



**TER BESLISSING**

Aan Minister, Staatssecretaris

Van Programmadirectie Duurzame Mobiliteit – programma  
Schoon en Emissieloos Bouwen

**Datum**  
14 juni 2023

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2023/67329

**Opgesteld door**  
Programmادirectie Duurzame  
Mobiliteit

nota

Beslisnota Routekaart en Convenant Schoon en  
Emissieloos Bouwen

**Beslistermijn**  
21 juni 2023

**Bijlagen**  
8

**Aanleiding**

Een routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) met bijbehorend convenant is in voorbereiding om in de loop van 2023 vast te stellen, als onderdeel van het programma SEB. Dit programma geeft voor werk-, voer- en vaartuigen in de bouw invulling aan emissiereductiedoelstellingen, waaronder stikstof, en draagt bij aan de voortgang van bouw-, onderhouds- en slooprojecten. SEB, het convenant en de routekaart zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met branches, koepels, medeoverheden en kennisinstellingen.

In deze nota vragen wij uw akkoord op de inhoud van de routekaart en het convenant, de planning voor ondertekening van het convenant SEB en de voorgenomen verdeling van de extra €400 mln. aan stikstofmiddelen voor SEB. De nota wordt parallel voorgelegd aan LNV, BZK, EZK en DEF. Het ondertekeningmoment is eind oktober voorzien, rekening houdend met de technische notificatie bij de EU wordt u verzocht een besluit te nemen voor 21 juni.

**Geadviseerd besluit**

U wordt gevraagd akkoord te gaan met:

- De inhoud van de bijgevoegde routekaart SEB en het convenant SEB en:
  - De Europese notificatie te starten.
  - Als koploper te ondertekenen en de financiële consequenties voor IenW als volgt te laten lopen:
    - A) Basisniveau uit de reguliere budgetten voor aanleg en instandhouding via de kostenramingen van lopende en toekomstige verkenningen zodat het meeloopt in de besluitvorming van het taakstellend budget van aanlegprojecten.
    - B) In de uitpakstrategie en herziene kostenramingen van aanlegprojecten die door stikstof tijdelijk zijn gepauzeerd.
    - Ambitieuze niveau te dekken uit de stikstofmiddelen<sup>1</sup> die worden toegekend aan IenW. Dit niveau betreft een inspanningsverplichting.
  - Het inplannen van een ondertekeningmoment eind oktober voor het convenant SEB na afloop van het technische notificatietraject bij de EU.
- De geadviseerde verdeling van de extra €400 mln. aan stikstofmiddelen.
- StasIenW - De bijgevoegde brief te ondertekenen en deze, inclusief drie onderliggende onderzoeken, aan de Tweede Kamer te verzenden, mede namens MinIenW, MinEZK, MinVRO, MinNenS, MinKenE en StasDEF.

<sup>1</sup> Middelen van Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering die gereserveerd zijn voor de bouw.

## Kernpunten

### Ad 1 routekaart SEB en convenant SEB

- De routekaart SEB bevat de maatregelen om voor bouwmaterieel invulling te geven aan de volgende emissiereductiedoelstellingen voor 2030:
  - o 60% NO<sub>x</sub>-emissiereductie t.o.v. 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
  - o 75% gezondheidswinst t.o.v. 2016 (Schone Lucht Akkoord);
  - o 0,4 Mton CO<sub>2</sub>-emissiereductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
  - o Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten (Strategie KCI).
- Kern van de maatregelen is het stellen van emissie-eisen aan bouwmaterieel dat wordt ingezet in bouw-, onderhouds- en sloopprojecten. Deze emissie-eisen bevatten verschillende ambitieniveaus die in samenwerking met kennisinstellingen, medeoverheden en sectorpartijen zijn opgesteld.
- Via het convenant SEB maken de Rijksoverheid, deelnemende medeoverheden, sectorpartijen en kennisinstellingen afspraken over de uitvoering. Zo spreken overheden af de emissie-eisen toe te passen bij aanbestedingen en maken partijen afspraken over procesmaatregelen zoals prefab, kennisontwikkeling, monitoring, en controle en evaluatie. Bijlage 4 bevat een uitgebreidere toelichting op de routekaart en convenant, inclusief een beschrijving van de Taskforce SEB, aangekondigd in een Kamerbrief<sup>2</sup>.
- Naast de bijdrage aan natuurherstel, de klimaatopgave en gezondheid, draagt SEB vanwege de stikstofreducties bij aan het terugdringen van de stikstofdeken en de voortgang van bouwprojecten, met name voor projecten die alleen stikstofemissies in de bouwfase hebben. De routekaart SEB en het bijbehorende convenant biedt opdrachtgevers en opdrachtnemers in de bouw een belangrijk handelingsperspectief om te investeren in schoon en emissieloos materieel, zodat dit in de komende jaren in toenemende mate ingezet kan worden.

### Europese notificatie

Aangezien het convenant SEB technische eisen bevat, moet het technisch genotificeerd worden bij de Europese Commissie op verenigbaarheid met de interne markt (met een stand-still termijn van minimaal drie maanden). Nu de emissie-eisen ambitieuzer zijn dan de meest recente Europese emissienormen voor bouwmaterieel, bestaat volgens de betrokken juristen een gerede kans dat dit leidt tot aanpassingen van het convenant SEB. U wordt daarom geadviseerd de uitkomst van de notificatie af te wachten vóór ondertekening van het convenant. Om het momentum te behouden, zijn tussentijdse mijlpalen, zoals de heropening van de subsidieregeling SSEB extra benadrukt en positief in het nieuws gekomen.

- o Alternatief is het convenant SEB direct na overeenstemming met partijen te ondertekenen, dus nog voor de afloop van de stand-still termijn, met het risico dat het convenant moet worden gewijzigd kort ná ondertekening, waarbij partijen opnieuw moeten instemmen.

### Ad 2 verdeling extra €400 miljoen aan stikstofmiddelen.

In de eerdergenoemde Kamerbrief stelt het Kabinet een aanvullende €400 mln. aan stikstofmiddelen beschikbaar voor het Programma SEB om de verduurzaming van de bouwsector te versnellen. Gebleken is dat voor snelheid, effectiviteit en draagvlak de inzet op een mix van maatregelen cruciaal is. De geadviseerde verdeling is in lijn met de verdeling van de eerste €500 miljoen aan

#### Datum

14 juni 2023

#### Onze referentie

#### Bijlage(n)

8

#### Aan

Minister, Staatssecretaris

#### Van

Programmadirectie Duurzame

Mobiliteit

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 34682, nr. 108 van 25 november 2022

stikstofmiddelen<sup>3</sup>, waarbij ondersteuning voor medeoverheden is toegevoegd (zie bijlage 3 voor een uitgebreidere toelichting). De verdeling is interdepartementaal afgestemd, als ook geconsulteerd met de bij SEB betrokken medeoverheden, kennisinstellingen en sectorpartijen. De geadviseerde verdeling is als volgt, waarbij het eerste instrument nieuw te ontwikkelen is en voor de bestaande instrumenten 2 tot en met 4 de budgetten worden aangevuld:

- €180 mln. naar ondersteuning medeoverheden via een SPUK (voor gemeenten, provincies en waterschappen, de toepassing voor waterschappen wordt hierbinnen onder nog vast te stellen voorwaarden passend gemaakt).
- €95 mln. naar de aanbestedende Rijksdiensten: Rijkswaterstaat, ProRail, Rijkvastgoedbedrijf en mogelijk ook Tennet.
- €90 mln. naar de Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel.
- €35 mln. naar het Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma, voor o.a. prefab, digitalisering, slim bouwtransport en mobiele werktuigen.

### Krachtenveld

De routekaart SEB bevat een gezamenlijke aanpak om de collectieve emissiereductieopgaven te behalen t.b.v. natuurherstel, de klimaatopgave en de gezondheidswinst. Sectorpartijen en medeoverheden zijn gedurende het gehele traject betrokken. Partijen zien de urgentie voor verduurzaming van de bouwsector en willen aan de slag, maar wijzen op het belang van de ontwikkeling en beschikbaarheid van voldoende emissieloos materieel en laadinfrastructuur. Via monitoring en evaluatie wordt dit gevolgd. Medeoverheden wijzen ook op het belang van ondersteuning in de uitvoering. Hiervoor wordt een ondersteuningsprogramma en een SPUK ontwikkeld. Spoedige ondertekening van het convenant is ook voor de medeoverheden van belang om via de SPUK de stikstofmiddelen te benutten.

### Politieke context

In het coalitieakkoord is aangegeven dat alle sectoren een evenredige bijdrage leveren aan het verminderen van stikstofdepositie op de natuur. Het programma SEB geeft hieraan invulling voor de bouwsector, via bouwmaterieel<sup>4</sup>.

### Financiële/juridische overwegingen

- *Financieel:* Voor IenW heeft het toepassen van de emissie-eisen kostenconsequenties in aanleg en instandhouding. De nota met kenmerk IENW/BSK-2023/103649 gaat uitgebreider in op de financiële impact en geadviseerde dekking bij ondertekening van het convenant.
- *Juridisch:* Zie ad 1. Het op nationaal niveau wettelijk voorschrijven van strengere emissienormen dan in Europese wetgeving is in dit geval niet mogelijk, omdat dit het vrij verkeer van goederen en diensten hindert.
- Waar de routekaart SEB bijdraagt aan het verminderen van de stikstofuitstoot in de aanlegfase, blijft het noodzakelijk om per project te beoordelen of een natuurvergunning nodig is en of voldoende stikstofruimte beschikbaar is.

### Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Door TNO is de haalbaarheid van de emissie-eisen beoordeeld als haalbaar tot uitdagend (op een aantal punten zeer uitdagend) met betrekking tot de snelheid waarmee bouwmaterieel wordt vervangen voor schonere en emissieloze

<sup>3</sup> IENW/BSK-2021/27115 en IENW/BSK-2021/261

<sup>4</sup> Emissies uit de bouwsector vallen daarbij grotendeels ook onder de sector mobiliteit als subcategorie mobiele werktuigen.

**Datum**

14 juni 2023

**Onze referentie**

**Bijlage(n)**

8

**Aan**

Minister, Staatssecretaris

**Van**

Programmadirectie Duurzame

Mobiliteit

varianten. Ook is de haalbaarheid afhankelijk van een aantal randvoorwaarden en (externe) factoren, waaronder de beschikbaarheid van materieel, laad- en tankinfrastructuur en grondstof- en energieprijzen. Hiertoe monitoren partijen jaarlijks de uitvoering van het convenant SEB. Elke 2 jaar vindt een evaluatie plaats op doelstellingen en haalbaarheid, om tijdig beheersmaatregelen te treffen wanneer knelpunten in de uitvoering leiden tot vertraging van projecten.

### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Datum**

14 juni 2023

**Onze referentie**

**Bijlage(n)**

8

**Aan**

Minister, Staatssecretaris

**Van**

Programmadirectie Duurzame  
Mobiliteit

### **Bijlagen**

<b>Volg-nummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
1	Concept Routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen	
2	Concept Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen	
3	Inzet aanvullende SEB-middelen	
4	Uitgebreidere toelichting op routekaart en convenant	
5	Kamerbrief Routekaart en convenant Schoon en Emissieloos Bouwen	
6	TNO-notitie: Effect en Haalbaarheid transitiepaden Schoon en Emissieloos Bouwen	
7	TNO-notitie: Financiële impact Schoon en Emissieloos Bouwen tot 2030	
8	Decisio: Onderzoek Financiële impact Schoon en Emissieloos Bouwen	

### **Bijlage 3: Inzet aanvullende €400 miljoen SEB-middelen**

Bovenop de in 2021 beschikbaar gestelde €500 miljoen<sup>1</sup> is door het Kabinet een aanvullende €400 miljoen aan stikstofmiddelen voor de bouw vrijgemaakt om de verduurzaming van de bouw te versnellen<sup>2</sup>. Daarmee is nu dus €900 miljoen beschikbaar gesteld vanuit het Rijk voor de transitie.

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 25 november 2022 is een concept verdeling voor deze aanvullende 400 miljoen ter consultatie voorgelegd aan stakeholders (medeoverheden, marktpartijen en kennisinstellingen). De reacties zijn meegenomen om te komen tot de in deze notitie opgenomen verdeling.

In deze notitie staat:

1. De voorgenomen verdeling.
2. Een nadere toelichting op de instrumenten en de bijbehorende verdeling.
3. Een samenvatting van de stakeholder reacties en de wijze waarop hiermee is omgegaan / zal worden.

#### **1. Overzicht verdeling 1<sup>e</sup> €500 miljoen en voorgenomen verdeling aanvullende €400 miljoen:**

Uit ervaring met de verdeling van de reeds in 2021 beschikbaar gestelde €500 miljoen stikstofmiddelen voor de bouw is gebleken dat voor snelheid, effectiviteit en draagvlak het cruciaal is om in te zetten op een mix van maatregelen. Ook voor de aanvullende €400 miljoen blijkt dit essentieel te zijn omdat het zorgt voor breed draagvlak en omdat de instrumenten elkaar versterken.

Een ontbrekend instrument in de oorspronkelijke instrumentenmix was ondersteuning van medeoverheden voor het stellen van striktere aanbestedingscriteria. Vanuit de sector is gebleken dat hier veel behoefte voor is, er is veel emissiereductie te behalen omdat medeoverheden gezamenlijk veel opdrachten uitzetten. Daarnaast zijn medeoverheden een belangrijke opdrachtgever voor MKB.

<b>Instrument</b>	<b>Reeds verdeelde 1<sup>e</sup> €500 miljoen</b>	<b>Voorgenomen verdeling aanvullende €400 miljoen</b>	<b>Totaal beschikbaar gemaakt</b>
Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB).	€270 miljoen	€90 miljoen	€360 miljoen
Aanbestedende rijksdiensten (mogelijk inclusief TenneT)	€180 miljoen	€95 miljoen	€275 miljoen
Kennis- en Innovatieprogramma/ Kennis, Opschaling, Praktijkervaringsprogramma	€50 miljoen	€35 miljoen	€85 miljoen
Specifieke Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)	-	€180 miljoen	€180 miljoen

#### **2. Toelichting instrumenten en bijbehorende verdeling:**

Specifieke Uitkering medeoverheden (SPUK SEB)

€180 mln.

Het stellen van hogere aanbestedingseisen is een effectieve manier om snel te komen tot schonere bouwprojecten. Dit kan echter leiden tot hogere kosten voor medeoverheden bij specifieke aanbestedingen. Hier zijn tot dusver nog geen middelen voor beschikbaar gesteld, vandaar dat voor dit instrument nu verhoudingsgewijs de meeste middelen worden gereserveerd. Via een

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2020-2021, 35334, nr. 133

<sup>2</sup> Kamerstukken II, 2022-2023, 34682/34335, nr. 108.

nieuw op te zetten Specifieke Uitkering SEB kunnen medeoverheden die het convenant SEB hebben ondertekend, een aanvraag doen voor financiële ondersteuning bij projecten waar het ambitieuze niveau uit de routekaart wordt toegepast. De SPUK wordt ontwikkeld voor gemeenten, provincies en waterschappen, de toepassing voor waterschappen wordt hierbinnen onder nog vast te stellen voorwaarden passend gemaakt. De SPUK zal in overleg met de medeoverheden verder worden uitgewerkt.

Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) €90 mln.

Het 2022 budget voor aanschaf en ombouw van bouwmachines werd op de dag van de openstelling met een factor 4 overschreden, met de meeste aanvragen afkomstig vanuit het mkb. Uit de beschikbaar gestelde €270 mln. is geld naar voren gehaald ten opzichte van de oorspronkelijke planning om goede aanvragen niet af te wijzen. Ook voor 2023 is budget naar voren gehaald en er zijn een aantal aanpassingen doorgevoerd die de aantrekkelijkheid van de regeling naar verwachting verder verhogen voor de sector. Gezien de grote interesse in en succes van de regeling is het van belang het beschikbare budget aan te vullen.

Aanbestedende rijksdiensten (mogelijk inclusief TenneT) €95 mln.

Rijksdiensten Rijkswaterstaat, ProRail en Rijksvastgoedbedrijf krijgen te maken met toenemende kosten bij aanbestedingen voor bouwprojecten vanwege toepassing van het ambitieuze niveau uit de routekaart na ondertekening van het convenant. Gezien de ervaring die al is opgedaan bij de aanbestedende rijksdiensten kunnen de middelen snel en effectief worden ingezet. Er wordt momenteel met EZK nog gekeken of een gedeelte van deze aanvullende middelen ingezet zullen worden via Tennet, zodat er ook een directe link is met beschikbare middelen die een bijdrage leveren ten behoeve van de aanleg van projecten voor energieopwekking en energie-infrastructuur.

Kennis, Opschaling, Praktijkervaringsprogramma €35 mln.

Het Kennis- en Innovatieprogramma (K&I) SEB wordt uitgevoerd door TNO, digiGO en de Topsector Logistiek. In dit programma ligt de focus op:

- De ontwikkeling en toepassing van lichte emissiearme bouwmaterialen, industriële off-site productie en het optimaliseren van het bouwproces op stikstof.
- Het in kaart brengen en digitaliseren van de schakels in de bouwlogistieke keten.
- Slimme bouwlogistiek met o.a. de ontwikkeling en toepassing van bouwhubs, mobiele werktuigen en energievoorzieningen voor een emissievrije bouwplaats.

De aanvullende middelen worden gebruikt om het programma in een nieuwe fase te brengen. Nadruk komt te liggen op opschaling en praktijkervaring. Eerste resultaten omtrent prefab-bouwen met biobased materialen, tonen potentiële emissiereducties op de bouwplaats van 50- 60% t.o.v. traditionele woningbouw. Van belang is om dit programma langer door te laten lopen om maatregelen verder door te ontwikkelen en op te schalen, en om ook de resultaten uit de onderzoeken die vanuit dit programma t/m 2026 lopen in de praktijk te kunnen testen. De naam van het programma wordt gewijzigd naar Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma, om aan te geven dat de focus hiernaartoe verschuift.

### **3. Reacties stakeholders en verwerking**

De in deze notitie opgenomen verdeling lijkt een goede tussenweg in de verschillende meningen die er bij stakeholders leven over de verdeling van de middelen.

Er is sterke consensus dat er middelen naar de medeoverheden moeten gaan. Sommige marktpartijen pleiten dat er minder aanvullende middelen naar de aanbestedende rijksdiensten moeten gaan en meer naar medeoverheden. Het grootste gedeelte van de aanvullende €400

miljoen gaat ook naar de medeoverheden (zie ook de toelichting bij 1 en 2). Daarnaast verbinden de aanbestedende rijksdiensten zich aan het ambitieuze niveau van de routekaart SEB, bij de medeoverheden moet nog blijken in hoeverre dit het geval zal zijn. Een belangrijk aandachtspunt is dat mkb moet kunnen profiteren van de middelen die naar de aanbestedende rijksdiensten gaan. Daarom wordt als eis richting de aanbestedende rijksdiensten opgenomen dat hoofdaannemers onderaannemers verplicht moeten informeren over eventuele aanvullende middelen voor de inzet van emissieloos materieel.

Sommige partijen pleiten om middelen niet via de subsidieregeling in te zetten en in plaats daarvan alleen via aanbestedingen. Dit werkt echter nadelig voor bedrijven die nog geen emissieloos materieel hebben.

Er zijn een aantal suggesties ontvangen voor de verdere vormgeving van de SPUK SEB. Dit zal in overweging worden genomen bij de verdere uitwerking van de regeling. De SPUK zal in nauw overleg met stakeholders worden ontworpen. Ook zijn er suggesties ontvangen voor de verdere vormgeving van het Kennis-, Opschaling- en Praktijkervaringsprogramma.

Meerdere partijen benadrukken de noodzaak voor extra middelen voor de bouw, bovenop de €900 miljoen die nu in totaal beschikbaar is gesteld. Op basis van onderzoek door TNO in het kader van de routekaar SEB, zal naar inschatting rond de 4 miljard euro aan investeringen nodig zijn voor het basisniveau uit de routekaart. Ook wordt door partijen de noodzaak benadrukt voor het beschikbaar stellen van middelen voor andere sectoren dan de bouw die eveneens gebruik maken van mobiele werktuigen. Het programma SEB heeft echter tot doel de verduurzaming van de bouwsector, en met het oog op het komen te vervallen van de partiële bouwvrijstelling, om deze transitie in de sector versneld te behalen. En er zal gestreefd worden om de instrumenten zo in te richten dat de middelen zoveel mogelijk daar terechtkomen waar de bijdrage aan de oplossing van de stikstofproblematiek het grootst is.

De volgende stap die gezet zal worden is het opstellen van bestedingsplannen. Voor het indienen van deze plannen wordt het traject voor de Miljoenennota gevolgd. Met FIN is afgesproken dat de bestedingsplannen in mei bij hen zullen worden aangeleverd.

## Bijlage 4 Uitgebreidere toelichting op routekaart SEB en convenant SEB

### *Emissiereductiedoelstellingen*

- De routekaart SEB en het bijbehorende convenant SEB vormen een belangrijk instrument om voor bouwmaterieel de emissiereductiedoelstellingen van het programma Schoon en Emissieloos Bouwen voor 2030 te behalen:
  - o 60% NO<sub>x</sub>-emissiereductie t.o.v. 2018 (Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering);
  - o 75% gezondheidswinst t.o.v. 2016 (Schone Lucht Akkoord);
  - o 0,4 Mton CO<sub>2</sub>-emissiereductie t.o.v. 2019 (Klimaatakkoord);
  - o Klimaatneutrale en circulaire infraprojecten (Strategie KCI).

### *Maatregelen routekaart SEB*

De maatregelen uit de routekaart SEB richten zich op de gehele bouwsector en houden onder andere in dat:

- o Een gedeeltelijke invulling wordt gegeven aan de emissiereductieplicht uit het Besluit bouwwerken leefomgeving, via het minimumniveau met emissie-eisen voor mobiele machines ingezet in bouw- en slooprojecten.
- o Opdrachtgevers van bouw-, onderhouds- en slooprojecten emissie-eisen voor bouwmaterieel opnemen in de aanbestedingsopdrachten. Dit betreft publieke opdrachtgevers (incl. Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf), ProRail en private opdrachtgevers die zich hieraan willen committeren. Hierbij is onderscheid gemaakt in twee niveaus: een basisniveau met emissie-eisen, en het ambitieuze niveau dat een koploperstraject bevat met aanvullende eisen voor de inzet van emissieloos materieel.
- o Opdrachtgevers van bouw-, onderhouds- en slooprojecten de toepassing van bouwlogistieke maatregelen (zoals het inrichten van bouw hubs en conceptueel bouwen) stimuleren.
- De gekozen systematiek van de routekaart SEB is gebaseerd op emissie-eisen en de inzet van emissieloos materieel, en is daarmee techniekneutraal.
- In de emissie-eisen wordt onderscheid gemaakt in verschillende ambitieniveaus om enerzijds een routekaart neer te zetten die voor alle partijen haalbaar is en anderzijds voldoende uitdagend, zodat versnelling wordt gerealiseerd in de uitfasering van vervuילend materieel en de ingroei van emissieloos materieel. Voor elk niveau geldt daarnaast dat opdrachtgevers ook kunnen kiezen om de lat voor bepaalde klassen al hoger te leggen.
- De emissie-eisen zijn zowel gericht op spoedige verschoning van het huidige materieel als ook op vervanging hiervan door emissieloos materieel. Richting 2030 worden de emissie-eisen steeds strenger. De routekaart SEB met de daarin opgenomen emissie-eisen zijn in samenwerking met kennisinstellingen, sectorpartijen en medeoverheden opgesteld. Voor bouwmaterieel dat wordt gebruikt bij weg-, dijk- en spoorprojecten gebeurde dit onder leiding van RWS en ProRail, voor woningbouw en utiliteitsbouw via BZK, voor kustlijn zorg en vaargeulonderhoud via RWS en voor energieprojecten via EZK. Eisen voor offshore energieprojecten volgen in de loop van 2023.
- Toepassing van het hierboven benoemde minimumniveau kan gebruikt worden als deel van de invulling van het begrip "adequate maatregelen" als bedoeld in artikel 7.19a Bbl en kan door het bevoegd gezag gebruikt worden bij de beoordeling daarvan. Andere mogelijke maatregelen zijn bijvoorbeeld het beperken van bewegingen van voertuigen op de bouwplaats of prefabricage om de bouw tijd te beperken. In specifieke gevallen kan het bevoegd gezag via een maatwerkvoorschrift een nadere invulling geven aan de emissiereductieplicht, met strengere emissie-eisen (bijvoorbeeld in de directe omgeving van Natura 2000-gebieden).
- Andere onderwerpen in de routekaart SEB zijn procesmaatregelen zoals prefab, digitalisering en slim bouwtransport, kennisontwikkeling, monitoring, controle en evaluatie.

### *Monitoring en evaluatie*

- De effecten van de uitvoering van de routekaart SEB en het convenant SEB worden op drie niveaus gemonitord. Op een overkoepelend niveau, om zicht te hebben op de impact van de aanpak op de totale emissies van de bouwsector. Op het niveau van de ondertekenaars, om



toe te zien hoe de routekaart SEB geïmplementeerd wordt. En op projectniveau, om te zien wat de invloed van de afspraken is op uitvoering van concrete bouwactiviteiten.

- In 2025, 2027 en 2030 vinden evaluaties plaats. Deelnemende partijen zullen nauw worden betrokken bij deze evaluaties. Informatie die is vergaard via de hierboven omschreven monitoring vormt de basis voor het evaluatietraject. Tijdens de evaluatie zal onder andere gekeken worden of de doelen op het gebied van stikstof, CO<sub>2</sub> en fijnstof op een zo efficiënt en effectief mogelijke wijze gehaald worden. Ook wordt de haalbaarheid en betaalbaarheid van geëvalueerd. Daarnaast wordt gekeken of de routekaart SEB functioneert conform de oorspronkelijk uitgangspunten en of aan de noodzakelijke randvoorwaarden wordt voldaan, waaronder beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur en emissieloos materieel.

#### *Controle op de naleving*

Op dit moment vindt op verschillende wijzen controle op de naleving van contracten plaats. In het kader van de routekaart SEB zal kennis- en kunde over het huidige instrumentarium voor controle op de naleving van contracteisen worden gedeeld. Daarnaast zal het instrumentarium voor controle van contracteisen verder worden ontwikkeld om zodoende de beoogde effecten op stikstofreductie, klimaatdoelen en gezondheidswinst te borgen. Voor de uitvoering werken de markt, stakeholders en overheden samen.

#### *Organisatiestructuur SEB*

Samenwerking en afstemming met sectorpartijen, kennisinstellingen en medeoverheden gebeurt binnen het programma SEB via een organisatiestructuur bestaande uit de Taskforce SEB, een Sectoroverleg SEB, en Werkgroepen. In alle drie de gremia zijn de verschillende stakeholders vertegenwoordigd<sup>1</sup>.

De oprichting van de Taskforce SEB werd aangekondigd in de Kamerbrief van 25 november 2022<sup>2</sup>. Het voornemen is om deze Taskforce SEB in te richten als een stuurgroep bij het convenant SEB, waarbij de Taskforce ook een aantal ambassadeurs aanwijst om de eerste periode van de transitie aan te jagen, aansluiting van partijen bij het convenant te stimuleren en de uitvoering te bevorderen. De voorgenomen samenstelling van de Taskforce SEB is: een voorzitter en vertegenwoordigers van de bij het convenant SEB betrokken partijen, op directorenniveau. Dit betreft in ieder geval een vertegenwoordiger van elk van de ministeries van IenW, BZK, LNV en EZK, één vanuit de provincies, één vanuit de waterschappen, één vanuit de gemeenten, één vanuit een kennisinstelling en drie vanuit de netwerk- en brancheorganisaties.

#### *Convenant SEB*

Via het convenant SEB maken de Rijksoverheid, deelnemende medeoverheden, sectorpartijen en kennisinstellingen afspraken over de uitvoering van de maatregelen uit de routekaart SEB.

---

<sup>1</sup> Voor de interne implementatie in de opdrachtverlening binnen IenW, RWS en ProRail ligt de regie bij de Stuurgroep Duurzaam Opdrachtgeven Infra, waarin RWS, ProRail en alle betrokken IenW-directies deelnemen.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2022/23, 34682, nr. 108



**TER BESLISSING**

**Datum**

12 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/103649

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Beslistermijn**

21 juni

**Bijlage(n)**

1

Aan

Minister  
Staatssecretaris

# nota

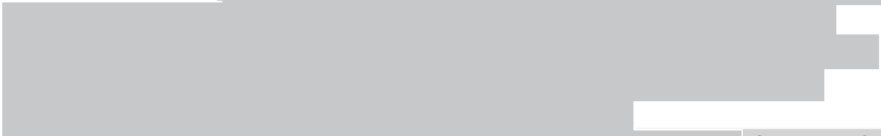
Financiële dekking meerkosten convenant Schoon en  
Emissieloos Bouwen voor IenW

## Aanleiding

Parallel ontvangt u een beslisnota<sup>1</sup> waarin u wordt geadviseerd om voor IenW het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) als koploper te ondertekenen. SEB is een programma dat is opgesteld met medeoverheden, sectorpartijen en kennisinstellingen om o.a. via emissie-eisen voor bouwmaterieel emissies, zoals stikstof, te reduceren. Dit is extra urgent met het oog op de vervallen bouwvrijstelling. De aanpak geeft het nodige perspectief aan de bouwsector en kan een middel zijn om sommige projecten door te laten gaan. Gezien de kostenconsequenties is het belangrijk om parallel een besluit te nemen over de dekking van de verwachte meerkosten voor IenW.

## Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd om te besluiten om:

1. De aanvullende kosten voor het basisniveau SEB in het lopende programma (geschat in totaal 325 mln. tot en met 2030) in te passen in de reguliere budgetten voor instandhouding en de lopende verkenningen bij RWS en Spoor **financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen**  
  
(Financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen)
2. De aanvullende kosten voor het basisniveau SEB bij nieuw op te starten projecten (incl. de projecten die recent vanwege stikstof zijn stilgelegd) aan de voorkant mee te nemen in de kostenraming en de vaststelling van het nieuwe projectbudget. Dit gaat op termijn ten koste van de overige ruimte die beschikbaar is voor nieuwe aanleg of andere wensen en er gaat hier zo een vertragend effect vanuit op het tempo van de uitpakstrategie van de stikstofprojecten.
3. De aanvullende kosten voor het ambitieuze niveau (geschat in totaal 213-253 mln. tot en met 2030) in te passen via de stikstofmiddelen<sup>2</sup> die worden toegekend aan IenW (135-206 mln). Hiermee kan nu al

<sup>1</sup> IENW/BSK-2023/67329

<sup>2</sup> Middelen van Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering die gereserveerd zijn voor de bouw.

grotendeels invulling gegeven worden aan de inspanningsverplichting tot dit niveau dat uit het convenant voortvloeit.

### Kernpunten

De emissie-eisen van SEB voor bouwmaterieel gelden voor nieuwe bouw- onderhouds- en sloopp projecten en niet voor lopende aanbestedingsprojecten. SEB heeft voor IenW kostenconsequenties in de aanbestedingen van nieuwe aanleg en instandhoudingsprojecten van RWS en ProRail. Deze nota vraagt akkoord over de aanpak om de meerkosten te dekken en informeert u over de stappen die nog nodig zijn om volgens de afspraken uit het convenant te gaan werken. Het convenant geeft ondertekenaars een half jaar de tijd na ondertekening om deze stappen te maken, het ondertekeningmoment is eind oktober voorzien.

**Datum**

12 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/103649

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Aan**

Minister  
Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

1

1. De extra kosten voor het basisniveau tot en met 2030 zijn naar inschatting €325 mln. Dit bedrag wordt uit de reguliere budgetten voor aanleg en instandhouding gedekt. Voor instandhouding Spoor is de besluitvorming hierover nog niet afgerond.
  - o Voor instandhouding is dit voor de RWS-netwerken tot en met '25 gedekt, omdat uw besluit om in de instandhouding schoon, klimaatneutraal en circulair te werken (IENW/BSK-2022/119177 en IENW/BSK-2022/106932) is doorgevoerd in de opdrachtverlening aan RWS. Voor RWS is met de vaststelling van het BKN voor de RWS netwerken al besloten dat duurzame productie (inclusief het basisniveau SEB) onderdeel is van het fundament (beslisnota IENW/BSK-2023/69631 en bijlage IENW/BSK-2023/69630). Voor VenR kan het niveau worden bekostigd uit de <sup>financiële</sup> (Financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen) die is gereserveerd in de risicoreservering voor duurzaamheid.
  - o **financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen**  
[redacted]  
(Financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen). Het voornemen is om, naar analogie van BKN RWS-netwerken, de SEB-inzet van ProRail in te passen in het nog op te stellen BKN Spoor vanaf 2026. **financiële en economische belangen**  
[redacted]  
(Financiële en economische belangen). De besluitvorming over het BKN Spoor start dit najaar en loopt door tot begin 2024. <sup>financiële en economische belangen & lopende onder</sup>  
[redacted]  
[redacted] (Financiële en economische belangen & lopende onderhandelingen).
  - o Voor aanleg geldt dat het basisniveau duurzame productie (inclusief het basisniveau SEB) voor RWS en ProRail ingepast moet worden in de budgetten van de lopende verkenningen. Na besluitvorming over het convenant SEB zullen de zevenentwintig<sup>3</sup> nu lopende verkenningen worden benaderd om rekening te houden met SEB.

<sup>3</sup> In totaal zal het om minder verkenningen gaan, aangezien niet alle verkenningen leiden tot rijksprojecten en omdat een deel gepauzeerd wordt.

2. Voor nieuwe projecten geldt dat de extra kosten bij het opstellen van de raming aan de voorkant worden meegenomen bij de vaststelling van het projectbudget. De reikwijdte van het convenant omvat niet de aanlegprojecten die zich reeds in planuitwerking of realisatie bevinden, maar het voorstel is om SEB en de kabinetsdoelen voor duurzaamheid wel mee te nemen binnen de uitpakstrategie van de projecten die door stikstof zijn stil gelegd en de actualisatie van die kostenramingen. Inpassing van de meerkosten door SEB kan ertoe leiden dat het aantal aanlegprojecten of de snelheid waarmee voldoende budget wordt gevonden om deze te starten, afneemt. Tegelijkertijd is met het vervallen van de bouwvrijstelling vaak noodzakelijk voor toekomstige aanlegprojecten om schoon en emissieloos te bouwen. SEB zorgt voor minder emissies in de bouwfase. Minder emissies in de bouwfase kan, afhankelijk van de depositie in de gebruiksfase de toestemmingverlening en het verkrijgen van een vergunning vergemakkelijken en dus helpen in het uitpakken van projecten. Daarbij kunnen deze projecten wanneer zij het ambitieuze niveau toepassen, de extra stikstofmiddelen benutten die beschikbaar zijn tot en met 2030 voor de Rijksdiensten voor het ambitieuze niveau, bijvoorbeeld rondom Natura 2000-gebieden. Zie ook punt twee hieronder. Projecten die kiezen voor het ambitieuze niveau hebben minder tot geen budget nodig voor het basisniveau. Dit blijft echter per project maatwerk.

3. De aanvullende kosten voor het ambitieuze niveau tot en met 2030 worden geschat op €213-253 mln. Deze inschattingen zijn – zoals bij elke transitie – onzeker, waardoor dekking een aandachtspunt blijft. Dit niveau betreft een inspanningsverplichting, geen resultaatsverplichting. Het voornemen is om dit niveau te dekken vanuit de stikstofmiddelen. Hiervoor is €135 mln. reeds beschikbaar voor RWS en ProRail en komt naar verwachting een aanvullende €71 mln. beschikbaar, deze middelen staan nog op de aanvullende post bij FIN en worden via een bestedingsplan opgevraagd. Wanneer deze beschikbaar komen voor IenW is in totaal €206 mln. beschikbaar, dit houdt een gat over van €7-47 mln. Deze kosten houden echter geen rekening met:

- Subsidiereregelingen met significante budgetten, zoals SSEB en AANZET, die de transitiekosten verlagen.
- Middelen vanuit programma SEB voor het uitvoeren van pilots voor schoon en emissieloos Bouwen (€8,5 mln. voor RWS en ProRail), t/m 2024 dekt dit budget dus al een deel van de kosten voor RWS/ProRail.
- De recent (voorjaarsnota) toegekende 120 miljoen euro voor laadinfrastructuur in de bouw.

TNO geeft in het rapport aan dat o.a. bovenstaande mogelijk leidt tot een overschatting van de kosten voor SEB.

- Wanneer blijkt dat de meerkosten hoger zijn dan de beschikbare middelen, zal gezamenlijk gezocht worden naar aanvullende dekking. Hierbij is het standpunt van IenW dat de meerkosten voor dit niveau niet vanuit de reguliere budgetten gefinancierd kunnen worden. Mochten de kosten toch hoger worden dan het beschikbare budget, zal gezamenlijk gezocht moeten worden naar aanvullende dekking, om te voorkomen dat voor een aantal projecten moet worden teruggevallen op het basisniveau.
- Het convenant evalueert de kosten voor dit niveau. Potentiële tegenvallende kosten worden beheerst door de afspraak in het convenant dat bij significant hogere kosten het ambitieuze niveau wordt

**Datum**

12 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/103649

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2**Aan**Minister  
Staatssecretaris**Bijlage(n)**

1

heroverwogen, waarbij nieuwe besluitvorming plaatsvindt als haalbaarheid in het geding is.

- o Voor het toepassen van het ambitieuze niveau zijn in de periode na 2030 nog geen middelen beschikbaar. Het convenant loopt tot eind 2030. Voorafgaand aan 2030 is opnieuw besluitvorming nodig over verlenging, o.a. voor het organiseren van besluitvorming over de bekostiging van de kosten voor RWS en ProRail bij verlenging.

### Krachtenveld

De routekaart SEB bevat een gezamenlijke aanpak om de collectieve emissiereductieopgaven te behalen t.b.v. natuurherstel, de klimaatopgave en de gezondheidswinst. Sectorpartijen en medeoverheden zijn gedurende het gehele traject betrokken. Partijen zien de urgentie voor verduurzaming van de bouwsector en willen aan de slag, maar wijzen op het belang van de ontwikkeling en beschikbaarheid van voldoende emissieloos materieel en laadinfrastructuur. Via monitoring en evaluatie wordt dit gevolgd. Medeoverheden wijzen ook op het belang van ondersteuning in de uitvoering. Hiervoor wordt een ondersteuningsprogramma en een SPUK ontwikkeld.

### Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Geadviseerd wordt om enkele passages van deze Beslisnota niet openbaar te maken, aangezien deze nota informatie over de interne bedrijfsvoering bevat en openbaarmaking de financiële en economische belangen van de staat en de lopende onderhandelingen over het convenant kunnen schaden.

### Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kopie van Verkenningen MIRT ovz 2024	Overzicht verkenningen MIRT

**Datum**

12 juni 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/103649

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit  
DuMo 2

**Aan**

Minister  
Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

1

Regio	Nummer	Naam	Modaliteit	Beleid/RWS	Fase
Zuid	683	A2 Deil - 's Hertogenbosch - Vught	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning -> 2 Planuitwerking
Zuid	760	A58 Tilburg - Breda (valt onder SmartwayZ.nl)	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
ZW NL	761	A15 Papendrecht-Gorinchem	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
ZW NL	782	MIRT Verkenning Rotterdam derde oeververbinding (valt onder MRDH programma) --> A16 Van Brienoordcorridor	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning -> 2 Planuitwerking
NW NL	787	A9 Rottepolderplein (valt onder MRA programma)	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
Oost	789	A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven & Corridor Nijmegen - Eindhoven (was A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven)	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
Oost	1032	N35 Wijthmen-Nijverdal	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1033	A27 Almere Haven - Knooppunt Eemnes (valt onder MRA programma)	Hoofdwegen	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1026	OV en Wonen in de regio Utrecht (valt onder UNED programma)	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Zuid	1031	Hub Den Bosch	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
ZW NL	1046	CID Binckhorst (valt onder MoVe programma)	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
ZW NL	1048	Oude Lijn	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Zuid	1049	Brainport Eindhoven	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1050	Derde perron Amsterdam Zuid	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1053	MIRT-verkenning OV-ontsluiting Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centraal	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1056	OV-verbinding amsterdam-Haarlemmermeer	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Noord	1059	Spoor- en perroncapaciteit Meppel	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Noord	1060	Station Groningen Suiker	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Oost	1072	EurregioRail	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Oost	1073	Regioexpress	OV en Spoor	Beleid	1 Verkenning
Zuid	693	Lob van Gennep	Water	Beleid	1 Verkenning
Noord	1035	Eemszijl en Groote Polder	Water	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1039	Wieringerhoek	Water	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1040	Oostvaardersoevers	Water	Beleid	1 Verkenning
NW NL	1041	Noord Hollandse Markermeerkust	Water	Beleid	1 Verkenning
Oost	1042	Ecologische Waterkwaliteit Friese IJsselmeerkust	Water	Beleid	1 Verkenning
Noord	1044	Koehool-Lauwersmeer	Water	Beleid	1 Verkenning