNBO-waterstof in raffinaderijen gaan verder dan eisen die in omliggende landen worden gesteld. Uit de pre-certificeringen en signalen van erkende certificeringsschema's (zoals Certif'Hy) blijkt dat er géén certificering of audit plaatsvindt van het intermediaire gebruik van RFNBO-$H_2$ binnen raffinageprocessen. De waterstof wordt beschouwd als verbruikt bij de poort van de raffinaderij. Heeft de staatssecretaris op het punt van de implementatie van de raffinageroute afstemming gezocht met de buurlanden, met name Duitsland, waar de raffinageroute al in werking is?
Wij vernemen graag van de staatssecretaris en of hij de bepalingen in Annex 9 & 10 naast de RFNBO-certificeringsschema's heeft gelegd, die door de Europese Commissie zijn goedgekeurd. Daarnaast is het van belang dat de lidstaat deze goedgekeurde schema's ook formeel erkent. VEMOBIN voorkomt graag situaties waarin de eisen uit vrijwillige schema's en van de publieke toezichthouder uiteenlopen.

We verwijzen ook graag naar onze vraag om een bijeenkomst met de NEa, specifiek op het punt van de inboeking van de RARE.

**Verduidelijking beperking van de in te boeken ethanol tot GN-code 2207 10 00**

Vraag: wordt deze regeling aangepast op deze beperking die bij amendement werd ingebracht? Graag wordt VEMOBIN met de leden meegenomen in de keuze eventuele wijzigingen.

Inmiddels heeft de NEa een brief gestuurd, die meldt dat deze beperking per 1 januari 2026 gehandhaafd gaat worden. VEMOBIN en betreffende leden gaan graag het gesprek aan met de NEa over hoe dit in zijn werk zal gaan.

**Verduidelijking bepaling energiebijdrage van emissiereductie-eenheden**

Vraag om verduidelijking op de verduidelijking: in zowel het wijzigingsoverzicht als de algemene toelichting is sprake van: "In de wijzigingsregeling wordt verduidelijkt hoe de energiebijdrage van emissiereductie-eenheden vastgesteld dient te worden. Deze bepaling speelt een rol in de beoogde koppeling tussen het systeem van verhandelbare emissierechten en het systeem energie vervoer."

In welk (gewijzigd) artikel kan deze wijziging worden gelezen? In de artikelsgewijze toelichting ontbreekt ook een vervolg op dit punt.

**Overige opmerkingen naar aanleiding van de gewijzigde regeling:**

Artikel 1
Distributiesysteem; de energiewet (waarnaar wordt verwezen) rept in het wijzigingsvoorstel ook over een transitiesysteem als groter verband. Zou gelet op de verwijzing naar de energiewet ook het transitiesysteem hier moeten worden opgenomen als begrip?
Brandstofleveringsnota: hiervoor wordt verwezen naar de definitie in artikel 1.1 van besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Dat artikel verwijst naar artikel 6, negende lid, van richtlijn (EU) 2016/802, waarin twee eisen aan de brandstofleveringsnota worden gesteld: zwavelgehalte en levering overeenkomstig BDN. Is dat de verwijzing zoals die beoogd is?

Artikel 3b
Dit artikel verplicht de marktdeelnemer om de uniedatabank (UDB) te benutten. VEMOBIN vraag de NEa om tevoren na te gaan of de UDB wel alle verschillende hernieuwbare brandstoffen en gassen kan verwerken, voordat deze generieke verplichting wordt gehandhaafd.
Het REV zou als achtervang beschikbaar moeten zijn, tot de betrouwbare werking van de UDB is vastgesteld. VEMOBIN stelt voor dat de NEa expliciet de marktdeelnemers informeert wanneer zij stelt dat de UDB naar behoren functioneert. Dit kan worden geregeld door in dit artikel op te nemen dat het bestuur van de NEa het signaal tot verplichting zal geven. Onder artikel III kan onder b worden opgenomen dat artikel 3b in werking treedt als NEa de werking van de UDB garandeert.

Dit signaal is ingegeven door oprechte zorgen over de functionaliteit. Leden zijn betrokken bij testmomenten die met stakeholder groepen worden gehouden, vanuit ESSF en FuelsEurope. In een recente test van de functionaliteit kwam gewoon niemand in de betreffende module. Het werkt allemaal nog niet.

Artikel 35

Dit artikel verwijst naar een richtlijn, die bestond om de reductieverplichting cf. artikel 7 FQD te instrumenteren. Onze indruk was dat artikel 7 FQD met de inwerkingtreding van de RED III is ingetrokken. Wat is de aanvullende functie van dit artikel?

Bijlage 1

Uit artikel 2, onder a, begrijpen wij dat de inboeker met een factuur, voorzien van afleveradres, aantoont dat de betreffende benzine of diesel door zijn afnemer is gebruikt in het wegvoertuig. De inboeker heeft alleen een factuur aan zijn eigen klant: dat is de factuur die hier bedoeld wordt? Want facturen verder in de keten mogen ingevolge de bepalingen in de Mededingingswet en een goede marktwerking niet gevorderd worden van klanten. Als deze bepaling moet worden begrepen als een rekening aan de eindklant, mag de brandstofleverancier deze naleveringseis van andere regelgeving helemaal niet invullen.

VEMOBIN waardeert een toelichting hoe dit artikel moet worden begrepen.

Rest ons u veel succes toe te wensen bij de behandeling van alle ingekomen visies op deze consultatie. Voor aanvullende informatie kunt u zich wenden tot: J.M. Koopmans, mkoopmans@vemobin.nl