

Antwoorden op belemmeringen rondom emissieloos werken in de infra

Opgesteld door ENI leden en op kop lopende opdrachtgevers

Datum: 04-06-2024, versie 1.1

Inleiding

ENI (Emissieloos Netwerk Infra) werkt in een uniek ecosysteem van koplopers aan de ontwikkeling van de emissieloze bouwplaats. Leden zijn o.a. aannemers, leveranciers, energiebedrijven, verhuurders en machinebouwers.

De inframarkt kent vrijwel uitsluitend publieke opdrachtgevers: overheden in de vorm van Rijksdiensten, provincies, gemeenten, waterschappen en organisaties als Tennet, netwerkbedrijven en havenbedrijven. Deze organisaties én marktpartijen hebben ieder vanuit hun unieke positie tezamen een grote verantwoordelijkheid als opdrachtgever en opdrachtnemer om de transitie naar emissieloos bouwen vorm te geven.

Nut en noodzaak van emissieloos bouwen staan niet meer ter discussie en steeds meer projecten vinden dan ook emissieloos plaats. Opdrachtgevers zien de voordelen door lagere emissies van stikstof en CO₂, wat ook nog bijdraagt aan het sneller vergund krijgen van een project, en betere arbeidsomstandigheden voor de medewerkers op de bouwplaats.

Een transitie gaat niet zonder slag of stoot. Soms zien wij belemmeringen ontstaan waardoor – ondanks de juiste ambities – toch niet of minder emissieloos gebouwd wordt dan vooraf bedacht. Om opdrachtgevers en marktpartijen te helpen deze belemmeringen te overkomen, is dit document opgesteld. Toonaangevende koplopers delen hierin hun ervaring en advies om de hobbels in de transitie te nemen.

Dit document is tot stand gekomen tijdens het ENI-werkatelier op 17 mei 2024. Aan dit document hebben mensen vanuit deze organisaties meegewerkt:



Wat als de opdrachtnemer zijn tenderbeloftes niet waarmaakt?

Vraagstelling	Antwoord
<p>Hoe voorkom ik dat tenderbeloftes niet worden waargemaakt?</p>	<p>Er zijn meerdere mogelijkheden om tenderbeloftes te laten uitkomen. Vooral een vertrouwensvolle relatie is door alle partijen als de belangrijkste succesfactor geïdentificeerd.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Waar twee-fasen contracten of raamcontracten worden toegepast is het makkelijker om een realistisch plan te maken hoeveel werk en op welke wijze emissieloos kan worden uitgevoerd. Dat in tegenstelling tot bijv. RAW-contracten. De aannemer en opdrachtgever zitten vroegtijdig met elkaar in één boot. Er kan veel in gezamenlijkheid en vroegtijdig geregeld worden. 2.) Ga en blijf in gesprek over de grote lijnen en ook over technische details zoals de energievoorziening. De beschikbaarheid en capaciteit van een netaansluiting bijvoorbeeld kunnen onverwacht anders uitpakken dan gepland in de tenderfase. Dat kan veel consequenties hebben voor het kostenplaatje of de uitvoerbaarheid van de initiële plannen. 3.) Wees consistent en voorspelbaar. De SEB Routekaart biedt mogelijkheden voor verschillende ambitieniveaus. Locaties kunnen stikstof- of fijnstofeisen met zich meebrengen. Wees er helder en transparant over wat je de volgende jaren van de markt gaat vragen. (zie elders het idee van de landelijke projectenkalender) 4.) Eis emissieloos waar dat moet (met name bij stikstof of fijnstof relevante locaties) en beloon het waar het een ambitie is. Eisen stellen waar het vanuit vergunningen niet per se hoeft trekt de nu nog schaarse machines weg van plekken waar ze harder nodig zijn. Dit hoeft uiteraard niet meer als er meer machines komen, toets dit uitgangspunt daarom jaarlijks. De werkgroep formuleerde dit als 'daag uit maar provoceer niet'. 5.) Zorg ervoor dat onderaannemers mee kunnen en willen in de beloftes van de hoofdaannemers. Samenwerkingsplannen bijv. horen ook weer te geven hoe onderaannemers betrokken worden op dit onderwerp.
<p>Moet ik als opdrachtgever gewoon een boeteclausule opnemen?</p>	<p>Het lijkt voor de hand te liggen, maar een boete is in de meeste gevallen niet zinvol. Het is eigenlijk een laatste stap om wangedrag op te volgen.</p>
<p>Wat zijn dan wel consequenties die zouden moeten volgen bij achterblijvende prestatie?</p>	<p>Een mooi voorbeeld gaf Gemeente Utrecht die in raamcontracten heeft opgenomen dat aannemers die achterblijven in de realisatie van het aandeel emissieloos werken, in een volgend jaar minder omzet/projecten krijgen dan aannemers die wel hebben geleverd.</p> <p>Aannemers zijn ondernemers, vooruitzicht op een structureel groeiend aanbod emissieloos werk geeft meer investeringszekerheid dan een enkel project.</p>

Wat als er geen netaansluiting is?

Even uitgaande van een situatie waar stikstofeisen gelden en het emissieloze materieel wel beschikbaar is bij begin van het project.

Vraagstelling	Antwoord
<p>Wat moet ik doen als Opdrachtgever als er geen netaansluiting is waar ik wil bouwen?</p>	<p>De opdrachtgever weet altijd eerder waar gebouwd wordt dan de opdrachtnemer. Daarom win je veel voorbereidingstijd als je als opdrachtgever zo snel mogelijk begint met deze stappen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Ga met de netbeheerder in gesprek over de opgave en bekijk wat er mogelijk is in termen van nieuwe aansluitingen of ongebruikte netcapaciteit in de nabijheid. 2.) Inventariseer wat de beschikbare capaciteit kan zijn op eigen terrein of bij eigen assets. 3.) Communiceer de mogelijk beschikbare capaciteit per locatie op het moment van tenderen. Vraag daarbij om de stroombehoefte van de aannemer, bij voorkeur in een laadprofiel dat de totale capaciteit en de piekcapaciteit identificeert. 4.) Onderzoek bij terugkerende stroombehoefte voor bouwwerkzaamheden op eenzelfde locatie welke voorzieningen je als opdrachtgever kunt treffen om daarin te voorzien. Denk aan energieproductie uit reststromen (zoals biogas) of batterijcapaciteit als die ook voor andere doeleinden dan bouwen kan worden gebruikt (bijv. laden voor logistiek of buffering van netstroom)
<p>Wat kan ik als opdrachtnemer doen om laden op de bouw te helpen?</p>	<p>Aannemers kunnen helpen door hun energiebehoefte nauwkeurig in kaart te brengen. Welke laadbehoefte hebben mijn machines (bestaande en nog aan te schaffen machines) per dag en welke capaciteit netaansluiting hebben verschillende combinaties van machines nodig? Een snel maar accuraat antwoord op de vraag naar laadprofielen helpt opdrachtgevers het regelen van aansluitingen te versoepelen. Zo weet je als aannemer ook sneller waar je op kunt rekenen qua energievoorziening.</p>
<p>Hoe kunnen wij als Opdrachtgevers elkaar helpen?</p>	<p>Laden voor bouwwerkzaamheden is locatie specifiek. Op diezelfde locatie kunnen wel verschillende opdrachtgevers werk laten uitvoeren. Laadvoorzieningen die geschikt zijn voor de bouw, zijn dus bij uitstek verstandig om te delen met anderen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Ga praten met opdrachtgevers die op jouw locatie werk zouden kunnen laten uitvoeren. Gemeenten, waterschappen, provincies, het Rijk, netwerkbedrijven of Havenbedrijven komen elkaar vaak tegen zonder van elkaar te weten dat ze op eenzelfde plek gaan bouwen, al dan niet na elkaar. Deel met elkaar wie wat gaat doen op een specifieke plek. Zoek naar mogelijkheden om laadinfra gezamenlijk te benutten.

- 2.) Wees flexibel! Samen kunnen we enorm versnellen, bijvoorbeeld door eigen assets aan derden beschikbaar te stellen of afstemming te zoeken met andere projecten/opdrachtgevers zodat geen 'laadconcurrentie' ontstaat.

OPROEP: projectenkaart van Nederland gebruiken voor gecoördineerde aanleg van laadinfrastructuur.

Met inzicht komt efficiëntie. Infrastructurele werken en grote bouwopgaven zijn jaren vooruit bekend. Hier ligt dus veel winst als investeringen in laadinfrastructuur kan worden gefocust op gebieden met veel behoefte aan emissieloos bouwen in de komende jaren.

Zou het niet geweldig zijn als we een kaart hadden van Nederland waarop grote bouwprojecten van de volgende 5 jaar zouden zijn weergegeven? En als er een vinkje was 'emissieloos bouwen eis/wens' bij elke locatie. En als we dan gezamenlijk – markt en overheid – investeerden in gedeelde laadinfrastructuur, waarbij wij beginnen waar snel grote behoeften bij elkaar komen?

Wie neemt het voortouw om bestaande projectkalenders van Rijkswaterstaat, de Waterschappen en andere opdrachtgevers te combineren in een mooie kaart? De koplopers zien hier een uitgelezen kans voor de overheid om samen met de markt te versnellen, maar misschien is er een marktpartij die sneller is...

Wat als de opdrachtgever zijn projectambities terugschroeft?

Vraagstelling	Antwoord
Wat als emissieloos bouwen te duur wordt?	<p>Waar emissieloos bouwen voortkomt uit ambitie en niet uit vergunningseisen, is het risico groter dat de emissie-eis prijsafhankelijk wordt geacht. Door in eerste instantie te focussen op locaties waar emissieloos een eis is en geen wens, kunnen budgetten het meest doelmatig worden ingezet.</p> <p>Dit geeft de markt tevens de tijd om meerkosten voor emissieloos bouwen te laten zakken. Bijvoorbeeld omdat er meer laadlocaties bijkomen en materieel en laadoplossingen minder duur worden door een opschalende industrie.</p>
Hoe kunnen kosten in toom worden gehouden?	<p>Er zijn een aantal activiteiten die helpen om meerkosten te drukken die nu eenmaal nodig zijn om emissieloos te bouwen. (Denk er daarbij aan dat emissieloos bouwen bijdraagt aan het verminderen van milieu- en gezondheidsschade die normaliter ook vanuit overheidsgelden moeten worden betaald. Het is bouwen zonder 'diesel korting'.)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.) Kennis delen tussen alle betrokken partijen op een project, binnen een opdrachtgeversorganisatie en ook tussen verschillende opdrachtgevers en opdrachtnemers. Het actief delen van kennis is essentieel om faalkosten te reduceren en veiligheid te vergroten. De transitie is belangrijker dan imago en vermeende concurrentievoordelen. De transitie is het ego voorbij.

	<p>2.) Voorspelbaarheid van werk geeft vertrouwen in investeringen. Zo werkt de markt en betrouwbare beloftes vanuit de opdrachtgevers maken de inframarkt. Geef als opdrachtgever perspectief voor de middellange en lange termijn en staaf dit met activiteiten bij het volgende project.</p> <p>3.) Wees flexibel, we verkennen allen nieuw terrein en met oude gedragspatronen zullen we het moeilijk krijgen om dat terrein te kunnen verkennen. We moeten ontleren om elkaar op afstand te houden. Laten we <i>samen</i> optrekken.</p> <p>4.) Opdrachtgevers kunnen profiteren van transparantie over aankomend werk (zie ook <i>het idee van de projectenkaart elders</i>). Andersom geldt hetzelfde. Geef transparantie aan je opdrachtgever over je tarieven en kostenstructuur zodat je gezamenlijk kunt zoeken naar kansen om de kosten te drukken. .</p> <p>5.) Neem opdrachtgevers en onderaannemers mee in je investeringsstrategie. Pas dan kun je ontdekken of er synergie te vinden is met andere plannen.</p> <p>6.) Emissieloos bouwen op kleine schaal is makkelijker dan op grote schaal. Als er middels innovatieve technieken <i>minder</i> machine-uren nodig zijn, of als er minder zware machines ingezet kunnen worden, dan is dit directe winst. In het ontwerp kan dus al gezorgd worden voor een betere realiseerbaarheid van emissieloos werken.</p>
--	--

Zijn er nog andere afbreukrisico's en wat kunnen we eraan doen?

Vraagstelling	Antwoord
<p>Wat als wet- en regelgeving in de weg staan aan (efficiënt) emissieloos werken?</p>	<p>Dan staat ons als markt iets te doen richting de wetgever. Ja, dat zijn langdurige trajecten, maar het moet toch gebeuren. Elke maand die een regel in de weg staat om meerkosten te drukken of nieuwe samenwerkingen op te zetten is er één te veel. Want de maatschappelijke kosten lopen op en maatschappelijke baten blijven uitgesteld.</p> <p>Actief analyseren welke regels een bouwer of opdrachtgever in de weg staan, helpt bij het zoeken naar oplossingen. Hier is een opdracht voor brancheorganisaties en opdrachtgeverfora weggelegd.</p>
<p>Wat als de ruimte er niet is?</p>	<p>Zeker in steden is er veel concurrentie voor eenzelfde vierkante meter. Vervoer, groen, wonen en laadinfrastructuur, allemaal vergt het ruimte. Laadinfrastructuur voor logistiek en voor bouw is op de lange termijn nodig en hoort dus evengoed als bovengenoemde aspecten op de agenda te staan.</p> <p>In het ontwerp en beheer van de openbare ruimte moet er dus aandacht komen voor zware laadinfrastructuur. Een kaart van Nederland die de behoefte inzichtelijk maakt zou er enorm bij helpen (zie <i>het voorstel projectenkaart hierboven</i>).</p>

