

Detailrapport Vraag en antwoord los v/h Raadsplein (ID 925)

Veld	Waarde
Datum vraag	19-12-2025
Onderwerp	Gestelde wettelijke verplichting tot overstap naar elektrische gemeentelijke voertuigen
Fractie(s)	LEV
Vraag en antwoord	Tijdens de raadsbehandeling van de Winternota 2025 heeft de wethouder Financiën aangegeven dat de gemeente verplicht zou zijn om over te stappen op kleine elektrische voertuigen, omdat dit 'moet vanuit Den Haag' en op basis van 'wet- en regelgeving'. Omdat dit een verstreckende beleids en financiële keuze betreft, heeft de raad behoefte aan volledige onderbouwing. Vraag 1. Kunt u exact aangeven op welke wet: verordening, Algemene Maatregel van Bestuur, ministerieel besluit of Europese bepaling het college baseert dat de gemeente verplicht is om over te stappen op elektrische voertuigen? Antwoord 1: De verplichting is gebaseerd op de EU Richtlijn bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (Clean Vehicles Directive) 2019/1161/EU, in het bijzonder artikel 5 van die richtlijn en de uitwerking daarvan in de Regeling bevordering schone wegvoertuigen, (Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 8 oktober 2021, nr. IENW/BSK-2021/265234, houdende regels ter bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit), in het bijzonder artikel 2 en 4 van die regeling. Vraag 2. Wilt u daarbij concreet vermelden: naam van het wets- of regelgevingskader, artikelnummer(s), de verplichtende passage, en de verantwoordelijke overheid (Ministerie, Tweede Kamer, EU, etc.)? Antwoord 2: Zie antwoord op vraag 1. Vraag 3. Betreft deze beweerde verplichting alleen personenauto's, bedrijfswagens, alleen nieuwe voertuigen, het gehele gemeentelijke wagenpark of slechts voertuigen in bepaalde situaties (zoals milieuzones)? Antwoord 3: De regelingen hebben betrekking op het gehele gemeentelijke wagenpark bij vervanging. Uitzonderingen zijn in de regeling benoemd.

	Vraag 4. Gaat het om een harde wettelijke verplichting of een beleidsdoelstelling / ambitie / bestuurlijke afspraak zonder juridische afdwingbaarheid Graag een heldere kwalificatie. Antwoord 4: De in de regelingen genoemde percentages zijn een harde verplichting en een minimumpercentage. Indien daaraan niet wordt voldaan kan een inkoop/aanbesteding als onrechtmatig worden aangemerkt. Streefgetallen boven de vastgelegde percentages in de EU richtlijn zijn beleidsafspraken. Vraag 5. Wat is de juridisch vastgelegde deadline waarop de gemeente aan deze vermeende verplichting moet voldoen? Antwoord 5: De Ministeriële regeling geldt voor de periode 1-1-2026-heden. Vraag 6. Welke sancties, dwangsommen of rijksmaatregelen staan er juridisch vastgelegd wanneer de gemeente hier niet aan voldoet? Antwoord 6: De regelingen bevatten geen specifieke sanctiebepalingen. Zoals aangegeven kan afwijken van de regelingen ertoe leiden dat een inkoop of aanbesteding als onrechtmatig wordt aangemerkt. Dat kan gevolgen hebben voor de financiële verantwoording door de gemeente, maar ook in specifieke situaties leiden tot juridische procedures en schadevergoedingen. Vraag 7. Welke uitzonderingen bestaan er (bijvoorbeeld voor doelmatigheid, financiële disproportionaliteit, technische beperkingen of publieke taken)? Antwoord 7: De EU richtlijn geeft uitzonderingsbepalingen aan voor bepaalde typen voertuigen (o.a. defensie). De Ministeriële regeling geeft aanvullend aan voor welke andere soorten voertuigen de richtlijn niet geldt (tot 31-12-2030). •voertuigen voor exclusief gebruik door de strijdkrachten •voertuigen voor hoofdzakelijk gebruik op bouwplaatsen, in steengroeven, havens of op luchthavens •voertuigen voor burgerbescherming, brandweer en ordehandhavingsdiensten •gepantserde voertuigen •ambulances •lijkwagens •voor rolstoelen toegankelijke voertuigen •mobiele kranen De regelingen bevatten geen bepalingen ten aanzien van doelmatigheid of financiële disproportionaliteit.
--	--

Vraag 8.

Indien er geen sprake blijkt van een harde wettelijke plicht, erkent het college dan, dat dit gaat om een beleidskeuze van het college, en niet om een juridisch opgelegde verplichting?

Antwoord 8:

Zie bovenstaande antwoorden.

Er zijn aanvullende overwegingen waarom deze keuze in de rede ligt. In de eerste plaats heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2024 een marktconsultatie gehouden waarin een wijziging van de Europese percentages werd aangekondigd: "De voorgestelde ophoging gaat over de periode van 2026 tot en met 2030. Bij de percentages emissievrije/schone voertuigen per aanbesteding wordt onderscheid gemaakt tussen typen voertuigen. We stellen de volgende nieuwe percentages emissievrije/schone voertuigen per aanbesteding voor:

- Personenauto's, personenbusjes en bestelbusjes: van 38,5% naar 100% emissievrij;
- Ov-bussen: van 65% schone bussen, waarvan de helft emissievrij naar 100% emissievrij;
- Vrachtauto's (zware voertuigen): van 15% naar 50% schone voertuigen, waarvan een kwart emissievrij (12,5% van het totaal).

In de volgende gevallen blijven voor aanbestedingen de standaard doelstellingen uit de EU-richtlijn gelden:

- Bij een tekort aan aanbod van geschikte voertuigen op de markt;
- Bij het ontbreken van voldoende openbare laadpalen, waardoor de voertuigen niet ingezet kunnen worden;
- Bij onvoldoende capaciteit op het elektriciteitsnet (netcongestie), waardoor de voertuigen niet ingezet kunnen worden;"

Deze voorgestelde aanscherping is uiteindelijk niet doorgevoerd in de huidige geldende regeling, maar geeft wel de richting aan.

Ten tweede heeft de gemeente ook een voorbeeldfunctie naar buiten toe en dat brengt met zich mee dat de gemeente niet persé moet vasthouden aan het minimaal wettelijk vereiste. De gemeente heeft zelf ook duurzaamheidsdoelstellingen vastgesteld.

Ten derde dragen emissievrije voertuigen ook bij aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving: lagere geluidsemissie en geen uitstoot, zoals van fijnstof.

Vraag 9.

Is het college bereid de raad hierover alsnog volledig, schriftelijk en feitelijk juist te informeren, inclusief correctie op eerder gedane publieke uitspraken indien die feitelijk onjuist blijken?

Antwoord 9:

De formulering van de vraagstelling suggereert alsof het college dat niet heeft gedaan. Die suggestie laat het college voor rekening van de vragenstellers. Uit voorgaande antwoorden blijkt dat de regelgeving en uitvoering daarvan vaak complex en dynamisch is. Het college en de organisatie houden zich bezig met het uitvoeren van het door de raad vastgestelde beleid binnen de wettelijke kaders die daarvoor gelden. Het past bij de rol van de raad om zich

	te richten op de hoofdlijnen van bestuur en de doelstellingen die daarbij horen. Vraag 10. Indien dit geen wettelijke verplichting is maar beleid, welke financiële afwegingen heeft het college dan gemaakt tussen: aanschaf elektrische voertuigen, aanschaf moderne voertuigen met lagere uitstoot, of gefaseerde vervanging? Antwoord 10: De beschikbare gemeentelijke vervoersmiddelen moeten aansluiten bij de mobiliteitsvraag die de gemeentelijke organisatie kent vanuit een oogpunt van functionaliteit. Aanbesteding vindt dan plaats met inachtneming van de kaders en doelstellingen die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. De raad kan alleen verantwoord besluiten wanneer juridische werkelijkheid en beleidsambities niet door elkaar lopen. Wij verzoeken daarom om heldere, toetsbare beantwoording.
Bijlage(s)	Infographic clean vehicle directive 1024 bij 714-juli 2021