

In de eerste plaats dank aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de aankondiging van de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) om hiermee bij te dragen aan de verdere verduurzaming van bouwmachines. Met betrekking tot de concepttekst van de regeling hebben wij nog enkele vragen/opmerkingen.

1) De tekst van de regeling laat nog onduidelijkheid over de definitie van “emissieloos” ten aanzien van de in bijlage 1 van de regeling genoemde categorie “C. Bouwvoertuigen”.

Wij zijn een leverancier van mobiele torenkranen (bouwmachines) met in het assortiment enkele modellen die 100% emissieloos kunnen werken (Zero-emission eLift, gepatenteerd). Deze kranen worden in elektrische modus aangesloten op een netstroomaansluiting. De energie van de netstroomaansluiting die niet is verbruikt, wordt gebruikt om de accu (lithium ion batterij) van het aanwezige powerpack op te laden, zodat deze bij piekverbruik ingezet kan worden. Een kleine 55kW 3-cilinder dieselmotor met de nieuwste Stage V emissie certificering is de energiebron tijdens de hybride modus. De energie van de dieselmotor die niet is verbruikt, wordt net zoals bij het gebruik op netstroom, gebruikt om de accu van het powerpack op te laden, zodat deze bij piekverbruik ingezet kan worden.

Daarnaast beschikken wij over een mobiele torenkraan die volledig elektrisch kan hijsen en bovendien volledig elektrisch kan rijden. De stroomvoorziening komt vanuit het lithium ion batterijpakket of van een dieselgenerator. Daarnaast is er de mogelijkheid om hybride te rijden, waarbij beide energiebronnen worden gebruikt en de bij het remmen vrijkomende energie wordt teruggewonnen in de batterij. Zowel tijdens het rijden naar/op de bouwlocatie als in bedrijf van de kraan kan de energievoorziening op 3 verschillende manieren tot stand komen, namelijk volledig elektrisch (batterij), door middel van een generator en hybride (combinatie van de generator en batterij).

Het betreft dus modellen die 100% emissieloos werken, maar die vanuit praktisch oogpunt (onder andere voor noodgevallen en voor de aandrijving van de truck/onderwagen) ook op een andere wijze kunnen worden aangedreven. De vraag is daarmee of deze modellen volgens de concepttekst van de regeling kwalificeren als “emissieloze” bouwvoertuigen. Indien dit in de concepttekst van de regeling nu niet het geval is, is het verzoek om de tekst dan wel de definitie van de lijst te herzien zodat deze modellen ook binnen de regeling kwalificeren voor de aanschafsubsidie als genoemd in artikel 2 van de regeling.

2) Omvang van het subsidiebudget en verdeling van het budget over de drie sporen/categorieën.

Het budget van de regeling staat in onze ogen niet in verhouding tot de doelstelling en de verwachte impact van de regeling. Het totale budget in 2022 voor de drie sporen bedraagt €

20 miljoen, verdeeld over aanschaf emissieloos (€ 5 miljoen), retrofit-SCR (€ 5 miljoen euro) en innovatieprojecten (€ 10 miljoen). Voor de categorie “aanschaf emissieloos” (€ 5 miljoen) is in 2022 slechts € 1.670.000 beschikbaar voor bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van “bouwmachine” artikel 1.1, onderdeel C. Juist bij mobiele torenkranen is sprake van zwaar materieel (bouwmachines) die een enorme impact hebben op de vermindering van de stikstofuitstoot in de bouw.

In onze ogen is het jaarlijkse bedrag voor deze categorie ontoereikend. De doelstelling van de regeling is om in totaal een toename van 1300 schone en emissieloze bouwvoertuigen te realiseren. Alleen in Nederland is echter al sprake van 1500 operationele torenkranen en telekranen (waarbij kranen slechts 1 onderdeel vormen van de in totaal 7 in de lijst genoemde categorieën bouwvoertuigen). Het jaarlijkse bedrag en het totaalbedrag voor deze categorie gedurende de looptijd van de regeling zou daarom fors moeten worden verhoogd.