

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie
“Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel”
Met inhoudelijke reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
(Openbare internetconsultatie van 3 december 2021 tot en met 16 januari 2022 en drie stakeholdersessies op 16 en 20 december 2021)

DEEL 1: INTRODUCTIE

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de “Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel” (SSEB) voorbereid voor de subsidiëring van de aanschaf van een emissieloos bouwwerktuig, de elektrificatie van een bestaand bouwwerktuig of de toepassing van een nabehandelingssysteem, en het ontwikkelen van nieuwe emissieloze bouwwerktuigen en de benodigde tank- en laadoplossingen. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan de doelstellingen en ambities uit de Aanpak Stikstof, het Klimaatakkoord, de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten en het Schone Lucht Akkoord.

Doel en doelgroep van de regeling

De drie doelstellingen van deze subsidie zijn om:

- (1) indien een onderneming de inzet van een nieuw bouwwerktuig overweegt, de keuze voor een emissieloos werktuig te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee het prijsverschil met een door een verbrandingsmotor aangedreven bouwwerktuig wordt verkleind;
- (2) indien een onderneming een bestaand bouwwerktuig bezit, de retrofit naar emissieloos of toepassing van een nabehandelingssysteem te stimuleren door middel van een aanschafsubsidie waarmee de kosten van de retrofit worden verlaagd;
- (3) ondernemingen te stimuleren om nieuwe emissieloze bouwwerktuigen en de benodigde tank- en laadoplossingen te ontwikkelen voor toepassingen waar het aanbod nu nog ontbreekt of beperkt is.

Hiermee wordt beoogd om de stikstofuitstoot van bouwmaterieel te verminderen, op een manier die ook zoveel mogelijk bijdraagt aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord en het Schone Lucht Akkoord en de ambitie van de strategie Klimaatneutrale en Circulaire Infraprojecten. Ook moet de regeling helpen om de markt voor emissieloos bouwmaterieel verder tot wasdom te laten komen.

De subsidie is bedoeld voor ondernemingen in de bouwsector, van zzp'er tot grootbedrijf, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel en zijn gevestigd in Nederland. Non-profitinstellingen, onderzoeksorganisaties en leveranciers van bouwmaterieel komen in aanmerking voor subsidie bij deelname aan innovatieprojecten, maar niet voor aanschaf- of retrofitsubsidie.

De internetconsultatie

Ter voorbereiding van deze regeling heeft het ministerie een internetconsultatie gehouden via https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_schoon_en_emissieloos_bouwmaterieel, van 3 december 2021 t/m 16 januari 2022. In deze periode zijn op 16 en 20 december tevens stakeholdergesprekken gehouden met vertegenwoordigers van marktpartijen aan de vraagzijde en aan de aanbodzijde als ondersteuning van de internetconsultatie.

In totaal zijn 93 unieke reacties ontvangen, waarvan 71 openbaar. Het betreft in 72 gevallen een reactie van een onderneming, in 16 gevallen een reactie van een brancheorganisatie of platform, in 3 gevallen een reactie van een overheid, en in 2 gevallen een reactie van een particulier. Alle respondenten waren herkenbaar. Na afloop van deze consultatieperiode zijn alle reacties beoordeeld en is de regeling op enkele punten aangepast.

Het verslag

Voor u ligt het verslag op hoofdlijnen van de internetconsultatie, waarin het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeeft wat er met de reacties is gedaan en motiveert waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties, maar wordt in hoofdlijnen weergegeven wat de aard van de reacties was en in hoeverre deze tot aanpassingen van de regeling hebben geleid.

Een aantal reacties bestonden uit inhoudelijke vragen over de wijze waarop de regeling precies werkt in een specifieke situatie (vaak de eigen situatie) en waren geen oproep tot het wijzigen van de regeling. Vragen met betrekking tot individuele gevallen worden in dit verslag niet beantwoord. Er zijn ook meerdere reacties ingestuurd die geen betrekking hebben op de subsidieregeling maar op het bredere beleid voor schoon en emissieloos bouwen. Ook deze punten vallen buiten de scope van de internetconsultatie en dit verslag, maar zullen gebruikt worden als input voor het programma Schoon en Emissieloos Bouwen.

De definitieve subsidieregeling is op 24 maart 2022 gepubliceerd in de Staatscourant. Via de website van RVO is meer informatie over het aanvraagproces en een helpdesk beschikbaar voor individuele vragen over de definitieve regeling: <https://www.rvo.nl/subsidies-financiering/sseb>.

Samenvatting van de reacties

De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele grootheden gewijzigd, zoals het maximum subsidiebedrag voor een project, de hoogte van limietwaarden bij retrofit SCR, en is een vermogensgrens bepaald bij het hanteren van de formule voor forfaitaire meerkostenbepaling. Verder zijn enkele punten in de begrippen en toelichting verduidelijkt en zijn enkele kleinere gebreken hersteld.

Bij de start van de internetconsultatie zijn vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onder meer specifieke vragen voorgelegd over:

- De werkbaarheid van de aanvraagprocedure;
- De hoogte van de maximale subsidiebedragen per project en per aanvrager;
- De samenstelling van de lijst van bouwmachines die voor subsidie in aanmerking komen;
- De uitvoerbaarheid van het protocol voor toelating van SCR-nabehandelingstechniek;
- De omvang van het totale subsidiebudget van 270 miljoen euro tot 2030.

Naast deze punten is er tevens gereageerd op zaken als het budget voor 2022, de afbakening van de bouwsector en het toevoegen van schone motoren aan de regeling.

Werkbaarheid aanvraagprocedure

In het algemeen wordt de aanvraagprocedure als werkbaar beoordeeld. Dat bij het bepalen van het subsidiebedrag rekening wordt gehouden met milieuinvesteringsaftrek, die niet tegelijk met de subsidie kan worden aangevraagd, wordt als onnodige complexiteit ervaren. De fundamenteel verschillende aard van subsidie en belastingaftrek maakt echter dat er geen sprake kan zijn van een gecombineerde aanvraag.

Een aantal reacties was gericht op de formule die gehanteerd wordt om het subsidiebedrag voor batterij-elektrische machines te bepalen. Meerdere partijen gaven aan dat deze formule te lage subsidiebedragen oplevert bij zware machines. Voor de uitvoerbaarheid van de regeling en het geven van een prikkel aan de markt voor kostenreducties is het hanteren van een formule wenselijk. Er is daarom, op basis van de ontvangen reacties, een vermogensgrens opgenomen: batterij-elektrische machines onder deze grens, vallen onder de subsidieformule en machines boven de grens worden, net als bijvoorbeeld machines met een waterstofbrandstofcel, beoordeeld op basis van de kosten van een referentiemachine.

Maximale subsidiebedragen

Het voorgestelde subsidieplafond per machine was 200.000 euro. Op basis van de ontvangen reacties lijkt dit te laag te zijn voor de zwaarste machines, waarna het plafond is opgehoogd naar 300.000 euro per machine. Omdat zeegaande bouwvaartuigen vaak meerdere motoren hebben is het voor deze categorie mogelijk gemaakt om meerdere retrofits op een schip uit te voeren. Op het plafond per aanvrager per jaar van 1 miljoen euro, dat is ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget, zijn weinig reacties binnengekomen. Het gekozen bedrag lijkt vooralsnog een goede middenweg en het effect zal gemonitord worden.

Lijst van bouwmachines

Meerdere indieners hebben gereageerd op de samenstelling van de lijst met bouwmachines die voor subsidie in aanmerking komen. Dit betrof voorgestelde aanvullingen en suggesties voor samenvoeging of verduidelijking van naamgeving. De voorstellen zijn in veel maar niet alle gevallen doorgevoerd. In de toelichting is tekst toegevoegd om op hoofdlijnen gemaakte keuzes te motiveren. De lijst zal gedurende de looptijd van de regeling aangepast kunnen worden.

Protocol voor SCR-nabehandelingstechniek

Op de uitvoerbaarheid van dit protocol zijn weinig reacties gekomen. De voorgestelde NOx-limietwaarden voor machines in de vermogensklasse tussen 19 en 56 kW waren volgens leveranciers te laag en zijn op basis van de aangeleverde informatie en advies van TNO aangepast.

Omvang van het subsidiebudget

Er zijn veel verzoeken voor ophoging van het budget ingediend, zowel het totaalbudget over 10 jaar als het budget voor 2022. Een zorg onder mkb-bedrijven is dat het budget voor 2022 wordt uitgeput door grote bedrijven met meer slagkracht, nog voordat het mkb klaar is om aanvragen te doen. Er zijn maatregelen getroffen om te zorgen dat zowel grote bedrijven als MKB van de regeling kunnen profiteren. Voor mkb wordt een hoger steunpercentage gehanteerd (50%, i.p.v. 40%). Daarnaast bevat de regeling een plafond per aanvrager per jaar (1 mln. euro) dat is ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget. Ook wordt er gemonitord op de verdeling van het budget tussen mkb en grotere bedrijven. Mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal bekeken worden op welke manier zoveel mogelijk kan worden voorkomen dat aanvragen afgewezen moeten worden.

Afbakening bouwsector

Een aantal sectoren, waarvan de emissiereductie die wordt bewerkstelligd niet direct relevant is voor de ambitie van 60% stikstofreductie in de bouw in 2030 en buiten de scope van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) vallen, hebben verzocht te worden toegevoegd aan de lijst met bedrijfstypen die in aanmerking komen voor SSEB-subsidie. Het gaat onder andere om de groensector. In de toelichting van de regeling is verduidelijkt dat groenaanleg bij bouwprojecten wel, en groenonderhoud niet worden meegerekend tot de bouwsector. De beton- en cementsector verzoekt eveneens opgenomen te worden als sector die in aanmerking komt voor de regeling. In dit geval gaat het echter om materiaalwinning en dat valt eveneens buiten de scope van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB).

Toevoegen potentiële lage emissie motoren

Een aantal partijen vragen om naast emissieloze technieken en retrofit ook nieuwe in ontwikkeling zijnde technieken met potentieel lage emissies en hermotorisering toe te voegen aan de regeling. Hier zal nader onderzoek naar worden gedaan.

DEEL 2: SAMENVATTING VAN DE INGEDIENDE REACTIES, MET EEN INHOUDELIJKE REACTIE VAN HET MINISTERIE

In dit deel wordt uitgebreider per thema/onderwerp de hoofdlijnen van de reacties weergegeven, met telkens een inhoudelijke reactie van het ministerie.

Inhoudsopgave van DEEL 2

1. Aanvraagprocedure
 - 1.1 Werkbaarheid aanvraagprocedure
 - 1.2 Terugwerkende kracht
 - 1.3 Overeenkomst met ontbindende voorwaarde
 - 1.4 MIA
 - 1.5 Termijnen
 - 1.6 Samenhang met AanZET
 - 1.7 Instandhouding
 - 1.8 Terugvordering
 - 1.9 Volgorde binnenkomst
 - 1.1 Verplichtingen aanvrager
 - 1.11 Buitenlandse onderneming
2. Hoogte subsidiebedragen
 - 2.1 Bepaling subsidiebedragen
 - 2.2 Maximum subsidiebedragen
 - 2.3 Formule forfaitaire meerkosten
3. Subsidiebudget
 - 3.1 Hoogte budget
 - 3.2 Budgetverdeling over sporen
 - 3.3 Flexibiliteit budget
 - 3.4 MKB
4. Afbakening bouwsector
 - 4.1 Groensector
 - 4.2 Cement- en betonsector en overige toeleveranciers
 - 4.3 Verhuur- en leasebedrijven
 - 4.4 Havenequipment
5. Samenstelling machinelijst (bijlage 1)
6. Protocol retrofit SCR
7. Emissieloze bouwmachines
 - 7.1 CE-markering
 - 7.2 Opladen en tanken
 - 7.3 Back-up generatoren / hybride
 - 7.4 Controle op inzet
 - 7.5 Energiekosten
 - 7.6 Uitsluiten loodbatterijen
 - 7.7 Gezamenlijke inkoop batterijen
8. Schonere motoren en brandstoffen
 - 8.1 Aanschaf schonere motoren
 - 8.2 Hermotorisering
 - 8.3 Overige schonere brandstoffen
 - 8.4 Innovatieregeling
9. Communicatie en monitoring
 - 9.1 Communicatie
 - 9.2 Monitoring

1. Aanvraagprocedure en voorwaarden

1.1 Werkbaarheid procedure

In het algemeen beoordelen indieners de aanvraagprocedure als werkbaar en overzichtelijk. Een indiener vindt dat de aanvraagprocedure voor het aanschaf- en retrofitspoor goed te volgen is en lijkt voorzien van logische criteria; de onderbouwing die voor een aanvraag van de innovatiesubsidie wordt gevraagd zou gebaat zijn bij een duidelijker kaderstelling, bijvoorbeeld een business plan van maximaal 10 pagina's. Een andere indiener vindt daarentegen de procedure complex, de voorwaarden streng, en uit de wens om te vereenvoudigen. Dat bij het bepalen van het subsidiebedrag rekening wordt gehouden met milieuinvesteringsaftrek (MIA), die niet tegelijk met de subsidie kan worden aangevraagd, wordt als onnodig complexiteit ervaren (zie 1.4).

Reactie IenW:

De aanvraagprocedure is naar tevredenheid toegepast in andere subsidieregelingen. RVO voert de regeling uit. Er komt toegankelijke uitleg op de website van RVO. De online aanvraagprocedure zal via zo eenvoudig mogelijke stappen verlopen en er komt een helpdesk waar (potentiële) aanvragers terecht kunnen met vragen. Waar een innovatieproject aan moet voldoen wordt bij openstelling van de tenders duidelijk gemaakt met een nog op te stellen handreiking.

1.1 Terugwerkende kracht

Meerdere indieners vragen of *early adopters*, die al zijn overgegaan tot de aanschaf van een zero-emissie machine, hiervoor nog subsidie kunnen aanvragen. Een indiener waarschuwt dat een kopersstaking voorkomen kan worden door aan te kondigen dat er voor alle aankopen, vanaf het moment dat de regeling bekend werd gemaakt, met terugwerkende kracht subsidie verkregen kan worden.

Reactie IenW:

De Europese staatssteunregels schrijven voor dat de SSEB-subsidies alleen verleend kunnen worden als er sprake is van een stimulerend effect op investeringsbeslissingen. Het is daarom niet mogelijk om subsidie te verlenen voor investeringen die reeds in het verleden gedaan zijn. Voor de regeling wordt 01-01-2022 als vroegste datum gehanteerd voor aanvragen op basis van een koopovereenkomst met ontbindende voorwaarde, omdat aannemelijk is dat de bekendmaking van de subsidieregeling middels de internetconsultatie een stimulans is geweest op investeringsbeslissingen.

1.3 Overeenkomst met ontbindende voorwaarde

Bij een aanvraag moet een overeenkomst worden bijgevoegd die niet onherroepelijk is. Een indiener vraagt wat hiermee wordt bedoeld, en hoe oud zo'n overeenkomst mag zijn. Andere indieners vragen waarom niet gekozen wordt voor een offerte, zoals gangbaar is in de markt.

Reactie IenW:

Voor de subsidieverstrekking voor de uitvoering van deze regeling wordt de Algemene groepsvrijstellingsverordening toegepast. Uit deze verordening volgt dat op het moment dat een aanvraag om subsidie wordt ingediend nog geen investeringsverplichting mag zijn aangegaan. Een aanvraag moet daarom ingediend worden op basis van een overeenkomst waarin nog geen onherroepelijke verplichtingen zijn opgenomen (en gedateerd na 01-01-2022). Dit betekent dat het contract ontbonden kan worden als de subsidie niet wordt verleend. Een offerte volstaat niet. Het opstellen van een overeenkomst met ontbindende voorwaarde is minder vrijblijvend dan het aanvragen en uitbrengen van een offerte. Het geeft meer zekerheid dat de machine waar subsidie voor wordt aangevraagd ook daadwerkelijk zal worden aangeschaft. Dit is van extra belang omdat een voorschotpercentage van 90% wordt gehanteerd, wat eveneens een belangrijke wens vanuit de markt was.

1.4 MIA

- Dat bij het bepalen van het subsidiebedrag rekening wordt gehouden met milieuinvesteringsaftrek (MIA), die niet tegelijk met de subsidie kan worden aangevraagd, wordt als onnodig complex ervaren. Als een bedrijfsmiddel in aanmerking komt voor de MIA wordt forfaitair 11,25% van de aanschafprijs in mindering gebracht op het subsidiebedrag. Dit leidt volgens een indiener tot een te hoge correctie (verlaging van het subsidiebedrag) in geval van IB-ondernemers.
- Bij het indienen van de aanvraag is nog niet bekend of er een MIA-verklaring wordt afgegeven. Omdat pas na het indienen van de SSEB-aanvraag de verplichting mag aangaan en ook pas daarna een MIA-aanvraag kunt indienen, vraagt een indiener of het niet handiger is om het eventuele MIA-voordeel in mindering te brengen bij het indienen van het verzoek tot vaststellen van de SSEB-subsidie.
- Een indiener veronderstelt dat bij de SEBA-regeling geen verrekening van subsidiebedrag met MIA plaatsvindt en wenst dat dit dan ook niet bij de SSEB gebeurt.

Reactie IenW:

- De fundamenteel verschillende aard van subsidie en belastingaftrek maakt dat er geen sprake kan zijn van een gecombineerde aanvraag. Rekening houden met netto genoten MIA-voordeel kan alleen als dat bedrag ook bekend is, maar MIA wordt pas na aanschaf aangevraagd, subsidie vooraf. Bij het bepalen van de hoogte van de subsidie wordt van tevoren rekening gehouden met de te verkrijgen MIA-aftrek, of deze nu daadwerkelijk wordt aangevraagd of niet. Het is voor het bepalen en besteden van het vrij beschikbare subsidiebudget niet wenselijk om eerst hoge beschikkingen af te geven en later te corrigeren voor ontvangen MIA.
- Ook bij SEBA wordt bij het bepalen van het subsidiebedrag rekening gehouden met verkrijgbare MIA, er wordt met een percentage over de aanschafprijs gerekend maar dat is van tevoren getoetst met de meerkostenberekening.¹
- De vermindering van het subsidiebedrag met MIA geldt alleen voor bouwmachines die op de milieulijst voorkomen op het moment van aanvraag. In het digitale aanvraagloket dat RVO inricht zal worden aangegeven of voor de machine waarvoor subsidie wordt aangevraagd MIA van toepassing is.

1.5 Termijnen

In de conceptregeling was bepaald dat de aanvraag tot subsidievaststelling uiterlijk 8 maanden na de datum van verlening van de subsidie moet worden ingediend waarbij een verlening van nog eens maximaal 4 maanden mogelijk is als de levertijd van de machine is vertraagd en dat voor RVO kan worden aangetoond. Enkele indieners vinden deze termijnen te kort voor retrofit en beschikbaarheid van nieuwbouw en geven voorbeelden van lange levertijden en inbouw.

Reactie IenW:

Het ministerie verhoogt de termijnen naar 12 maanden en een eenmalige verlenging van maximaal 12 maanden.

1.6 Samenhang met de regeling AanZET

Een indiener heeft kennisgenomen van de conceptregelingstekst voor de regeling Aanschafsubsidie Zero Emissie Trucks (AanZET) die ongeveer gelijktijdig ter internetconsultatie voorlag, en uit de wens

¹ SEBA regelingstekst: Per type emissieloze bedrijfsauto is de meerinvestering bepaald van de emissieloze bedrijfsauto ten opzichte van een vergelijkbaar referentievoertuig met een motor aangedreven door een fossiele brandstof (benzine of diesel). Vervolgens is de maximale subsidie en de MIA per type bedrijfsauto berekend voor de drie typen ondernemingen. Hiermee kan het subsidiebedrag per type bedrijfsauto worden berekend met in achtneming van de MIA. Voor dit subsidiebedrag is gekeken hoe dit zich percentageel verhoudt tot de aanschafprijs van de bedrijfsauto. Deze percentages per type bedrijfsauto zijn gemiddeld, waarmee het subsidiepercentage voor ondernemingen, ongeacht de omvang of omzet, is bepaald.

om de aanvraagprocedures voor SSEB en AanZET gelijk te trekken. Dit betreft gestelde voorwaarden aan overeenkomst resp. offerte, hoogte van voorschot, vaststellingstermijnen, en uniforme opslagpercentages mkb. Bij de internetconsultatie van AanZET heeft indiener een soortgelijke reactie ingebracht.

Een indiener namens de leasebranche uit zijn tevredenheid met de voorschotregeling van 90%, die het mogelijk maakt om de leverancier te betalen, gelijktijdig met het ingaan van het leasecontract, dat vervolgens gemiddeld 5 tot 8 jaar loopt.

Reactie IenW:

Het ministerie heeft besloten om enkele voorwaarden voor beide regelingen gelijk te trekken:

- Als bewijsstuk van aanschaf wordt gehanteerd een koopovereenkomst met ontbindende voorwaarde.
- Het uit te betalen voorschot bij verlening wordt voor beide regelingen 90% (AanZET ging uit van 50%). Een koopovereenkomst met ontbindende voorwaarde geeft meer zekerheid dat een aanvrager daadwerkelijk tot aanschaf overgaat.
- De termijn voor vaststelling worden in beide gevallen 12 maanden + (maximaal) 12 (zie 1.5).
- Het steunpercentage voor kleine bedrijven blijft 50% bij SSEB en 60% bij AanZET. Over de hoogte van het mkb-steunpercentage zijn in de internetconsultatie en stakeholdergesprekken vooraf vanuit het mkb geen opmerkingen gemaakt, wel vanuit een brancheorganisatie van leveranciers. Het verhogen van het percentage van 50% naar 60% lijkt dus niet nodig en zou zorgen voor een kleiner aantal gesubsidieerde bouwmachines met het beschikbare budget.

1.7 Instandhouding

- Er is in het algemeen instemming met de instandhoudingstermijn. Een indiener benadrukt het belang van de minimale bezitsperiode om weglek naar het buitenland te voorkomen, en vraagt hoe de controle wordt uitgevoerd. Op welke wijze dient er te worden aangetoond dat de machine hoofdzakelijk in NL wordt ingezet?
- Een andere indiener vindt dat de looptijd van de verplichting om het materieel waarvoor subsidie werd verleend in te zetten voor de onderneming die de subsidie heeft gekregen, proportioneel dient te zijn aan de aangevraagde subsidie en de looptijd van bouwprojecten.
- Een indiener vindt dat tijdelijke ondernemingen zoals bouwcombinaties de rechten over moeten kunnen dragen aan een andere tijdelijke onderneming ten behoeve van een ander bouwproject.
- Om te controleren of een te subsidiëren voertuig nieuw is, wordt gecontroleerd of de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling aan elkaar gelijk zijn. Een indiener geeft voorbeelden waarom dat tot problemen leidt en stelt als alternatief voor om te kijken naar datum overeenkomst en kilometerstand.
- Indiërs uit de scheepvaart pleiten voor aanpassing van het minimumaantal dagen dat er werkzaamheden in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone moet worden uitgevoerd. De eis in de conceptregeling is 120 dagen in elk van de vier jaren en het tegenvoorstel is 60 dagen in de eerste 12 maanden na het ontvangen van de subsidie. Dit is overeenkomstig de eis die in de regeling Verduurzaming Binnenvaart wordt gesteld. Indiërs stellen dat langduriger inzet in Nederland aannemelijk is, helemaal na gedane investering in retrofit, maar 4 jaar kan niet vooraf gegarandeerd worden omdat de inzet afhangt van het winnen van opdrachten.

Reactie IenW:

- De controle op de instandhoudingstermijn wordt uitgevoerd door middel van steekproeven. In het geval van een steekproefsgewijze controle dient de aanvrager de inzet hoofdzakelijk in Nederland en in de bouwsector te kunnen aantonen met gegevens uit de eigen registratie, bijvoorbeeld een logboek, gegevens uit een GPS-datalogger, of documentatie behorend bij

uitgevoerde bouwprojecten. Voor gekentekende bouwmachines maakt RVO bovendien gebruik van het RDW-register.

- Het differentiëren van de instandhoudingstermijn afhankelijk van subsidiebedrag en looptijd van bouwprojecten verhoogt de kosten van uitvoering van de regeling.
- SSEB-subsidies kunnen alleen worden verleend aan individuele ondernemingen en niet aan gelegenheidscombinaties voor bouwprojecten.
- Controle van nieuwigheid op basis van factuurdatum en kilometerstand is geen werkbaar alternatief voor de uitvoering van de regeling omdat het de discussie verschuift naar hoe oud de factuur en hoe hoog de kilometerstand mag zijn.
- IenW begrijpt dat het in het speelveld van internationale aanbestedingen moeilijk is om aan deze eis voor zeegaande bouwvaartuigen te voldoen en verlaagt het aantal dagen naar gemiddeld 60 dagen per jaar gedurende de instandhoudingstermijn van 4 jaar. Daarbij wordt een extra eis gesteld om jaarlijks te rapporteren over de daadwerkelijke inzet in Nederlandse wateren aan de hand van het Supplytime Charter Agreement of logboek.

1.8 Terugvordering

De periode van terugbetaling is vastgesteld op 48 maanden, waarbij 1/48e deel per maand dient te worden terugbetaald. Een indiener vraagt hoe hiermee wordt omgegaan bij total loss of diefstal van materieel of voertuig.

Reactie IenW:

In geval van overmacht, zoals bijvoorbeeld total loss of diefstal geldt de verplichting om in de eerste vier jaar per maand 1/48e deel van het subsidiebedrag te betalen niet. Dit dient dan wel te worden aangetoond. Dit wordt vermeld in de toelichting bij de regelingstekst.

1.9 Volgorde binnenkomst

Enkele indieners zijn het niet eens met de keuze voor subsidieverlening op volgorde van indiening. Het zou beter zijn om subsidietoekenning te bepalen op basis van het rendement van de stikstofreductie, of op kwaliteit van de aanvragen.

Reactie IenW:

Het alternatief voor het verdelingsregime op volgorde van aanvraag is een tender, waarbij alle op een gekozen datum ontvangen aanvragen tegelijk worden behandeld en beoordeeld. Voor de innovatieprojecten wordt deze tendermethodiek gevolgd en wordt op kwaliteit een rangorde bepaald en budget verdeeld. Voor de aanschaf- en retrofitsporen is de tendermethodiek geen uitkomst. Bij overintekening moet dan door loting worden bepaald wie subsidie krijgt. Hoewel dit eerlijker lijkt is dit geen oplossing voor het verminderen van onzekerheid van aanvragers, en het leidt bovendien tot meer marktverstoring omdat er extra wachttijd kan ontstaan. Daarnaast maakt het de aanvraagprocedure ingewikkelder voor aanvragers vanwege de benodigde bewijslast voor het verwachte rendement van de aanvraag. In de uitvoering maakt het de regeling ook duurder.

1.10 Verplichtingen aanvrager na subsidietoekenning

Een indiener vindt dat de verplichtingen na toekenning van de retrofit SCR subsidie erg bureaucratisch lijken (monitoren emissies, brandstofverbruik etc.) en vraagt of hier een universele tool/platform voor wordt aangereikt, en wie de kosten draagt die moeten worden gemaakt voor deze verplichting?

Reactie IenW:

Het doel van de subsidieregeling is emissiereductie en vaststellen in hoeverre dit doel daadwerkelijk wordt bereikt is een belangrijk onderdeel van de regeling. Het aantal gevraagde parameters is beperkt gehouden en deze sluiten aan bij gegevens die in een normale bedrijfsvoering al worden verzameld. Een aparte tool lijkt hier vooralsnog niet voor nodig. De kosten zijn voor rekening van de aanvrager.

1.11 Buitenlandse onderneming

Een indiener vindt dat de regeling het mogelijk dient te maken om als buitenlandse rechtspersoon (EU) die in meerdere landen gevestigd is en ook een onderneming bedrijft in Nederland, subsidie aan te vragen, ten behoeve van haar Nederlandse activiteiten.

Reactie IenW:

De aanschaf- en retrofitsubsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen met een vestiging in Nederland, die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, aangezien het de wens is om de beschikbare middelen zoveel mogelijk ten goede te laten komen aan de Nederlandse economie.

2. Hoogte subsidiebedragen

2.1 Bepaling subsidiebedrag

- Meerdere inschrijvers vinden het geboden subsidiebedrag te laag. Het eigen aandeel in de financiering wordt als een te hoge drempel gezien. Een ruimere subsidieregeling zou volgens hen helpen, zeker omdat het verkrijgen van de eigen financiering erg moeilijk is. De vraag is gesteld of de subsidie niet berekend kan worden als percentage van de aanschafkosten in plaats van de meerkosten.
- Een indiener stelt voor om de hoogte van de subsidie te differentiëren naar de mate van beschikbaarheid van een machine op de markt.
- Een andere indiener vraagt of er voorbeeldbedragen voor bepaalde machinetypen gepubliceerd kunnen worden om de bedrijven in de achterband goed voor te lichten.

Reactie IenW:

- De hoogte van de subsidie is gebonden aan de wetgeving op het gebied van staatssteun, zoals beschreven in de toelichting op de regeling. Volgens deze regels kan de overheid slechts een gedeelte van de meerkosten van de investering vergoeden. Hierbij wordt de som van subsidie en milieu-investeringsaftrek genomen, en deze moet onder bepaalde grenzen blijven. De regeling biedt binnen de kaders van de staatssteunwetgeving maximale ondersteuning door middel van subsidie en MIA.
- De subsidieformule en de subsidiepercentages zijn zo gekozen dat de som van subsidie en MIA de beschikbare steunruimte (40% of 50% van de meerkosten) maximaal benut. Een nadere differentiatie waarbij voor de hoogte van de subsidie rekening wordt gehouden met de mate van beschikbaarheid op de markt is een aantrekkelijk principe maar in de uitvoering van de regeling niet mogelijk. Per jaar kan de lijst van bouwmachines wel worden aangepast: inmiddels gangbaar geworden machines kunnen dan eventueel van de lijst worden afgevoerd en nieuwe toegevoegd.
- Voorbeelden van subsidiebedragen worden onderdeel van de communicatie over de regeling.

2.2 Maximum subsidiebedrag

- Het voorgestelde subsidieplafond per machine en zeevaartuig was €200.000. Meerdere indieners vinden dit ontoereikend voor de zwaarste machines, zoals machines in de sloopbranche (high reach sloopmachines, mobiele puinbreekinstallaties, zeefmachines, shredders), spoorwerktuigen en zeeschepen. Er werd gevraagd om een verhoging tot €500.000 per project.
- Wat betreft schepen betreuren indieners dat de regeling niet voorziet in meerdere initiatieven tot verduurzaming op één vaartuig. Bijvoorbeeld toepassen van SCR-installaties op meerdere motoren per schip. Zij zouden graag zien dat elke motor als apart project kan worden aangemerkt en er geen limitatie is per vaartuig.

- Een andere indiener betoogt dat de regeling niet geschikt is voor doorbraaktechnologieën, in het bijzonder waterstof, omdat subsidiepercentages/bedragen te laag zijn, er alleen investeringssteun wordt gegeven, en het aanschafspoor niet voorziet in samenwerkingsprojecten. Voor waterstof moeten prototypes nog worden ontwikkeld en gebouwd en dit vereist hogere investeringen.
- Een indiener bepleit dat volledig emissieloze oplossingen (elektromotor + batterijpakket) een hogere maximale subsidie krijgen dan oplossingen met katalysatortoevoeging.
- Op het plafond per aanvrager per jaar van €1 miljoen euro zijn weinig reacties binnengekomen. Eén indiener vindt het plafond te laag, een andere indiener vindt het plafond te hoog in relatie tot het beschikbare subsidiebudget (zie ook onderdeel 3).

Reactie IenW:

- Het plafond was ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget en kosteneffectiviteit van de regeling te borgen. Het ministerie verhoogt het maximumbedrag per machine naar €300.000, zowel voor aanschaf als voor retrofit (bedrag exclusief MIA).
- Omdat zeegaande bouwvaartuigen vaak meerdere motoren hebben is voor deze categorie mogelijk gemaakt om meerdere retrofits op een schip uit te voeren. Het maximumbedrag van € 1 miljoen per jaar per aanvrager blijft daarbij gehandhaafd.
- Op basis van de internetconsultatie lijkt het maximum bedrag per aanvrager een redelijke middenweg. Dit geldt voor de som van aanschaf- en retrofitsubsidie.
- Juist de innovatieprojecten zijn er voor ontwikkeling, dat kan in ketensamenwerking, en subsidiebedragen zijn tot € 1 miljoen per experimenteel ontwikkelingsproject.
- In de praktijk van de uitvoering van de regeling zullen emissieloze machines in de meeste gevallen een aanzienlijk hogere subsidie krijgen dan machines met retrofit SCR. Het maximum is voor retrofit SCR hoog zodat het niet belemmerend is in het geval van zeegaande bouwvaartuigen of zware machines in de spoorsector of de funderingsbranche.

2.3 Formule forfaitaire meerkosten

- Meerdere reacties waren gericht op de formule voor forfaitaire meerkosten die gehanteerd wordt om het subsidiebedrag voor batterij-elektrische machines te bepalen. Meerdere partijen gaven aan dat deze formule te lage subsidiebedragen oplevert bij zware machines.
- Terwijl voor aanschaf de formule wordt voorgeschreven, wordt bij retrofit de subsidie verstrekt op elke volledige ombouw, ongeacht kWh accucapaciteit of geïnstalleerd vermogen van de elektromotor, ongeacht of een andere partij hetzelfde type machine ook al 'retrofit' of aanbied via aanschafsubsidie. Volgens een indiener zou dit kunnen leiden tot oneigenlijk gebruik van deze retrofitsubsidie. Aanschafsubsidie zou hoger moeten zijn dan retrofit subsidie voor eenzelfde type aandrijving. Hiermee dient voorkomen te worden dat meerdere partijen een(zelfde) machine met weinig gebruiksuren ombouwen met elektrische aandrijving (waarbij alle ombouwkosten voor subsidie in aanmerking komen), in plaats van een nieuwe machine te kopen bij een fabrikant
- Er zijn verschillende verbeteringen voorgesteld: de formule aanpassen door een component ontwikkelingskosten mee te nemen, die in komende jaren kan worden afgebouwd (deze component zou de ontwikkelkosten moeten vertegenwoordigen om een diesel-aandrijflijn om te bouwen naar een elektrische aandrijflijn en dit veilig en deugdelijk te maken met de juiste certificeringen en veiligheid); de formule ook toepassen op retrofit naast aanschaf; de formule afschaffen en alleen netto investeringskosten minus netto referentiekosten te rekenen, zoals al van toepassing op niet-batterij-elektrische werk-/voertuigen.
- Een indiener meent dat uit de formule een bevoordeling van batterij-elektrisch boven waterstof-elektrisch blijkt, omdat in de formule geen kostenposten met betrekking tot waterstof zitten.

Reactie IenW:

- Voor de uitvoerbaarheid van de regeling en het geven van een prikkel aan de markt voor kostenreducties acht het ministerie het hanteren van een formule wenselijk. De formule is bepaald op grond van kosteninformatie van een groot aantal batterij-elektrische machines. Voor het hanteren van de formule is ook gekozen om discussies over de kosten van een referentiemachine, en bijgevolg welke kosten wel en niet tot de meerkosten behoren, zoveel mogelijk te vermijden. Dit draagt bij aan het beheersbaar houden van de uitvoeringskosten van de regeling. Het gebruik van de formule gaat tegen dat bij elke aanvraag opnieuw ontwikkelkosten in rekening worden gebracht.
- In de gevallen waarin de formule voor forfaitaire meerkostenbepaling niet van toepassing is worden de meerkosten bepaald door de kosten van de aan te schaffen machine te vergelijken met de kosten van een gelijkwaardige machine met verbrandingsmotor, oftewel een referentiemachine. Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager om desgevraagd te motiveren dat de opgegeven referentiemachine gelijkwaardig is in prestaties.
- Het ministerie heeft besloten om het gebruik van de formule bij aanschaf te handhaven tot een vermogensgrens van 100 kW motorvermogen. Batterij-elektrische machines onder deze grens vallen onder de subsidieformule, machines boven de grens worden, net als bijvoorbeeld machines met waterstofbrandstofcel, beoordeeld op basis van de kosten van een referentiemachine. De formule is niet van toepassing bij retrofit. In de regelingstekst en in de toelichting is verduidelijkt wanneer de formule van toepassing is en wanneer niet. Het gebruik van de formule en de effecten ervan wordt in de komende periode gemonitord.

3. Subsidiebudget

3.1 Hoogte budget

- Veel inschrijvers vinden het beschikbare budget te laag voor de opgave. Te weinig in totaal, en te weinig aan het begin. Dat er een subsidieregeling komt is positief, maar het budget wordt te laag geacht. Er zijn veel verzoeken voor ophoging van het budget ingediend, zowel het totaalbudget over 10 jaar als het budget voor 2022. Geopperd is om in 2022 al een groter deel van het totaalbudget ter beschikking te stellen.
- Bij lage jaarbudgetten van SSEB zullen bedrijven investeringen in duurzaam materieel uitstellen tot een volgend jaar, waanneer nieuwe subsidie beschikbaar is. Dit leidt tot ongewenste en onbedoelde vertraging in de verduurzaming van het materieelpark. Bij de huidige jaarlijkse omvang van de subsidiepot kunnen weinig bedrijven aanspraak maken op de subsidie, wat leidt tot concurrentievervalsing. Een indiener adviseert om te starten met hogere aanschafsubsidies bij de openstelling van de SSEB-regeling, zodat de doelmatigheid, doeltreffendheid en toegankelijkheid van de regeling gewaarborgd wordt.
- Een indiener maakt bezwaar dat het subsidiebudget dat per jaar beschikbaar is in verhouding tot het maximale subsidiebedrag, oneigenlijke concurrentie in de hand werkt. Het “potje” is per jaar zo klein, dat de totale subsidie naar slechts enkele bedrijven zou kunnen gaan. Met een stijgende vraag naar emissieloos materieel in aanbestedingen zijn de bedrijven waarvan een aanvraag gehonoreerd is sterk in het voordeel. Deze inschrijver vraagt om maatregelen te nemen die dit effect tegengaan.

Reactie IenW:

IenW is blij om te vernemen dat de ambities voor verduurzaming hoog zijn en dat de sector verwacht dat er veel interesse zal zijn om gebruik te maken van de subsidieregeling. IenW heeft binnen het beschikbare budget van 270 miljoen euro voor de periode tot en met 2030 een budgetverdeling gemaakt op basis van beschikbare emissieloze machines, de verwachte technologische ontwikkeling, de haalbare NOx-reducties in verschillende segmenten en de verwachte bereidheid van bedrijven om in aanvulling op de subsidies de resterende meerkosten (eigen investering) te dragen. Mocht het

aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal de regeling daar gedurende de looptijd waar mogelijk op aangepast worden.

3.2 Budgetverdeling over sporen

De meningen van indieners verschillen over de verdeling over aanschaf, retrofit en innovatie. De ene indiener wil meer budget voor aanschaf en retrofit en minder voor innovatie, mede omdat er andere innovatiesubsidies zijn (of zijn geweest) met emissiereductie als doel. Een andere indiener wil meer nadruk op emissieloze machines, en een derde bepleit meer budget voor retrofit dan emissieloos omdat met hetzelfde budget dan aanmerkelijk meer machines kunnen worden verschoond en het totale reductie-effect dan hoger is. Verlengd gebruik van machines is milieuvriendelijk en des te meer in combinatie met HVO. Nu meer inzetten op retrofit geeft markt tijd om betere en goedkopere emissieloze oplossingen te ontwikkelen.

Reactie IenW:

De verwachting is dat de eerste jaren vooral lichtere machines emissieloos worden aangeschaft, en dat het zwaardere materieel vooralsnog veelal door middel van retrofit emissiearm wordt gemaakt. In de voorlopige budgetverdeling tot 2030 is het aandeel voor aanschaf emissieloos aanzienlijk groter dan voor retrofit. Het doel is om met de SSEB-regeling, in samenspel met o.a. het stellen van additionele duurzaamheidscriteria in aanbestedingen, het vliegwielt in beweging te krijgen waardoor emissieloos bouw materieel in de komende tien jaar breder beschikbaar (in meer vermogensklassen), goedkoper in aanschaf en beter qua prestaties wordt. Dit vraagt om een belangrijke inzet op innovatie in de eerste jaren van de regeling, zodat in de latere jaren het aanschafbudget effectiever kan worden ingezet (lager bedrag per aangeschafte machine en per vermeden emissie).

3.3 Flexibiliteit

Sommige indieners pleiten ervoor om de verdeling over de jaren aan te passen (of zelfs los te laten): “Stel ondernemers niet teleur, maak de pot nu groter en wellicht later kleiner, zodat we nu echt gas kunnen geven met de verduurzaming.” Meerdere indieners stellen voor om budget te verschuiven tussen sporen als er budget overblijft aan het eind van het jaar (flexibel schuivensysteem). Maak onaangesproken budget van retrofit- en innovatiespoor beschikbaar voor het aanschafspoor. Laat fondsen die in een jaar overblijven terugvloeien naar de pot. Beter een hoog budget in eerste jaar omdat levertijden lang zijn, dan bereik je eerder effect. Bereid de mogelijkheid tot snelle besluitvorming voor om adequaat te kunnen reageren met een hoger budget indien het huidige plafond wordt overvraagd.

Reactie IenW:

Mocht het aantal aanvragen sneller gaan dan voorzien, dan zal de regeling daar gedurende de looptijd op aangepast worden.

3.3 MKB

Een zorg onder mkb-bedrijven is dat het budget voor 2022 wordt uitgeput door grote bedrijven met meer slagkracht, nog voordat het mkb klaar is om aanvragen te doen. Een indiener bepleit een eerlijke verdeling over grote en kleine bedrijven. Een ander stelt voor om een schot te plaatsen tussen grote en kleine bedrijven.

Reactie IenW:

Er zijn maatregelen getroffen om te zorgen dat zowel grote bedrijven als mkb van de regeling kunnen profiteren. Voor mkb wordt een hoger steunpercentage gehanteerd (50%, i.p.v. 40%). Daarnaast bevat de regeling een plafond per aanvrager per jaar (1 mln. euro) dat is ingevoerd om te zorgen voor een eerlijke verdeling van het budget. Bij de uitvoering van de regeling zal tevens worden gemonitord welke bedrijven, (sub)branches, mkb of grootbedrijf etc., hoeveel subsidie ontvangen en voor welke

soort machines en emissiereducerende technieken. Als blijkt dat er een ongewenste verdeling ontstaat zal dit kunnen leiden tot wijzigingen in de voorwaarden van de regeling.

4. Afbakening bouwsector

4.1 Groensector

Meerdere indieners actief in de groensector bepleiten dat groene aannemerij/groen onderhoud tot de voor deze regeling gehanteerde definitie van bouwsector wordt gerekend. Bouwmaterieel zoals tractoren en graafmachines worden ook gebruikt in de cultuurtechnische werken in het groen, ook in die gebieden waar de stikstofuitstoot van belang is. Bedrijven in de groensector moeten aanspraak kunnen maken op SSEB-subsidie, ook om te voorkomen dat er ongewenste verschuivingen optreden bij aanbestedingen: dat als waterschappen/RWS elektrisch materieel gaan eisen/vragen op werken, bedrijven uit de bouw hier op in gaan schrijven omdat zij beschikken over dat materieel. Een indiener vraagt om het opnemen van materieel voor ruimen van gewassen in kassen en tunnels.

Reactie lenW:

Voor deze regeling wordt de bouwsector gedefinieerd als sector van bedrijven gericht op de nieuwbouw, onderhoud of verbouw of het slopen en verwijderen van een onroerende zaak of een gedeelte daarvan. Ook bedrijven die zich bezighouden met de inrichting van de openbare ruimte van en rond bouwprojecten, zoals de eerste aanleg van de groenstructuur van woonwijken, bedrijventerreinen en cultuurtechnische werken, worden onder de doelgroep gerekend. Aanleg van groenvoorzieningen bij bouwprojecten wordt dus wel tot de bouwsector gerekend, maar dagelijks groenonderhoud niet. In de toelichting van de regeling wordt dit verduidelijkt. Het ruimen van gewassen in kassen en tunnels wordt niet tot de bouwsector gerekend. Hierbij speelt tevens de overweging mee dat de reductie die wordt bewerkstelligd kan worden meegeteld richting de bouw.

4.2 Cement- en betonsector en overige toeleveranciers

- Een indiener bepleit het opnemen van de cement- en betonsector in de doelgroep van de regeling. Hij ziet discrepantie tussen wel op de lijst plaatsen van betonmixers en betonpompen maar niet hun sector. Hiertoe zouden de SBI-codes moeten worden aangevuld met 08.12 winning van zand, grind- en -klei, 08.99 winning van overige delfstoffen (rest) en 46.73.5 Groothandel in zand en grind. Een andere indiener vindt dat de betonmortel- en productenindustrie en bulktransport door binnenvaartschippers wordt vergeten.
- Een derde inschrijver bepleit dat de toeleveranciers van de bouw ook gebruik van de regeling kunnen maken, zodat deze leveranciers die vaak bouwmaterialen leveren op de bouw ook duurzaam kunnen transporteren, laden en lossen met behulp van duurzame autolaadkranen, kooiapen en transportmiddelen voor de toeleveranciers op de bouw. Tenslotte stelt een indiener dat de keuze om met SBI-codes te werken, hoewel begrijpelijk, bedrijven benadeelt met een andere SBI code die als onderaannemer werken voor (andere) bouwbedrijven met de 'juiste' code.
- Tenslotte vraagt een indiener om het toevoegen van de codes: 46.63 Groothandel in machines voor de bouw, 46.69.1 Groothandel in intern transportmaterieel, 28.22 Vervaardiging van hijs, hef- en transportwerktuigen.
- Tenslotte verzoekt een indiener dat identieke machines die zijn goedgekeurd in vastgestelde SBI-codes, ook gesubsidieerd worden bij inzet in overige sectoren. Reden is dat subsidie invloed heeft op restwaarden en dan krijg je ongelijke leaseprijzen.

Reactie lenW:

- Het ministerie onderkent dat oppervlakedelfstoffenwinning gezien de onmisbaarheid van primaire (bouw)grondstoffen een cruciaal en noodzakelijk onderdeel is van de bouwketen. Ook hier speelt echter de overweging mee dat de reductie die wordt bewerkstelligd kan

worden meegeteld richting de bouw, en dat is voor grondstofwinning niet het geval. In de bouwsector. Materiaalwinning valt daarom ook buiten de scope van de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Binnen de SSEB-regeling kunnen voertuigen en machines op de bouwlocatie wel in aanmerking komen maar dezelfde voertuigen en machines als die gebruikt worden op de productielocatie van een producent voor de bouwsector niet (hierbij kan gedacht worden aan shovels, diepladers, schrankladers etc.).

- De emissies in de keten tijdens productie en lange(re) afstandstransport inclusief overslaglocaties vallen eveneens buiten de focus van het programma SEB. Voor binnenvaartschepen bestaat de subsidieregeling Verduurzaming binnenvaart. Toeleveranciers aan de bouw kunnen gebruik maken van de regeling. Autolaadkranen, kooiapen en transportmiddelen voor de toeleveranciers op de bouw staan in de lijst, evenals diverse andere bedrijfsmiddelen die door toeleveranciers in de bouw gebruikt worden.
- De codes 46.63, 46.69.1 en 28.22 worden niet toegevoegd omdat het hierbij gaat om leveranciers of producenten van bouwmachines, waarvoor de aanschaf- en retrofitsubsidie niet is bedoeld. Wel kunnen bedrijven met deze codes deelnemen in SSEB-innovatieprojecten.
- Het verzoek om identieke machines die zijn goedgekeurd in vastgestelde SBI-codes, ook te subsidiëren bij inzet in overige sectoren kan niet worden ingewilligd, omdat de ter beschikking gestelde middelen bedoeld zijn voor stikstofreductie in de bouwsector en niet daarbuiten.
- Tenslotte kan worden opgemerkt dat bedrijven die niet de juiste SBI-code hebben maar wel aantoonbaar bouwmachines inzetten in de bouwsector, ook voordeel kunnen genieten van SSEB-subsidie als zij kiezen voor huur of lease van gesubsidieerde machines (zie volgend punt). Als het gaat om emissieloze bouwvoertuigen kunnen alle bedrijven ook gebruik maken van AanZET.

4.3 Verhuur- en leasebedrijven

Veel bouwbedrijven huren voor een klus een machine in en doen daarvoor een beroep op verhuurbedrijven. Een inschrijver vraagt of de verhuurbedrijven ook in aanmerking voor subsidie komen.

Reactie IenW:

Verhuurbedrijven komen ook in aanmerking als zij bouwmaterieel aanschaffen en verhuren aan bedrijven in (hoofdzakelijk) de bouwsector. Dit geldt ook voor leasebedrijven als zij bouwmachines aanschaffen ten behoeve van hun klanten. Verhuur- en leasebedrijven dienen bij subsidieaanvraag te verklaren dat de bouwmachine waarvoor zij subsidie aanvragen hoofdzakelijk in de Nederlandse bouwsector zal worden ingezet. RVO zal dit bij verhuur- en leasebedrijven ook controleren.

4.4 Havenequipment

Enkele indieners pleiten voor het subsidiëren van havenequipment vanuit de SSEB-regeling, omdat dergelijke machines ook veel NOx uitstoten. Bijvoorbeeld dient er een financieel haalbaar alternatief voor dieselaangedreven bobcats en crankedladers te komen, waarmee schepen worden gelost. Juist voor die specifieke toepassing (niet weggebonden voertuig voor lossen van bulk vanuit schepen) is een positieve financiële prikkel nodig voor elektrificatie, aldus een indiener.

Reactie IenW:

IenW onderkent dat er in de havens veel emissiereductie te behalen is door divers materieel te verduurzamen. Het voor SSEB bestemde budget wordt echter uitsluitend in de bouwsector besteed.

5. Samenstelling machinelijst (bijlage 1)

Veel indieners hebben gereageerd op de samenstelling van de lijst van bouwmachines die voor subsidie in aanmerking komen. Een deel van de vragen heeft betrekking op de afbakening van de bouwsector (vorige paragraaf). Een ander deel betrof voorgestelde aanvullingen en suggesties voor

samenvoeging of verduidelijking van naamgeving. De voorstellen zijn in veel maar niet alle gevallen doorgevoerd. In de toelichting is tekst toegevoegd om op hoofdlijnen gemaakte keuzes te motiveren. De lijst zal gedurende de looptijd van de regeling aangepast kunnen worden.

Bij sommige indieners bestaat de indruk dat de lijst zou voorsorteren op batterij-elektrische oplossingen. Dit is niet terecht: van de meeste machines op de lijst zijn zowel elektrisch-snoer-versies, batterij-elektrische als waterstof-elektrische versies subsidiabel.

In onderstaande tabel wordt gemotiveerd welke wijzigingsvoorstellen niet zijn overgenomen. Wel overgenomen wijzigingen kunnen worden nagelezen in de Staatscourantpublicatie.

<i>Voorstellen van indieners</i>	<i>Reactie lenW</i>
Ondergrens van 8 kW bij bouwmachines laten vervallen zodat de werking van de regeling wordt uitgebreid naar Klein Mechanische Gereedschap. Dit vergroot de reikwijdte van de, met behulp van de regeling, gerealiseerde milieueffecten en worden als bijvangst positieve Arbo effecten verwacht.	lenW neemt dit niet over omdat de behoefte aan ondersteuning juist bij zwaarder gereedschap ligt, en klein mechanisch gereedschap wordt veelal al elektrisch aangeschaft juist vanwege Arbo.
Toevoegen maaimachines aan de lijst.	Niet overgenomen vanwege afbakening bouwsector: aanleg van groen in de openbare ruimte wordt er wel maar dagelijks onderhoud ervan niet ertoe gerekend.
Drijvende werktuigen toevoegen op de lijst.	Drijvende werktuigen voor binnenwateren zijn al opgenomen onder "aandrijving van hulpfunctie op een vaartuig" en daarnaast de zuigboot en werkvlet.
Kraanschip toevoegen bij bouwwerktuigen.	Niet overgenomen: kraan staat al bij elektrische hulpfuncties en de hoofdaandrijving valt onder de regeling Verduurzaming Binnenvaart.
Emissieloze opleggers opnemen in de lijst, omdat trekker-oplegger-combinaties veel in de bouwsector worden ingezet.	De subsidieregeling AanZET ondersteunt de aanschaf van emissieloze opleggers. Ook bouwondernemingen kunnen van de AanZET-regeling gebruik maken.
'Light Electric Vehicles' toevoegen aan de lijst.	Subsidie voor LEV's ligt meer voor de hand via de SEBA-regeling voor emissieloze (lichte) bedrijfsauto's. Dit wordt ingebracht ter overweging bij de volgende SEBA herziening.
Emissieloze schepen opnemen in de lijst.	Daar zijn andere regelingen voor, zoals de Subsidieregeling R&D Mobiliteitssectoren waarin recent projecten voor scheepvaart op waterstof en methanol zijn gehonoreerd. Ook stimuleert lenW al projecten met verwisselbare energiecontainers voor de binnenvaart via DKTI.
Locomotief opnemen in de lijst.	Locomotief is op de lijst verbijszonderd tot: "A3.5 voorziening om elektrisch railvoertuig onafhankelijk van bovenleiding te laten rijden."
Verlaging van capaciteitsgrens mobiele batterijpakketten (verschillende nieuwe grenzen genoemd).	Gekozen is voor verlaging van 100 kWh tot 50 kWh, zodat ook batterijpakketten op aanhangers subsidiabel worden.

Retrofit SCR-optie voor aggregaat met verbrandingsmotor voor elektriciteits-opwekking ook voor vermogens tot 560 kW.	De grens van 560 kW is gekozen omdat er in de vorm van batterijpakketten een goed alternatief is voor lagere vermogens en lenW ontwikkelingen in die richting niet wenst te vertragen.
Kachels toevoegen aan de lijst.	Elektrische kachels zijn al zeer gangbaar.
Toevoeging mobiele laadvoorziening voor de bouwplaats op basis van waterstof.	Als hiermee wordt bedoeld waterstofaggregaat dan had deze inderdaad op de lijst moeten staan (is toegevoegd). Een mobiel waterstof vulstation voor off-grid waterstof vullen, wordt niet toegevoegd aan de lijst voor aanschaf en retrofit maar zou eventueel wel mogelijk in aanmerking kunnen komen als onderwerp voor een innovatieproject om ervaring op te doen met waterstof-tankens op bouwplaatsen.
Toevoegen van nog een aantal carrosseriecodes waaronder voertuigen vallen die in de bouw kunnen worden ingezet.	Dit wordt niet overgenomen omdat onder deze codes ook veel voertuigen kunnen vallen die niet in de bouw worden ingezet. Het wordt dan onmogelijk om aanvragen die geen betrekking hebben op inzet in de bouwsector af te wijzen. Voor deze carrosseriecodes kunnen aanvragers wel terecht bij AanZET.
Eis dat de voertuigen waarop de gesubsidieerde hulpfuncties worden gebouwd minimaal van Euroklasse-VI moeten zijn. Dit past bij het tijdpad en toegangsregels tot milieuzones en ZE-zones voor stadslogistiek (na 2025 alleen nog toegang voor Euro VI vrachtwagens).	Voorstel wordt vooralsnog niet overgenomen omdat nader onderzoek nodig is welk aandeel van bouwvoertuigen ouder is dan Euro VI. Bouwvoertuigen worden niet alleen in de zones ingezet.
Publiceer gaandeweg een shortlist van producttypes waar inmiddels SSEB-subsidie voor is verstrekt of waarvan gecheckt is of deze in aanmerking komen (werktuig type x, hijskraan type y). Dit voorkomt veel vragen van potentiële aanvragers aan RVO.	Het ministerie neemt dit advies over.
	Voorstellen om specifieke merken en modellen op te nemen op de lijst zijn niet overgenomen.

6. Protocol retrofit SCR

- Op de uitvoerbaarheid van het protocol voor SCR-nabehandelingstechniek zijn weinig reacties gegeven. Volgens een indiener is bijlage 3 "verstandig maar complex en daarmee moeilijk te controleren in de praktijk." Andere indieners geven aan uit de voeten te kunnen met het protocol.
- Een indiener bepleit om geen aanvullende emissie-eisen te formuleren die verder gaan dan de geldende Stage V normen, die immers Europees zijn vastgesteld.
- De voorgestelde NOx-limietwaarden voor machines in de vermogensklasse tussen 19 en 56 kW zijn volgens een andere indiener (leverancier van retrofit SCR-systemen) te ambitieus. Deze onderschrijft het idee achter de gehanteerde vermogensafhankelijke formule, maar stelt voor een staffel te hanteren met twee vaste limietwaarden tussen 19 en 37 kW en tussen 37-56 kW en de factor voor dynamische testen te verhogen.
- Nog een andere indiener bepleit certificering van SCR-systemen volgens de geaccepteerde protocollen van VERT (Zwitserland), of NRMM RAS (VK).

- Tenslotte wordt toelichting gevraagd op de eisen aan een onafhankelijk meetbedrijf voor emissiemetingen van SCR op zeegaande bouwvaartuigen volgens bijlage 3.
- Inschrijver vraagt of bij retrofit SCR op zeeschepen een roetfilter verplicht is.

Reactie IenW:

- Het is niet mogelijk om subsidie te verlenen voor aanschaf van nieuwe machines die voldoen aan de huidige emissienormen, maar wel voor aanschaf van nieuwe machines die een hoger niveau van milieubescherming behalen. Daarom blijft de gekozen aanpak gehandhaafd.
- Het ministerie heeft op advies van TNO, de opsteller van bijlage 3, besloten om de NOx-limietwaarden voor machines in de vermogensklasse tussen 19 en 56 kW te verhogen.
- Certificering van SCR-systemen volgens de protocollen van VERT en NRMM is aanvankelijk overwogen maar hier is niet voor gekozen omdat het uitgebreidere en daarmee dure procedures zijn. R132 bevat de belangrijkste elementen, en de verwachting is dat in veel gevallen gekozen wordt voor enkelstukskeuringen.
- In de regelingstekst zal worden verduidelijkt volgens welke normen een meetbedrijf gecertificeerd moet zijn om geldige emissiemetingen van SCR op zeegaande bouwvaartuigen te leveren, namelijk conform ISO 9001, 9003, 17020, 17025, VCA, NEN 14001 of vergelijkbaar). De wijze waarop de NOx-reductie van een innovatieproject (bijlage 2) moet worden ingeschat wordt nog uitgewerkt voor het aanvraagformulier van innovatieprojecten.
- Bij retrofit SCR is een roetfilter verplicht, tenzij een roetfilter aantoonbaar niet mogelijk is.

7. Emissieloze bouwmachines

7.1 CE-markering bij retrofit

Enkele indieners vragen aandacht voor de regelgeving bij retrofit elektrificatie van mobiele werktuigen. Aanpassing van machines waarbij de dieselmotor vervangen wordt door een elektrische aandrijving vereist het opnieuw CE-markeren van de machines. Bij projecten met hoogwerkers is ondervonden dat de Notified Bodies nu een andere interpretatie van de wetgeving hanteren dan vroeger. Eerder werden er typegoedkeuringen verkregen door ombouwers op basis van een degelijke risico-inventarisatie en passende maatregelen om risico's beheersbaar te maken. Nu lopen zulke project vast op het niet verkrijgen van het dossier van de basismachine door de ombouwer. Bij machines die niet onder bijlage IV van de Machine Richtlijn vallen (dat wil zeggen alle bouwmachines behalve hoogwerkers) worden in de praktijk wel omgebouwde machines herkeurd zonder dossier van de basismachine.

Reactie IenW:

Inspectie SZW komt op korte termijn met een instructie aan ombouwers hoe om te gaan met situaties waarin de oorspronkelijke fabrikant geen medewerking verleent aan het opleveren van het technisch dossier van de om te bouwen machine.

7.2 Opladen en tanken

Meerdere indieners pleiten voor goede borging van laad- en tankinfrastructuur van zero emissie bouwmachines, bouwvoertuigen en hulpfuncties. Het kunnen opladen en tanken wordt benoemd als één van de belangrijkste bottlenecks bij de verduurzaming van de bouw door middel van elektrificatie. Het is daarom belangrijk dat in het instrumentarium voorzieningen worden meegenomen die het opladen / elektriciteitslevering kunnen faciliteren zoals batterijen of waterstofaggregaten. Een indiener suggereert dat laden/tanken niet in regeling zijn opgenomen vanuit de veronderstelling dat de geëlektrificeerde bouwmachines en -voertuigen én hulpfuncties aanspraak kunnen maken op bestaande infrastructuur. Een andere indiener vraagt aandacht voor de kansen die er liggen om elektrische snellaadstations geschikt te maken voor zero emissie bouw materiaal. Dit vraagt andere

infrastructuur waarmee hogere kosten gemoeid dan normale snellaadstations vanwege gewicht en omvang van mobiele werktuigen.

Reactie IenW:

Het ministerie onderkent het belang van kunnen opladen en tanken op of bij de bouwplaats, en gaat er niet vanuit dat bestaande infrastructuur volstaat. Mobiele batterijpakketten en waterstofaggregaten zijn opgenomen in de machinelijst. Overige laadvoorzieningen staan niet op de lijst van de SSEB maar worden wel via de MIA ondersteund. Het budget voor de aanschaf- en retrofitprojecten is voornamelijk uitsluitend voor de bouwmachines bestemd. In de innovatieregeling kunnen wel projecten worden ingediend om oplossingen voor laden en tanken op de bouwplaats te ontwikkelen en beproeven. Het geschikt maken van elektrische snellaadstations bij bouwlocaties voor zero emissie bouw materiaal, zou mogelijk eventueel onderwerp van een innovatieproject voor de regeling kunnen zijn.

7.3 Controle op inzet

Een indiener bepleit het inrichten van een controlesysteem voor de daadwerkelijke inzet van emissieloze machines, omdat het nu vaak voor zou komen dat bij de start van een bouwproject de machine een paar dagen op de bouwplaats staat en dat deze daarna weer in de showroom staat. De indiener vindt dat de controle bij retrofit uitlaatgasbehandeling strenger is.

Reactie IenW:

Zowel bij emissieloze bouw machines als bij retrofit SCR zal RVO steekproeven uitvoeren om te controleren op de daadwerkelijke inzet van gesubsidieerde machines. Eigenaren van de machines moeten hieraan meewerken omdat dit een voorwaarde is voor het ontvangen van subsidie.

De brancheorganisatie voor leveranciers van bouw machines ondersteunt de voorwaarden in de regeling om zowel te handhaven op het gebied van de machinerichtlijn (geldigheid CE na modificaties) als op daadwerkelijk inzet van schoon materieel op bouwplaatsen.

7.4 Back-up generatoren/hybride

Een indiener pleit voor de mogelijkheid om back-up generatoren met verbrandingsmotoren in te kunnen bouwen in elektrische mobiele werktuigen zoals torenkranen voor die situaties op de bouwplaats waarin de opdrachtgevers/opdrachtnemers niet (tijdig) voldoende stroomvoorziening hebben kunnen organiseren, voor noodgevallen en/of voor de aandrijving van de truck/onderwagen. Voorbeelden zijn torenkranen en spoorvoertuigen. De stap naar volledig emissieloos brengt voor dergelijke machines grote risico's mee: er is dan geen back-up als er iets misgaat. Als elektrische machines een back-up generator hebben vallen ze buiten MIA, waar voorwaarde is dat de kraan altijd moet worden aangesloten op het spanningsnet (dus elektrisch aangedreven), en aanvrager bepleit dat de SSEB-regeling zulke machines wel subsidieert.

Een andere indiener bepleit om subsidie te verstrekken voor diesel-hybride vrachtwagens in verband met de aanstaande ZE-zones.

Reactie IenW:

Het ministerie heeft besloten om de definitie van emissieloos niet te wijzigen. Hierdoor leidt de inbouw van back-up generatoren in emissieloze bouw machines tot afwijzing van de subsidieaanvraag.

Wat betreft dieselektrische (hybride) vrachtwagens maakt het ministerie dezelfde keuze als bij AanZET, namelijk dat deze buiten de regeling vallen.

7.5 Energiekosten

Volgens een indiener is het door de stijging van de energieprijzen financieel nog lastiger geworden om elektrisch materieel bedrijfseconomisch normaal in te kunnen zetten. Hier zou ook aandacht voor moeten zijn in de regeling. Een andere indiener wijst op het risico dat bij elektrificatie van machines

gekozen wordt voor goedkopere laagvoltage aandrijving, hetgeen leidt tot een hoger energiegebruik dan bij toepassing van duurdere hoogvoltage aandrijving.

Reactie IenW:

De SSEB-regeling ondersteunt investeringen in bouwmaterieel. Het ministerie beseft dat er meer kostenposten zijn dan investeringen, zoals energiekosten. Ondanks gestegen elektriciteitsprijzen zijn de energiekosten van elektrische machines gunstig ten opzichte van diesel, waardoor subsidiëring, los van de vraag of het gewenst is, niet mogelijk is. Wat betreft de keuze tussen laagvoltage en hoogvoltage aandrijving gaat het ministerie ervan uit dat de markt in staat is om hierin de juiste weg te vinden.

7.6 Uitsluiten loodbatterijen

Enkele indieners vragen om ook machines met loodhoudende batterijen voor subsidie in aanmerking te laten komen, eventueel met een lager subsidiepercentage of -bedrag.

Reactie IenW:

Loodhoudende batterijen worden uitgesloten vanwege de hogere milieubelasting van deze batterijen dan de steeds gangbaardere lithium-ion-batterijen. De SSEB-regeling volgt daarbij de lijn die ook wordt gehanteerd voor de MIA, de SEBA en de aanstaande AanZET-regeling.

7.7 Gezamenlijke inkoop batterijen

Een indiener stelt voor om te ondersteunen bij de inkooptrajecten van batterijen, omdat hij met zijn verhuurplatform extra omzet kan genereren voor batterij-eigenaren wanneer zij deze zelf niet gebruiken.

Reactie IenW:

Mogelijk kunnen dergelijke combinaties in het innovatiedeel van de regeling verkend worden.

8. Potentiële lage emissie motoren en brandstoffen

8.1 Aanschaf schone motoren

- Een indiener stelt dat het doel van 60% reductie met veel meer technieken haalbaar is dan emissieloze aandrijving en SCR.
- Meerdere indieners bepleiten het subsidiëren van potentiële lage emissie technieken, zoals waterstofverbrandingsmotoren. Dit zou een oplossing bieden voor met name zwaarder materieel dat nog niet elektrisch (met batterij of waterstof) kan. Nederlandse partijen zijn ontwikkelingen gestart voor zowel mono-fuel als dual-fuel motoren, waaronder het project H2-ICE met steun van de subsidieregeling R&D Mobiliteitssectoren. Waterstof voor verbrandingsmotoren draagt bij aan het ontwikkelen van tankinfrastructuur voor waterstof-elektrische werk- en voertuigen.
- Een indiener voert aan dat de NOx-reductie van diens waterstofverbrandingsmotor zeer ver onder de Stage V norm uit belooft te komen (93% onder Stage V, "near zero emission"). De uitstoot bevat geen CO₂. De investeringskosten zijn bij waterstofverbrandingsmotoren aanzienlijk lager dan bij brandstofcellen. Een andere indiener noemt een NOx-reductie zonder uitlaatgasbehandeling van 50% ten opzichte van de Euro VI-norm.
- Een indiener bepleit om alle huidige en toekomstige technologie gebaseerd op niet-fossiele waterstofdragers voor stimulering in aanmerking te laten komen, niet alleen mierenzuur en methanol die in de definitie van emissieloos genoemd worden.
- Een andere indiener (consortium) verzoekt om een biogasaggregaat op te nemen in de regeling omdat hiermee 86% NOx-reductie wordt behaald (gemeten) t.o.v. Stage V, daarnaast geen fijnstofuitstoot en netto nul CO₂; het biogas komt uit waterzuiveringen.

- Nog een andere indiener stelt de NONOX-gasmotor voor, die zeer lage NOx-waarden haalt op aardgas/biogas zonder toepassing van katalysatoren. Er vindt doorontwikkeling plaats naar gebruik van waterstof, waarmee de emissies nog lager beloven te worden.
- Een indiener vraagt aandacht voor veiligheidsaspecten van waterstof en stelt voor om verwijzingen op te nemen naar bestaande wetgevingen (79/2009 en/of UNECE R134).

Reactie IenW:

- Er zal nader onderzoek gedaan worden naar nieuwe in ontwikkeling zijnde technieken met potentieel lage emissies in relatie tot de SSEB.
- De definitie van emissieloos zal worden aangepast van "uitgezonderd CO2 die vrijkomt bij gebruik van mierenzuur en methanol in brandstofcellen" naar "uitgezonderd CO2 die vrijkomt bij gebruik van niet fossiele waterstofdragers voor brandstofcellen".
- Het ministerie onderschrijft dat veiligheid van bouwmachines belangrijk is maar beperkt zich in de regeling tot de subsidievoorwaarde dat bouwmachines moeten voldoen aan de voorschriften in het Warenwetbesluit machines.

8.2 Hermotorisering

- Een indiener stelt voor om naast retrofit SCR-DPF ook hermotorisering van pre-Stage IV naar Stage V subsidiabel te maken in de vermogensklasse 56-560kW. Na hermotorisering is de fabrikant gedurende 10 jaar productaansprakelijk én staat garant voor de emissienorm, dus tot omstreeks 2030. Hermotorisering biedt daarmee volgens indiener veel meer garanties op zekerheid rond de maximale uitstoot en compliance aan limietwaarden: in technische zin is bedrijfszekerheid gegarandeerd. Hermotorisering leidt ook tot vrijwel geen technische problemen in vergelijking met retrofit installatie van SCR+DPF, en in theorie is herkeur bij hermotorisering – uitzonderingen daargelaten – niet nodig.

Reactie IenW:

- Er zal nader onderzoek gedaan worden naar hermotorisering in relatie tot de SSEB. Vervanging van een oude door een nieuwe machine komt volgens de regels van het milieusteunkader niet in aanmerking voor subsidie, omdat de nieuwe machines voldoen aan de geldende milieunormen.

8.3 Overige schonere brandstoffen

- Een indiener vraagt om naast SCR ook andere emissiearme technieken subsidiabel maken vanuit het oogpunt van techniekneutraliteit en noemt alternatieve energiedragers zoals waterstof, groengas, methanol en Dimethylether (DME).
- Een indiener mist de mogelijkheid om subsidie te verstrekken voor het overbruggen van het prijsverschil tussen dieselbrandstof en moderne brandstoffen (als bijvoorbeeld HVO of GTL). Een andere inschrijver zond informatie toe over de brandstof GTL.
- Een andere indiener stelt dat de beoogde SSEB-subsidieregeling strijdig is met de uitgangspunten van Europese richtlijnen AFID, REDII en FQD. In de AFID Richtlijn wordt gesteld dat individuele lidstaten géén belemmeringen mogen opwerpen voor nieuwe hernieuwbare brandstoffen.

Reactie IenW:

- Er is geen investering in het bouwmaterieel gemoeid met het toepassen van HVO of GTL en daarom valt deze maatregel buiten de scope van deze subsidieregeling.
- De SSEB-regeling werpt geen belemmering op voor nieuwe hernieuwbare brandstoffen: het staat partijen vrij dergelijke brandstoffen op de markt aan te bieden en verkopen.

8.4 Innovatieregeling

- Enkele indieners wensen uitbreiding van de innovatieregeling met emissiearme technieken naast emissieloze technieken, en bouwvoertuigen en zeegaande bouwvaartuigen naast bouwwerktuigen. Gegeven voorbeelden van onderzoeksthema's zijn waterstofmotoren, LNG-aandrijving voor zware werktuigen, SOFC (solid oxide fuel cells), en technische oplossingen zodat bestaande installaties een verregaande reductie in uitstoot kunnen realiseren.

Reactie IenW:

- De regeling kan de ontwikkeling en aanschaf van nieuwe machines op Stage V emissieniveau niet ondersteunen omdat dit de geldende norm is waar alle nieuw te leveren machines al aan moeten voldoen. Vanwege het Europese milieusteunkader kan de regeling alleen technieken ondersteunen die verder gaan dan de geldende emissienormen.
- De keuze om de innovatieregeling te richten op bouwwerktuigen is dat er voor bouwvoertuigen en schepen recent al een aantal projecten gestart is vanuit de Subsidieregeling R&D Mobiliteitssectoren (waterstofverbrandingsmotoren, doorontwikkeling LNG, scheepvaart op waterstof en methanol). Ook stimuleert IenW al projecten met verwisselbare energiecontainers voor de binnenvaart via DKTI.

9. Communicatie en monitoring

9.1 Communicatie

Indieners benadrukken het belang van duidelijke en tijdige communicatie over de regeling naar de markt. De wens wordt geuit dat RVO minimaal twee weken voorafgaand aan openstelling uitleg en documentatie via haar website beschikbaar stelt, zodat bedrijven voldoende voorbereidingstijd hebben. Een indiener vraagt zich af hoe deze regeling zich verhoudt tot het gebruik van de milieukostenindicator (MKI) die wordt gebruikt bij aanbestedingen.

Reactie IenW:

IenW onderschrijft belang van goede communicatie, en dit wordt onderdeel van de uitvoering van de regeling. RVO maakt op haar website de benodigde informatie beschikbaar. Het eLoket voor digitale subsidieaanvragen zal niet voor de openstellingsdatum toegankelijk zijn maar aanvragers kunnen zich voorbereiden aan de hand van de regelingstekst, aanvullende instructies voor aanvragers en *frequently asked questions*. Door schone machines aan te schaffen kunnen bedrijven beter scoren op de MKI, maar er is verder geen rechtstreekse relatie tussen de subsidieregeling en het gebruik van de MKI.

9.2 Monitoring

Een indiener adviseert dat de projectleiding van Schoon en Emissieloos Bouwen de organisatie en besteding van middelen monitort bij de SSEB-regeling, de regeling Rijksdiensten en het kennis & innovatieprogramma. De SEB-projectleiding borgt zo samenhang en zorgt voor synergie en stemt dit af met betrokken stakeholders. Een andere indiener vindt het raadzaam om vooraf een 'review-proces' met data vast te leggen, zodat tijdig wordt voorkomen dat de regeling, door welke voorzienigheden dan ook, niet meer goed aansluit op het doel. Een derde indiener oppert om overleg te hebben tussen ministeries EZK en IenW over de ontwikkeling en evaluatie van de SSEB, AanZET en MIA/Vamil.

Reactie IenW:

Het is inderdaad het voornemen om de voortgang van de SSEB te monitoren en in samenhang te beschouwen met genoemde andere regelingen en programma's met vergelijkbare doelen. De daarvoor bestemde overleggen bestaan al. Het SSEB-reviewproces samen met stakeholders wordt in de komende tijd vormgegeven.

Bijlage: overzicht van organisaties die openbaar gereageerd hebben

	Naam van organisaties (openbaar)
1	Particulier
2	Knippenborg Subsidieadvies BV
3	Van Grootveld Engineering B.V.
4	Powerwatt
5	TÜV Nederland
6	Skoon Energy
7	Van Grootveld Engineering B.V.
8	Gorman-Rupp Europe B.V.
9	Janssen Group
10	Berdi bv
11	Baks loon en grondverzetbedrijf
11	Buijtenhuis Nijkerk BV
13	Van Berkel Landschap & Infra
14	JP van der Meer BV
15	VGM Breed
16	Bouwman Techniek
17	Avitec Infra & Milieu N.V.
18	Jac. Barendregt Infra B.V.
19	Nederlands Subsidie Instituut B.V.
20	J. van Huizen Groenvoorzieningen B.V.
21	Particulier
22	Ingenias Engineering
23	PV-E Crane B.V.
24	Triolet BV
25	NPS Diesel
26	BMWT
27	DENS
28	BOVAG
29	Aannemersbedrijf Van Wijlen B.V.
30	NONOX BV
31	LooHorst Landscaping BV
32	Gashouders B.V.
33	Koninklijke Van Twist
34	Betonhuis
35	Drive Line Systems BV
36	NVDE
37	Greenspot Groenspecialisten
38	Gemeente Rotterdam
39	TNO

40	Leasing Nederland - NVL (Ned. Vereniging van Leasemaatschappijen)
41	Verboon Maasland BV
42	Reyrink Groep BV
43	Cumela
44	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord
45	Boskalis Nederland
46	Holthausen Clean Technology
47	Spierings Mobile Cranes
48	Jos Scholman B.V.
49	Vereniging van Waterbouwers
50	Deltalinqs Climate Program
51	HDM Sustainable Solutions BV
52	Cascade
53	Agromec
54	VERAS
55	Aannemersfederatie Nederland Bouw & Infra (AFNL)
56	Swietelsky
57	VolkerRail
58	RDW
59	BESIX Nederland
60	Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
61	Bouwend Nederland
62	Bredenoord
63	Donker Groep
64	RAI Vereniging
65	Transport en Logistiek Nederland
66	Koninklijke Vereniging van Hoveniers en Groenvoorzieners
67	MKB INFRA
68	New Holland Nederland
69	Douwe Hoekstra Kraanverhuur & Transport
70	V&B bestrating en tuinaanleg
71	Fuchs Legal Services
72	Strukton