



Aannemersfederatie
Nederland
Bouw & Infra



CUMELA



Fedecom



MKB INFRA
BRANCHEORGANISATIE



VERENIGING
VERTICAAL
TRANSPORT



Cumela Nederland

Nijverheidsstraat 13
3861 RJ Nijkerk

Postbus 1156
3860 BD Nijkerk

T (033) 247 49 00
E info@cumela.nl
I www.cumela.nl

IBAN NL08 RABO 0364 2084 30
KvK 40477842
BTW NL0026.10.590.B01

Ministeries IenW, BZK en EZK
T.a.v. projectleiding Schoon en Emissieloos Bouwen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Nijkerk, woensdag 29 juni 2022

Betreft: reactie op concept SEB Convenant namens branches

Beste SEB-projectleiding,

Met veel aandacht en grote belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept SEB convenant. Bijgaand ontvangt u onze schriftelijke reactie.

Onderhavige reactie ontvangt u uit naam van de volgende branches:
AFNL, CUMELA, Fedecom, MKB INFRA, NIAF, Koninklijke OnderhoudNL, RAI Vereniging, TLN, VERAS, Koninklijke VHG & Vereniging Verticaal Transport.

In totaal hebben 16 brancheorganisaties uit mechanisatie, GWW, woning- & utiliteitsbouw, infra, beheer, onderhoud, sloop, fundering, groen, bouwlogistiek, (verticaal)transport, lease & financiering kennis genomen van onderhavige reactie. In grote lijnen wordt de inhoud van dit schrijven door al deze branches herkend. Een aantal van hen kiest ervoor een (aanvullende) eigen reactie te formuleren om hun eigen nuances te kunnen aanbrengen.

Vooraleer we een gedetailleerde redactionele reactie op voorgesteld convenant met u delen ontvangt u eerst onze visie op zes voornaamste uitgangspunten waaraan het convenant wat ons betreft moet voldoen.

Vooropgesteld vermelden we graag dat de intenties van de branches onverminderd zijn om:

- beoogde emissiereductie doelstellingen te behalen;
- inspanningen te leveren om achterban in beweging te krijgen;
- actief betrokken te blijven bij het SEB-programma gedurende de looptijd.

Van harte zijn voornoemde branches bereid dit pleidooi mondeling aan u toe te lichten.

Graag tot ziens namens de branches

Met vriendelijke groet,

Nico Willemsen
Beleidsmedewerker

1. Convenant met haalbare doelstellingen

Het behalen van de doelstellingen van het Klimaatakkoord, Schone Lucht Akkoord en Stikstofaanpak blijft leidend en ook ons streven. Hoewel eerder TNO-onderzoek uitwijst dat de gewenste emissiereductie volgens de voorgestelde ingroeipaden theoretisch haalbaar kan zijn, heeft TNO eveneens in het SEB-sectoroverleg van woensdag 8 juni jl. gepresenteerd dat het behalen van de praktische doelen zeer twijfelachtig, zo niet onhaalbaar is. Vooralsnog zijn ons de achterliggende gegevens waarop dit is gebaseerd niet bekend. Wel worden daarmee de zorgen die 5 mei jl. met u werden gedeeld in 'kritische randvoorwaarden SEB-ingroeipaden' bevestigd.

De branches streven naar een werkwijze die garandeert dat beoogde doelstellingen worden behaald, opdat het stilleggen van projecten a.g.v. uitspraken door de rechterlijke macht wordt vermeden. Of dat het in het convenant benoemde streven door het dagen van de Nederlandse staat door een NGO wordt getransformeerd tot een verplichting, terwijl de haalbaarheid van die verplichting op zijn minst al ter discussie staat.

Voorwaarde voor het ondertekenen van het SEB-convenant is derhalve voor de branches dat beoogde ingroeipaden realistisch en praktisch, technisch en financieel haalbaar zijn. Nu uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat hier geen sprake van is, ontstaat de behoefte aan een strategie die meer zekerheid en kans van slagen biedt. Daarvoor is het wat de branches betreft noodzakelijk dat:

- branches inzicht krijgen in de gegevens en berekeningen die ten grondslag liggen aan het onafhankelijk onderzoek door TNO e.a. wat als basis dient voor besluitvorming;
- niet generiek (op vermogensklasse), maar materieel-specifiek (soort werktuig), o.l.v. SEB-projectleiding wordt onderzocht welk laag- en zero-emissie materieel momenteel, op welke termijn en in welke aantallen leverbaar is;
- op basis van de uitkomsten van dit onderzoek in kaart wordt gebracht met welk specifiek materieel in welke sector het behalen van gewenste doelen meest haalbaar en effectief is;
- ingroeipaden waar mogelijk/noodzakelijk op basis van deze inzichten, meer doelgericht, materieel en sectorspecifiek, worden opgesteld en gestuurd. Rekening houdend met de soms kortcyclische en langcyclische (specialistisch materieel) vervangingstermijn.

Branches zijn voornemens een SEB-convenant overeen te komen, om bij te dragen aan realiseren van de emissiereductiedoelstellingen. Onder voorwaarde dat onafhankelijk vastgesteld is dat de te nemen maatregelen voor het behalen van de noodzakelijke doelstellingen realistisch en haalbaar zijn.

2. Juridisch bindend?

Het convenant dient wat partijen betreft een inspanningsverplichtend karakter te hebben. Branches zijn niet in de positie om garant te staan voor de door hun achterban te behalen doelen. De woordkeuze 'verantwoordelijk zijn voor ...' (Art. 1 lid 3) heeft mogelijk een te juridisch bindend karakter. Voorkomen dient te worden dat wederpartijen zich tot de Raad van State of de civiele rechter wenden om maatregelen af te dwingen, met mogelijk weer vertraging of uitstel van bouwprojecten tot gevolg. Branches pleiten daarom voor:

- toetsing van de convenanttekst op niet-juridisch bindende formulering door een jurist met kennis van belangen van alle partijen.

Branches zijn voornemens het SEB-convenant te tekenen indien het een inspanningsverplichtend karakter heeft.

3. Monitoring en administratieve last MKB

Om te bewaken of de routekaart functioneert, opdat beoogde doelstellingen worden bereikt is monitoring een absolute vereiste. De branches zijn bereid hieraan hun medewerking te verlenen. Een kanttekening plaatsen wij bij de vraag of het hiervoor noodzakelijk is dat er op bedrijfsniveau en in detail hierover gerapporteerd dient te worden. Branches staan een werkwijze voor die voorkomt dat MKB-bedrijven, de bezitters van >70% van het materieel, een onevenredige zware administratieve last krijgen. Bovendien leert de ervaring uit het verleden (o.a. Greendeal Het Nieuwe Draaien), dat het verkrijgen van gedetailleerde monitoringsinformatie op bedrijfsniveau enorm arbeidsintensief is en uiteindelijk onvoldoende betrouwbare informatie oplevert. Tot slot is het voor voertuigfabrikanten enkel mogelijk groeiprognoses te delen die reeds in persberichten zijn verschenen. Daartoe kan een voldoende wetenschappelijke basis voor valide monitoringsinformatie alleen gewaarborgd worden in samenwerking met betrokken ministeries en branches onder regie van een onafhankelijk onderzoeksinstituut.

Branches zullen hun medewerking verlenen aan evt. uit te voeren enquêtes en bewaken dat deze betrouwbaar, laagdrempelig en praktisch snel uitvoerbaar zijn. Een aantal partijen kan fabrikanten vragen voertuigen te alloceren voor Nederland, echter kan er door hen geen druk op fabrikanten worden uitgeoefend met 'acties of flankerende maatregelen'. Valide monitoring dient onafhankelijk uitgevoerd te worden o.l.v. de Rijksoverheid.

4. Borging meerkosten Rijksoverheid, Rijksopdrachtgevers, medeoverheden en in de keten

Het is van groot belang dat de ingroeipaden in het beleid van opdrachtgevers en Rijksoverheid ook financieel worden geborgd. In voorliggend concept beperkt dit zich tot de belofte voor opdrachtgevers zich hiervoor in te spannen en inzet van de Rijksoverheid meer ruimte te krijgen voor nationale maatregelen om emissie terug te dringen. Het strekt tot aanbeveling om middels dit convenant de ondertekenaars er notie van te geven dat juist de beginfase van deze transitie tot zeer grote en significante meerkosten zal leiden t.o.v. de gangbare methodieken. Tegen het licht van de al veelal te lage budgetten voor de onderhouds- en bouwopgave bij Rijksopdrachtgevers en medeoverheden is dat een belangrijke voorwaarde voor de branches. Tevens is hier een belangrijke rol weggelegd voor hoofdaannemers in de keten. Zij maken gemiddeld voor meer dan 70% gebruik van onderaannemende en verhurende MKB-ondernemers die moeten investeren in laag- en zero-emissie materieel. Alleen met een gezond en kostendekkend contract of uurtarief kunnen deze ondernemers deze transitie uitdaging aan. De maatschappelijke winst, wellicht lastiger te kwantificeren, dient daarbij ook in ogenschouw genomen te worden. Uiteraard is de verwachting dat op termijn een break-even point ontstaat waarna juist een laag of zero-emissie alternatief financieel aantrekkelijker wordt. Dat zal per modaliteit, vermogensklasse en type werktuig verschillen. Ondernemers die weten dat hun investering loont, zullen mits het technisch werkt, niet twijfelen om deze nieuwe en uitdagende stap te zetten. De borging van deze meerkosten krijgt in het convenant gestalte als:

- Rijksoverheid door onafhankelijk onderzoek bij voortdurend laat vast stellen hoe de meerkosten zich van nieuwe versus gangbare technologie verhoudt en hierover aan betrokken opdrachtgevendende partijen rapporteert met een zgn. 'Emissiereductie Meer-Minderkosten Index' (EMMI);
- Rijksoverheid, Rijksopdrachtgevers, medeoverheden en hoofdaannemers in de keten met ondertekening van het convenant verklaren garant te staan voor minimaal een tariefstelling conform EMMI.

NB: bijzondere aandacht is gewenst in het SEB-beleid voor een gelijkschakeling tussen de Rijksoverheid en de overige overheden. Voor afstemming van SEB-ingroeipaden met regelgeving bij medeoverheden zoals o.a. zero-emissiezones verlangen branches van het Rijk een sturende rol.

Branches pleiten voor het opnemen van een financiële paragraaf in het SEB-convenant waarin zo concreet mogelijk voor alle betrokken partijen wordt uitgewerkt waaraan zij zich financieel committeren.

5. Convenant-paragraaf 'beheer, onderhoud & groen' is voorwaarde

Vooralsnog is de focus van de SEB ingroeipaden sterk gericht op bouw- en sloopactiviteiten. Dit is begrijpelijk aangezien in deze sectoren a.g.v. de stikstofproblematiek momenteel ook de meeste pijn wordt gevoeld. Dit heeft tot gevolg dat het sturingsinstrument 'minimale vereisten mobiele machines' uitsluitend leidend is voor vergunningplichtige bouw- en sloopactiviteiten. Aannemers in beheer, onderhoud & groen missen hierdoor een gelijk speelveld met collega's in de bouw- en sloopsector. Praktisch voorbeeld: een sloper die een hoogwerker gebruikt om dakplaten te verwijderen moet dat te gelegener tijd verplicht zero-emissie uitvoeren, een schilder bij gevelwerk, of een hovenier bij snoeien van bomen, raakt dit niet. De stimulans die zij moeten krijgen om te investeren in laag- en zero-emissie materieel komt van de ingroeipaden 'peloton & koplopers'. Van deze beide ingroeipaden overstijgen de laagste voorschriften die van de het ingroeipad 'minimale vereisten'. SEB-projectleiding heeft o.a. in reactie op de internetconsultatie SSEB te kennen gegeven de regeling op termijn hierop aan te passen. Branches stellen als voorwaarde dat in het bestuurlijk te ondertekenen convenant, de SEB-subsidieregeling dan ook daadwerkelijk is geconcretiseerd, aangezien deze branches wezenlijk onderdeel uitmaken van de keten van bouwopdrachten (voor, tijdens en na oplevering van bouwopdrachten). Alle branches en de daaraan verbonden ondernemers moeten onder gelijke condities hun werkzaamheden kunnen verrichten zoals de mogelijkheid om gebruik te maken van de SEB-subsidieregeling. Branches verwachten van de voorgenumen ingroeipaden eveneens dat minimale vereisten in de volle breedte van alle sectoren overeenkomen. In het huidige concept convenant heeft de toekomst van de niet-vergunningplichtige activiteiten beheer, onderhoud & groen nog geen expliciete plaats.

Branches benadrukken de voorwaarde voor het opnemen van een paragraaf in het convenant waarin uiteen wordt gezet hoe in de ingroeipaden wordt geborgd dat er een gelijk speelveld ontstaat voor bouw- en sloop versus beheer, onderhoud & groen.



5. Focus SEB op emissiereductie materieel en afstemming circulariteitsprogramma's

Het doel van de aanpak Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) is om samen met stakeholders in de bouwsector een haalbare en effectieve routekaart op te stellen, waarin de verduurzaming van mobiele werktuigen en bouwlogistiek tot 2030 vorm krijgt. Waarbij het behalen van de emissiereductiedoelstellingen van het klimaatakkoord, Het Schone Lucht Akkoord en de aanpak Stikstof leidend zijn. Aangezien het programma klimaatneutrale en circulaire infraprojecten (KCI) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail eveneens emissiereductiedoelstelling omvat, zijn ook die ambities leidend geweest bij de totstandkoming van de SEB-ingroeipaden. Maatregelen met betrekking tot circulariteit, bijvoorbeeld hergebruik materialen en prefab technieken hebben immers indirect ook gevolgen (positief en soms negatief) voor emissies op de bouwplaats. Maatregelen voortkomend uit de SEB-ingroeipaden om de emissies van mobiele werktuigen en bouwlogistiek te reduceren worden geacht uitsluitend betrekking te hebben op technische en werkmethoudische maatregelen gericht op het in te zetten materieel. KCI heeft behalve emissiereductiedoelstellingen ook circulaire doelstellingen die handelen over hergebruik van materialen en grondstoffen. Deze doelstellingen krijgen in andere programma's vorm. Branches bevelen aan de doelstellingen van die programma's naast die van de SEB-ingroeipaden, maar wel op elkaar, af te stemmen.

NB: Er zijn Rijksopdrachtgevers die het gebruik van HVO ontmoedigen. Een wat betreft de branches zeer ongewenste situatie. Deze niet-fossiele brandstof biedt CO₂-winst, uitlaatgas is schoner, is circulair en voor de achterban van branches gedurende de transitieperiode als alternatief onmisbaar.

Branches pleiten binnen het SEB-programma voor het behoud van focus op de emissiereductie doelstellingen voor mobiele werktuigen en bouwlogistiek en voor afstemming op maatregelen gericht op hergebruik materialen en grondstoffen in separate programma's.

