

Vergaderjaar 2022–2023

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 244

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juli 2023

In de transitie naar een gezondere natuur, beter klimaat en een sterkere gezondheid is de verdere verduurzaming van werk-, voer- en vaartuigen in de bouw een onmisbaar onderdeel.

Via deze brief informeer ik uw Kamer over de aanpak die is voorbereid om de verduurzaming van dit bouwmaterieel via een gezamenlijke inspanning te versnellen, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister van Economische Zaken en Klimaat, de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de Minister voor Natuur en Stikstof, de Minister voor Klimaat en Energie en de Staatssecretaris van Defensie. De aanpak is in samenwerking met kennisinstellingen, aanbestedende rijksdiensten en ProRail, medeoverheden en sectorpartijen opgesteld en wordt binnenkort technisch genotificeerd bij de Europese Unie. De verwachting is dat eind oktober een convenant ondertekend kan worden, waarin afspraken worden vastgelegd over de verduurzaming van bouwmaterieel.

De bouw is een zichtbare sector die een belangrijke rol speelt in onze opgaves voor infrastructuur, woningbouw en de energietransitie. De bouw is ook een sector die onder druk staat door de stikstofproblematiek. Inmiddels zie ik dat schoner, en soms zelfs emissieloos bouwmaterieel meer en meer wordt ingezet.

De afgelopen twee jaar is hard gewerkt aan het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Dit programma geeft invulling aan emissiereductiedoelstellingen voor de bouw en draagt bij aan de voortgang van bouw-, onderhouds- en slooprojecten. In nauwe samenwerking is een routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen tot stand gekomen,

waarbinnen voor de verschillende sporen die de bouw kenmerkt¹, uitdagende maar haalbare transitiepaden zijn ontwikkeld. Via deze routekaart SEB wordt voor werk-, voer- en vaartuigen in de bouw invulling gegeven aan de volgende emissiereductiedoelstellingen en ambities voor 2030:

- 60% NO_x-emissiereductie t.o.v. 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
- 75% gezondheidswinst t.o.v. 2016 (Schone Lucht Akkoord);
- 0,4 Mton CO₂-emissiereductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
- Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten in 2030 (Strategie KCI).

Via de routekaart SEB wordt tevens een verdere invulling gegeven aan de emissiereductieplicht uit artikel 7.19a van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), die initiatiefnemers verplicht om bij het verrichten van bouw- en sloopwerkzaamheden «adequate maatregelen» te nemen om stikstofemissies te beperken. Deze emissiereductieplicht treedt in werking met de Omgevingswet.

In een bijbehorend convenant SEB verbinden partijen zich aan het uitvoeren van de maatregelen uit de routekaart SEB en daarmee de transitie. Zo spreken de deelnemende opdrachtgevers af emissie-eisen voor bouwmaterieel toe te passen bij de aanbesteding van bouw-, onderhouds- en sloopprojecten. Deze emissie-eisen bevatten verschillende ambitieniveaus die in samenwerking met kennisinstellingen, medeoverheden en sectorpartijen zijn opgesteld. Ook maken partijen afspraken over procesmaatregelen, zoals prefab, digitalisering en slim bouwtransport, kennisontwikkeling, monitoring, controle en evaluatie. Daarnaast wordt de Taskforce SEB opgericht, die eerder bij uw Kamer is aangekondigd², om de voortgang van de transitie te bewaken en aan te jagen. Het convenant SEB bevat ook evaluatiemomenten om enerzijds de haalbaarheid van de afspraken en de ontwikkeling van de randvoorwaarden voor de transitie (zoals ontwikkeling emissieloos materieel) te monitoren en anderzijds te volgen of we op koers liggen om de benodigde emissiereducties te halen.

De motie van de leden Bromet en Nijboer, die de regering verzoekt om in overleg te treden met de bouwsector met als doel het gebruik van elektrisch materieel te stimuleren, beschouw ik daarmee als afgedaan³.

Voordat partijen het convenant ondertekenen, wordt dit convenant eerst technisch genotificeerd bij de Europese Commissie, omdat de in het convenant opgenomen emissie-eisen technische eisen bevatten.

Zoals hierboven toegelicht is deze ambitie in Nederland nodig om invulling te geven aan de nationale doelen en ambities voor natuur, klimaat en gezondheid en om opdrachtgevers en opdrachtnemers in de bouw een belangrijk handelingsperspectief te geven om te investeren in schoon en emissieloos materieel, zodat dit materieel in de komende jaren in toenemende mate ingezet kan worden. Dit draagt bij aan het terugdringen van onder meer de stikstofdepositie en het verminderen van stikstofuitstoot in de aanlegfase van bouwprojecten.

Om de ambitie te ondersteunen is inmiddels al ruim 1 miljard euro beschikbaar gesteld. Dit geld wordt ingezet middels verschillende instrumenten. Zo is er de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos

¹ I. Weg, dijk en spoor, II. Woningbouw en utiliteitsbouw, III. Kustlijnverzorging en vaargeulonderhoud en IV. Energie.

² Kamerstukken 34 682 en 35 334, nr. 108.

³ Kamerstuk 32 847, nr. 1022.

Bouwmaterieel (SSEB). Deze is op 9 mei opnieuw opengesteld. Uit de grote hoeveelheid aanvragen is wederom gebleken dat er veel interesse in de regeling is vanuit de markt. Daarnaast is en wordt geld beschikbaar gesteld voor de aanbestedende rijksdiensten (Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf) en ProRail om de transitie mogelijk te maken. Verder is er een kennis- en innovatieprogramma, waarbinnen de focus meer op opschaling komt te liggen. Tot slot wordt gewerkt aan het ondersteunen van medeoverheden (gemeenten, provincies en waterschappen), onder andere via een ondersteuningsprogramma en via een Specifieke Uitkering (SPUK). Het streven is deze SPUK begin 2024 open te stellen voor aanvragen.

Ik ben trots op deze samenwerking en hoe deze heeft geleid tot de routekaart SEB en het bijbehorende convenant SEB. Mijn ervaring leert dat een convenant een transitie kan versnellen doordat het perspectief biedt. Daarom kijk ik ernaar uit om via dit convenant voor de betrokken rijksdiensten (Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf) en ProRail afspraken te maken over het toepassen van de emissie-eisen uit het ambitieuze niveau in de aanbesteding van bouw-, onderhouds- en slooprojecten. Ook roep ik medeoverheden en brancheverenigingen in de bouwsector op om zich bij het convenant aan te sluiten. Ik verwacht het convenant eind oktober te kunnen ondertekenen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen