

Inzake: Internetconsultatie Schoon en emissieloos bouwmaterieel

T.a.v. de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 16 januari 2022

Geachte mevrouw Heijnen,

Proficiat met het voornemen van uw ministerie tot een "Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel" te komen. Deze regeling is naar de mening van de in oprichting zijnde 'Stichting Bevordering Waterstofinfrastructuur (SBWI)', waarvan ondergetekende de beoogde voorzitter is, noodzakelijk om de emissiedoelstellingen voor de bouwwereld te behalen. In het hiernavolgende treft u op hoofdlijnen een aantal ons opvallende zaken (die met de sector zijn besproken) uit de genoemde subsidieregeling aan. Voor het overige onderschrijven wij hetgeen met name de BOVAG, Transport en Logistiek Nederland, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en de RAI in hun reacties hebben weergegeven.

Opmerkingen bij de Internetconsultatie 'Schoon en emissieloos bouwmaterieel'

1. De concept-regeling lijkt geschreven vanuit de gedachte dat er sprake is van reeds in gebruik zijnde technologieën die hooguit verbeterd kunnen worden en geeft de indruk alsof er vele subsidieaanvragen worden verwacht. Wij denken echter dat de groep echt innoverende bedrijven in de bouwsector die effectief van deze subsidiemogelijkheden gebruik maakt klein zal blijken te zijn.

Ter toelichting: de regeling lijkt met aanschafsubsidies, retrofitsubsidies en innovatiesubsidies ingericht ten behoeve van (rollend) materieel en materiaal waarbij aanschaf, ombouw en innovatie op grotendeels bestaande technieken moet leiden tot de gewenste doelstellingen. Dit is uiteraard typisch niet het geval en zeker niet op grote bouwprojecten ten behoeve van compleet nieuwe woonwijken. Daar vindt de CO2 en stikstof uitstoot plaats die je primair aan wilt pakken en waarmee de bouw weer in beweging komt. Voor zover de regeling specifiek voor bijvoorbeeld de GWW-sector is bedoeld, merken wij op dat de regeling op dit moment generiek lijkt te zijn ingericht en daarmee wellicht haar doel(en) voorbij schiet.

2. Grote opgaven vragen om een grootschalige aanpak. De regeling lijkt geschreven voor aannemers op relatief kleinere projecten en is niet geschikt voor echte innovatie (lees doorbraak technologieën) in combinatie met de doelstelling om tot een emissieloze bouwplaats te komen. Een omvangrijk subsidiepakket ten behoeve van de energietransitie in de gehele bouwsector doet meer recht aan de gewenste doelstelling.
3. De maximumbedragen voor subsidie richten zich onvoldoende op echt nieuwe technologieën zoals bijvoorbeeld waterstof, maar meer wel op vernieuwing van bestaande. Zoals bekend wordt met waterstof ten behoeve van de bouwplaats geëxperimenteerd omdat deze oplossing voor off-grid stroomaansluitingen meer voor de hand ligt. Hier zijn echter veel grotere bedragen toe benodigd en de subsidieregeling voorziet daar niet in. Sterker nog; door de hoogte van de subsidiebedragen wordt straks ook het vermogen aan output power beperkt en daarmee zal het onmogelijk blijken echt impact te maken.
4. De concept-regeling komt erg gecompliceerd over en het is de vraag of de sector – zeker de MKB bedrijven daarin - de handschoen oppakt en bereid zal blijken te zijn zoveel moeite, tijd en kosten in het doorberekenen van een mogelijke subsidie te steken. Dit klemmt met name nu er ook een kans is dat de aanvraag wordt afgewezen of de subsidiepot voordien uitgeput raakt. En tenslotte: de subsidie dekt sowieso maar een klein deel van de werkelijke kosten bij de investering in echt vernieuwende technologieën (bijv. waterstof). Wellicht ten

Inzake: Internetconsultatie Schoon en emissieloos bouwmaterieel

T.a.v. de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Datum: 16 januari 2022

overvloede: de concept-regeling voldoet naar onze mening niet aan de behoeften gezien vanuit de huidige stand van de techniek.

5. De concept-regeling voorziet in de lijst van bijlage 1, voor wat betreft subsidiabele bouwvoertuigen, niet in een voertuig dat kan dienen als mobiele laadvoorziening voor de bouwplaats. Zie hierover ook annex 1 bij dit memo. Wij zouden het Ministerie willen vragen dit aan te passen als essentiële voorziening tijdens, maar wellicht ook na de transitie naar een emissieloze bouwplaats.
6. De artikelen 2.4 en 3.4 weerspiegelen in feite de hierboven geschetste problematiek van de concept-regeling; hoe kan de volgorde van ontvangst bepalend zijn voor de toekenning van de subsidie? Waarom deze haast? Het gaat om de kwaliteit van de plannen en de impact die zij mogelijk maken. Bovendien- ik herhaal het nog maar eens - de groep echt innoverende bedrijven in de bouwsector die effectief van deze subsidiemogelijkheden gebruik maakt zal klein blijken te zijn en dat gegeven rechtvaardigt een inhoudelijke behandeling en beoordeling.
7. Zoals hierboven sub 3. reeds aangegeven lijkt de concept-regeling niet geschreven voor waterstof, toch een 'key' brandstof voor de bouwplaats van de toekomst. Waterstof in vaste of vloeibare vorm heeft veel potentie ook al is voor de vaste vorm het TRL-niveau nog laag te noemen. Prototypes moeten nog worden ontwikkeld en gebouwd en dit vereist andere investeringsniveau's. Als voorbeeld: investeren in een bouwvoertuig met een elektrisch vermogen van 350KW (voor 24 uur operatie) zal tenminste het vijfvoudige aan subsidie vergen ten opzichte van de thans voorgestelde bedragen.
8. De subsidieregeling is met name geschreven op de CAPEX -investering, in de praktijk is er ook behoefte aan een OPEX-subsidie, bijvoorbeeld omdat de prijs van groene waterstof nog niet op het niveau van concurrerende brandstoffen is.
9. Wij vragen ons af of de concept-regeling voldoende voorziet in de mogelijkheid binnen een consortium waarin ketensamenwerking voorop staat (bijv. bestaande uit een bedrijf dat zich richt op de technische innovatie, een afnemer van het materieel of materiaal, een lessor en een producent van groene waterstof) binnen de subsidieregeling te 'stapelen'. Juist ketensamenwerking zou in verband met de vernieuwende technieken en de ontwikkelfase waarin die zich bevinden, door een subsidieregeling gestimuleerd moeten worden.

Met vriendelijke groet,

Fuchs Legal Services

Kantooradres: Velperplein 23-25 (Journey Offices)

Constantijn Fuchs

6811 AH Arnhem

Kvk nummer 53096649

Tel. +31 (0) 26 7630403

GSM +31 (0) 6 39816264