

Vergaderjaar 2020–2021

35 818

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van 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

Nr. 7

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 23 juni 2021

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat van 7 juni 2021 met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de fracties van de VVD, PVV, CDA, GroenLinks en de ChristenUnie hebben nog enkele vragen en opmerkingen. Hieronder ga ik in op de vragen en opmerkingen die zijn gemaakt bij de punten 2, 3, 4 en 5 van de memorie van toelichting. Hierbij is de volgorde van het verslag aangehouden.

2. Europese context

De leden van de VVD-fractie lezen dat er bij de gewijzigde richtlijn wordt gekozen voor een andere aanpak waarbij minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor wegvoertuigen worden vastgesteld. Daarbij lezen zij dat de minimumstreefcijfers verschillen per lidstaat. Deze leden vragen waarop deze minimumstreefcijfers zijn gebaseerd en vastgesteld. De minimumpercentages zijn in de Richtlijn per lidstaat vastgesteld door het Europees Parlement en de Raad. Een meerderheid van lidstaten, waaronder Nederland heeft voor deze minimumpercentages gestemd. De minimumpercentages zijn per lidstaat vastgesteld, aangezien niet elke lidstaat dezelfde mogelijkheden heeft bij het verduurzamen van het wagenpark en even ver is met de transitie naar duurzaam vervoer. De vastgestelde percentages houden rekening met de economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) van de betreffende lidstaten en de mate waarin zij worden blootgesteld aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). Zo heeft Nederland een BBP dat ongeveer vijf keer groter is dan dat van Bulgarije, de lidstaat waarvoor het laagste minimumpercentage geldt. Daarnaast is in de hoogte en vereisten van de minimumpercentages ook rekening gehouden met de mate waarin de markt van de verschillende voertuigcategorieën ontwikkeld is. Bij de voertuigcategorieën met een verder ontwikkelde markt gelden strengere eisen.

Worden deze streefcijfers tussentijds aangepast of ligt daar een primaire taak voor de lidstaat zelf?

In de tweede periode van de regeling (van 1 januari 2026 t/m 31 december 2030) gelden volgens de Europese richtlijn hogere vereisten en minimumpercentages dan in de eerste periode (van 2 augustus 2021 t/m 31 december 2025). Lidstaten kunnen ervoor kiezen om deze minimumpercentages tussentijds aan te passen in de herziening van de regeling in 2025. Voor Nederland heeft het kabinet het voornemen om tijdens deze herziening de afspraken uit het Klimaatakkoord te verankeren in de regeling. Daarbij wordt eerst onderzocht of het opnemen hiervan haalbaar en betaalbaar is voor de aanbestedende diensten en de Kamer hierover informeren. De informatie uit de monitoring zal hieraan bijdragen.

In hoeverre is Nederland afhankelijk van andere landen bij het nastreven van deze cijfers?

Iedere lidstaat heeft eigen minimumpercentages, en daarmee een eigen verantwoordelijkheid voor het behalen van deze percentages. Het behalen van deze minimumpercentages is niet afhankelijk van andere lidstaten.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de definitie van wat verstaan wordt onder «schoon» verschilt voor lichte en zware voertuigen. Deze leden vragen of de definitie en het onderscheid tussen lichte en zware voertuigen wel voor alle lidstaten hetzelfde is.

Ja, de definitie en het onderscheid tussen lichte en zware wegvoertuigen is voor alle lidstaten hetzelfde.

De leden van de VVD-fractie lezen dat van alle overheidsopdrachten tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025 die betrekking hebben op lichte voertuigen, 38,5 procent schone lichte voertuigen moeten zijn. Voor zware voertuigen gaat het in dezelfde periode om 10 procent van alle vrachtwagens en 45 procent van alle bussen die schoon moet zijn. Kan de regering toelichten in hoeverre deze percentages haalbaar zijn?

In het vaststellen van de minimumpercentages en vereisten uit de regeling is rekening gehouden met de haalbaarheid en betaalbaarheid van de vereisten. Zo wordt een verschillend percentage gehanteerd voor lichte en zware wegvoertuigen. Voor zware voertuigen bestaat hierbij de extra mogelijkheid om bepaalde alternatieve brandstoffen te gebruiken. Voor een aantal speciale wegvoertuigen die zeer moeilijk te verduurzamen zijn, bestaan vrijstellingen.

Daarnaast gelden de percentages voor periodes van een aantal jaar. Het is voor een aanbestedende dienst daarmee mogelijk om binnen dezelfde categorie te compenseren met verschillende aanbestedingen die ze binnen deze perioden doen. Uit de reacties op de internetconsultatie bleek dat bijvoorbeeld het IPO positief staat tegenover het invoeren van verplichte minimumpercentages en zelfs pleit voor een uitbreiding van de werkingssfeer van de richtlijn.

Kan de regering een beeld geven hoe de ontwikkeling de afgelopen jaren is geweest, voor zowel lichte als zware voertuigen?

Voor de OV-bussen is het zo dat tot dat de coronacrisis zich aandiende nagenoeg 100% van de nieuwe bussen zero-emissie werd aanbesteed. Per 1 januari 2021 rijden er 1.151 nul-emissie bussen, van de ongeveer 5.300 OV-bussen, in de dienstregeling. In 2021 stromen er naar verwachting ongeveer 250 nul-emissie bussen in.

Voor de overige voertuigen wordt gewerkt aan beter inzicht in het percentage schone voertuigen dat wordt aanbesteed. Met de monitoring die nu in het kader van de regeling wordt opgezet zal ik meer inzicht krijgen in deze ontwikkeling.

Wel kan nu reeds inzicht gegeven worden in de totale ontwikkeling van de verduurzaming van lichte en zware voertuigen. Van 2017 tot 2020 is het aantal schone nieuw verkochte personenauto's (M1) gestegen van 2%

naar 25%. Voor zware elektrische voertuigen (N2, N3) is dit 0,12% in 2017 naar 0,42% in 2020.

Hoeveel procent is nu al schoon?

Een impactanalyse over de aanbestedingen laat zien dat van alle wegvoertuigen die werden aanbesteed in 2020 circa 15% van de lichte en 5% van de zware wegvoertuigen schoon werd aanbesteed. Hierbij dient opgemerkt te worden dat een grote aanbesteding van enkel dieselauto's een grote invloed kan hebben op het totale percentage schoon dat wordt aanbesteed, zoals in 2020 het geval was. Echte conclusies over het percentage schoon binnen Europese aanbestedingen kunnen dan ook pas na enkele jaren getrokken worden.

Wel kan inzicht gegeven worden in het percentage elektrische voertuigen binnen het totale Nederlandse wagenpark per categorie. Voor personenauto's is dit 3,35%, voor bussen (M2,M3) is dit percentage 14%. Voor lichte bedrijfsautos (N1) betreft dit 0,64% en voor zware voertuigen (N2,N3) is dit 0,15%.

Deze leden vragen daarnaast in hoeverre de doelen na 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030 haalbaar zijn. Wat zijn de consequenties als percentages niet gehaald worden?

Er is geen expliciete handhavingsclausule opgenomen in de regeling voor aanbestedende diensten indien zij niet aan de percentages voldoen. Nederland is als lidstaat echter verplicht om aan de eisen uit de richtlijn te voldoen. Indien we gemiddeld als Nederland niet aan de benodigde percentages voldoen, kan de Europese Commissie een inbreukprocedure starten (op basis van artikel 258 Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU)). Dat proces begint met een ingebrekestelling en kan uiteindelijk leiden tot een proces bij het Europese Hof en tot een veroordeling van een lidstaat met een dwangsom en een boete.

De leden van de VVD-fractie lezen daarnaast dat de richtlijn toestaat dat lidstaten hogere nationale streefcijfers toepassen of strengere vereisten hanteren dan de percentages die in de bijlage zijn vermeld. In hoeverre is de regering van plan dit te doen?

Om voor een tijdige implementatie te kunnen zorgen, is nu gekozen om de doelen één-op-één uit de Europese richtlijn over te nemen in de regeling schone wegvoertuigen. Nederland neemt dus voor de komende vijf jaar geen hogere cijfers op dan er in de richtlijn zijn opgenomen. Zoals in de ontwerpregeling aangekondigd heb ik wel het voornemen om de afspraken uit het Klimaatakkoord te verankeren bij een herziening van de regeling in 2025. Zo is in het Klimaatakkoord afgesproken dat het Rijkswagenpark in 2028 geheel emissieloos zal zijn. Regionale overheden hebben afgesproken dat het eigen wagenpark van lichte voertuigen in 2030 emissieloos zal zijn. Voor de zware voertuigen wordt onder andere gestreefd naar zoveel mogelijk emissieloze voertuigen in 2030. Daarnaast is eerder het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen gesloten, evenals het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer. Andere afspraken gaan over de verduurzaming van reinigingsvoertuigen en het stimuleren van verduurzaming via aanbestedingen. Voor een uitgebreidere toelichting verwijs ik u naar punt 2.3 van de memorie van toelichting bij de Wet.

De percentages uit de regeling zijn minimumpercentages. Het staat partijen vrij om meer te doen en ook afspraken die buiten deze regeling om zijn gesteld, blijven geldig. Dit geldt ook voor de afspraken vanuit het Klimaatakkoord.

De leden van de PVV-fractie willen van de regering weten waarom Nederland tot aan 2025 het hoogste minimumstreefcijfer hanteert voor overheidsopdrachten voor het aandeel schone lichte bedrijfsvoertuigen en

schone zware bedrijfsvoertuigen, terwijl landen zoals Bulgarije, Letland en Roemenië zeker de helft lager hoeven te hanteren.

De minimumpercentages zijn per lidstaat vastgesteld aangezien niet elke lidstaat dezelfde mogelijkheden heeft bij het verduurzamen van het wagenpark. De vastgestelde percentages houden rekening met de economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) van de betreffende lidstaten en de mate waarin zij worden blootgesteld aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). De transitie naar schoon moet voor landen haalbaar zijn. Voor Nederland betekent dit dat het hoogste minimumpercentage wordt gehanteerd, dit geldt ook voor een aantal andere landen waaronder Italië, Duitsland en Oostenrijk.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

De leden van de CDA-fractie begrijpen dat veel invulling van de EU-richtlijn zal geschieden middels een ministeriële regeling. Daarin wordt onder meer gespecificeerd welke overheidsopdrachten en -diensten vallen onder de reikwijdte van de richtlijn en aan welke minima wat betreft emissies aanbestedende diensten en aanbestedende instanties gebonden zijn met betrekking tot de in de bijlage bij de richtlijn genoemde categorieën van voertuigen. Daarnaast wordt de betekenis van schone voertuigen gedefinieerd en wordt invulling gegeven aan de mogelijkheden tot vrijstellingen en uitzonderingen die de richtlijn biedt. Deze leden hebben begrip voor de keuze van de regering om dit in lagere regelgeving te verduidelijken, omdat dit de nodige flexibiliteit met zich meebrengt. Wel vragen deze leden om een voorhangbepaling op te nemen in de wet, zodat parlementaire betrokkenheid bij de invulling van de ministeriële regeling gegarandeerd is.

In het wetsvoorstel is geen expliciete voorhangbepaling opgenomen, maar de ministeriële regeling wordt wel voorgehangen zodat het parlement inspraak kan geven op de concept regeling. De rechtsgrondslag van de ministeriële regeling is namelijk artikel 9.6.1 en artikel 21.6 van de Wet milieubeheer. Het zesde lid van artikel 21.6 Wm vereist dat een concept ministeriële regeling ten minste vier weken voordat de regeling wordt vastgesteld, toegezonden wordt aan de beide kamers der Staten-Generaal. Parlementaire betrokkenheid is dan ook gegarandeerd.

De leden van de CDA-fractie lezen dat burgers en bedrijven naleving van de toepasselijke regels kunnen afdwingen door middel van een kort geding bij de civiele rechter. Deze leden vragen de regering of de handhaving hiermee niet erg omslachtig geregeld is. Daarnaast vragen deze leden of de regering kan duiden hoe de handhaving van bestaande aanbestedingsprocedures loopt.

Bij de handhaving van de toepasselijke regels moet er een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds het afdwingen van de minimumstreefcijfers waaraan aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven moeten voldoen, en anderzijds klachten over aanbestedingsprocedures in dit verband.

Zoals in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel wordt beschreven, kunnen burgers en bedrijven een kort geding bij de civiele rechter aanhangig maken, indien zij van mening zijn dat de toepasselijke regels met betrekking tot de minimumstreefcijfers niet zijn nageleefd. Er zijn verder geen andere manieren voor een (potentiële) inschrijver om in verzet te komen tegen een beslissing van een aanbestedende dienst dan de mogelijkheden die er zijn voor aanbestedingsprocedures in het algemeen. Verantwoording over het toepassen van aanbestedingsregels loopt via verschillende sporen. Zo is er voor aanbestedingen die onder de Aanbestedingswet 2012 vallen de mogelijkheid voor een (potentiële) inschrijver om vragen te stellen over, of bezwaar te maken tegen een aanbesteding. Hiervoor zijn meerdere opties. Allereerst kan de inschrijver

vragen stellen aan de aanbestedende dienst. Wanneer de vragensteller de antwoorden niet voldoende beantwoord vindt, kan de inschrijver een klacht indienen bij de aanbestedende dienst. Wanneer dat niet leidt tot een oplossing, is het mogelijk om de Commissie van Aanbestedingsexperts (CvAE) in te schakelen. De CvAE is onafhankelijk en geeft een advies over de zaak. Voorgaande mogelijkheden laten de optie open om (alsnog) de zaak aan de rechter voor te leggen. Voor reeds bestaande aanbestedingsprocedures gelden dezelfde mogelijkheden.

Vervolgens vragen de leden van de CDA-fractie of deze handhaving effectief te noemen is?

Via de monitoring zal worden gevolgd of de handhaving van deze wetgeving effectief is. Het blijft echter zo dat het Nederlandse recht op dit moment geen andere mogelijkheden tot handhaving biedt dan de mogelijkheden die hiervoor aan bod zijn gekomen.

Deze leden vragen ook waarom er niet een vorm van toezicht op de handhaving van de van toepassing zijnde regels is belegd bij een toezichthoudende instantie, zodat burgers en bedrijven die vragen hebben over een specifieke aanbesteding ook eerst daar terecht kunnen met vragen, alvorens er een civiele procedure gestart moet worden. Of kunnen burgers en bedrijven die vragen hebben deze vragen reeds elders (onafhankelijk) kwijt?

Voor regels ten aanzien van de aanbesteding van schone voertuigen of aanbestedingen in het algemeen is er geen centraal toezichthoudend orgaan.

Voor algemene vragen over de uitvoering van de regeling of het doen van aanbestedingen kunnen burgers en bedrijven terecht bij expertisecentrum aanbesteden PIANOo.

De leden van de GroenLinks-fractie staan achter het invoeren van duurzame verplichtingen bij overheidsopdrachten voor wegvoertuigen. In de transitie naar schoon vervoer is de aanjagende rol van de overheid van groot belang. Deze leden vinden het dan ook belangrijk dat de verplichtingen zo ambitieus mogelijk zijn. Uit het concept van de ministeriële regeling blijkt echter dat het minimale wordt gedaan, en niet het maximale. En dat terwijl de richtlijn hier wel de mogelijkheid toe geeft. Deze leden willen dat per direct in ieder geval wordt aangesloten bij het Klimaatakkoord en dat er per direct een minimumpercentage wordt ingevoerd dat zo snel mogelijk richting 100 procent gaat. Is de regering hiertoe bereid?

Kan daarbij specifiek worden aangesloten op het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen?

Om voor een tijdige implementatie te kunnen zorgen, is nu gekozen om de doelen één-op-één uit de Europese richtlijn over te nemen in de regeling schone wegvoertuigen. Deze keuze zit het behalen van de afspraken van het Klimaatakkoord en het bestuursakkoord echter niet in de weg, maar vormt een belangrijke stap in het behalen van deze ambities en de verduurzaming van het Nederlandse wagenpark. De regeling gaat immers deze zomer al in. Er wordt dus direct verduurzaamd, terwijl veel afspraken van het Klimaatakkoord over de periode tussen 2025 en 2030 gaan. Ook geldt de regeling voor méér partijen, namelijk alle ongeveer 1.500 aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven. Zoals in de ontwerpregeling aangekondigd heb ik de ambitie om de afspraken uit het Klimaatakkoord te verankeren in een herziening van de regeling in 2025. Dit geldt ook voor het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen, dat onderdeel uitmaakt van het Klimaatakkoord.

Kan er een specifieke doelstelling worden ingevoerd voor emissievrije zware voertuigen?

Voor de zware wegvoertuigen geldt zowel in de eerste als de tweede periode van de regeling enkel voor bussen een doelstelling voor *emissievrije* zware wegvoertuigen. Zo geldt voor bussen dat tot en met 31 december 2025 45% van de voertuigen in Europese aanbestedingen schone bussen moeten zijn, van dit percentage moet de helft bestaan uit emissievrije wegvoertuigen. Voor de tweede periode (van 1 januari 2016 tot en met 31 december 2025) geldt een percentage van minimaal 65% schone bussen. Ook hier moet de helft van dit percentage bestaan uit emissievrije wegvoertuigen. Voor de overige zware wegvoertuigen is de markt nog minder ver ontwikkeld dan bijvoorbeeld de markt voor lichte voertuigen en de markt voor bussen. Om deze reden zijn de percentages lager (10% respectievelijk 15%) en mogen deze ook ingevuld worden door schone voertuigen die rijden op alternatieve brandstoffen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen waarom in de ministeriële regeling, waarvoor dit wetsvoorstel een haakje biedt, niet automatisch aangesloten wordt bij de afspraken uit het Klimaatakkoord.

Om voor een tijdige implementatie te kunnen zorgen, is nu gekozen om de doelen één-op-één uit de Europese richtlijn over te nemen in de regeling schone wegvoertuigen. Deze regeling is een belangrijke stap in het behalen van de afspraken uit het Klimaatakkoord en verduurzaming van het Nederlandse wagenpark. De regeling gaat deze zomer al in. Er wordt dus direct verduurzaamd, terwijl veel afspraken van het Klimaatakkoord over de periode tussen 2025 en 2030 gaan. Ook geldt de regeling voor méér partijen, namelijk alle ongeveer 1.500 aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven. Zoals in de ontwerperegeling aangekondigd heb ik wel het voornemen om de afspraken uit het Klimaatakkoord te verankeren in een herziening van de regeling in 2025.

Of denkt de regering dat de minimumstreefcijfers uit de richtlijn voldoende uitkomst bieden om bijvoorbeeld het Rijkswagenpark in 2028 geheel emissieloos te laten zijn?

De regeling stelt minimumpercentages die vanaf 2 augustus 2021 gelden en stimuleert partijen om nu al stappen te nemen in de verduurzaming van het wagenpark. Dit tijdspad is niet strijdig met het tijdspad van de ambities uit het Klimaatakkoord. Daarnaast blijven de afspraken uit het Klimaatakkoord gelden voor de partijen die dit akkoord hebben ondertekend, waaronder de rijksoverheid.

Deze leden zien dat lidstaten de mogelijkheid wordt gegeven verdergaande minimumstreefcijfers te eisen bij de aanbesteding van lichte en zware wegvoertuigen. Deze leden vragen zich af waarom daar niet voor is gekozen.

Om voor een tijdige implementatie te kunnen zorgen, is nu gekozen om de doelen één-op-één uit de Europese richtlijn over te nemen in de regeling schone wegvoertuigen. Deze regeling is een belangrijke stap in het behalen van de ambities uit het Klimaatakkoord en verduurzaming van het Nederlandse wagenpark. De regeling gaat deze zomer al in. Er wordt dus direct verduurzaamd, terwijl veel afspraken van het Klimaatakkoord over de periode tussen 2025 en 2030 gaan. Ook geldt de regeling voor méér partijen, namelijk alle ongeveer 1.500 aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven. Zoals in de ontwerperegeling aangekondigd heb ik wel de ambitie om de afspraken uit het Klimaatakkoord te verankeren in een herziening van de regeling in 2025.

4. Gevolgen (voor milieu en voor de uitvoering door diensten en organisaties die er mee te maken krijgen) – onderscheid financiële en niet-financiële gevolgen

De leden van de PVV-fractie willen van de regering weten of er, door de toename van regelgeving en/of financiële risico's, een scenario kan ontstaan waarbij geen enkele partij meer kan inschrijven op een aanbesteding/overheidsopdracht.

Nee. De regeling stelt enkel vereisten aan Europese aanbestedingen die door aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven worden gedaan, gericht op het stimuleren van de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen. In het bepalen van de vereisten is ook rekening gehouden met de haalbaarheid en betaalbaarheid. Het zal in geen geval zo zijn dat geen enkele partij zich nog kan inschrijven op een aanbesteding/overheidsopdracht.

De leden van de PVV-fractie willen weten of de implementatie van deze richtlijn ertoe leidt dat auto's niet meer te betalen zullen zijn voor Nederlanders met een modaal inkomen.

De richtlijn geldt enkel voor aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven die Europese aanbestedingen doen in de periode van 2 augustus 2021 en 31 december 2030 en daarmee niet voor individuele Nederlandse burgers. De richtlijn stimuleert de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen en zal naar verwachting niet leiden tot prijsstijgingen van auto's. Daarentegen kan een grotere hoeveelheid schone voertuigen in het wagenpark op termijn wel leiden tot een navenant groter aanbod aan tweedehands voertuigen.

De leden van de PVV-fractie willen weten of rekening gehouden is met de impact op de transport- en vervoersbranche (zowel logistiek (elektrisch) als financieel).

Met betrekking tot de transport- en vervoersbranche geldt ook dat enkel aanbestedende diensten en speciale sectorbedrijven aan de vereisten van de regeling moeten voldoen. Private transport- en vervoersbedrijven vallen hier niet onder. Het is echter wel zo dat enkele diensten die deze bedrijven aanbieden wel onder de scope van de regeling vallen. Het betreft hierbij Europese aanbestedingen voor openbaar vervoer met bussen, doelgroepenvervoer en personenvervoer zonder dienstregeling.

5. Advies en Consultatie

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de memorie van toelichting dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) aangeeft dat zij een hoger kostenplaatje verwacht bij invoering van de richtlijn. De impact assessment van de Europese Commissie stelt dat de aanbestedingskosten tussen 2020 en 2035 1 tot 12 procent hoger liggen, maar dat operationele kosten door lagere brandstof- en onderhoudskosten afnemen tussen de 1 en 11 procent. Deze leden vragen zich af of er een onderscheid is in de kosten voor gemeenten tussen bijvoorbeeld 2020 en 2027 en de daaropvolgende periode van 2027–2035? Indien dit het geval is, zijn deze leden benieuwd hoe de regering de gemeenten gaat ondersteunen bij de toenemende kosten op korte termijn.

De impact assessment van de Europese Commissie richtte zich voor de kosten op de periode tussen 2020 en 2035, hierin is geen onderscheid gemaakt tussen onderliggende periodes. In de impact assessment werd daarnaast geen onderverdeling werd gemaakt maar de impact per type overheidspartij.

Er is financiële ondersteuning die vanuit het Klimaatakkoord is afgesproken voor enkele specifieke gevallen (zoals voor OV-bussen). Op de korte termijn worden gemeenten, maar ook andere aanbestedende diensten en speciale sector partijen ondersteund middels gerichte communicatie, een helpdesk, workshops en een zogenaamde buyer group. Doel van de buyer group is onder meer het gezamenlijk werken aan een marktvisie en inkoopstrategie. Daarnaast worden er verdiepings-sessies georganiseerd op relevante thema's die vanuit de aanbestedende diensten naar voren komen, zoals financiering.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer