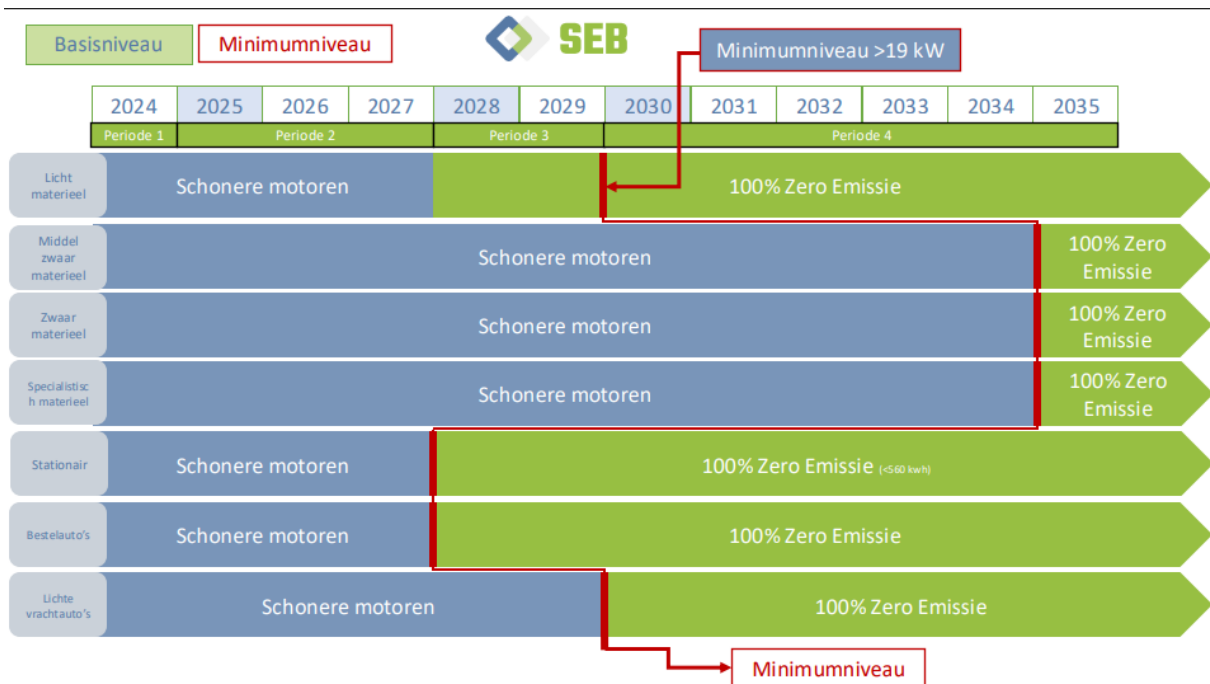


Inbreng ENI in evaluatie SEB-convenant (dd 12 mei 2025)

30 oktober 2023 is het convenant Schoon- en Emissieloos Bouwen gestart met de eerste ondertekening. Het is een open convenant, waarbij het nog steeds mogelijk is om je aan te sluiten. Emissieloos Netwerk Infra is een van de convenantpartners. Deelnemers kunnen gebruikmaken van praktische en financiële (subsidies) ondersteuning. Opdrachtgevers kunnen op twee niveaus intekenen:

- Koplopers kunnen intekenen op het ambitieuze niveau. Dit is gedaan door:
 - o 3 ministeries
 - o 11 gemeenten
 - o 4 publieke bedrijven
- Andere overheden hebben ingetekend op het basisniveau:
 - o 3 ministeries
 - o Alle 12 provincies
 - o Alle 21 waterschappen
 - o 29 gemeenten
 - o 2 publieke bedrijven



Ambitieuus niveau

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
	Periode 1	Periode 2			Periode 3		Periode 4					
Aandeel koploerprojecten												
					50-80%	75-95%						
	5-25%	25-50%										
Ingroei emissieloos materieel												
(Percentage ZE verricht arbeid in een project draaluren x vermogen)												
	10-30%	30-70%			70-90%		90-100%					

Wat ons opvalt

Inzet op meer gemeenten en overheden die aangesloten zijn moeten ook echt aan de slag (versterk het bindend karakter)

Ongeveer 10% van de gemeenten zijn aangesloten. Dat is niet genoeg voor de aannemers om in beweging te komen en te blijven. Het is van belang dat er een continue projectenstroom op gang komt en blijft, zodat het emissieloze materieel aan de slag blijft.

Deelname is ook nog erg vrijblijvend. Hierdoor is er geen garantie voor de markt dat de vraag blijft komen. Zorg voor meer bindende afspraken.

Lage ambities leiden tot vertraging. Zorg voor zoveel mogelijk projecten met een deel emissieloos

ENI is begonnen als netwerk van koplopers die graag invulling willen geven aan de opgave om emissieloos te gaan bouwen. Vanaf de start van het convenant is aangegeven dat de ambities op het koplopers niveau lager waren dan op dat moment de praktijk was en dat het basisniveau te weinig uitdaging met zich meebrengt. Het ambitie niveau is lager dan wat bijv. HWBP al had. Dat maakte dat HWBP moest terugschroeven en juist daar waren veel projecten goed bezig om de markt aan te zwengelen. Dit zou zorgen voor een vertraging in de markt in plaats van een versnelling.

We zien dit nu in de praktijk ook gebeuren. Projecten schalen in de uitvoering eerder af, dan op waardoor emissieloos materieel stil komt te staan, danwel aannemers terughoudend zijn in het investeren in nieuw emissieloos materieel.

Emissieloos materieel wordt vaak in een korter tijdsbestek (5 jaar i.t.t. 6 of 8 jaar) afgeschreven door onzekerheden over de inzet ervan, het gebruik (intensiteit en wijze van laden) van batterijen en de restwaarde.

Daarnaast is er veel focus op 100% emissieloos. Uit eigen onderzoek is gebleken dat projecten die tot 60% emissieloos materieel in de uitvoering inzetten dit kostenneutraal/effectief kunnen doen. Als er meer dan 60% emissieloos materieel ingezet moet worden dan nemen de kosten flink toe door extra inzet in energiemanagement, laadinfrastructuur en eventueel accu's.

Ons advies is dan ook om in te zetten om de maximale hoeveelheid (koploper) projecten met de minimale hoeveelheid emissieloos materieel. In de periode 2025-2027 zou het dan gaan om 50% van de projecten met 30% emissieloos materieel. Op deze manier kunnen zoveel mogelijk aannemers op zoveel mogelijk projecten hun emissieloze materieel inzetten en blijft er geen materieel stilstaan. In gebieden waar 100% emissieloos noodzakelijk is, is het logisch om daarop in te blijven zetten.

Beeld is dat emissieloos te duur is, maar focus op de baten ontbreekt

Het beeld bij veel aannemers en opdrachtgevers is dat emissieloos werken te duur is. Hierbij wordt de autonome kostenontwikkeling van projecten met fossiele materieelstukken vaak te positief ingeschat. Door inflatie, de oorlog met Rusland en Oekraïne en loonontwikkelingen gaan de kosten van projecten sowieso harder omhoog dan de 2/3% waar veelal rekening mee wordt gehouden. De GWW-index van het CBS (prijsontwikkeling van loon, materiaal en materieel) gepubliceerd september 2024, liet een stijging zien van 4,1 % t.o.v. 2023. Tussen april 2021 en april 2022 was de stijging 19,7 %. De begrote gemeentelijke lasten in de categorie Verkeer, vervoer en waterstaat namen tussen 2019 en 2023 toe met 9%, terwijl de inflatie over deze periode 19% was (gemeten aan de hand van de consumentenprijsindex). Bij provincies stegen de budgetten tussen 2019 en 2023 met 6%, ver onder de gemiddelde prijsstijgingen in deze periode.

Een opvallend kostenverschil (wat betreft diesel-bouwplaatsen en geëlektrificeerde bouwplaatsen) is de energievoorziening op locatie. Met elektrische machines is een grote stroomaansluiting belangrijk voor kosteneffectieve laadinfrastructuur. Netcongestie en lange doorlooptijden zorgen voor aanzienlijke kosten van emissieloos bouwen wanneer er geen zware aansluiting gerealiseerd kan worden. Die beschikbaarheid is bepalend voor de laadkosten.

Vanuit het convenant SEB is gepoogd dit op te lossen met een aanschafsubsidie. Hier wordt echter maar beperkt gebruik van gemaakt. Ondernemers zien af van de aanschafsubsidie van SEB omdat ze geen perspectief op opdrachten hebben in de volgende jaren en dus geen emissieloos materieel aanschaffen. Of er iets meer of minder subsidie te vangen valt voor de aanschaf van een machine speelt een ondergeschikte rol ten aanzien van de inzetverwachting tegen het juiste tarief. Emissieloos Netwerk Infra (ENI) heeft eerder al gepleit voor het verschuiven van subsidies van aanschaf naar uitvoering (dus via opdrachtgevers). Maar ook dat is en blijft een lapmiddel bij gebrek aan wettelijke verplichtingen om emissieloos materieel in te zetten.

Tenslotte is het van belang dat ook de baten in ogenschouw worden genomen. De baten van emissieloos werken liggen niet alleen bij klimaat en stikstof, maar ook bij een schone lucht voor werknemers en omgeving, minder hinder en overlast voor mens en natuur en daardoor ook de mogelijkheid om langer door te werken. Een belangrijke incentive kan komen vanuit de arbowet, waarbij steeds meer gestuurd gaat worden op het werken met zzs door werknemers. De uitstoot van diesel is een zzs. Arboregels vormen daarmee een extra reden om in te zetten op emissieloos.

Focus op vraagstukken rond laden en veiligheid

We zien dat met name laden in tijden van netcongestie uitdagend is. Opdrachtgevers kunnen hier een belangrijke rol in spelen door laadmogelijkheden in kaart te brengen en ter beschikking te stellen. Het ondersteuningsteam SEB kan hier een stimulerende rol in nemen en bijvoorbeeld ook ervoor zorgen dat de verschillende overheden hierin onderling afstemmen.

Een tweede vraagstuk richt zich op veiligheid rond emissieloze bouwplaatsen. Hier ligt een gezamenlijke opgave. Veelal hebben gemeenten en provincies hier ook een rol vanuit de veiligheidsregio. Het zou goed zijn om deze lijnen met elkaar te verbinden.