

NOTITIE

Datum : 14-01-2022

Voor : Ministerie I&W

Van : Yves Marsé (Adviseur Markt)

Betreft : Consultatie Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)

Aantal pagina's : 3

De Vereniging van Waterbouwers (VvW) heeft met belangstelling kennisgenomen van de voorgenomen subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB). Allereerst vinden wij het zeer positief dat een groot deel van ons waterbouw materieel is toegevoegd aan de materieellijst en in principe in aanmerking komt voor deze regeling. Tegelijkertijd constateren wij dat de regeling op sommige punten nogal complex en beperkend is. De vraag is in hoeverre deze regeling daadwerkelijk voldoende stimulans biedt voor onze leden om versneld te investeren in schoner en emissieloos materieel. Eerdere teleurstellende ervaringen met dergelijke subsidieregelingen zullen ervoor zorgen dat bedrijven twee keer zullen nadenken alvorens zij weer tijd en energie gaan steken in een subsidieaanvraagtraject. Om het effect van deze regeling te optimaliseren geven wij in onze reactie daarom een aantal suggesties mee om de uitvoerbaarheid en toegankelijkheid van de SSEB te vergroten.

Algemene bepalingen.

Om eventuele discussies met subsidieverlener te voorkomen zouden wij aan de definitie van bouwvoertuig graag de verzamelnaam 'drijvend werktuig' toegevoegd zien. Op z'n minst is het wenselijk om dit toe te voegen aan de materieellijst in bijlage 1.

De bepaling dat een koopovereenkomst ingediend moet worden bij de subsidieaanvraag is merkwaardig. Allereerst wekt dit de indruk dat het mogelijk is om subsidie te verkrijgen voor investeringen die recentelijk zelfs voor inwerkingtreding van deze regeling zijn aangegaan. Te meer een termijn ontbreekt waarin wordt aangegeven hoe ver voor de subsidieaanvraag de koopovereenkomst mag worden afgesloten. Vandaar het verzoek of duidelijk kan worden aangegeven wat de termijn is waar binnen na sluiting van een koopovereenkomst nog subsidie kan worden aangevraagd? Overigens constateren wij dat er een aantal bedrijven zijn die graag gebruik zouden willen maken van deze regeling voor investeringen die zij zo snel mogelijk willen doen of recentelijk gedaan hebben. Als er dus een mogelijkheid is waarmee deze bedrijven met terugwerkende kracht toch in aanmerking kunnen komen voor deze subsidie, dan is het wat de VvW betreft wenselijk om een duidelijke bepaling in de regeling op te nemen waarmee dit mogelijk wordt gemaakt.

Het is wat de VvW betreft voor de uitvoerbaarheid van de regeling overigens eenvoudiger om bij aanvraag van de subsidie alleen een offerte in te dienen en pas na toekenning voor het moment van uitbetaling de betreffende koopovereenkomst op te vragen. Bovendien vergroot het ook de toegankelijkheid van de regeling, want het is nog maar de vraag in hoeverre (buitenlandse) leveranciers bereid zijn om de vereiste

ontbindingsbepaling op te nemen in de koopovereenkomst. Daarbij is het ook richting deze leveranciers nogal ongepast als de verkoop van hun product tot maximaal een half jaar (13 weken + mogelijke verlenging van 13 weken) na aankoop nog kan worden teruggedraaid. Hiermee wordt ook de indruk gewekt dat de overheid erop speculeert dat bedrijven die uiteindelijk geen subsidie krijgen hun aankoop niet annuleren, maar doorzetten. Dit draagt niet bij aan het gewenste investeringsperspectief voor de markt om te investeren in schoner en emissieloos materieel. Vandaar dat de VvW verzoekt om deze voorwaarde aan te passen.

Een andere merkwaardige en complicerende voorwaarde in deze regeling is de referentiemachine bepaling. Veel materieel dat door waterbouwers wordt gebruikt is speciaal ontworpen en daarmee uniek. Het bepalen van een referentiemachine is daarmee lastig en interpretabel, dus dit is een complicerende factor voor de subsidieverstrekking. Daarnaast zorgt de generieke bepaling om de subsidiehoogte te verlagen door aftrek van de kosten van de referentiebouwmachine niet voor een versnelling in investeringen in schoner en emissieloos materieel. Het nodigt niet uit om te investeren in schoner en emissieloos materieel als er nog geen technische noodzaak is om het oude materieel te vervangen, omdat het in veel gevallen betekent dat bedrijven zo'n 80% of meer van de kosten moeten dragen. Daarbij is het de overheid die van ondernemers verlangt dat zij hun materieel voortijdig afschrijft en vervangt door schoner en duurzamer materieel. Dan is het ook niet meer dan fair dat men deze ambitie kracht bij zet door hiervoor geen beperking op te leggen in de hoogte van de te verkrijgen subsidie. Kortom wat de VvW betreft komt deze bepaling m.b.t. referentiebouwmachine volledig te vervallen.

De maximale subsidie van 1 miljoen per aanvrager per jaar lijkt contraproductief aan de doelstelling van de regeling om de stikstofuitstoot te verlagen, met name voor grote bedrijven die tientallen bouwmachines in hun bezit hebben die in aanmerking zouden komen voor de regeling. Dit kan ertoe leiden dat kansrijke investeringsmogelijkheden om de uitstoot te verlagen op de plank blijven liggen en niet worden benut. Tegelijkertijd zal geen enkel bedrijf z'n gehele machinepark in één jaar willen vervangen, dus de eventuele zorg dat een aantal grote bedrijven de beschikbare subsidiepot leegtrekken lijkt ongegrond. De VvW verzoekt dan ook om deze onnodige beperkende bepaling te laten vervallen.

Aanschafsubsidie.

Het plafond van 200.000 Euro subsidie is te beperkt voor ons drijvende materieel met hogere vermogens. Als er al mogelijkheden zijn om emissieloos materieel aan te schaffen gaat het hier al snel om miljoeneninvesteringen. Net als voor het zeegaande materieel is het dus wenselijk om het subsidieplafond te verhogen. Te meer het juist de grotere vermogens zijn waar de meeste stikstofreductie behaald kan worden. Wat de VvW betreft is een subsidieplafond een overbodige bepaling gelet op de maximering van de subsidie op 40% voor het grootbedrijf en 50% voor het MKB. Als de doelstelling van deze regeling daadwerkelijk is om de stikstofuitstoot zo veel mogelijk te reduceren is het verzoek van de VvW om deze bepaling te laten vervallen.

Een andere merkwaardige bepaling is dat de subsidieverdeling wordt toegewezen op volgorde van indiening van de subsidieaanvraag. De subsidieregeling krijgt hiermee meer het karakter van een loterij gelet op de tienduizenden machines die in aanmerking komen om gebruik te maken van deze regeling. Wat de VvW betreft zou het in lijn met de doelstelling van deze regeling gepast zijn als deze bepaling wordt vervangen door een bepaling waarbij de subsidietoekenning wordt bepaald op basis van het rendement van de stikstofreductie. Uiteindelijk heeft de B.V. Nederland er het meeste baat bij als iedere beschikbare euro subsidie bijdraagt aan de maximaal haalbare stikstofreductie. Overigens zou deze bepaling in de praktijk niet

toegepast hoeven te worden gelet op de toezegging dat bij overtekening van het beschikbare budget financiële middelen binnen het SSEB naar voren worden gehaald. De VvW wil benadrukken dat het wenselijk is dat deze toezegging ook wordt nagekomen, zodat bedrijven die een subsidie aanvraag gedaan hebben die voldoet aan alle voorwaarden niet gedupeerd achterblijven.

Retrofitsubsidie.

Kortheidshalve verwijst de VvW hierbij naar de gezamenlijke reactie van de maritieme brancheorganisaties en de punten die daarin worden gemaakt m.b.t. zeegaande bouwvaartuigen.

Aanvullend daarop merken wij op dat het voor onze leden onduidelijk is of voor het zeegaand materieel een SCR-installatie met DPF gesubsidieerd wordt of dat dit mogelijk zelfs een vereiste is? Als dat het geval is dan is het wenselijk dat het in de notitie van de maritieme brancheorganisaties genoemde subsidieplafond verder wordt opgehoogd of zoals eerder aangegeven wordt losgelaten. In de subsidieregeling verduurzaming binnenvaart is DPF uitgesloten van subsidie. Is het mogelijk om hier bij deze subsidieregeling (alsnog) gebruik van te kunnen maken? Te meer dit een nogal prijzig onderdeel is van de gehele installatie is het wenselijk dat hier op enigerlei wijze ook een financiële vergoeding voor wordt geboden.

Bijlage 1 Lijst van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen, behorende bij artikel 1.1 van de regeling.

Zoals eerder aangegeven zijn wij tevreden dat een hoop waterbouwmaterieel is toegevoegd aan de lijst van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen die in aanmerking komen voor subsidie. Toch ontbreken er nog een aantal machines op deze lijst waarvoor concrete interesse bij onze leden is om deze met ondersteuning van deze subsidieregeling te verduurzamen. Daarom zouden wij de volgende toevoegingen willen doen aan deze lijst:

- Kraanschip: staat weliswaar al bij zeegaande bouwvaartuigen vermeld, maar wordt ook gebruikt op de binnen wateren. Daarom graag toevoegen aan onderdeel A bouwwerktuigen.
- DOP-pomp: wordt o.a. gebruikt voor het maken van bouwkuipen bij tunnels. Zou kunnen worden toegevoegd bij onderdeel B hulpfuncties.
- Jetpomp: is verbonden aan een DOP-pomp en wordt gebruikt om materiaal los te maken. Zou kunnen worden toegevoegd bij onderdeel B hulpfuncties.
- Booster-baggerstation: wordt gebruikt om het over een langere afstand verpompen van zand en bagger. Ook dit zou kunnen worden toegevoegd bij onderdeel B hulpfuncties.