

Begeleidende tekst bij het hoofdlijnenverslag

De Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw) bevat eisen die betrekking hebben op de inkoop van schone- en emissievrije voertuigen en voertuigdiensten door gemeenten, provincies, het Rijk en publiekrechtelijke instellingen en overige aanbestedende organisaties. De inzet was om de verplichte percentages voor de aanbesteding van schone voertuigen op te hogen voor de periode 2026-2030, zodat deze aansluiten bij de afspraken in het Klimaatakkoord. Deze verhoging van de percentages zou bovenop de verhoging komen die in artikel 4 van de Rbsw is opgenomen voor de periode 2026-2030; die is gebaseerd op de Europese richtlijn Bevordering Schone en Energiezuinige Wegvoertuigen (EU 2019/1161), meestal Clean Vehicles Directive (CVD) genoemd.

De haalbaarheid van deze aanscherping is in kaart gebracht via belrondes en een internetconsultatie en hieruit is het volgende geconcludeerd en reeds gecommuniceerd aan de Kamer (zie daarvoor [de Kamerbrief van 10 december 2024 over afdoen moties en toezeggingen duurzaam vervoer](#)):

Aangezien de verwachte CO₂-winst niet opweegt tegen de extra administratieve lasten, wordt afgezien van de voorgenomen additionele ophoging van de percentages. Voor de periode 2026-2030 blijft artikel 4 van de Rbsw van kracht conform de Europese verplichting. De verplichte percentages voor de aanbesteding van schone voertuigen worden daarom conform de Europese richtlijn opgehoogd maar er volgen geen aanvullende nationale doelstellingen. Daarnaast gaan de uitzonderingen voor voertuigen die niet onder de Regeling vallen en die zijn genoemd in art. 3a van de Rbsw ook gelden voor de periode 2026-2030.

Zie hieronder het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie inclusief korte inhoudelijke reactie van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Wijziging Regeling bevordering schone wegvoertuigen

Het hoofdpijnenverslag is een samenvatting van de ingediende reacties. De reacties zijn gesorteerd op (hoofd)thema's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat reageert op een later moment uitgebreider inhoudelijk. Deze reactietermijn is afhankelijk van het te volgen wettelijke traject. Voor een wet of AMvB duurt dit gemiddeld anderhalf jaar. Voor een ministeriële regeling duurt dit gemiddeld een aantal maanden.

Algemene informatie over de internetconsultatie

In het kort

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling bevordering schone wegvoertuigen (Rbsw). De Rbsw verplicht de aanbestedende diensten om een bepaald percentage van hun voertuigen en voertuigdiensten emissievrij aan te besteden. De huidige percentages zijn laag en worden nu al behaald. Het ministerie stelt voor om deze percentages te verhogen, zodat ze aansluiten bij andere afspraken van overheden uit het Klimaatakkoord. Dat is beter voor het klimaat en milieu. Een uitleg over de voorgestelde percentages staat in het beleidskompas onder het kopje 'Relevante documenten'.

Voor wie is deze regeling belangrijk?

- Rijksoverheid;
- Gemeenten, provincies en waterschappen;
- Publiekrechtelijke instellingen;
- Nutsbedrijven;
- Postbedrijven;
- Luchthavens;
- Andere aanbestedende diensten;
- Inwoners van Nederland (indirect).

Wat is het doel van deze regeling?

- Verminderen van de uitstoot van CO₂;
- Bijdragen aan een beter milieu en betere luchtkwaliteit;
- Stimuleren van duurzame mobiliteit.

Reacties op hoofdlijnen

Indieners

Van 9 juli tot en met 20 augustus 2024 kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Er zijn in totaal 21 reacties ingediend, hiervan zijn er 16 openbaar.

Indieners zijn:

- Maatschappelijke organisaties (ca 52% van de reacties);
- Bedrijfsleven en branche (ca 24% van de reacties);
- Lokale overheden (ca 19% van de reacties);
- Particulieren (ca 5% van de reacties).

Algemeen beeld van de reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst van de reacties. De reacties op de internetconsultatie geven aan dat er in algemene zin steun is voor het doel van de wijziging. Wel komen er veel zorgen naar voren over de uitvoering van de wijziging.

De belangrijkste opmerkingen betreffen de volgende hoofdthema's:

- Thema 1: Beperkt marktaanbod van emissieloos of schoon equivalent voertuig
- Thema 2: Beperkte laadinfrastructuur voor emissieloos of schoon equivalent voertuig en netcongestie
- Thema 3: Uitzonderingsstatus operationele inzet voertuigen
- Thema 4: Aanbestedingsprocedure
- Thema 5: Handhaving

Korte inhoudelijke reactie van het ministerie:

- Er zijn zorgen geuit over het in sommige gevallen beperkte aanbod van emissieloze of equivalente schone voertuigen, de beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur en netcongestie. Partijen geven aan een beroep te gaan doen op de voorgestelde uitzonderingsmogelijkheden. Dit gaat leiden tot een stijging van de administratieve lasten voor zowel de aanbestedende partijen als de uitvoeringsinstantie. Daarnaast is ook de verwachte CO₂-winst naar beneden bijgesteld. Het gaat niet langer om 0,7 Mton maar 0,3 Mton. Er wordt daarom afgezien van de aanscherping van de doelstellingen van de Rbsw,

voor zover deze verder gaat dan verplicht is op grond van de Europese Richtlijn Bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.¹

- Onder de huidige Regeling is er een uitzonderingsstatus voor voertuigen voor bepaalde operationele doelen. Deze voertuigen en doelen staan omschreven in de reactie onder thema 3.
- Op gebied van handhaving verandert er met deze wijziging niets.

Reacties per thema

Hieronder volgt de toelichting waarom iets is aangemerkt als hoofdthema. Vervolgens worden specifieke opmerkingen puntsgewijs uitgelicht per hoofdthema.

Thema 1: Beperkt marktaanbod van emissieloos of schoon equivalent voertuig

Uit verschillende reacties van de internetconsultatie komt naar voren dat voor bepaalde typen voertuigen

- geen emissieloos of schoon equivalent voertuig is;
- het emissieloze of schone equivalente voertuig niet de benodigde taken kan uitvoeren;
- er disproportionele kosten zijn voor het emissieloze of schone equivalente voertuig.

Thema 2: Beperkte laadinfrastructuur voor emissieloos of schoon equivalent voertuig en netcongestie

- Uit verschillende reacties komt naar voren dat er beperkte laadinfrastructuur is voor de emissieloze voertuigen.
- Ook hebben veel partijen te maken met netcongestie.
- In verschillende reacties wordt gevraagd om meer duiding hoe vastgesteld wordt dat er sprake is van beperkte laadinfrastructuur of netcongestie.
- Als oplossing hiervoor wordt voorgesteld een brief van de netbeheerder aan te leveren.

Thema 3: Uitzonderingsstatus operationele inzet voertuigen

- Uit verschillende reacties komt de vraag naar voren voor een uitzonderingsstatus voor voertuigen die gebruikt worden door de brandweer en ordehandhaving.

¹ Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (Voor de EER relevante tekst.)

Korte inhoudelijke reactie van het ministerie op hoofdthema's 1 t/m 3:

Onder de huidige regeling is er een uitzonderingsstatus voor:

- Voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten.
- Voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk op bouwplaatsen, in steengroeven, in havens of op luchthavens te worden gebruikt.
- Voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingsdiensten.

De huidige uitzonderingsstatus verloopt op 31 december 2025. Het voornemen is om deze status te verlengen voor de periode van 2026 tot en met 2030.

Thema 4: Aanbestedingsprocedure

- Uit reacties komt de zorg naar voren dat met de wijziging sommige aanvragen tweemaal ingediend moeten worden.
- In verschillende reacties wordt om een groeipad gevraagd.

Korte inhoudelijke reactie van het ministerie op hoofdthema 4:

Er wordt afgezien van de aanscherping van de Rbsw die de doelen in lijn zou brengen met het Klimaatakkoord.

Thema 5: Handhaving

- Uit verschillende reacties komt de vraag naar voren meer duiding te geven betreft handhaving van de wijziging.

Korte inhoudelijke reactie van het ministerie op hoofdthema 5:

Er verandert niets wat betreft handhaving met deze wijziging.

Overige reacties

Een aantal reacties valt onder de categorie 'overig'. Deze reacties hebben niet direct betrekking op deze internetconsultatie of zijn lastig onder te brengen in een hoofdthema. Wel is het belangrijk dat deze signalen worden benoemd. Het gaat hierbij om de reacties die gaan over:

- 1) Welke brandstoffen als "schone" brandstoffen gelden voor zware voertuigen; en
- 2) of er een rijbewijs C voor zero-emissiebedrijfsvoertuigen (ZE) t/m 4.250 kg GVW nodig is.

Korte inhoudelijke reactie van het ministerie:

Antwoorden:

(1) Schoon verwijst hierbij naar alternatieve brandstoffen als gedefinieerd in artikel 2, punten 1 en 2, van EU Richtlijn 2014/94, met uitzondering van brandstoffen geproduceerd met grondstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen in landgebruik waarvoor een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met hoge koolstofvoorraden waar te nemen valt in overeenstemming met artikel 26 van EU Richtlijn 2018/2001. In het geval van voertuigen die vloeibare biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en paraffinehoudende brandstoffen gebruiken, mogen die brandstoffen niet worden gemengd met conventionele fossiele brandstoffen. Voorbeelden van schone brandstoffen zijn HVO, e-diesel (Power to Liquid) of GtL (Gas to liquid).

(2) Minister Mark Harbers heeft op 19 juni jl. de Tweede Kamer geïnformeerd dat er definitieve wetgeving in de maak is om de rijbewijzeisen voor zero-emissiebedrijfsvoertuigen (ZE) tot 4.250 kg GVW te verlichten. Deze wetgeving zal naar verwachting na 1 juli 2025 van kracht worden. Tot die tijd wordt de huidige gedoogconstructie verlengd (zie daarvoor [de Kamerbrief van 19 juni 2024 over het vervolg van vrijstelling rijbewijs C](#), 372 kB).

Vervolgproces

Alle reacties die binnen zijn gekomen, zijn geanalyseerd en samengevat in dit verslag.

Naast de internetconsultatie was er een parallelle stakeholderconsultatie tot midden september waar nog 43 reacties zijn ingediend. Daar kwam eenzelfde beeld naar voren.