

Vragen inzake SSEB Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (internetconsultatie)

Datum 14/1/2022

Vraag 1

De transitie om van fossiele energie naar emissieloos te gaan is een lopend ontwikkelingstraject voor de komende jaren waarbij subsidie noodzakelijk is. Bij de afweging van de keuze van een nieuwe duurzame(re) techniek is het belangrijk om de risico's hierin goed mee te nemen. Voor handmachines liggen deze risico's anders dan voor spooronderhoud machines welke 10 – 25 jaar meegaan en qua investering omvang niet met elkaar te vergelijken zijn. Ontwikkeling zal altijd plaats vinden in stapjes en ook het subsidiebeleid zal naar onze mening daarin mee moeten gaan om deze initiatieven te ondersteunen. Een terugvalscenario naar een (fossiele) noodkrachtbron is op dit moment noodzakelijk bij de grotere machines (>150 KW). Ook in andere branches heeft deze ontwikkeling in stapjes plaats gevonden, denk daarbij aan Automotive van Fossiel → Hybride → Vol Elektrisch. Voor Spoorvoertuigen en Rail/wegvoertuigen vragen wij ook de hybride variant mee te nemen in het subsidiebeleid om risico's rond deze duurzame en kostbare investeringen te beperken. Met hybride varianten kunnen aanzienlijke reductiestappen (>60%) op kort termijn worden gerealiseerd waarbij de risico's beperkt blijven op weg naar een complete ZERO emission oplossing. Kortom kunt u "hybride" spoorvoertuigen toevoegen aan uw materieel lijst voor subsidie toekenning?

Vraag 2

In de presentatie van 16 dec is een tabel opgenomen inzake voorlopige budgetverdeling (innovatie-aanschaf-retrofit) voor de komende jaren tot 2030. Waar is deze verdeling op gebaseerd en is deze verdeling per jaar flexibel nog nader in te vullen? Dit om te voorkomen dat een deel van het jaarbudget (bijvoorbeeld "aanschaf") te kort schiet terwijl in de overige delen (bijvoorbeeld "innovatie") van dat jaar nog budget ruimte overblijft.

Vraag 3

In de presentatie van 16 dec is een tabel opgenomen inzake voorlopige budgetverdeling. Is er bij de huidige voorlopige budgetverdeling tussen 2022 en 2030 met betrekking tot aanschaf niet een grote kans dat in de begin jaren van de subsidie te weinig subsidie beschikbaar is voor aanschaf (5 miljoen in 2022 tov 30 miljoen 2030) wat kan leiden tot beperkte subsidie mogelijkheden bij aanvang van de subsidie terwijl juist in deze aanvang jaren de risico's het groots zijn. Juist de early adopters – zullen aanlopen tegen (extra) hogere kosten – en zouden moeten gestimuleerd worden om te investeren. Kortom is deze verdeling van beschikbaar budget "flexibeler" in te richten?

Vraag 4

In de lijst van bouwmachines (bijlage 1 internetconsultatie) zijn een aantal "railinframachines" niet opgenomen, dan wel niet meer opgenomen tov eerdere overzichten, dan wel niet correct opgenomen. Dit betreft:

- rail-weg voertuigen (of te wel 2 weg voertuigen welke eerder al wel benoemd zijn geweest maar nu niet meer in de lijst staan)

- locomotief (trekkracht voor bouwmaterieel op en rond de bouwput, is nu niet opgenomen)

- spookkraan (is benoemd onder categorie krol maar dat is niet correct, krollen zijn namelijk Mobiele graafmachines op lorries terwijl een spookkraan een spoorgebonden materieelstuk is)

Kunnen deze bouwvoertuigen toegevoegd/aangepast worden aan de lijst van bouwmachines?