**Subsidie voor Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel**

**In 2022 komt 20 miljoen euro beschikbaar voor de aanschaf van schoon en emissieloos bouwmaterieel. Dit is de eerste tranche die beschikbaar komt uit een totale pot van 500 miljoen die tot 2030 beschikbaar is via de Aanpak stikstof.**

De Aanpak stikstof’ is bedoeld om de problemen in de bouw op te lossen die zijn ontstaan nadat de PAS regeling door de rechter werd afgeschoten en ook de bouw te maken kreeg met stikstofproblemen. Om deze aan te pakken komt er nu een subsidieregeling die is opgesteld door drie ministeries (I&W, EZK en BZK) in samenwerking met de BMWT, Bouwend Nederland en Cumela. Op 3 december is het ontwerp van de regeling gepubliceerd voor een internetconsultatie en nu heeft iedereen zes weken de kans om hier op te reageren. De (ambitieuze) planning is om de regeling in maart 2022 van kracht te laten zijn.

Volgens de nu gepresenteerde plannen wordt er tot en met 2030 € 270 miljoen van de totale 500 miljoen die voor de aanpak Stikstof gereserveerd is, aan de sector beschikbaar gesteld via de . ‘Subsidie SEB’ (Schoon en Emissieloos Bouwen). In 2022 komt daarvan vooralsnog € 20 miljoen beschikbaar. € 5 miljoen voor de aanschaf van nieuwe zero-emissie (ZE) machines, € 5 miljoen voor het ombouwen van bestaande machines naar laag- of zero-emissie (retrofit) en € 10 miljoen is een innovatiesubsidie voor het ontwikkelen en beproeven van nieuwe technieken.

**Drie subsidiesporen:**De subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (SSEB) kent in het plan drie verschillende subsidiesporen. Namelijk een aanschaf-, retrofit en innovatiespoor. Per spoor onderstaand een toelichting. In tabel 1 volgt een schematische weergave.

1. *Aanschaf:*  
   Voor de aanschaf van nieuwe emissieloze bouwmachines die gebruikt worden in de bouw is het eerste jaar 5 miljoen beschikbaar. Deze subsidie is ook bedoeld voor nieuw materieel dat wordt omgebouwd naar emissieloos. Let op, dit geldt alleen voor één of meerdere emissieloze machines die na productie voor het eerst in gebruik worden genomen, of als een kenteken verplicht is voor de eerste inschrijving en tenaamstelling. Onder aanschaf wordt zowel koop als financial lease verstaan.

In de subsidieregeling wordt onderscheid gemaakt tussen kleine ondernemingen (<50 werknemers / <10 miljoen omzet) en middelgrote (50-249 werknemers / 10-50 miljoen omzet) en grote ondernemingen . De subsidie bedraagt voor middelgrote en grote ondernemingen ten hoogste 40% van het te subsidieren bedrag en 50% bij een kleine onderneming. De subsidie wordt verstrekt over de meerkosten van een emissieloze machine ten opzichte van een vergelijkbare fossiele brandstofvariant (referentie-machine). Het maximum subsidie bedrag is € 200.000,- per machine minus 11,25% forfaitaire Milieu investeringsaftrek (MIA) als die voor betreffende machine mogelijk is. Ook andere, door bestuursorganen of de EU verstrekte subsidie (bijv. DKTI) wordt hier vanaf getrokken. Voor een zero-emissie machine die de energie voor aandrijving haalt uit een accu die lood bevat of de aanschaf van een tweedehands machine krijg je geen subsidie.  
De hoogte van voornoemde meerkosten wordt voor emissieloze machines met een accupakket berekend met de volgende formule: (A\*kWh) + (M\*kW) + O. (A= € 800,-, kWh = accucapaciteit in kilowattuur, M = € 300,-, kW = continu elektrisch motorvermogen in kilowatt en O = € 7.000,-)   
Praktijkvoorbeeld: 15 tons mobiele graafmachine met 320 kWh accucapaciteit, continue vermogen 105 kW. Aanschaf zero-emissie: € 450.000,- referentie dieselvariant: € 150.000,- prijsverschil: € 300.000,-. Berekende meerkosten: (€ 800,- \* 320 kWh) + (€ 300,- \* 105 kW) + € 7.000,- = € 294.500  
Hoogte subsidie voor middelgrote en grote ondernemingen: 40% = € 117.800,- en voor kleine ondernemingen 50% = € 147.250,- NB: exclusief evt. aftrek andere stimuleringsmaatregelen.  
Bij andere emissieloze machines (zonder accupakket voor aandrijving) geef je zelf (onderbouwd) de hoogte van de netto investeringskosten ten opzichte van de referentiemachine aan.

*2. Retrofit*  
Voor de ombouw van bestaand bouwmaterieel naar emissieloos of schoner is het komende jaar ook 5 miljoen euro beschikbaar. Bij ombouw naar schoner gaat het vooral om het achteraf monteren van een NOx-nabehandelingssysteem (SCR-katalysator). Maar ook ombouw naar volledig emissieloos valt onder deze regeling.  
Kleine Stage IV en V machines (<56kW), grotere machines (56-560 kW) ouder dan Stage IV en grote Stage IV en V machines (>560 kW) stoten relatief veel stikstof uit. Daarom wordt het retrofitspoor tijdelijk (t/m 2025) gepland om nabehandeling van uitlaatgas met een SCR-katalysator of ombouw naar zero-emissie te stimuleren.

Voor subsidiëring komen de volgende aanpassingen in aanmerking:  
a. het aanbrengen van een SCR-katalysator op een kleine, 19-56 kW, Stage V machine (nieuwe of in gebruik). Die zorgt voor lagere NOx limietwaarden (stationair: 0,4\*56/Pmax g/kWh & belast: 0,5\*56/Pmax g/kWh)  
b. het aanbrengen van een SCR-katalysator\* op een grotere, 56-560 kW, Stage II, IIIA of IIIB machine. Waardoor deze voldoet aan de NOx limietwaarden van een vergelijkbare stage V machine. (Stationair 0,4 g/kWh belast 0,5 g/kWh)   
c. het aanbrengen van een SCR-katalysator\* op een grote, >560 kW, Stage V machine (nieuw of bestaand) Waardoor deze voldoet aan de NOx limietwaarden van een 56-560 kW machine. (Stationair 0,4 g/kWh belast 0,5 g/kWh)  
d. de ombouw van een in gebruik zijnde machine tot emissieloze machine door inbouw en installatie van een elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend accupakket;  
e. het aanbrengen van een gecertificeerde SCR-katalysator op een zeegaand bouwvaartuig dat al in gebruik is.  
\*: Voorwaarde voor subsidie van de SCR-katalysator bij variant b en c is dat moet kunnen worden bewezen dat de machine is of wordt uitgerust met een roetfilter, tenzij dit (bijvoorbeeld door ruimtegebrek) niet mogelijk is. Voor meer technische details verwijzen we naar de tekst van de regeling.   
Ombouw van bouwwerktuigen naar zero emissie is subsidiabel, maar dat geldt niet voor bouwvoertuigen, binnenschepen of zeegaande bouwvaartuigen. In die gevallen zou ombouw naar zero emissie aandrijving een te groot beslag op het budget leggen met een lage kosteneffectiviteit van NOx-reductie. Evenals voor spoor 1, aanschaf, wordt resp. 40% (middelgrote en grote ondernemingen) en 50% (kleine ondernemingen) van de netto investeringskosten gesubsidieerd.

*3. Innovatie*  
Voor het door ontwikkelen van nieuwe emissieloze technieken (inclusief oplossingen omtrent laden op de bouwplaats), is het komende jaar 10 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is nu relatief hoog, zodat eventuele nieuw ontwikkelde technieken nog gedurende de looptijd van de regeling in de praktijk toegepast kunnen worden. Het innovatiespoor kent twee mogelijkheden:  
a. een subsidie voor een project experimentele ontwikkeling (max 2 jr.). Dit moet bijdragen aan het versnellen van de ontwikkeling van emissieloze bouwmachines in de pre-commerciële fase, de uitrol of het gebruik van infrastructuur voor alternatieve energiedragers voor emissieloze bouwmachines of oplaadsystemen voor het laden al dan niet ontladen van accu’s van emissieloze bouwmachines met uitzondering van de energieopwekking ten behoeve van het opladen;  
b. een subside voor een haalbaarheidsstudie (max. 6 mnd.) aangaande de haalbaarheid van een project experimentele ontwikkeling als bedoeld in onderdeel a.  
De maximaal toegekende subsidie voor experimentele ontwikkeling bedraagt € 1 miljoen, voor een haalbaarheidsstudie € 50 duizend.

Afbeelding met tafel

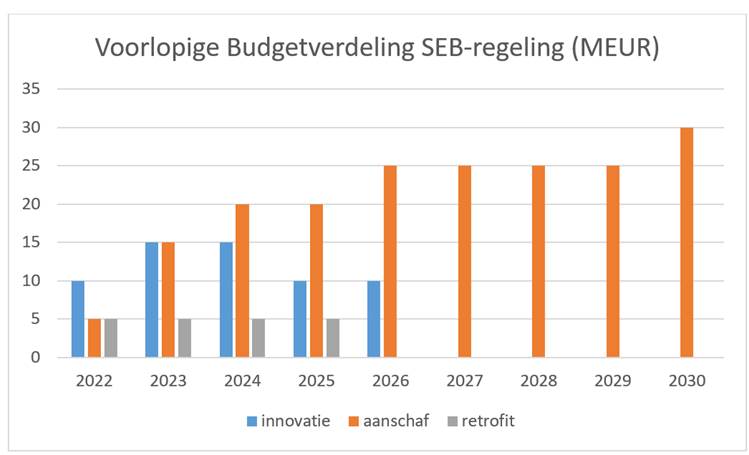
Automatisch gegenereerde beschrijving  
*Tabel 1: Opzet Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)*

**Geschat bereik van de regeling**  
TNO heeft een scenarioberekening gemaakt waarmee wordt ingeschat dat de regeling bijdraagt aan het stimuleren van een toename van het aantal schone en emissieloze machines (+10% bouwwerktuigen en +25% bouwvoertuigen). In de totale subsidieperiode verwacht TNO dat de volgende aantallen machines met subsidie aangeschaft kunnen worden:  
- 5.500 elektrische mobiele werktuigen;  
- 1.300 elektrische bouwvoertuigen;  
- 4.200 elektrische hulpfuncties op bouwvoertuigen;  
- 2.800 SCR-installaties op mobiele werktuigen;  
- 25 SCR-installaties op zeeschepen.

**Wie kan subsidie aanvragen**  
Omdat het geld van de subsidieregeling SSEB bestemd is voor het oplossen van de ‘bouwstop’ als gevolg van de stikstofproblematiek komen voor spoor 1 aanschaf en 2 retrofit alleen in Nederland gevestigde bouw-gerelateerde bedrijven voor deze subsidie in aanmerking. Bedrijven moeten door middel van hun SBI-code kunnen aantonen dat zij werkzaam zijn in burgerlijke & utiliteitsbouw, grond- weg en waterbouw, sloopwerk en/of bouwinstallatie. Maar ook offshorebedrijven of verhuurbedrijven die bouwmaterieel verhuren voor de bouw behoren tot die doelgroep. Bij KvK zijn deze ingeschreven onder de SBI codes: 41, 42, 43, 39.00, 49.41, 50.20.1, 77.12, 77.32 of 77.39. Enkele voorbeelden zijn: wegenbouw en stratenmaken (42.11), leggen van kabels en buizen (42.2), natte waterbouw (42.91) slopen van bouwwerken (43.11) en grondverzet (43.12). In de praktijk betekent dit helaas dat bijvoorbeeld een gespecialiseerd groenbedrijf of hovenier deze subsidie niet kan aanvragen.  
Voor spoor 3 innovatie geldt geen SBI-code restrictie. Iedere in Nederland gevestigde onderneming komt hiervoor in aanmerking. Het gaat hier doorgaans om samenwerkingsverbanden. Er mag maximaal één onderzoekinstantie aan een dergelijke samenwerking verbonden zijn.

**Welke machines**  
Voor de aanschaf- en retrofit subsidie kent de regeling drie soorten bouwmachines die in aanmerking komen. Alle machines staan op een ‘positieve lijst’ in bijlage 1 van de regeling. Een aanvrager moet schriftelijk verklaren en (bij steekproef) kunnen aantonen dat de machine gedurende minimaal 48 maanden in zijn bezit is en in Nederland, hoofdzakelijk in de bouwsector, wordt ingezet. Een graafmachine die met maaikorf hoofdzakelijk wordt ingezet voor slootonderhoud komt dus helaas niet voor subsidie in aanmerking. Op de positieve lijst staan:  
- 66 bouwwerktuigen, zoals mobiele bouwmachines (bijv. asfaltfrees, dumper, mobiele breker, graafmachine, shovel, tractor of schuifboot) en vervoerbare industriële uitrusting (bijv. aggregaat) of voertuig, niet bestemd voor personen- of goederenvervoer over de weg, of vaartuig (bijv. schuifboot);  
- 17 hulpfuncties die duurzaam zijn gemonteerd op bijvoorbeeld een chassis van een wegvoertuig of spoorrijtuig of drijvend werktuig. Een voorbeeld is een autolaadkraan of haakarm die is gemonteerd op een truck. De hulpfunctie is dan subsidiabel. In dit geval geldt dat niet voor de motor van de truck;  
- 10 bouwvoertuigen die in het kentekenregister geregistreerd zijn met de classificatie N2 of N3. Dit zijn zgn. speciaal-voertuigen met een specifieke carrosseriecode (bijv. betonpompvoertuig carrosseriecode 16 of kraanwagen carrosseriecode 26 of aanduiding SF)  
Voor zeegaande bouwvaartuigen is retrofitsubsidie mogelijk. De aanvrager moet verklaren en kunnen aantonen dat het schip ten minste 120 dagen per jaar wordt ingezet voor bouwwerkzaamheden in de Nederlandse exclusieve zone. Op de positieve lijst staan  
- 13 zeegaande bouwvoertuigen (bijvoorbeeld duwboot of kraanschip)

**Hoe en wanneer aanvragen**  
Ondanks dat het een complexe regeling is door de enorme diversiteit aan machines streeft de overheid naar een laagdrempelige aanvraagprocedure. Vooralsnog is de planning om in maart 2022 met SSEB te starten. Een exacte datum is echter nog niet vastgelegd in de regeling. Mochten er in de internetconsultatie vragen worden gesteld die tot aanpassingen van de regeling leiden kan dat vertragend werken. De aanvraag kan na ingaan van de regeling worden gedaan via de website van de RVO. Technisch worden er momenteel door RVO al voorbereidingen getroffen.   
Bij aanvragen voor aanschaf- en retrofit subsidie en een haalbaarheidsstudie vindt subsidieverlening plaats op volgorde van binnenkomst. Als gevraagde schriftelijke bewijslast ontbreekt of de aanvrager niet voldoet aan andere voorwaarden wordt een aanvraag afgewezen. Een aanvraag wordt ook afgewezen als de overeenkomst tot aanschaf (koop of financial lease) ten tijde van indiening van de subsidieaanvraag al is gesloten zonder ontbindende voorwaarde gerelateerd aan de subsidieverlening.   
Innovatieprojecten experimentele ontwikkeling worden beoordeeld en krijgen subsidie afhankelijk van puntentoekenning. Projecten mogen nog niet zijn aangevangen voorafgaand aan de aanvraag.   
Er is in 2022 vooralsnog een relatief beperkt budget en de verwachting is dat er veel belangstelling zal zijn voor de regeling. Een goede en zorgvuldige voorbereiding voor een succesvolle aanvraag is dus van groot belang.

**Budgetverdeling Subsidie SEB (SSEB)**  
Er is in totaal € 500 miljoen gereserveerd voor de aanpak van het stikstofprobleem in de bouw. Daarvan is vooralsnog € 270 miljoen bestemd voor het rechtstreeks stimuleren van de ontwikkeling en aanschaf van laag- en zero-emissie machines via de SSEB. Daarnaast is € 180 miljoen begroot voor de regeling rijksdiensten. Dit geld wordt door opdrachtgevers als Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf gebruikt in aanbestedingen om emissiereductie te stimuleren. Met de resterende € 50 miljoen wordt een apart kennis & innovatieprogramma gefinancierd. In samenwerking met BTIC (Bouw en Techniek Innovatiecentrum) richt dit zich met € 20 miljoen op bouwlogistiek en mobiele werktuigen, met € 10 miljoen op digitalisering en € 20 miljoen op industriële/prefab bouw. De € 270 miljoen SSEB wordt t/m 2030 gefaseerd beschikbaar gesteld. In 2022 wordt gestart met in totaal € 20 miljoen. Waarvan: - € 5 miljoen voor aanschaf (3,3 miljoen voor bouwwerktuigen en 2,7 miljoen voor bouwvoertuigen), - € 5 miljoen retrofit en - € 10 miljoen voor innovatie. Tot en met 2030 is er een voorlopige budgetverdeling gemaakt (zie tabel 2). De planning is om in 2026 geen retrofit- en in 2027 geen innovatiesubsidie meer te verstrekken. Geleidelijk verschuift het aandeel subsidie meer naar stimulering aanschaf van ZE-machines. Voortschrijdend inzicht en marktonwikkelingen kunnen nog voor wijziging van deze verdeling zorgen. Bovendien is er gesproken over mogelijk nogmaals 500 miljoen. Het gesprek hierover wordt voortgezet in 2023.  
  
  
*Tabel 2: Voorlopige budgetverdeling Subsidie SEB (eenheid: miljoen euro)*

**Kritische vragen**  
De Groene Koers organisatie (BMWT, Bouwend Nederland en Cumela) is samen met haar partners en andere branchecollega’s inmiddels ruim een jaar in gesprek met de drie ministeries (I&W, BZK en EZK) die op ons verzoek het SEB-platform hebben opgericht. Veel van onze suggesties zijn in de Subsidie SEB overgenomen. Op onderdelen hebben we ook nog wensen die nog niet in vervulling zijn gegaan. Zo zijn we nog kritisch over de hoogte en de verdeling van de subsidieplafonds. Ook is de focus met de regeling op de bouw, waardoor ondernemers in groen & cultuurtechniek worden achtergesteld, voor ons een punt van zorg. Over deze en andere zaken spreken we op 20 december met de betrokken drie ministeries. Vragen of suggesties naar aanleiding van dit voorstel nemen we graag mee in dit gesprek.

Suggesties zijn welkom per mail onder vermelding van. ‘Vragen SSEB’ op:  
- [secretariaat-beleid@cumela.nl](mailto:secretariaat-beleid@cumela.nl)  
- [info@degroenekoers.nl](mailto:info@degroenekoers.nl)

**Internetconsultatie:**  
Wilt u zelfstandig vragen stellen over de Subsidieregeling dan kan dat tot 16 januari 2022  
Informatie over deze internetconsultatie vindt u op: <https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_schoon_en_emissieloos_bouwmaterieel>

**Bijlagen:**  
- IC-versie Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel  
- Integraal Afwegingskader Subsidie Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB)