

BMWT is de belangenbehartiger van leveranciers van bouwmachines, magazijninrichtingen, wegenbouwmachines en transportmaterieel. BMWT levert toegevoegde waarde voor de leden en hun klanten op het gebied van veilig, deskundig en duurzaam werken met werkmaterieel en arbeidsmiddelen. De ruim 110 BMWT-bedrijven helpen hun klanten dagelijks werkmaterieel op een veilige en duurzame manier in te zetten in de bedrijfsprocessen.

Conclusie: BMWT steunt duidelijke wet- en regelgeving rondom bevorderen van schone wegvoertuigen (Rbsw). Sinds 2021 zijn mobiele machines kentekenplichtig op de openbare weg. Deze groep voertuigen is (nog) niet opgenomen in de Rbsw. Deze groep machines hoort als voertuig hier wel thuis.

1. Verwacht u dat de regeling effect zal hebben op u of uw organisatie?

Het huidige voorstel heeft een negatief effect, omdat mobiele machines niet worden genoemd. Er is geen bevordering van een belangrijke groep voertuigen, die vanwege de diversiteit wel relatief duur zijn om te elektrificeren (factor 3 t.o.v. fossiel aangedreven voertuigen).

Conclusie: BMWT pleit ervoor de groep mobiele machines, MMBS-en en Tractoren op te nemen in de nieuwe versie van deze regeling.

2. Zijn de nieuwe doelstellingen haalbaar voor uw organisatie, en waarom?

BMWT heeft samen met 98 andere partijen het SEB (Schoon & Emissieloos bouwen) ondertekend. Hierin is een ingroeipad afgesproken waarop fossiele machines in verschillende vermogensklassen uitgefaseerd worden. Zowel het ministerie I&W als BMWT zijn medeondertekenaars van dit convenant. Binnen SEB bestaan drie niveaus: 1. Minimum-niveau, 2 Basis-niveau, 3. Ambitie-niveau.

Aanvullend is in de overgangsfase naar schoon en emissieloos bouwen nog te weinig aandacht voor biobrandstoffen die al direct een aanzienlijke emissiereductie kunnen opleveren.

1. Minimumniveau mobiele werktuigen:

Tabel 7. Verplicht minimumniveau mobiele werktuigen⁸

	Periode 1 1 jan. 2023 - 31 dec. 2024	Periode 2 1 jan. 2025 - 31 dec. 2027	Periode 3 1 jan. 2028 - 31 dec. 2029	Periode 4 1 jan. 2030 en verder
Licht ('minimaterieel' <19 kW)	Geen eis	Geen eis	100% ZE**	100% ZE**
Licht (19-37 kW)	Stage IIIa	Stage IIIa	Stage IIIa	100% ZE**
Licht (37-56 kW)	Stage IIIa	Stage IIIb	Stage IIIb	100% ZE**
Middelzwaar (56-130 kW)	Stage IIIa	Stage IV met roetfilter*	Stage IV met roetfilter*	Stage IV met roetfilter* (2030) 100% ZE (2035)
Zwaar (130-560 kW)	Stage IIIa	Stage IV met roetfilter**	Stage IV met roetfilter*	Stage IV met roetfilter* (2030) 100% ZE (2035)
Specialistisch (levensduur >15 jaar) Zeer zwaar (>560 kW)	Geen eis	Geen eis	Katalysator en roetfilter*	Katalysator en roetfilter* 100% ZE (2035-2040)
Stationair (generatoren, pompen, torenkranen)	Gelijk aan eisen niet-stationair	Gelijk aan eisen niet-stationair	100% ZE** <560 kW >560 kW gelijk aan eisen niet-stationair	100% ZE** <560 kW >560 kW gelijk aan eisen niet-stationair

* Met 'katalysator' wordt bedoeld een effectieve SCR-katalysator. Met 'roetfilter' wordt bedoeld een werkend, gesloten roetfilter.

** Voor Stage V-materieel is een overgangsregeling van kracht. Stage V-materieel van voor 1 januari 2028 is nog tot 1 januari 2033 toegestaan.

Conclusie: BMWT pleit ervoor om het scenario minimumniveau SEB op te nemen in de Rbsw. Het duurzaam uitvragen gebeurt op dit moment nog niet geharmoniseerd.

Aanvullend is in de overgangsfase naar schoon en emissieloos bouwen de eis voor gewone diesel laag. BMWT pleit ervoor om eis bij fossiele brandstoffen te verhogen naar tenminste HVO.

3. Vindt u dat er andere uitzonderingen moeten worden toegevoegd, en waarom?

Conclusie: BMWT vindt dat voor haar leden geen aanvullende uitzonderingen nodig zijn.

4. Verwacht u dat uw organisatie gebruik moet maken van de uitzonderingen, en waarom?

Conclusie: de kans dat van de netcongestie uitzondering gebruik gemaakt moet worden is aannemelijk.



veiligheid
kwaliteit
duurzaamheid
deskundig en
betrouwbaar

5. Hebt u ideeën over hoe netcongestie door aanbestedende diensten aangetoond kan worden?

Conclusie: Onderdeel van het plan om emissieloos te kunnen gaan werken is een laadplan. Via een haalbaarheid onderzoek (harde afwijzing van een netbeheerder) kan aangetoond worden dat netcongestie een té groot probleem is, om de doelstellingen volledig te halen. In deze gevallen zou met het maximaal haarbare gewerkt moeten worden.