



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/294502

Bijlage(n)
4

Datum 8 december 2025
Betreft Evaluatie SEBA en Convenant en Routekaart SEB

Geachte voorzitter,

Hierbij worden de evaluatierapporten over de Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) en het Convenant en de Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) met u gedeeld. De evaluaties van de SEBA en het Convenant SEB zijn uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's

De Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA) liep van maart 2021 tot en met 2024. In totaal is er ongeveer € 127 miljoen euro uitgekeerd via deze subsidieregeling. Het doel van de regeling was om de aanschaf van emissieloze bedrijfsauto's te stimuleren door het prijsverschil tussen fossiele en emissieloze bedrijfsauto's te verkleinen. De SEBA is, zoals gebruikelijk bij subsidies, geëvalueerd om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de regeling vast te stellen.¹

Met behulp van de SEBA zijn in de periode 2021-2024 bijna 23.000 emissieloze bedrijfsauto's op de Nederlandse wegen gekomen. De verwachting is dat er in de komende periode nog eens 6.000 bedrijfsauto's bijkomen die op dit moment nog niet op naam zijn gezet en nog niet op de weg te vinden zijn. Een aanzienlijk deel van het huidige emissieloze bedrijfswagenpark heeft van de SEBA gebruik gemaakt. Decisio oordeelt dat het doel om via de subsidieregeling het aantal emissieloze bedrijfsauto's te vermeerderen, hiermee is bereikt. De regeling is in 2025 stopgezet omdat de prijzen voor fossiele en elektrische bedrijfsauto's naar elkaar toe waren gegroeid. Subsidie was hierdoor niet meer nodig en paste ook niet meer binnen de Europese staatssteunregels.

Tot slot benoemt de evaluatie dat voor ondernemers duidelijkheid in wet- en regelgeving cruciaal is om wel of niet te gaan investeren in emissieloze bedrijfsauto's. Dat geldt niet alleen voor subsidieregelingen, maar ook voor de samenhang met flankerende beleidsinstrumenten.

Evaluatie Convenant en Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen

¹ Evaluatie Subsidieregeling Emissieloze Bedrijfsauto's (SEBA), Decisio, 2025.

In het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) is afgesproken dat er in 2025 een eerste onafhankelijke evaluatie van het Convenant en de Routekaart SEB zal plaatsvinden. De bedoeling van deze evaluatie is om inzicht te geven in de huidige voortgang, te kijken waar het goed gaat en welke knelpunten er aanwezig zijn en om verdere handelingsperspectieven te formuleren. Berenschot en TNO zijn gevraagd om deze evaluatie uit te voeren.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2025/294502

Het evaluatierapport van Berenschot schetst een kwalitatief beeld over de voortgang van het Convenant SEB. Met het Convenant SEB is schoon en emissieloos bouwen in Nederland definitief van de grond gekomen en worden er grote stappen gezet, door zowel publieke opdrachtgevers als de marktpartijen inclusief mkb. Er wordt in steeds meer projecten (deels) emissieloos werk uitgevraagd. Zo wordt een bijdrage geleverd aan de doorgang van projecten gelet op de benodigde stikstofreductie. Daarnaast helpt een schonere en stillere bouwplaats bij het halen van gezondheidsdoelen, waardoor de lucht in steden en omwonenden van projecten minder wordt vervuild en werknemers minder worden blootgesteld aan schadelijke stoffen en geluid. Ook helpt SEB bij de klimaatopgave. Het convenant biedt ook een eerste investeringsperspectief. Berenschot geeft ook aandachtspunten waar de komende jaren verder aan moet worden gewerkt om de schone en stille bouwplaats te bereiken. Het is belangrijk dat er in meer projecten deels emissieloos wordt uitgevraagd door een steeds grotere groep opdrachtgevers. Daarvoor zijn er ook meer convenantpartners nodig. Het laden van materieel kan een uitdaging zijn in tijden van netcongestie. Ook blijft het belangrijk om in te zetten op duidelijke communicatie en controle op de naleving van de inzet van emissieloos materieel.

TNO heeft een kwantitatieve doorrekening gemaakt van het Convenant en de Routekaart SEB. In lijn met de PBL-rapportage voor de Klimaatenergieverkenning (KEV) en Emissieraming luchtverontreinigende stoffen (ERL)² lijken de SEB-doelen van CO₂ en gezondheidswinst met de huidige uitvoering van het Convenant SEB te worden gehaald. Voor de ambitie op stikstofreductie ligt het Convenant SEB op dit moment nog niet binnen doelbereik. TNO geeft aan dat onder andere de gebrekkige toepassing van het minimumniveau uit de Routekaart SEB een rol speelt. Dit niveau is ontwikkeld voor verschoning en verduurzaming van mobiele machines buiten het convenant SEB in voornamelijk de private opdrachten.³ Dit minimumniveau kan bijvoorbeeld ingezet worden om te voldoen aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) artikel 7.19a waarin staat dat er adequate maatregelen genomen moeten worden om stikstofreductie te beperken. TNO beveelt aan om te bezien hoe het minimumniveau meer kan worden gebruikt en hoe het gebruik juridisch verankerd kan worden. Daarnaast blijft controle op naleving van belang.

TNO heeft ook een update gegeven van de meerkosten voor uitvoering van de Routekaart tot en met 2030 voor mobiele werktuigen. Deze wijken niet significant af ten opzichte van de kosten die eerder aan uw Kamer zijn gedeeld bij de start van het Convenant SEB.⁴ TNO berekent de meerkosten voor de huidige koers op €2,6 miljard. De

² [Schoon en Emissieloos bouwen](#)

³ Artikel 7.19a van het Bbl stelt dat er adequate maatregelen moeten worden genomen om stikstofemissies te beperken bij vergunnings- en meldingsplichtige bouw- en sloopwerkzaamheden. Het minimumniveau SEB kan worden gezien als adequate invulling, maar is niet verplicht om te gebruiken. Het bevoegd gezag mag hieraan eigen invulling geven. Dit geeft als risico dat emissiereductie uitblijft.

⁴ Kamerstuk 31 209, nr. 246.

meerkosten voor het scenario maximale naleving⁵ worden geschat op €4,9 miljard, inclusief de €2,6 miljard van de huidige koers. IenW heeft verschillende financiële instrumenten om de sector en opdrachtgevers hierin te ondersteunen. Daarmee draagt IenW ook een deel van de kosten.

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2025/294502

De conclusie van de evaluatierapporten van Berenschot en TNO is dat de doelen van SEB haalbaar maar ambitieus zijn. Vooral voor de ambitie van het realiseren van voldoende reductie in stikstofemissies moeten er nog stappen worden gezet. Er wordt daarom met de convenantpartners gewerkt aan een uitvoeringsagenda voor 2026 en 2027 om acties te formuleren die de stikstofambitie op koers brengt en die de sector helpt deze transitie te doorlopen. Het is de intentie om deze uitvoeringsagenda begin Q2 van 2026 aan uw Kamer aan te bieden.

Hoogachtend,

DE STAATSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT - OPENBAAR VERVOER
EN MILIEU,

A.A. (Thierry) Aartsen

⁵ Alle (semi-)publieke opdrachtgevers volgen het convenant, alle private opdrachtgevers hanteren in private werken het minimumniveau.