

Detailrapport Vraag en antwoord los v/h Raadsplein (ID 945)

Veld	Waarde
Datum vraag	23-01-2026
Onderwerp	Nadere duiding wettelijke verplichting Clean Vehicles Directive
Fractie(s)	LEV
Vraag en antwoord	In het antwoord van het college d.d. 8 januari 2026 (ID 925) wordt gesteld dat de verplichting tot overstap naar schone voertuigen voortvloeit uit de EU-richtlijn 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) en de Nederlandse Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Uit deze beantwoording blijkt echter dat sprake is van minimumpercentages “schone voertuigen” bij aanbestedingen, en niet van een generieke verplichting tot volledige elektrificatie van het gemeentelijk wagenpark. Om het onderscheid tussen wettelijke verplichting en beleidskeuze scherp te houden, stelt Lokaal Edam-Volendam de volgende vervolgvragen. 1. Kan het college bevestigen dat de Clean Vehicles Directive en de Regeling bevordering schone wegvoertuigen geen verplichting bevatten om uitsluitend of volledig over te stappen op elektrische voertuigen, maar uitsluitend minimumpercentages “schone voertuigen” voorschrijven bij aanbestedingen? Antwoord: Volgens de richtlijn en de regeling moet er voldaan worden aan de percentages die zijn gesteld en de definitie van “schoon voertuig”. Zoals al eerder geantwoord zijn er uitzonderingen. Waterstofvoertuigen zijn eveneens een optie. 2. Kan het college bevestigen dat voor lichte voertuigen (categorieën M1, M2 en N1) het geldende wettelijke minimumpercentage 38,5% “schone voertuigen” bedraagt, en dat “schoon” daarbij niet uitsluitend elektrisch betekent? Antwoord: Zoals gezegd: de richtlijn geeft een definitie wat onder “schoon” kan worden verstaan. Voor het overige kunnen wij verwijzen naar onze eerdere beantwoording. 3. Hoe beoordeelt het college, in het licht van de nu gegeven beantwoording, de eerdere uitspraak van de wethouder Financiën dat de gemeente “vanuit Den Haag moet overstappen op kleine elektrische voertuigen”? Kan het college bevestigen dat deze uitspraak een beleidsmatige interpretatie betreft en geen directe juridische verplichting? Antwoord:

	Dit is een herhaling van vraag 8 van uw eerder gestelde vragen over dit onderwerp. Wij verwijzen u korthedshalve naar ons antwoord bij die vraag. 4. Kan het college bevestigen dat de gemeenteraad, zolang aan de wettelijke minimumpercentages wordt voldaan, beleidsvrijheid heeft in tempo en fasering van verduurzaming, kan kiezen voor alternatieve schone voertuigen, en niet verplicht is tot bovenwettelijke elektrificatie? Antwoord: De gemeenteraad doet er goed aan zich te richten op de hoofdlijnen van bestuur, de doelstellingen van beleid en de financiële kaders. Het wettelijk kader is het uitgangspunt en het anticiperen op toekomstige regelgeving getuigt van zorgvuldig bestuur. De raad heeft overigens op 14-12-2023 in een motie gepleit voor een laadvisie, met de kennelijke intentie elektrisch rijden te stimuleren en te faciliteren. 5. Kan het college expliciet aangeven welk onderdeel van het amendement BVNL volgens het college in strijd zou zijn met de Clean Vehicles Directive of de Regeling bevordering schone wegvoertuigen, en op welk concreet wetsartikel dit oordeel is gebaseerd? Antwoord: De formulering van het amendement op onderdelen a en b is zodanig dat het voldoen aan de richtlijn en regeling niet is gewaarborgd. Voor de artikelen verwijzen wij u naar de eerdere beantwoording. 6. Is het college bereid om in toekomstige voorstellen en debatten expliciet onderscheid te maken tussen, juridisch afdwingbare verplichtingen, en bovenwettelijke beleidsambities van het college zelf? Antwoord: Zoals aangegeven is het de raad die het beleid en de financiële kaders vaststelt. Het is aan het college de beleidsambities van de raad uit te voeren. Bronvermelding: De verplichting waarop het college zich beroept volgt uit Richtlijn (EU) 2019/1161 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (Clean Vehicles Directive), zoals geïmplementeerd in de Regeling bevordering schone wegvoertuigen. Deze regelgeving schrijft minimumpercentages “schone voertuigen” per aanbesteding voor. Voor lichte voertuigen (M1, M2, N1) bedraagt dit 38,5%, waarbij “schoon” niet uitsluitend elektrisch betekent. Hogere percentages of volledige elektrificatie betreffen beleidskeuzes en geen wettelijke verplichting.
Bijlage(s)	LEV Gestelde wettelijke verplichting tot overstap naar elektrische gemeentelijke voertuigen idnummer 925