

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw V. Heijnen

Maassluis, 14 januari 2022
Betreft: internetconsultatie SSEB

Geachte mevrouw Heijnen,

Na lezing van het concept van de “Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel” en de reacties hierop door collega-bedrijven en de brancheorganisaties BOVAG en BMWT, spreken wij onze waardering uit voor de zorgvuldigheid en de onderbouwing waarmee betrokkenen en belanghebbenden reageren. Daarnaast wijzen wij u graag op enkele punten die ons in de voorgestelde regeling opvallen:

- **Het eerste hoofddoel van de regeling is om in 2030 60% stikstofreductie te realiseren.**

Aangenomen dat het hier over stikstofoxiden (NOx) gaat: 60% reductie ten opzichte van welke referentiewaarde wordt hier bedoeld?

Op basis van de gemiddelde leeftijd van machines in de bouwsector voldoen de meeste verbrandingsmotoren van bouwmachines aan de limietwaarden voor emissies volgens de NRMM Stage IIIA en Stage IIIB. Bij vervanging van verbrandingsmotoren die voldoen aan de Stage IIIB norm door motoren die voldoen aan de Stage V is het reductiepercentage NOx op grond van de strengere limietwaarden in de laatstgenoemde norm 87,9%.

Bij vervanging van oudere motoren die voldoen aan de Stage II is deze reductie 93,3% en bij vervanging van Stage I motoren bedraagt deze reductie zelfs 95,6%.

De genoemde percentages gelden voor motoren in de veel voorkomende vermogensklasse van 75 tot 130 kW.

Hermotorisering van bouwmachines met verbrandingsmotoren die voldoen aan de NRMM Stage V draagt kosteneffectief bij aan de beoogde stikstofreductie. Ook vervanging van oude machines door nieuwe machines met motoren die voldoen aan de NRMM Stage V draagt hieraan fors bij. Wij pleiten voor een paragraaf in de SSEB waardoor hermotorisering en vervanging financieel worden ondersteund.

- **Het tweede hoofddoel van de regeling is de reductie van klimaatemissies.**

Om klimaatemissies te beoordelen dient gekeken te worden naar de ketenreductie. Behalve de emissie van CO2 aan de uitlaat van een bouwmachine is ook de emissie van CO2 bij de productie van de brandstof of energiedrager relevant. In komende Europese Directives en Regulations wordt het belang van deze zgn. Well-to-Wheel benadering onderkend.



HDM Sustainable Solutions

Govert van Wijnkade 40
3144 EG Maassluis (NL)

Tel.: +31 (0)10 - 591 26 11
www.hdm.nl
info@hdm.nl

K.v.K. Rotterdam : 62 331 752
BTW-nr. : NL 854 771 839 B01

Door een focus op Tailpipe-emissies in de SSEB is de kans groot dat verschuiving van klimaatemissies naar andere sectoren plaatsvindt.

Voorbeelden hiervan zijn de CO₂-emissie bij elektriciteitsproductie of de CO₂-emissie die ontstaat bij de waterstofproductie uit steam methane reforming (SMR). Maar ook verdringing door het gebruik van elektriciteit voor processen, zoals elektrolyse, die minder efficiënt zijn en waardoor uiteindelijk meer inspanning nodig is om de totale klimaatemissie te reduceren.

Na 2030 wordt ketenreductie leidend, dit is uitgewerkt in de Clean Vehicle Directive voor de aanbesteding door overheden. Deze Richtlijn heeft ook betrekking op bouwplaatsen.

Met in gedachte een ketenbenadering van de klimaatemissies zijn de Europese AFID, REDII en FQD Richtlijnen tot stand gekomen. In zekere zin is de beoogde SSEB-subsidieregeling strijdig met de uitgangspunten van deze richtlijnen. In de AFID Richtlijn wordt gesteld dat individuele lidstaten géén belemmeringen mogen opwerpen voor nieuwe hernieuwbare brandstoffen en worden met name genoemd: methanol en dimethylether. In de REDII wordt de typische CO₂-reductie van deze niet-fossiele hernieuwbare brandstoffen belicht.

Door de SSEB techniekneutraal in te richten ontstaat ruimte voor meer oplossingen die effectief en substantieel kunnen bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Ook na 2030!

Voor bestaande machines kan het gebruik van een hernieuwbare brandstof als HVO100, een diesel vervangende drop-in fuel, worden gestimuleerd. Hierdoor is een CO₂-reductie van 86 tot 89% (zie REDII) haalbaar.

Voor hermotorisering en nieuwe machines komen ook Stage V motoren die draaien op HVO100, biogas, groengas, methanol, dimethylether of waterstof in aanmerking.

Wij begrijpen dat maatregelen doelmatig dienen te zijn en in samenhang moeten worden getroffen, we zijn daarom graag bereid om onze constatering nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Hans Koster
Innovatie- en Projectmanager