

Bestuurlijke oplegger monitoring uitvoering convenant 2026

Bijgevoegde afbeeldingen geven de uitvoering van het convenant en de besteding van middelen van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) weer. Hieraan ten grondslag ligt de enquête 2026 als jaarlijkse monitoring van het convenant. Van de destijds 163 convenantpartners hebben 106 partners de vragenlijst ingevuld¹ (65%). Van de opdrachtgevers specifiek is dit aandeel 71% (91/129). De vragenlijst is in maart 2026 ingevuld en betrof de implementatie tot dan toe: voornamelijk kalenderjaar 2025.

Deze oplegger geeft duiding bij deze monitoringsresultaten, en laat zien hoe de transitie SEB en implementatie van het programma SEB ervoor staat.

Aantal convenantpartners

In 2025 hebben 58 nieuwe convenantpartners zich aangesloten bij het convenant SEB. De grootste groep nieuwe partijen bestaat uit gemeenten (52 erbij, een stijging van 140%). Het ondersteuningsprogramma SEB heeft, in samenwerking met regionale koplopers, hierin een belangrijke rol gespeeld. Naast gemeenten zijn ook 3 havenbedrijven en 3 brancheverenigingen toegetreden. Hiermee is een belangrijke stap gezet in het verder vergroten van de schaal waarin SEB binnen de bouwsector wordt toegepast, een van de zorgpunten die naar voren kwam in de vorige monitoring. Via een methode op basis van inwoneraantallen schat TNO in dat het huidige aantal ondertekenaars verantwoordelijk is voor circa 45% van de materieelvloot die onder alle gemeentelijke opdrachten valt.

In 2025 heeft ook de eerste evaluatie plaatsgevonden². Op basis daarvan is met de convenantpartners de uitvoeringsagenda SEB 2026-2027³ opgesteld. Daarin is onder andere afgesproken om het aantal convenantpartners nog verder uit te breiden door de regionale aanpak te continueren waarbij het ondersteuningsprogramma samenwerkt met regionale koplopers om nieuwe partijen te werven binnen de regio. Verder richt het ondersteuningsprogramma zich op nieuwe regio's. Het Rijk richt zich op het werven van belangrijke sectoren in de bouwontwikkeling (o.a. woningcorporaties en privaat).

Toepassing emissie-eisen

Voor de partijen die het convenant op het basisniveau hebben ondertekend, geeft de overgrote meerderheid aan de emissie-eisen voor periode 2 geheel (63%) of gedeeltelijk (30%) toe te passen. Situaties waarin de emissie-eisen gedeeltelijk worden toegepast zijn bijvoorbeeld wanneer een partij al wel is gestart met een aantal projecten met SEB, maar dat nog wordt gewerkt aan het standaard meenemen van de SEB-eisen en bredere borging binnen de organisatie. Dit geldt met name voor de partijen die afgelopen jaar zijn aangesloten. Andere redenen die worden genoemd zijn ook het lastig kunnen wijzigen van bestaande aanbestedingscontracten of dat de aard van een project het lastig maakt om de SEB-eisen mee te nemen, zoals bij spoedherstel. Voor de groep die de emissie-eisen nog niet toepassen (6%), zijn de voornaamste redenen dat het convenant recent is ondertekend en dat het breed borgen van SEB binnen de gehele organisatie nog niet is voltooid.

Vorbereiding periode 3

Met het oog op de start van periode 3 in 2028, waarbij ook in het basisniveau de eerste ZE-eisen zijn opgenomen, geeft 63% aan klaar te zijn en 35% bezig te zijn met de voorbereidingen. Als belangrijkste voorbereidingen die nog nodig zijn voor 2028 worden standaardiseren, extra oefenen en extern communiceren, genoemd. Partijen geven bijvoorbeeld aan nog bezig te zijn met het opbouwen van ervaring rond de inzet van ZE alvorens de ZE-eisen het in de standaarden op te nemen. Ook het in kaart brengen van de laadmogelijkheden, energievoorzieningen en eventuele meerkosten zijn onderdeel van de voorbereiding. Onzekerheden hierover maken het lastiger om de hele organisatie mee te krijgen. Voor de sectorpartijen blijven daarnaast vraagontwikkeling en rol opdrachtgever, investeringszekerheid, en het betrekken van het MKB belangrijke uitdagingen.

Wat opvalt is dat een brede groep gebruik maakt van de hulpinstrumenten om nu al te oefenen met het uitvragen van ZE in projecten. De helft van alle opdrachtgevers geeft bijvoorbeeld aan van de EMVI SEB gunningsmethodiek gebruik te maken en meer dan 20% van het ingroeimodel SEB. Vaak maken ze van beide gebruik. Naast het werven van nieuwe partijen is dan ook in de uitvoeringsagenda afgesproken om aankomend jaar partijen verder te helpen bij de overstap naar

¹ Het aantal convenantpartners ten tijde van het uitzetten van de vragenlijst.

² [Kamerbrief over evaluatie convenant SEB](#)

³ [Kamerbrief over SEB Uitvoeringsagenda 2026-2027](#)

2028 en dat er gecontinueerd ingezet wordt op het helpen van de nieuw toegetreden opdrachtgevers die nog weinig ervaring hebben met schoon en emissieloos bouwen en op kleinere ondernemers. Ook hier zal via het regionale netwerk ingezet worden voor sessies over implementatie en uitvoering. Dit kan ook bijdragen aan het verder vergroten van de kennis over SEB bij de achterban van branche- en netwerkorganisaties, waar bijna 60% aangeeft dat de achterban volledig of grotendeels geïnformeerd is over de routekaart SEB. Hierbij wordt ingeschat dat de achterban over het algemeen neutraal tot positief tegenover de SEB-transitie aankijkt, al kan dit binnen de achterban verschillen per organisatie.

Controle op de naleving

Controle op de naleving, essentieel voor o.a. de borging van een gelijk speelveld wordt op verschillende manieren toegepast. Twee derde van de respondenten past dit toe via bouwvergaderingen en regelmatige afstemming. Controles op de bouwplaats zelf worden door ruim de helft (56%) van de respondenten toegepast, even als het bijhouden van logboeken (52%). 13% geeft aan (nog) geen controle op de naleving toe te passen.

Transitiekosten

De meest genoemde transitiekosten die worden gezien door opdrachtgevers bij het toepassen van ZE in projecten zijn de hogere kosten van materieelinzet en laadinfrastructuur (beide thema's door bijna 80% van de respondenten benoemd). Daarnaast worden de kosten die komen kijken bij interne organisatie capaciteit benoemd (door ruim 60% van de respondenten).

Uitdagingen

Net als vorig jaar zijn laadinfrastructuur, de transitiekosten en investeringszekerheid, borging binnen de organisatie, en beschikbaarheid materieel belangrijke uitdagingen voor convenantpartners (zowel opdrachtgevers als binnen de bouwsector).

Andere veelgenoemde uitdagingen voor opdrachtgevers zijn de aandacht voor wetgeving, monitoring in brede zin (m.n. controle op de naleving) en het meegaan van MKB in de transitie. Een aantal brancheorganisaties benadrukt de (financiële) impact die SEB heeft op met name de kleinere organisaties en de blijvende behoefte aan investeringsperspectief, zekerheid en het gesprek over transitiekosten. Maar ook de voorspelbaarheid van hoe de uitvragen zich verder zullen ontwikkelen, voor mobiele werktuigen, maar ook voor bouwtransport en vaartuigen.

Deze uitdagingen kwamen ook naar voren in het evaluatie-traject, in de uitvoeringsagenda die naar aanleiding hiervan is opgesteld zijn onder andere de volgende kernmaatregelen opgenomen die zich hierop richten:

- Maak laadinfrastructuur integraal onderdeel van het SEB-beleid;
- Verken mogelijkheden om de emissiereductieplicht te versterken;
- Versterk het inzicht in de transitiekosten;
- Organiseer uniforme aanpak voor controle op de naleving;
- Zet SEB internationaal op de kaart (o.a. marktbevordering);
- Onderzoek of de werkwijze voor zwaar en specialistisch (spoor)materieel, bouwtransport en varend materieel onder SEB nog passend is.

Ondanks dat er de afgelopen jaren flink wat stappen zijn gezet in het verduurzamen van bouwmaterieel en er afspraken zijn gemaakt hoe aan de uitdagingen te werken, bestaan er zorgen dat bepaalde eisen uit periode 3 en 4 in sommige gevallen te ambitieus zijn. Om de haalbaarheid van de routekaart te bewaken is het van belang dat tijdig binnen het sectoroverleg en de Taskforce wordt besproken hoe hier mee om te gaan. Daarnaast zal TNO dit jaar opnieuw een inschatting maken van de haalbaarheid.

Middelen en instrumenten

SSEB

In 2025 was voor de SSEB 50 mln. aan subsidie toegekend, 44 mln. voor aanschaf & retrofit, en 6 mln. voor Innovatie. Uiteindelijk zijn hiermee 1375 aanvragen gehonoreerd. Daarmee restte eind 2025 nog 159 mln. aan stikstofmiddelen voor de periode t/m 2030. Voor 2026 is de SSEB opnieuw opengestaan, waarbij 50 mln. beschikbaar was voor aanschaf, 3 mln. voor retrofit en 12 mln. voor innovatie en haalbaarheid. Er is grote interesse in de regeling dit jaar, het 2026-budget is volledig uitgeput.

SPUK

Voor de SPUK zijn in 2025 voor 19 mln. aan aanvragen toegekend, voor in totaal 170 bouwwerkzaamheden. De meeste toegekende aanvragen waren voor werkzaamheden binnen de wegenbouw (57 aanvragen) en waterbouw (29 aanvragen). Ten opzichte van de 4 mln. aan toegekende aanvragen in 2024 is de benutting van de SPUK in 2025 gestegen. Dit is deels toe te wijzen aan een stijging van het aantal convenantpartners dat aanspraak maakt op de SPUK. Voor de SPUK is t/m 2030 nog 187 mln. beschikbaar.

In de zomer 2026 worden de trendrapportages SSEB en SPUK 2025 door RVO verwacht. Deze rapporten zijn weer te vinden op de RVO-website en zullen meer informatie bevatten over het gebruik en de opbrengsten van deze instrumenten.

Middelen voor laadinfrastructuur

Een deel van de middelen voor het stimuleren van laadinfrastructuur is in 2025 ingezet via de SPRILA (6 mln.), de SSEB (20 mln.) en via de aanbestedende rijksdiensten (zie hieronder). Binnen de SSEB stonden het mobiel batterijpakket voor off-grid stroomvoorziening, het aggregaat voor off-grid stroomvoorziening aangedreven door waterstof of waterstofdragers en het mobiel DC (gelijkstroom) laadstation op een bouwlocatie in de top 5 van meest toegekende aanvragen in 2025 (aanschaf en retrofit). Samen is de top 5 meest aangevraagde machines goed voor 71% van alle aangevraagde machines in de deelprogramma's Aanschaf en Retrofit. In 2026 wordt opnieuw 25 mln. ingezet via de SSEB, en 6 mln. via de SPRILA.

K&I-programma en KOP-programma

Via het Kennis- en Innovatieprogramma en het opvolgende Kennis-, Opschalings- en Praktijkervaringsprogramma zijn de afgelopen jaren verschillende producten opgeleverd, te vinden op de kennisbank SEB⁴. Eind dit jaar loopt het KOP-programma af.

Middelen voor de rijksdiensten

De rijksdiensten Rijkswaterstaat, ProRail en het Rijksvastgoedbedrijf ontvangen middelen voor het uitvragen van emissieloos materieel en het ambitieuze niveau, en voor het investeren in laadinfrastructuur en laadoplossingen voor projecten. In totaal is er 359 mln. beschikbaar waarvan 46 mln. vanuit de middelen voor laadinfrastructuur. Op dit moment is de inschatting dat 152 mln. is besteed of is toegekend aan een specifiek project. Aangezien de uitvraag van ZE en het aantal koploperprojecten richting 2030 volgens de routekaart steeds verder zal toenemen, zal de besteding van de middelen de aankomende jaren verder oplopen.

Monitoring uitvoering convenant

Het ophalen van de input voor de monitoring vond dit jaar vooral plaats via de versimpelde vragenlijst, opgesteld en uitgezet door het ondersteuningsprogramma aan de directe contactpersonen, reguliere voortgangsrapportages en de branche- en netwerkorganisaties. De resultaten zijn verwerkt in de bijgevoegde afbeeldingen en deze korte oplegger.

⁴ [Kennisbank - SEB Kennisbank](#)