

# 1<sup>e</sup> themasessie mobiele werktuigen: Samenhang SLA, SEB en KCI voor mobiele werktuigen: hoe ziet het eruit en wat levert het op voor u als SLA-partner?

## ***Beschrijving***

Marco Ubeda van het ministerie van IenW licht het programma Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) toe. SEB is een programma wat op initiatief van de sector tot stand is gekomen en geeft voor bouwmaterieel invulling aan het SLA. Het programma bevat een ambitie die uitdagend is, maar wel haalbaar. Uitdaging is de balans vinden tussen ambitieuze partijen en partijen die sceptisch zijn en/of achter blijven. SEB focust op doelstellingen voor natuur, klimaat en gezondheid binnen de bouwsector. De subsidieregeling voor SEB is al twee keer uitgegaan, ook al twee keer overtekend, dit tekent de belangstelling. Schoon uitvragen betekent duurder materieel, voor die duurdere uitvraag is er een ondersteuningsmechanisme. De eerste ondertekening van het convenant SEB, met afspraken over de uitvoering van de routekaart SEB die opgesteld is, is eind oktober. Vanuit de zaal wordt door kleinere gemeenten aangegeven dat SEB door capaciteit niet hoog op de prioriteitenlijst staat. Ook wordt aangegeven dat het lastig is om in de aanbesteding bedrijven te vinden die all-electric zijn. De subsidieregeling van SEB is een middel bedrijven in deze transitie te stimuleren.

Vanuit de gemeente Amsterdam vertelde Mitchel Knipscheer over de Amsterdamse Aanpak Schone Mobiele Werktuigen. Deze eigen aanpak is opgesteld omdat de ambitie en scope van SEB niet volledig aansluiten bij de grootstedelijke opgave van Amsterdam. In hun eigen routekaart is wel het indelen van machines in categorieën overgenomen van SEB. De Amsterdamse aanpak volgt 4 werksporen: Stimuleren, Faciliteren, Reguleren en Communiceren. Stimuleren gebeurt o.a. door samenwerking binnen de gemeente met wisselwerkingen tussen o.a. het beleidsteam en de inkoopafdeling. Hierdoor worden ook thema's als circulariteit mee gewogen. Faciliteren wordt gedaan via verschillende pilots met bv. laadpaalgebruik en het versnellen van netaansluitingen. Op het gebied van Reguleren gebeurt er nog weinig, omdat er op dit moment geen goed instrumentarium beschikbaar is. Wel worden o.a. netbeheerder steeds meer gestimuleerd om emissie loos te gaan inkopen of worden op lange termijn verplicht dat te doen. Op het vlak van Communiceren wordt de samenwerking gezocht met de markt, andere overheden en netbeheerders. Dit resulteert o.a. in het delen van materieel en laadvoorzieningen en bijeenkomsten van de marktgroep Amsterdamse Aanpak Schone Mobiele Werktuigen. Samenwerking in en met de markt is hierin belangrijk en dit gebeurt bovendien al. Dit blijkt uit voorbeelden uit Amsterdam zelf m.b.t. faciliteren van kleinschalige hub-locaties, maar ook uit projecten met laadhubs uit o.a. Rotterdam, Arnhem en Harderwijk.

Namens marktpartij van Gelder vertelde Remco Kok over wat zij als infrapartner doen om emissie loos bouwen te realiseren. Zo hebben zij hun eigen stip op de horizon gezet om in 2030 klimaatneutraal te zijn om ook naar aanbesteders uit te stralen dat ze vooruit willen. Dit doen ze nu al door realtime de uitstoot van machines en bouwprojecten in kaart te brengen. Remco liet verschillende voorbeelden zien van emissie loze machines. Ook het boren van palen kan elektrisch, wat naast schonere lucht zorgt voor meer wooncomfort.

## **Aandachtspunten**

1. Kleine gemeenten hebben SEB niet bovenaan hun prioriteitenlijst staan. Dit is niet uit onwil, maar uit onmacht vanwege te weinig capaciteit en mensen.
2. Gemeenten die proberen in te zetten op SEB lopen er tegenaan dat all-electric bedrijven lastig te vinden zijn. Genoeg beschikbaar materieel lijkt een beperkende factor.

3. Het is belangrijk een goede analyse te maken van welke je middelen je inzet voor een bouwproject. Wat wordt er gevraagd van de techniek, welke middelen en voertuigen zijn er elektrisch beschikbaar?
4. Het realtime meten van het verbruik van elektrische (bouw)apparaten wordt steeds beter, er wordt op die gebied ook beleid ontwikkeld door het ministerie van IenW

### **Adviezen**

- De markt consulteren, verbinden, doelen stellen met elkaar die passen in de duurzaamheidsambitie.
- Vertaal beleid in regelgeving en integreer dit in aanbestedingen/contracten.
- Durf koplopers te belonen, ga goed voorbereid naar buiten, blijf onderzoeken en werk aan de aantoonbaarheid van de impact. Denk in wat er wel kan i.p.v. wat er niet kan.

## **2<sup>e</sup> themasessie mobiele werktuigen: een tijdige energievoorziening voor mobiele werktuigen: hoe doe je dat?**

### **Beschrijving**

Vanuit het Emissieloos Netwerk Infra (ENI) lichtte Stefan Daamen uitdagingen voor mobiele werktuigen op de bouwplaats toe. Het doel van ENI is in 2026 de emissieloze bouwplaats mogelijk maken. De overgang naar emissieloos bouwen vraagt om een totale transitie, door anders te denken in het ontwerp en anders te werken m.b.t. planning en veiligheid. De manier van werken van ENI is te vinden op [www.opwegnaarseb.nl](http://www.opwegnaarseb.nl) en via [www.emissieloosnetwerkinfra.nl](http://www.emissieloosnetwerkinfra.nl). Uitdagingen liggen o.a. in de veranderende rol van de opdrachtgever, voldoende energie op bouwplaatsen, grote batterijpakketten, groene waterstof, veiligheid, financiën en de dialoog met betrokken partijen. Een oplossing om opdrachtgevers inzicht te geven in de energievraag op een bouwplaats is de "Tool Vermogensvraag Bouwproject", ontwikkeld in opdracht van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Deze tool wordt elk jaar geüpdatet en is bedoeld om in een vroeg stadium het gesprek aan te gaan met de netbeheerder over de te verwachten energievraag.

Flip Oude Weernink gaf vanuit ElaadNL, het kennis- en innovatiecentrum op het gebied van slimme laadinfrastructuur in Nederland, een visie op de transitie naar emissieloos bouwen. Hij gaf aan dat gemeenten vaak sneller willen dan de doelstellingen van SEB en dat elektrisch bouw materieel nog een enorme groei te gaan heeft. Emissieloos bouwen is haalbaar door een combinatie van slim & netbewust laden, opslag en nieuwe contractvormen. Het afstemmen van vraag en aanbod, spreiden van dag en nacht laden en het combineren van modaliteiten (hubs) is daarin belangrijk. Ook roept ElaadNL (lokale) overheden op om realisatie van laadinfrastructuur zo vroeg mogelijk te plannen en de transitie in emissieloos bouwen onderdeel te maken van de integrale gebiedsopgave. Netbeheerders hebben ondertussen een aparte werkgroep opgezet voor een integrale benadering, er is samenwerking met de branche om inzicht te krijgen in de vermogensvraag en er is betrokkenheid bij pilots en koploper projecten. Daarnaast willen de netbeheerders gezamenlijk met de markt uitdagingen benoemen, awareness creëren, data delen en besluitvorming ondersteunen.

De gemeente Amsterdam (Mitchel Knipscheer) liet zien hoe daar energievoorziening op de bouwplaats gefaciliteerd wordt. Dit doen zij onder andere door een gemeentelijke help- en servicedesk voor energievoorziening van uitstootvrije mobiele werktuigen en praktische hand-outs voor aanvraagprocessen (laadpalen t.b.v. mobiele werktuigen, aanvragen tijdelijke aansluiting). Via een stappenplan is inzichtelijk gemaakt hoe stroom op de bouwplaats te gebruiken via een laadpaal. Het terugdringen van de doorlooptijd en het inschatten van de

energie- en vermogensbehoefte (via de NAL-tool) zijn belangrijke uitdagingen, naast het beter benutten van bestaande infra. Zoals in de 1<sup>e</sup> sessie al vertelt is samenwerking in en met de markt hierin belangrijk, waarbij de praktijkvoorbeelden uit Rotterdam, Arnhem en Harderwijk werden aangehaald.

### **Aandachtspunten**

1. Apparatuur wordt zwaarder doordat elektrische voertuigen een accupakket bevatten. Wel komen benodigde contragewichten te vervallen. Echter kan dit met name een probleem zijn voor gemeentes die te maken hebben met zwakke ondergronden.
2. Alles tegelijk emissieloos uitvoeren qua projecten lukt vaak niet, op dit moment is het wel mogelijk om bijvoorbeeld rioolrenovaties emissie loos uit te voeren. Niet tegelijk met andere projecten. Daarnaast is niet in de NAL-tool meegenomen dat er rekening wordt gehouden met andere projecten.
3. Vraag: heb je iets nodig gemeenten? Antwoord: Kennis van een gemeente over het type project kan bruikbaar zijn (rioolvervanging, nieuwbouw, wegonderhoud etc.) Programmering aan de voorkant is handig, wel lastig om daar een goede inschatting van te maken. Het inzetten van laadhubs, permanente locaties waar je materiaal zou kunnen opladen, daar kan netbeheerder voor de lange termijn voorzieningen realiseren. Bijvoorbeeld het mogelijk maken van laden op een knooppunt waar veel behoefte aan stroomvoorziening samen komt (snellaadpleinen).
4. Link met vergunningverlening omtrent emissieloos uitvoeren bij bv. bodemsaneringen is nog best ingewikkeld, nog geen instrument beschikbaar om uitstotende mobiele werktuigen te weren, gemeente Utrecht is hier al best ver mee. Hopen dat omgevingswet handvatten daarvoor kan geven. Onderzoek uit Utrecht wees uit dat milieuzones best wel lastig zijn (geen kenteken, op trucs vervoerd). Bij ministerie ook bezig met project 'intelligente toegang', ook dat je gebieden steeds kan aanpassen.
5. Toepassing van waterstof voor mobiele werktuigen: Waterstof is relatief duur, weinig groene waterstof. Veiligheid en vervoer is ook een probleem met waterstof. Focus ligt nu op elektrisch, maar waterstof gaat er zeker aan komen.

### **Adviezen**

- Inventariseer de laadbehoefte
- Faciliteer energievoorzieningen, niet alles kan via tijdelijke (bouw)aansluitingen
- Regel het in de uitvragen (wie is waarvoor verantwoordelijk?)
- Samenwerking in én met de markt: wees bewust van een nieuw ecosysteem.

De presentaties van de sessies zijn terug te vinden op de terugblikpagina op de website van het Schone Lucht jaarcongres.