



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 22 december 2025, nr. IENW/BSK-2025/288279, tot wijziging van de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel in verband met vaststellen van het subsidieplafond voor 2026, aanpassing subsidiepercentages en maximale subsidiebedragen, aanpassing verdelingsregime projecten experimentele ontwikkeling en enkele andere kleine wijzigingen [KetenID WGK 028259]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste en tweede lid, en 5, onderdeel a tot en met e, g en h, van de Kaderwet subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de begripsomschrijving van *bouwsector* wordt '4941' vervangen door '49410', '7712' door '77120', '7732' door '77320', '7734' door '77340' en '7739' door '77390'.
2. In de begripsomschrijving van *bouwmachine* wordt in onderdeel b, onder 2°, na 'in' ingevoegd 'en voldoet aan de beschrijving in'.
3. In de begripsomschrijving van *bouwmachine* vervalt in onderdeel c, onder 1°, de zinsnede 'en beschikt over de carrosseriecode 9, 10, 15, 16, 26, 27 en 28 of de aanduiding voor speciale doeleinden SF'.

B

In artikel 1.3 wordt '€ 1.000.000' vervangen door '€ 1.500.000'.

C

Na artikel 1.3 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1.4. Voorwaardelijke verlening

Een subsidie ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

D

Artikel 2.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De subsidie bedraagt per emissieloos bouwwerktuig en emissieloze hulpfunctie ten hoogste een percentage van de meerkosten ten opzichte van een referentie-bouwwerktuig of hulpfunctie, tot een bedrag van ten hoogste € 300.000 als het een emissieloos bouwwerktuig of emissieloze hulpfunctie betreft met een continu elektrisch motorvermogen tot 300 kW en ten hoogste € 500.000 als het een emissieloos bouwwerktuig of emissieloze hulpfunctie betreft met een continu elektrisch motorvermogen groter of gelijk aan 300 kW, waarbij dit percentage

30% voor kleine en middelgrote ondernemingen en 25% voor grote ondernemingen is.

2. In het vierde lid, onderdeel a, wordt '€ 70' vervangen door '€ 60'.

3. In het vierde lid, onderdeel b, wordt '€ 100' vervangen door '€ 85'.

4. Het vijfde lid komt te luiden:

5. In afwijking van het eerste lid bedraagt de subsidie voor bouwmachines als bedoeld in bijlage 1, onderdeel A, nummer A2.13, tot een bedrag van ten hoogste € 300.000:
 - a. voor een grote onderneming 20% van de investeringskosten met een maximum van:
 - 1°. € 1.500 per DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW;
 - 2°. € 3.700 per DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW;
 - 3°. € 6.600 per DC laadstation met een vermogen vanaf 100 kW of tweemaal 50 kW;
 - 4°. € 9.200 per DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW of tweemaal 75 kW;
 - 5°. € 11.700 per DC laadstation met een vermogen vanaf 220 kW of tweemaal 110 kW;
 - 6°. € 14.000 per DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW of tweemaal 175 kW;
 - 7°. € 33.000 per DC laadstation met een vermogen vanaf 550 kW of tweemaal 275 kW.
 - b. voor een kleine of middelgrote onderneming 40% van de investeringskosten met een maximum van:
 - 1°. € 2.900 per DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW;
 - 2°. € 7.300 per DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW;
 - 3°. € 13.500 per DC laadstation met een vermogen vanaf 100 kW of tweemaal 50 kW;
 - 4°. € 18.300 per DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW of tweemaal 75 kW;
 - 5°. € 23.300 per DC laadstation met een vermogen vanaf 220 kW of tweemaal 110 kW;
 - 6°. € 27.900 per DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW of tweemaal 175 kW;
 - 7°. € 66.000 per DC laadstation met een vermogen vanaf 550 kW of tweemaal 275 kW.

5. Het zesde lid vervalt, onder vernummering van het zevende en achtste lid tot zesde en zevende lid.

E

Artikel 2.3 komt te luiden:

Artikel 2.3. Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond bedraagt:
 - a. voor 2022:
 - 1°. € 23.500.000 voor bouwwerktuigen en hulpfuncties als bedoeld in de begripsomschrijving van 'bouwmachine', artikel 1.1, onderdelen a en b;
 - 2°. € 1.670.000 voor bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van 'bouwmachine', artikel 1.1, onderdeel c.
 - b. voor 2023: € 42.000.000 voor bouwwerktuigen, hulpfuncties en bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van bouwmachine, in artikel 1.1, onderdelen a, b en c.
 - c. voor 2024: € 36.000.000 voor bouwwerktuigen, hulpfuncties en bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van bouwmachine in artikel 1.1, onderdelen a, b en c.
 - d. voor 2025:
 - 1°. € 28.000.000 voor bouwwerktuigen, hulpfuncties en bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van bouwmachine in artikel 1.1, onderdelen a, b en c, met uitzondering van de codes A2.2, A2.3, A2.7, A2.12 en A2.13, tenzij het subsidieplafond in het eerste lid, onderdeel d, onder 2°. bereikt is;
 - 2°. € 20.000.000 voor bouwmachines met de codes A2.2, A2.3, A2.7, A2.12 en A2.13.
 - e. voor 2026:
 - 1°. € 25.000.000 voor bouwwerktuigen, hulpfuncties en bouwvoertuigen als bedoeld in de begripsomschrijving van bouwmachine in artikel 1.1, onderdelen a, b en c, met uitzondering van de codes A2.2, A2.3, A2.7, A2.12 en A2.13;
 - 2°. € 25.000.000 voor bouwmachines met de codes A2.2, A2.3, A2.7, A2.12 en A2.13.
2. Indien een of beide subsidieplafonds, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, na 1 juni 2026 ontoereikend zijn om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, kunnen de bedragen worden aangevuld met de onaangesproken middelen van artikel 2.3, eerste lid, onderdeel e, onder 1° of 2°, artikel 3.3, eerste lid, onderdeel e, of artikel 4.3, eerste lid, onderdeel e.
3. Indien het subsidieplafond, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, onder 1°, na 1 juni 2026 ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, kan



het bedrag worden aangevuld met de onaangesproken middelen van artikel 2.3, eerste lid, onderdeel e, onder 2°, tot ten hoogste het bedrag dat is bestemd voor verwisselbare batterijpakketten behorende bij een emissieloos bouwwerktuig als bedoeld in artikel 2.2, tweede lid, onderdeel d.

4. Indien na 1 juni 2026 budget voor subsidieaanvragen op grond van hoofdstuk 2 deels onaangesproken is gebleven, kan dit budget gebruikt worden voor aanvragen op grond van hoofdstuk 3 of hoofdstuk 4.

F

Artikel 2.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onder vervanging van de punt aan het slot van het derde lid, onderdeel d, door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- e. in 2026 van 3 maart 2026, 9.00 uur tot en met 30 oktober 2026, 17.00 uur.

2. In het vierde lid, onderdeel k, vervalt 'een mobiel batterijpakket voor off-grid stroomvoorziening als bedoeld in bijlage 1, onderdeel A, nummer A2.7,' en vervalt 'of het opladen van het mobiele batterijpakket'.

3. Onder verlettering van onderdeel l tot onderdeel m, wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

- l. indien de aanvraag een batterijpakket voor off-grid stroomvoorziening vanaf 50 kWh op een bouwlocatie als bedoeld in bijlage 1, onderdeel A, nummer A2.7 betreft, een bewijs dat voor het opladen van het batterijpakket, niet behorend tot een bouwwerktuig, wordt voldaan aan artikel 2 nummers 102 quater respectievelijk quinquies van de Algemene groepsvrijstellingsverordening;.

G

Artikel 2.6 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel h vervalt, onder verlettering van de onderdelen i tot en met l tot de onderdelen h tot en met k.

2. Onderdeel m vervalt, onder verlettering van onderdeel n tot onderdeel l.

H

Artikel 3.1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt '19 kilowatt' vervangen door 'aan 19 kW'.

2. In onderdeel b wordt '56 kilowatt' vervangen door 'aan 56 kW' en wordt '560 kW' vervangen door 'aan 560 kW'.

I

Artikel 3.2 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel a, wordt '14% voor kleine ondernemingen in het hoogste inkomstenbelastingtarief, 19% voor overige kleine en middelgrote ondernemingen, en 14% voor grote ondernemingen bedraagt' vervangen door '30% voor kleine en middelgrote ondernemingen en 25% voor grote ondernemingen is'.

2. Het eerste lid, onderdeel c, komt te luiden:

- c. in afwijking van de onderdelen a en b bedraagt het maximale subsidiebedrag voor een emissieloos bouwwerktuig, emissieloze hulpfunctie of elektrische installatie op een zeegaand bouwvaartuig met een continu elektrisch motorvermogen groter of gelijk aan 300 kW ten hoogste € 500.000;.

3. In het eerste lid, onderdeel d, onder a, wordt '€ 70' vervangen door '€ 60'.



4. In het eerste lid, onderdeel d, onder b, wordt '€ 100' vervangen door '€ 85'.

5. In het derde lid vervalt de dubbele punt na 'wordt' en vervalt onderdeel a, alsmede de aanduiding 'b.' voor onderdeel b.

6. In het vierde lid wordt 'zevende' vervangen door 'zesde'.

J

Artikel 3.3 komt te luiden:

Artikel 3.3. Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor de maatregelen, bedoeld in artikel 3.1 bedraagt:
 - a. voor 2022: € 7.000.000;
 - b. voor 2023: € 14.000.000;
 - c. voor 2024: € 10.000.000;
 - d. voor 2025: € 7.000.000;
 - e. voor 2026: € 3.000.000.
2. Indien het subsidieplafond, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, na 1 juni 2026 ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, kan het bedrag worden aangevuld met de onaangesproken middelen gereserveerd op grond van artikel 2.3, eerste lid, onderdeel e, onder 1°, of artikel 4.3, eerste lid, onderdeel e.
3. Indien na 1 juni 2026 budget voor subsidieaanvragen op grond van hoofdstuk 3 deels onaangesproken is gebleven, kan dit budget gebruikt worden voor aanvragen op grond van hoofdstuk 2 of hoofdstuk 4.

K

Artikel 3.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de aanhef van het tweede lid wordt 'RVO' vervangen door 'de Minister'.
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van het tweede lid, onderdeel d, door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. in 2026 van 3 maart 2026, 9.00 uur tot en met 30 oktober 2026, 17.00 uur.
3. In het derde lid, onderdeel g, wordt 'zesde' vervangen door 'vierde' en wordt 'zevende' vervangen door 'vijfde'.

L

In artikel 3.12, tweede lid, wordt 'zesde' vervangen door 'vierde' en wordt 'zevende' vervangen door 'vijfde'.

M

In artikel 4.2, tweede lid, wordt '4 maanden' vervangen door 'de helft van de oorspronkelijke looptijd'.

N

Artikel 4.3 komt te luiden:

Artikel 4.3. Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond bedraagt:
 - a. in 2022:
 - 1°. voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, € 9.000.000;
 - 2°. voor projecten haalbaarheidsstudies als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, € 1.000.000.
 - b. in 2023:
 - 1°. voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, € 9.000.000;

- 2°. Voor projecten haalbaarheidsstudies als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, € 1.000.000.
- c. in 2024:
 - 1°. voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, € 9.000.000;
 - 2°. Voor projecten haalbaarheidsstudies als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, € 1.000.000.
- d. in 2025:
 - 1°. voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, € 9.000.000;
 - 2°. Voor projecten haalbaarheidsstudies als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, € 1.000.000.
- e. in 2026:
 - 1°. voor projecten experimentele ontwikkeling als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel a, € 11.000.000;
 - 2°. Voor projecten haalbaarheidsstudies als bedoeld in artikel 4.1, onderdeel b, € 1.000.000.
- 2. Indien een of beide subsidieplafonds, bedoeld in het eerste lid, onderdeel e, na 1 juni 2026 ontoereikend zijn om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, kunnen de bedragen worden aangevuld met de onaangesproken middelen gereserveerd op grond van artikel 2.3, eerste lid, onderdeel e, onder 1°, artikel 3.3, eerste lid, onderdeel e, of artikel 4.3, eerste lid, onderdeel e, onder 1° of 2°.
- 3. Indien na 1 juni 2026 budget voor subsidieaanvragen op grond van hoofdstuk 4 deels onaangesproken is gebleven, kan dit gebruikt worden voor aanvragen op grond van hoofdstuk 2 of hoofdstuk 3.
- 4. Indien een goedgekeurde aanvraag voor een project haalbaarheidsstudie of een project experimentele ontwikkeling betrekking heeft op laadinfrastructuur kan budget van artikel 2.3, eerste lid, onderdeel e, onder 2°, worden ingezet voor aanvragen onder hoofdstuk 4 van deze regeling ter hoogte van het aangevraagde bedrag.

O

Artikel 4.4 wordt als volgt gewijzigd:

- 1. In de aanhef van het eerste lid wordt 'RVO' vervangen door 'de Minister'.
- 2. Onder vervanging van de punt aan het slot van het eerste lid, onderdeel d, door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
 - e. in 2026 van 3 maart 2026, 9.00 uur tot en met 30 oktober 2026, 17.00 uur.
- 3. Het tweede lid komt te luiden:
 - 2. Een aanvraag tot subsidieverlening voor een project experimentele ontwikkeling kan worden ingediend bij de Minister in de volgende perioden:
 - a. in 2022 van 31 mei 2022 tot en met 31 augustus 2022, 17.00 uur;
 - b. in 2023 van 9 mei 2023 tot en met 6 september 2023, 17.00 uur;
 - c. in 2024 van 5 maart 2024 tot en met 29 augustus 2024, 17.00 uur;
 - d. in 2025 van 4 maart 2025 tot en met 28 augustus 2025, 17.00 uur;
 - e. in 2026 van 12 mei 2026, 9.00 tot en met 30 oktober 2026, 17.00 uur.
- 4. Het derde tot en met zesde lid vervallen.

P

Artikel 4.7 wordt als volgt gewijzigd:

- 1. Het tweede lid komt te luiden:
 - 2. Voor een project experimentele ontwikkeling vindt de subsidieverdeling plaats op volgorde van binnenkomst van volledige aanvragen die tenminste 70 punten hebben behaald volgens de beoordelingscriteria en maximale puntentoedeling zoals vastgelegd in bijlage 2 bij deze regeling.
- 2. Onder vernummering van het derde tot en met zevende lid tot vierde tot en met achtste lid wordt een lid ingevoegd, luidende:



3. Indien de Minister op de dag waarop het subsidieplafond voor projecten experimentele ontwikkeling is bereikt, meerdere volledige aanvragen om subsidieverlening heeft ontvangen, vindt de subsidieverdeling plaats aan de hand van een rangschikking, overeenkomstig artikel 4.8.

3. In het vierde lid (nieuw) wordt 'twee of meer aanvragen voor projecten experimentele ontwikkeling' vervangen door 'op de dag waarop het subsidieplafond voor projecten experimentele ontwikkeling is bereikt, twee of meer aanvragen'.

Q

In artikel 4.8, eerste lid, wordt 'gerangschikt op onderwerp, impact en kwaliteit van het project' vervangen door 'indien nodig gerangschikt'.

R

In artikel 4.9, onderdeel f, wordt 'in de rangschikking' vervangen door 'volgens de beoordelingscriteria en maximale punttoedeling zoals vastgelegd in bijlage 2 bij deze regeling'.

S

In artikel 4.11, eerste lid, onderdeel a, wordt '€ 1.000.000,' vervangen door '€ 1.500.000'.

T

Bijlage 1 wordt vervangen door bijlage 1 bij deze regeling.

U

Bijlage 2 wordt vervangen door bijlage 2 bij deze regeling.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*



BIJLAGE 1 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1, ONDERDEEL T, VAN DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE SUBSIDIEREGELING SCHOON EN EMISSIELOOS BOUWMATERIEEL IN VERBAND MET VASTSTELLEN VAN SUBSIDIEPLAFONDS VOOR 2026, AANPASSING SUBSIDIEPERCENTAGES EN MAXIMALE SUBSIDIEBEDRAGEN, AANPASSING VERDELINGSREGIME PROJECTEN EXPERIMENTELE ONTWIKKELING EN ENKELE ANDERE KLEINE WIJZIGINGEN

Bijlage 1. Lijst van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen, behorende bij artikel 1.1 van de regeling

Hier wordt in een lijst aangegeven welke machines in deze regeling onder de definitie van bouw-machine of zeegaand bouwvaartuig vallen, en daarmee in aanmerking komen voor aanschaf- of retrofitsubsidie, mits de aanvragen voldoen aan alle andere in de regeling vermelde eisen.

A. Bouwwerktuigen	Aanschaf en retrofit emissieloos	Retrofit SCR of hermotorisering
<i>Mobiele machines</i>		
A1.1 asfaltzaag, betonzaag (rijdend)	J	J
A1.2 asfaltspreidmachine, asfaltwerkmachine	J	J
A1.3 asfaltvoorlader	J	J
A1.4 ballastafwerkmachine	J	J
A1.5 bestratingmachine (zelfrijdend)	J	J
A1.6 beton- of mortelmachine, paver, mobiele 3D-printer	J	J
A1.7 beton- of bentonietpomp (standalone)	J	J
A1.8 bodemstabiliseerder	J	J
A1.9 bulldozer	J	J
A1.10 emulsiespuitwagen	J	J
A1.11 freesmachine voor asfalt of beton	J	J
A1.12 mobiele meetapparatuur voor de bouw (zoals sondeermachine, sondeertruck, sondeerrups, valgewicht)	J	J
A1.15 gietasfaltketel	J	J
A1.16 graaflaadcombinatie	J	J
A1.17 grader, wegschaaf	J	J
A1.18 funderingsmachine (gemotoriseerd materieel): heilmachine, (damwand) drukmachine, trilstelling, vibrostelling	J	J
A1.19 hoogwerker (zelfrijdend of getrokken) vanaf 46 kW en minimale werkhoogte van 12 meter	J	N
A1.20 kabeltreklier	J	J
A1.21 mobiele boorinstallatie, grondboormachine, mobiele (anker) boorinstallatie, grondboormachine, gestuurde boringmachine, boorrups	J	J
A1.22 mobiele compressor	J	J
A1.23 mobiele graafmachine (niet zijnde 'rupsgraafmachine' of 'overslagmachine')	J	J
A1.24 mobiele kraan (zoals telescoopkraan, torenkraan, rupshijskraan, ruwterreinkraan, draadkraan, minihijskraan, dragline-kraan)	J	J
A1.25 mobiele lopende band (transportband), zelf aangedreven mobiel modulair transportsysteem	J	J
A1.26 mobiele puinbreekinstallatie	J	J
A1.27 mobiele zeefinstallatie, grondzeef	J	J
A1.28 mobiele overslagmachine, rupsoverslagmachine, overslagkraan (niet zijnde statisch en bekabeld elektrisch)	J	N
A1.29 rupsdumper	J	J
A1.30 rupsgraafmachine	J	J
A1.31 ruw terrein heftruck 4x4 aangedreven	J	J
A1.32 schranklader	J	J
A1.33 shovel, laadschop, wiellader op banden of rups	J	J
A1.34 shuttle buggy	J	J
A1.35 sleepgraver, dragline	J	J
A1.36 sloopkraan	J	J
A1.37 teer- of asfaltsproeier	J	J
A1.38 tractor of vergelijkbaar multifunctioneel bouwwerktuig, met motorvermogen vanaf 19 kW	J	J
A1.39 veegmachine met motorvermogen vanaf 56 kW	J	J
A1.40 verreiker (star of roterend)	J	J



A. Bouwwerktuigen	Aanschaf en retrofit emissieloos	Retrofit SCR of hermotorisering
A1.41 vliedermachine (uitsluitend ride-on)	J	J
A1.42 wals (klein, knik-, rol-, banden-, grond-, tril-)	J	J
A1.43 waterwagen bij asfalt- en freeswerkzaamheden	J	J
A1.44 (weg)markeringsmachine	J	J
A1.45 wieldumper	J	J
A1.46 boomverplantingsmachine	J	J
A1.47 mobiele wasinstallatie op een bouwlocatie	J	J
<i>Vervoerbare industriële uitrustingen</i>		
A2.1 vervallen		
A2.2 aggregaat op wind- of zonne-energie voor off-grid stroomvoorziening	J	N
A2.3 aggregaat op waterstof of waterstofdragers voor off-grid stroomvoorziening	J	N
A2.4 hydraulisch aggregaat	J	J
A2.5 lasaggregaat	J	N
A2.6 lichtmastaggregaat of lichtmast (zelf aangedreven)	J	N
A2.7 batterijpakket voor off-grid stroomvoorziening vanaf 50 kWh op een bouwlocatie of behorende bij een bouwwerktuig	J	J ¹
A2.8 trilplaat, trilblok, stamper	J	N
A2.9 mobiele (vuil)-waterpomp	J	N
A2.10 pompen voor baggeren (DOP-pomp, jetpomp, booster-baggerstation)	J	N
A2.11 vervallen		
A2.12 vliegwiel als vermogensvoorziening	J	N
A2.13 mobiel DC (gelijkstroom) laadstation op een bouwlocatie	J	N
A2.14 mobiele waterstof tankvoorziening	J	N
<i>Spoorvoertuigen en drijvende werktuigen</i>		
A3.1 afbrandstuiklasmachine (stomplasmachine)	J	J
A3.2 ballastreinigingsmachine (hormachine, kettinghor, MFS-wagon)	J	J
A3.3 freestrein, spoorse freesmachine	J	J
A3.4 hefbordeswagen	J	J
A3.5 inspectietrein	J	J
A3.6 krol (kraan op lorries), spoorkraan	J	J
A3.7 meettrein (meetgereedschap specifiek voor op het spoor)	J	J
A3.8 schuifboot	J	J
A3.9 slijptrein, spoorse slijpmachine	J	J
A3.10 machine voor stoppen, na-verdichten en/of afwerken (stopmachine, ballastafwerkmachine, spoorstabilisator)	J	J
A3.11 vernieuwingstrein (voor spoor of rijdraad), ombouwtrein, ondergrond-behandeling-, saneringmachines	J	J
A3.12 locomotief met voorziening om onafhankelijk van bovenleiding te kunnen rijden, voorziening om elektrisch railvoertuig onafhankelijk van bovenleiding te kunnen rijden	J	N
A3.13 werkvet	J	J
A3.14 zuigboot	J	J
A3.15 baggervoertuig voor binnenwateren	J	N
A3.16 crew transfer vessel	J	J
A3.17 railwegvoertuig, tweewegvoertuig	J	J
A3.18 gemotoriseerde lasaanhanger	J	J

¹ Subsidiabel zijn uitsluitend aanvullende verwisselbare batterijpakketten ingediend bij een aanvraag voor ombouw naar een emissieloos bouwwerktuig dat gebruik maakt van verwisselbare batterijpakketten volgens artikel 3.2, eerste lid, onderdeel d.

B. Hulpfuncties
<i>Aanschaf van elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend batterijpakket voor aandrijving van de opbouw van een nieuw of bestaand voertuig, oplegger of spoorvoertuig (inclusief vrachtauto-railvoertuig), zijnde een:</i>
B1.1 autolaadkraan
B1.2 betonmixer
B1.3 betonpomp
B1.4 binnenlader
B1.5 boor
B1.6 front-end cylinder
B1.7 haakarm



B. Hulpfuncties

B1.8 kabelsysteem

B1.9 kettingsysteem

B1.10 onderwaartse cilinder

B1.11 portaalarmsysteem

B1.12 mobiele kraan (zoals telescoopkraan, torenkraan, rupshijskraan, ruwterreinkraan, draadkraan, minihijskraan)

B1.13 hoogwerker vanaf 46 kW

B1.14 blaas- en zuigsysteem voor zand, grind en schelpen

B2.1 vervallen

Elektrische aandrijfmotor met een brandstofcel of een niet loodhoudend batterijpakket voor aandrijving van hulpfunctie op een vaartuig, niet de voortstuwing, zijnde een:

B3.1 grondpers

B3.2 hei-installatie op een heischip

B3.3 kraan

C. Bouwvoertuigen

Aanschaf van emissieloze N3-vrachtwagen met bakwagenchassis met de volgende carrosseriecodes:

C1. betonmixer (carrosseriecode 15)

C2. betonpompvoertuig (carrosseriecode 16)

C3. boorwagen (carrosseriecode 28)

C4. hoogwerker (carrosseriecode 27)

C5. kieptruck (carrosseriecode 10)

C6. kraanwagen (carrosseriecode 26 of aanduiding SF)

C7. voertuig met haakarm (carrosseriecode 9)

C8. overig N3-voertuig voor de bouw (zoals emulsiespuitwagen en portaalwagen)

D. Zeegaande bouwvaartuigen

Hermotorisering en ombouw zodat het schip tenminste 25% van zijn energie haalt uit waterstof of ammonia en voldoet aan de IMO MARPOL Tier III emissienorm) van de volgende soorten werkschepen:

D1. ankerbehandelingsleepboten

D2. multifunctionele sleepboot

D3. duwboot

D4. pushbuster

D5. halfafzinkbare duwbakken, pontons

D6. kabellegger, pijpbegravingschip

D7. kraanschip

D8. multifunctioneel werkschip, multicat

D9. offshore, zeegaande installatieschepen

D10. projectladingschip, zwareladingschip

D11. schepen voor bouwondersteuning, bevoorrading, special purpose

D12. (sleep)hopperzuiger

D13. snijkopzuiger

D14. waterinjectiebaggervaatuig

D15. splijthopper

D16. lepelkraanbaggerpontons

D17. Steenstortschip, valpijpschip



BIJLAGE 2 BEHORENDE BIJ ARTIKEL 1, ONDERDEEL U, VAN DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE SUBSIDIEREGELING SCHOON EN EMISSIELOOS BOUWMATERIEEL IN VERBAND MET VASTSTELLEN VAN SUBSIDIEPLAFONDS VOOR 2026, AANPASSING SUBSIDIEPERCENTAGES EN MAXIMALE SUBSIDIEBEDRAGEN, AANPASSING VERDELINGSREGIME PROJECTEN EXPERIMENTELE ONTWIKKELING EN ENKELE ANDERE KLEINE WIJZIGINGEN

Bijlage 2. Beoordelingscriteria projecten experimentele ontwikkeling en maximale puntentoedeling, behorende bij artikel 4.8 van de regeling

In deze bijlage zijn de beoordelingscriteria en maximale puntentoedeling opgenomen. Er zijn daarbij twee typen projecten te onderscheiden, namelijk projecten gericht op technische ontwikkeling en projecten gericht op het opdoen van praktijkervaring. Voor deze projecten geldt een aparte punten-toedeling in de tabel hieronder. Bij beide projecttypen gaat het om een project experimentele ontwikkeling.

Omschrijving	Punten projecttype 'Technische ontwikkeling'	Punten projecttype 'Praktijkervaring'
1. Technische ontwikkeling. De mate waarin het project door technische ontwikkeling bijdraagt aan een versnelling van de beschikbaarheid en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines in Nederland.	20	0
2. Praktijkervaring. De mate waarin het project leidt tot praktische kennis over de inzet van emissieloze bouwmachines in samenhang met de realisatie van laad- of tankvoorzieningen en overige aspecten van het bouwproces zoals slim omgaan met netcongestie, rolverdeling (bijvoorbeeld tussen opdrachtgever en opdrachtnemer), aansluiting op (praktijk)opleidingen en het toepassen van zwaar materieel. De mate waarin hiermee verband houdende uitdagingen en knelpunten worden geïdentificeerd en geadresseerd binnen het project.	0	20
3. NO_x-reductie. De mate waarin het project leidt tot een reductie in de NO _x -uitstoot in de bouwsector. Zowel de directe NO _x -reductie per machine als de potentiële reductie van het machinepark in 2030 moet in de projectomschrijving aangegeven worden in ton NO _x -reductie.	10	5
4. Vervolgpotentieel. Het potentieel dat het projectresultaat een vervolg krijgt in nieuwe projecten van de projectpartners en partijen die niet bij het project betrokken zijn en de bijdrage die dit (binnen 1 jaar na afloop van het project) levert aan de doelstelling van de regeling.	20	20
5. Kennisoverdracht. De betrokkenheid van praktijkopleidingen bij het project, de mate waarin het project leidt tot kennisoverdracht en opgedane kennis en inzichten hierdoor beschikbaar komen voor stakeholders binnen en buiten de bouwsector	10	10
6. Kwaliteit van de doelstellingen. De kwaliteit van de doelstellingen van het project in relatie tot de doelstellingen van de regeling: technologie-, innovatie- en kennisontwikkeling gericht op een reductie van de emissie van NO _x , CO ₂ , en fijn stof (PM2,5 en PM10) in de bouwsector.	10	10
7. Resultaatgerichtheid. De mate waarin het project, met behoud van kwaliteit, op korte termijn tot resultaten leidt. De mate waarin het bijdraagt aan het versnellen van de ontwikkeling en/of inzetbaarheid van emissieloze bouwmachines eventueel gecombineerd met oplaad- en tankinfrastructuur of het slim omgaan met netcongestie.	10	10
8. Projectmanagement. De kwaliteit en efficiëntie van de uitvoering van het project, opvolging en rapportage, risicobeheer, financieel management en stakeholder-management.	5	5
9. Begroting en kosteneffectiviteit. De kwaliteit van de begroting, en in de onderbouwing dat de deelnemers hun eigen aandeel in het project kunnen financieren. De verhouding tussen de opgevoerde kosten, de omschreven activiteiten, de geplande duur en de impact van het project.	5	5
10. Samenwerking. De mate en wijze van samenwerking tussen verschillende (keten)partners of praktijkopleidingen, en de bijdrage die dit levert aan de kwaliteit van het project.	10	15
TOTAAL	100	100



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouwmaterieel (hierna: SSEB). Op grond van de SSEB kunnen subsidies worden verstrekt voor aanschaf en innovatie rondom emissieloos bouwmaterieel en voor de ombouw (retrofit) naar schoon (emissiearm) of emissieloos materieel dat wordt ingezet in de bouwsector in Nederland.

2. Aanleiding

De SSEB-regeling is van kracht sinds 2022 en wordt jaarlijks geactualiseerd. De subsidieplafonds en aanvraagperiode voor de subsidiehoofdstukken aanschaf, retrofit en innovatie zijn vastgesteld voor het jaar 2026. In samenspraak met de bouwsector is een aantal verbeteringen doorgevoerd. Opgedane praktijkervaringen en wensen vanuit de markt die het afgelopen jaar naar voren zijn gekomen, zijn afgewogen en waar redelijk in de regeling verwerkt. Zo is onder andere de koppeling tussen de SSEB en Milieu-investeringsaftrek (hierna: MIA)¹ losgelaten, wat de regeling eenvoudiger maakt en een reducerend effect op de regeldruk heeft. Ook zijn een aantal maximaal te ontvangen subsidiebedragen aangepast om de regeling aantrekkelijker te maken. Daarnaast zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd die de uitvoerbaarheid van de regeling verbeteren en de machinelijst actualiseren.

3. Inhoud wijzigingen

De belangrijkste wijzigingen worden hieronder omschreven. Deze en de overige wijzigingen worden tevens uitgebreid toegelicht in de artikelsgewijze toelichting.

Subsidieplafond voor 2026

In totaal is er voor deze regeling een subsidieplafond van € 65.000.000 beschikbaar in 2026. In de regeling zijn verschillende deelplafonds voor 2026 in de regeling opgenomen. De nieuwe deelplafonds bedragen voor de aanschafsubsidie € 50.000.000 (hoofdstuk 2). Dit is onderverdeeld in € 25.000.000 voor algemene aanschafsubsidie en € 25.000.000 voor laadinfrastructuur. Voor de retrofitsubsidie is € 3.000.000 (hoofdstuk 3) beschikbaar en voor de innovatiesubsidie € 12.000.000 (hoofdstuk 4). De € 12.000.000 voor innovatie is onderverdeeld in € 1.000.000 voor haalbaarheidsstudies en € 11.000.000 voor experimentele ontwikkeling.

Bij het bepalen van de budgetten voor de verschillende subsidiehoofdstukken is gekeken naar de ontvangen aanvragen in 2025 en de financiële gevolgen van de nieuwe steunpercentages door de loskoppeling met de MIA. Daarnaast is rekening gehouden met het verwachte positieve effect op het aantal aanvragen door de snel toenemende interesse van opdrachtgevende medeoverheden in de 'Regeling stimulering schoon en emissieloos bouwen voor medeoverheden (SPUK SEB)', en door de uitvoering van de afspraken die zijn vastgelegd in het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen. De toenemende interesse van semi-publieke organisaties in schoon en emissieloos bouwen heeft meegewogen bij het ophogen van het innovatiebudget, zodat er meer praktijkervaringsprojecten uitgevoerd kunnen worden. Ook is feedback van stakeholders op de hoogte van de budgetten en steunpercentages van de afgelopen jaren meegenomen in de overweging.

Subsidiepercentages en samenhang Milieu-investeringsaftrek

In de eerste jaren van de SSEB werd het subsidiebedrag verminderd met te ontvangen MIA. Na aanpassingen in de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) leidde deze aanpak tot onduidelijkheid bij aanvragers over de te ontvangen bedragen; in sommige gevallen kwam het subsidiebedrag na verrekening met de MIA op nul uit. In 2024 is de aanpak daarom gewijzigd en werd voor het subsidiejaar 2025 gebruik gemaakt van vaste percentages, zonder dat het subsidiebedrag werd verrekend met te ontvangen MIA. Met het mogelijk te ontvangen MIA-voordeel was reeds rekening gehouden bij het vaststellen van de percentages.

Voor 2026 is ervoor gekozen om deze aanpak nog verder te vereenvoudigen. De koppeling met de MIA is volledig losgelaten. Met ingang van 1 januari 2026 komen bouwmaachines die SSEB-subsidie

¹ Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009.

hebben ontvangen niet meer in aanmerking voor MIA.² De subsidiepercentages onder de SSEB kunnen daarom worden verhoogd naar de voor deze regeling geldende maximaal toegestane steunpercentages onder de AGVV, namelijk 30% voor mkb en 25% voor het grootbedrijf.

Verdelingsregime projecten experimentele ontwikkeling

Voorheen was er tot eind augustus de tijd om onder hoofdstuk 4 aanvragen voor 'projecten experimentele ontwikkeling' in te dienen. Dit soort innovatieprojecten richten zich bijvoorbeeld op het ontwikkelen van emissieloze machines of op het opdoen van praktijkervaring. Na de sluiting van de tenderperiode werden alle projecten beoordeeld en gerangschikt. De rangschikking bepaalde de volgorde van de toedeling van het budget.

In de praktijk is gebleken dat het onwenselijk is om pas zo laat in het jaar en slechts op één moment projecten te kunnen beoordelen. Een verdelingsregime dat het mogelijk maakt om op meerdere momenten in het jaar aanvragen te beoordelen en toe te kennen als het budget op de dag van de openstelling niet volledig uitgeput wordt, biedt meer mogelijkheden voor de bouwsector om de subsidie te benutten. Vandaar dat er voor 2026 overgestapt wordt van een tenderprocedure naar een 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt'-procedure. Aanvragen kunnen ingediend worden vanaf 12 mei 2026. Alleen aanvragen die meer dan 70 punten halen, komen in aanmerking voor subsidie. Indien er op een dag meer volledige aanvragen worden ingediend dan er budget is, wordt de subsidieverdeling bepaald op basis van puntenrangschikking. Hierdoor blijft er een prikkel voor aanvragers om zo goed mogelijke projecten in te dienen.

Overige wijzigingen

Enkele andere noemenswaardige wijzigingen worden hieronder opgesomd. Deze en de overige wijzigingen worden eveneens toegelicht in het artikelsgewijze deel van de toelichting.

- Het maximumbedrag aan subsidie per aanvrager per jaar voor aanschafsubsidie (hoofdstuk 2) en retrofitsubsidie (hoofdstuk 3) is opgehoogd naar € 1.500.000. De onderuitputting van het budget in het afgelopen subsidiejaar en het hoge percentage van het budget dat toegekend wordt aan mkb, tonen dat er ruimte is voor deze aanpassing. Een hoger maximumbedrag per aanvrager kan de transitie naar emissieloos materieel versnellen. Een aanvrager kan dan immers voor meer emissieloze bouwmaschinen subsidie aanvragen dan eerder het geval was, dit zal naar verwachting tot een toename in het aantal aangeschafte bouwmaschinen leiden.
- Voor innovatieprojecten gericht op experimentele ontwikkeling is het subsidieplafond per project eveneens opgehoogd naar € 1.500.000 om projecten met een grotere impact op de transitie te faciliteren.
- De regeling bevat een maximaal te ontvangen subsidiebedrag per machine. Voor zwaardere machines (vanaf 300kW) blijven de subsidieaanvragen achter en daarom is het maximaal te ontvangen subsidiebedrag voor die machines verhoogd naar € 500.000. Naar verwachting zal het daardoor financieel aantrekkelijker worden om in zware machines te investeren. Deze machines hebben vaak hoge meerkosten. Met de wijziging wordt voor een dergelijke machine minder snel het maximum subsidiebedrag bereikt en dus een groter deel van de meerkosten vergoed.
- Om te zorgen dat er zoveel mogelijk subsidieaanvragen gehonoreerd kunnen worden met het beschikbare subsidiebudget, wordt het mogelijk gemaakt om tijdens de aanvraagperiode (na 1 juni) middelen van een subsidiespoor dat onderuitputting kent aan te wenden voor een subsidiespoor waar meer aanvragen zijn ingediend dan er budget beschikbaar is. Het totale subsidieplafond van € 65.000.000 beschikbaar voor de verduurzaming van bouw materieel blijft hierbij ongewijzigd.
- De berekeningswijzen van de subsidiehoogte voor onder andere batterijpakketten en DC laadstations zijn in lijn gebracht met de methodiek die wordt gehanteerd in paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit (onderdeel SPRILA).
- De lijst van bouwmaschinen en zeegaande bouwvaartuigen in bijlage 1 is uitgebreid en verduidelijkt om deze goed aangesloten te houden op wensen vanuit de markt.
- De beoordelingscriteria en puntentoedeling voor projecten experimentele ontwikkeling in bijlage 2 zijn herzien om beter aan te sluiten op de uitdagingen die momenteel spelen rondom emissieloos bouwen, zoals netcongestie en de inzet van zware emissieloze machines.

4. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Deze wijzigingsregeling is gebaseerd op de Kaderwet subsidies I en M (hierna: Kaderwet). Artikel 3,

² Staatscourant 2025, 40676.



eerste lid, onderdelen b en f, van de Kaderwet geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling subsidies te verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid inzake milieu en vervoer.

Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstrekking op grond van de SSEB is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieverstrekking valt echter onder de AGVV-vrijstelling van de artikelen 25 (steun voor onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten), artikel 36 (investeringssteun voor milieubescherming), artikel 36 bis (investeringssteun voor oplaad- of infrastructuur) en 36 ter (investeringssteun voor de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen en voor de retrofitting van vervoermiddelen). Bij de bepaling van de subsidiebedragen is met de staatssteungrenzen uit deze artikelen van de AGVV rekening gehouden.

5. Gevolgen wijzigingen

Gevolgen voor bedrijven en regeldrukeffect

De SSEB kan op veel steun rekenen vanuit de bouwsector. Continuïteit is belangrijk voor de sector, daarom is het wenselijk om het bestaande beleid voort te zetten. Dit is een minder belastend alternatief dan andere beleidsmaatregelen om de beleidsdoelen te realiseren, zoals wettelijke eisen die juist voor meer regeldruk zorgen. De SSEB wordt jaarlijks herijkt om de regeling goed aan te laten sluiten op de ontwikkelingen in de markt.

De SSEB wordt uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO). RVO was nauw betrokken bij het opstellen van deze wijzigingsregeling om te zorgen dat alle wijzigingen goed uitvoerbaar zijn. Er komen doorlopend opmerkingen en suggesties binnen bij lenW en RVO van aanvragers, brancheverenigingen, fabrikanten, ombouwers en importeurs over de vormgeving van de regeling en de hoogte van de beschikbare budgetten. Alle feedback van stakeholders die het afgelopen jaar is ontvangen is overwogen bij de aanpassing van de regeling. Dit is bijvoorbeeld verwerkt in de hoogte van het subsidieplafond, de steunpercentages, de maximaal te ontvangen subsidiebedragen en in de lijst van bouwmachines die subsidiabel zijn. Tot slot zijn alle wijzigingen voorgelegd tijdens een stakeholdersessie.

De wijzigingen hebben een positief effect voor aanvragers, zoals de aanpassing in de subsidiepercentages door de loskoppeling met de MIA, waardoor de subsidiebedragen hoger uitvallen dan het afgelopen jaar. Er zijn meer subsidiemogelijkheden voor aanvragers door de toevoeging van subsidiebele bouwmachines en het maximale subsidiebedrag voor zware machines is verhoogd. Andere wijzigingen zijn onvermijdelijk of technisch van aard en hebben nauwelijks gevolgen voor burgers en bedrijven. Op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie kon internetconsultatie daarom achterwege blijven.³

Bij de oorspronkelijke openstelling werd de regeldruk per aanvrager geschat op 0,5–1% van het te ontvangen subsidiebedrag voor aanschaf- en retrofitsubsidie.⁴ De regeldruk van de regeling neemt door de wijzigingen af. De samenhang tussen de SSEB en MIA is losgekoppeld, waardoor er voor een bouwmachine geen aanvraag meer gedaan hoeft te worden bij zowel SSEB als MIA, dit is eenvoudiger en scheelt tijd voor de aanvrager. In plaats van twee aanvragen hoeft er nu dus nog maar één aanvraag gedaan te worden. De loskoppeling heeft ook tot gevolg dat de SSEB-subsidiebedragen hoger worden, de subsidiepercentages zijn immers verhoogd van 14 en 19% naar 25 en 30% omdat de MIA er niet meer in verrekend hoeft te worden. Door de hogere subsidiebedragen neemt de relatieve regeldruk voor SSEB-aanvragers af: met dezelfde tijdzet bij een SSEB-aanvraag wordt meer subsidie verkregen.

Het gemiddelde subsidiebedrag per bouwmachine was het afgelopen jaar al aanzienlijk hoger dan oorspronkelijk ingeschat. In 2025 was het gemiddelde bedrag € 31.000 in plaats van de oorspronkelijke schatting van € 18.000 bij de start van de regeling in 2022. In 2026 stijgt het gemiddelde subsidiebedrag door de hogere subsidiepercentages naar verwachting nog verder naar € 40.000.

De verwachting is dat een subsidieaanvrager maximaal drie uur per machine besteedt aan een aanvraag voor aanschaf- of retrofitsubsidie voor een enkele machine, of 1,5 uur per werktuig bij een serie-aanvraag voor meerdere machines. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee € 90 tot € 180 per bouwmachine of zeegaand bouwvaartuig. Uitgaande van een gemiddeld subsidie-

³ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, 224.

⁴ Staatscourant nr. 2022, 7864. Zie toelichting onder paragraaf 6 'Regeldrukeffecten'.

bedrag van € 40.000 betekent dit een regeldruk van 0,23–0,45% van het te ontvangen subsidiebedrag. In het subsidiejaar 2026 worden 1500 aanvragen voor aanschaf- of retrofitsubsidie verwacht. Wanneer ervan uit wordt gegaan dat 90% van de aanvragen betrekking heeft op een enkele machine, en 10% op serie-aanvragen voor meerdere machines, dan is de macro regeldruk van deze regeling ongeveer € 256.500 voor het subsidiejaar 2026. Dit is 0,5% van het beschikbare subsidiebudget voor deze subsidiehoofdstukken in 2026.

Voor de innovatiesubsidie blijft de regeldruk naar verwachting ongewijzigd. Voor het aanvraagproces van innovatiesubsidie worden de regeldruklasten voor het doen van een aanvraag voor een project experimentele ontwikkeling gemiddeld geschat op € 1.500, in het subsidiejaar 2026 worden er 10 van dergelijke aanvragen verwacht. De regeldruklasten voor het doen van een aanvraag voor een project haalbaarheidsstudie worden gemiddeld geschat op € 1.000, in het subsidiejaar 2026 worden er 25 van dergelijke aanvragen verwacht. Na verlening dient jaarlijks een voortgangsrapportage ingediend te worden. Na afloop van het project dient de eindrapportage te worden ingediend. De lasten verbonden aan de uitvoering van een project experimentele ontwikkeling worden geschat op € 500 per jaar, voor de duur van het project. De lasten verbonden aan de uitvoering van een project haalbaarheidsstudie worden geschat op € 250 per jaar, voor de duur van het project.

De regeling wordt jaarlijks opnieuw gepubliceerd in de Staatscourant om de budgetten voor het betreffende subsidiejaar te publiceren. Dit moment wordt tevens gebruikt om wijzingen door te voeren om de regeling zo goed mogelijk aangesloten te houden op marktontwikkelingen.

Een concept van de regeling is op 11 november 2025 aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) ter toetsing voorgelegd. Op 27 november 2025 heeft ATR het advies uitgebracht. Het eindoordeel van ATR ten aanzien van dit voorstel is 'vaststellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden'. ATR constateert dat het een verfijning van een reeds lopende regeling betreft, dat nut en noodzaak van de voorliggende regeling voldoende is onderbouwd. Ook heeft ATR geen opmerkingen aangaande de werkbaarheid van de regeling. ATR constateert dat er een regeldrukvermindering is, maar miste de kwantitatieve onderbouwing en de afweging van minder belastende alternatieven om de beleidsdoelen te realiseren. Beide punten zijn toegevoegd aan de toelichting hierboven.

Financiële gevolgen

Het totale subsidieplafond voor de SSEB voor 2026 is € 65.000.000. De begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor 2026 is nog niet afgerond. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2026 geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een begrotingsvoorbehoud bij te maken, zoals nu ook opgenomen in artikel 1.4 van de regeling. Aanvragen op grond van deze regeling worden vaak ver van tevoren voorbereid. Om de aanvragers een indicatie te geven van het beschikbare budget is de wijziging van de regeling nu vastgesteld. Dit maakt het ook mogelijk om aanvragen te doen aan het begin van het jaar met de openstelling vanaf 3 maart 2026. Een verlaging van een reeds bekend gemaakt en in werking getreden plafond heeft in de regel geen gevolgen voor reeds ingediende aanvragen. Artikel 4:28 Awb biedt hierop een uitzonderingsmogelijkheid voor plafonds die worden vastgesteld voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd. Deze bepaling borgt dat een eventuele latere plafondverlaging voor deze regeling gevolgen heeft voor eerder ingediende aanvragen.

6. Inwerkingtreding van de regeling

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst. Er is afgeweken van de minimuminvoeringstermijn en de vaste verandermomenten. Dit kan echter gerechtvaardigd worden omdat hiermee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private nadelen worden voorkomen (artikel 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Het is van belang dat de regeling aangepast is voor de aanvraagperiode start op 3 maart 2026.

Artikelsgewijs deel

Onderdeel A (artikel 1.1)

Een aantal begripsomschrijvingen in artikel 1.1 zijn aangepast. Het begrip *bouwsector* is aangepast omdat Nederland in september 2025 is overgegaan op een nieuwe Standaard Bedrijfsindeling. De in de regelingstekst gebruikte codes klopten daarom in sommige gevallen niet meer. Met deze aanpassing is de nieuwe Standaard Bedrijfsindeling doorgevoerd in de regeling. Daarmee blijven de juiste bedrijven onder de definitie van *bouwsector* vallen. Daarnaast is het begrip *bouwmachine* aangepast op het onderdeel 'hulpmachine'. Hiermee is verduidelijkt dat de emissieloze aandrijving van de

hulpfunctie wordt gesubsidieerd en niet de hulpfunctie/opbouw zelf. Het begrip bouwmachine is daarnaast aangepast op het onderdeel 'bouwvoertuig'. Het op deze plek benoemen van de carrosseriecodes is overbodig omdat alleen bouwvoertuigen die vermeld staan in bijlage 1 bij de regeling in aanmerking komen en daar de carrosseriecode ook vermeld wordt.

Onderdeel B (artikel 1.3)

In artikel 1.3 is de maximale verlening per jaar opgehoogd van € 1.000.000 naar € 1.500.000. Deze maximale verlening per jaar was opgenomen als één van de maatregelen om te garanderen dat er een eerlijke verdeling van middelen tussen het mkb en grootbedrijf plaats zou vinden. Uit analyses blijkt dat de SSEB zeer goed benut wordt door het mkb. Meer dan 80% van het budget in 2024 is naar het mkb gegaan. Tegelijkertijd heeft een aantal aanvragers aangegeven het plafond van € 1.000.000 als een belemmering te ervaren, omdat ze graag meer subsidie aan zouden willen vragen, wat de transitie naar emissieloos materieel versnelt. Met een hoger maximaal subsidiebedrag per aanvrager ontstaat er ruimte om voor meer emissieloze machines subsidie aan te vragen. Het budget dat in 2025 beschikbaar was voor de regeling is niet uitgeput, er blijkt dus ruimte te zijn voor het ophogen van de maximale subsidieverlening zonder dat het ten koste hoeft te gaan van de beschikbaarheid van budget voor het mkb. Al deze factoren hebben tot de conclusie geleid dat het wenselijk is om het maximale verleningsbedrag per aanvrager of per groep per jaar op te hogen. Het effect van dit hogere maximale bedrag zal onderwerp van evaluatie blijven, mocht de uitputting in 2026 lager uitvallen dan verwacht dan kan het in latere jaren weer aangepast worden.

Onderdeel C (artikel 1.4)

De afgelopen jaren bleek dat de behandeling van de begroting van het Ministerie van I&W voor het betreffende kalenderjaar mogelijk nog niet was afgerond op het moment van openstelling van de regeling. In dat geval kan een subsidie niet worden verleend zonder daar een voorbehoud bij te maken. Dit is nu ook opgenomen in de regeling. Aanvragen op grond van deze subsidieregeling worden vaak ver van tevoren voorbereid. Om de sector een indicatie te geven van het beschikbare budget, zodat deze daarop kan anticiperen, wordt al wel het beoogde plafond vastgesteld. Dit heeft als voordeel dat er bij de openstelling van de regeling gewoon aanvragen kunnen worden ingediend.

Onderdeel D (artikel 2.2)

Het eerste lid van artikel 2.2 is opnieuw vastgesteld. Allereerst is het subsidiebedrag voor zeer zware bouwmachines opgehoogd. Volgens marktpartijen en opdrachtgevers is het in totaal te ontvangen subsidiebedrag ontoereikend voor deze categorie. Dit is ook terug te zien in de aanvraagdata. De afgelopen jaren bleef het aantal aanvragen voor zeer zware bouwmachines achter. In 2024 werd slechts voor drie bouwmachines met een motorvermogen boven 300 kW (niet zijnde een batterijpakket of emissieloos aggregaat) subsidie aangevraagd. Daarom wordt voor emissieloze bouwwerktuigen en emissieloze hulpfuncties met een continu elektrisch motorvermogen vanaf 300 kW het maximale subsidiebedrag verhoogd naar € 500.000. Het maximale subsidiebedrag voor batterijpakketten (A2.2 en A2.7) wordt niet verhoogd, omdat de huidige voorwaarden niet beperkend blijken te zijn voor het doen van aanvragen voor zeer grote batterijpakketten. Ten tweede zijn de subsidiepercentages aangepast. Met ingang van 1 januari 2026 komen bouwmachines die subsidie op grond van de SSEB hebben ontvangen niet meer in aanmerking voor MIA. De subsidiepercentages onder de SSEB kunnen daarom worden verhoogd terwijl ze in overeenstemming blijven met de regels van de AGVV. Net als voorheen hanteert de SSEB, met het oog op regeldruk, geen competitieve biedprocedure en worden aanvragers niet gevraagd om nulsценario's in te dienen (bijvoorbeeld berekening van kosten indien een dieselmachine wordt aangeschaft). De hoogste door AGVV toegestane percentages zonder gebruik van een biedprocedure of nulsценario's zijn 30% voor mkb en 25% voor grootbedrijf. Deze percentages zijn dan ook in de regeling opgenomen. Overigens blijft de MIA wel van toepassing op bouwmachines waarvoor geen SSEB-subsidie wordt verstrekt, mits de aanvraag aan de MIA-vereisten voldoet.

In het vierde lid zijn de subsidiebedragen voor aggregaten op wind- of zonne-energie voor off-grid stroomvoorziening (A2.2) en batterijpakketten voor off-gridstroomvoorziening vanaf 50 kWh op een bouwlocatie of behorende bij een bouwwerktuig (A2.7) aangepast. Voor deze bedragen is aangesloten op de methodiek die wordt gehanteerd in paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregelingen zero-emissiemobiliteit (onderdeel SPRILA), zodat er een geharmoniseerde aanpak is tussen de verschillende subsidieregelingen. De SPRILA-bedragen worden aangepast voor 2026 en daarom sluit de SSEB daarbij aan.

In het vijfde lid is de berekeningswijze van de subsidiehoogte voor DC laadstations (A2.13) aangepast. Hierbij is eveneens aangesloten op de methodiek die wordt gehanteerd in paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit (onderdeel SPRILA), zodat er een geharmoniseerde

aanpak is binnen de verschillende subsidieregelingen. De SSEB hanteert wel lagere bedragen dan SPRILA. Aangezien het in de SSEB mobiele laadinfrastructuur op de bouwplaats betreft zijn er lagere investeringskosten dan aangenomen bij de SPRILA waar het om vaste laadinfrastructuur gaat. De aanpassingen die voor 2026 bij de SPRILA zijn doorgevoerd worden overgenomen in de SSEB. Daarom zijn er twee vermogenscategorieën toegevoegd (100 kW en 550 kW). Daarnaast is de optie 'tweemaal aantal kW' toegevoegd bij de vermogenscategorieën vanaf 100 kW. De reden hiervoor is dat voorheen bij DC laadstations het totaal beschikbare vermogen werd verdeeld als er meerdere bouwmachines tegelijk laden, en het totale vermogen volledig beschikbaar was wanneer er één bouwmaschine laadt. Inmiddels zijn er echter DC laadstations beschikbaar waarbij het vermogen niet volledig beschikbaar is wanneer er één bouwmaschine laadt. In een dergelijk geval waarbij een DC laadstation van 150 kW twee laadpunten heeft, wordt dit vermogen altijd verdeeld (tweemaal 75 kW) als er twee bouwmachines laden. Als er slechts één bouwmaschine laadt, wordt echter ook maximaal 75 kW geleverd. Deze DC laadstations hebben een vergelijkbare aanschafprijs als de DC laadstations waarbij het vermogen wel volledig beschikbaar is wanneer er één bouwmaschine laadt, vandaar dat dit onderscheid nu in de regeling is gemaakt.

Het zesde lid vervalt omdat deze berekeningswijze die gold voor een uitzondering nu hetzelfde als de standaardmethode is. Dit lid is daarmee overbodig geworden.

Onderdeel E (artikel 2.3)

In artikel 2.3 is het subsidieplafond voor aanschaf geregeld. Gelet op het aantal aanpassingen is het artikel opnieuw geformuleerd. Het eerste lid is aangepast zodat alle subsidieplafonds in één artikellid vermeld staan. Daarmee wordt dezelfde formulering gebruikt in alle subsidiehoofdstukken en dit maakt de regeling leesbaarder. In het eerste lid, onderdeel e, zijn de nieuwe subsidiedeelplafonds voor 2026 opgenomen. Dit plafond bedraagt € 25.000.000 laadinfrastructuur gerelateerde aanvragen (onder 2°) en € 25.000.000 voor alle andere aanvragen voor de aanschaf van emissieloze bouwmachines die onder dit artikel vallen (onder 1°).

In het derde en vierde lid is geregeld dat indien blijkt dat per 1 juni het budget in één van de hoofdstukken 2, 3 of 4 (aanschaf, retrofit of innovatie) ontoereikend is, terwijl er in een ander hoofdstuk sprake is van onderuitputting, budget kan worden ingezet voor de andere hoofdstukken. Deze aanpassing is gedaan om het budget in te kunnen zetten waar de markt er de meeste behoefte aan heeft. Deze bepalingen zijn ook opgenomen in de hoofdstukken 3 en 4. Indien op een bepaald moment een tekort in meerdere hoofdstukken tegelijk is, is de prioritering van de inzet van onderuitputting als volgt: in eerste instantie hoofdstuk 2, daarna hoofdstuk 3 en daarna hoofdstuk 4. Om te voorkomen dat er onzekerheid ontstaat rond de beschikbaarheid van budget door het flexibel inzetten van middelen tussen hoofdstukken voor de sluitingsdatum, wordt dit alleen gedaan als er sprake is van significante onderuitputting, dus als het aantal aanvragen achterblijft en het budget niet uitgeput dreigt te worden. Voor de sluitingsdatum van de regeling wordt nooit het volledige budget ingezet voor een ander subsidiespoor. Hierbij wordt ook rekening gehouden met reeds ingediende aanvragen die nog niet beoordeeld zijn. Bij het bereiken van 10% of minder van het oorspronkelijke subsidiedeelplafond, zal dit plafond niet meer worden ingezet voor andere subsidiesporen tot de sluitingsdatum van de aanvraagperiode. Er zal dus budget beschikbaar blijven voor aanvragers die nog bezig zijn met het voorbereiden van een aanvraag voor het subsidiespoor waar de middelen elders worden ingezet.

Het zevende lid is vervallen, omdat het subsidieplafond jaarlijks in de regeling bekend wordt gemaakt. De regeling wordt jaarlijks aangepast om zo goed mogelijk aangesloten te blijven op de ontwikkelingen in de markt. Daarom is een aparte publicatie in de Staatscourant van het subsidieplafond niet meer aan de orde.

Onderdeel F (artikel 2.5)

In artikel 2.5 is de aanvraag van de subsidieverlening geregeld. In het derde lid wordt de aanvraagperiode voor 2026 toegevoegd. Daarbij is zoveel mogelijk aangesloten bij de data in 2025. Het vierde lid, onderdeel k, is voor de duidelijkheid opgesplitst in de onderdelen k en l (nieuw). Daarbij is in onderdeel l (nieuw) het woord 'mobiel' weggehaald in verband met de gewijzigde benaming van deze code in de machinelijst in bijlage 1. Inhoudelijk zijn de aanvraagvereisten ongewijzigd gebleven.

Onderdeel G (artikel 2.6)

Artikel 2.6 bevat de afwijzingsgronden. Onderdeel h is vervallen. Deze eis was oorspronkelijk gesteld om stimulerend effect te kunnen aantonen. In de praktijk heeft ongeveer de helft van de bouwmachines geen kenteken. Het is wenselijk alle aanvragen voor aanschaf op dezelfde manier te kunnen afhandelen. Het stimulerend effect kan ook voldoende aangetoond worden doordat er sprake moet zijn van een overeenkomst die nog geen onherroepelijke verplichting bevat ten tijde van de aanvraag.



Bovendien moeten aanvragers bij de aanvraag verklaren dat de bouwmachine nieuw is. Bij de vaststelling wordt hier ook op gecontroleerd. Onderdeel m is vervallen omdat de inhoud hiervan al valt onder de afwijzingsgrond van onderdeel k (nieuw).

Onderdeel H (artikel 3.1)

Deze wijziging betreft uitsluitend een taalkundige aanpassing.

Onderdeel I (artikel 3.2)

In artikel 3.2 is de hoogte van de subsidie geregeld voor retrofit. In het eerste lid, onderdeel a, en in het derde lid zijn de subsidiepercentages aangepast in verband met het vervallen van de MIA (zie de toelichting bij onderdeel D).

In het eerste lid, onderdeel c, is het maximale subsidiebedrag voor een emissieloos bouwwerktuig, emissieloze hulpfunctie of elektrische installatie op een zeeгаand bouwvaartuig met een continu elektrisch motorvermogen vanaf 300 kW verhoogd naar € 500.000.

Het vierde lid is aangepast in verband met de vernummering van artikel 2.2.

Onderdeel J (artikel 3.3)

In artikel 3.3 is het subsidieplafond voor retrofit geregeld. Zie voor de toelichting op de gewijzigde formulering van het plafond de toelichting bij onderdeel E (artikel 2.3). Tevens is het subsidieplafond voor 2026 voor retrofit opgenomen in het eerste lid, onderdeel e. Dit plafond bedraagt € 3.000.000. Dit plafond is lager dan vorig jaar door de afnemende interesse in dit subsidiehoofdstuk. Er wordt steeds vaker gekozen voor een nieuwe emissieloze bouwmachine in plaats van een bestaande dieselmachine om te bouwen.

Onderdeel K (artikel 3.5)

In artikel 3.5 is de nieuwe aanvraagperiode voor 2026 aan de regeling toegevoegd. Daarnaast zijn enkele foutieve verwijzingen gecorrigeerd.

Onderdeel L (artikel 3.12)

Dit betreft een correctie van een foutieve verwijzing.

Onderdeel M (artikel 4.2)

In artikel 4.2 is de maximale projectduur geregeld waarvoor subsidie kan worden verstrekt. In de praktijk blijkt dat voor projecten experimentele ontwikkeling met een lange looptijd de optie tot verlenging van vier maanden soms te kort is. De nieuwe formulering biedt meer flexibiliteit. Voor haalbaarheidsstudies is een kortere verlengingsmogelijkheid geen probleem. Haalbaarheidsstudies zijn namelijk kleinschalige onderzoeksprojecten van maximaal zes maanden die veelal uit een bureaustudie bestaan. In de praktijk blijkt dat de verlengingsoptie van vier maanden voor deze projecten erg ruim is.

Onderdeel N (artikel 4.3)

In artikel 4.3 is het subsidieplafond voor innovatie geregeld. Zie voor de toelichting op de gewijzigde formulering van het plafond de toelichting bij onderdeel E (artikel 2.3). In aanvulling hierop is het binnen hoofdstuk 4 nu ook mogelijk gemaakt om budget flexibeler in te zetten tussen projecten haalbaarheidsstudie en experimentele ontwikkeling. Tevens zijn de subsidieplafonds voor 2026 opgenomen, deze bedragen € 11.000.000 voor experimentele ontwikkeling gerelateerde aanvragen en € 1.000.000 voor haalbaarheidsstudies. De toenemende interesse van semi-publieke organisaties in schoon en emissieloos bouwen heeft meegewogen bij het ophogen van het innovatiebudget, zodat er meer praktijkervaringsprojecten uitgevoerd kunnen worden.

Onderdeel O (artikel 4.4)

Artikel 4.4 bevat de aanvraagperiodes voor innovatie. Het tweede lid is aangepast zodat alle openingsdata in één artikellid vermeld staan, op dezelfde wijze als bij aanschaf en retrofit. Dit maakt de regeling leesbaarder en makkelijker aan te passen. Het oude zesde lid is vervallen, omdat het subsidieplafond jaarlijks in de regeling bekend wordt gemaakt.

Onderdeel P (artikel 4.7)

In artikel 4.7 is het verdelingsregime voor innovatiesubsidie geregeld. Voor projecten experimentele ontwikkeling is het verdelingsregime voor 2026 herzien. Aanvragen worden vanaf 2026 beoordeeld op volgorde van binnenkomst. Een aanvraag kan ingediend worden vanaf 12 mei 2026. Voor die datum kunnen al projectideeën getoetst worden bij RVO. Alleen projecten die minimaal 70 punten halen volgens de beoordelingscriteria en puntentoedeling in bijlage 2 van de regeling, komen in aanmerking voor subsidie (het nieuwe tweede lid). Alleen op de dag dat het subsidieplafond voor projecten experimentele ontwikkeling wordt bereikt wordt de subsidieverdeling bepaald aan de hand van onderlinge rangschikking op basis van toegekende punten (het nieuwe derde lid). Mocht op die dag twee of meer aanvragen voor projecten experimentele ontwikkeling op dezelfde plaats in de rangschikking terechtkomen, wordt door middel van loting de definitieve plaats in de rangschikking bepaald (het nieuwe vierde lid).

Deze aanpassing is gedaan omdat gebleken is dat het wenselijk is om op meerdere momenten in het jaar aanvragen te kunnen beoordelen en toekennen als het budget op de dag van de openstelling niet volledig benut wordt. Daarnaast zorgt de omschakeling van een tenderprocedure naar een 'wie het eerst komt, wie het eerst maalt' procedure voor een grotere kans dat het budget volledig uitgeput wordt. Doordat de datum waarop aanvragen kunnen worden ingediend op 12 mei is vastgesteld, is er ruim de tijd na publicatie van de regeling voor partijen om een projectvoorstel voor te bereiden. Er blijft tevens een prikkel voor aanvragers om een zo goed mogelijke aanvraag in te dienen. Immers als er op een dag meer subsidie wordt aangevraagd dan er budget beschikbaar is, vindt rangschikking op basis van puntentoedeling plaats en omdat er een minimaal aantal van 70 punten moet worden behaald.

Onderdeel Q (artikel 4.8)

De tabel in bijlage 2 is vereenvoudigd (zie toelichting bij onderdeel T). De onderverdeling op onderwerp, impact en kwaliteit is verwijderd, vandaar dat deze opsomming in dit artikel ook niet meer relevant is. Rangschikking vindt alleen nog plaats als er op een dag meer aanvragen binnenkomen dan er budget is, zie de toelichting bij onderdeel P.

Onderdeel R (artikel 4.9)

Onderdeel f is aangepast in verband met de wijziging van het verdelingsregime, zoals toegelicht bij onderdeel P.

Onderdeel S (artikel 4.11)

In artikel 4.11 is de hoogte van de subsidie geregeld voor innovatie. De maximale hoogte van de subsidie voor projecten gericht op experimentele ontwikkeling is opgehoogd naar € 1.500.000 zodat er ook grotere projecten gestimuleerd worden die met het oorspronkelijke maximale subsidiebedrag niet van de grond kwamen. Dit is wenselijk omdat grotere projecten mogelijk ook een grotere impact hebben qua uitstootreductie en een grotere impact op de transitie naar emissieloos materieel. Dit sluit ook aan op de fase waarin de transitie zich momenteel bevindt. Kleinere projecten met licht materieel worden steeds gebruikelijker. Innovatieve projecten richten zich steeds meer op het opdoen van ervaring in complexe situaties en met zwaar materieel.

Onderdeel T (bijlage 1)

Bijlage 1 is vervangen in verband met aanpassingen in de machinelijst. De lijst van bouwmachines en zeegaande bouwvaartuigen in bijlage 1, behorende bij artikel 1.1 van de regeling, is uitgebreid en verduidelijkt. Enkele machinebenamingen zijn verduidelijkt, of aangevuld om ze beter te laten aansluiten bij benamingen die in de markt worden gebruikt. Zo is bijvoorbeeld de code A1.12 hernoemd tot 'mobiele meetapparatuur voor de bouw (zoals sondeermachine, sondeertruck, sondeerrups, valgewicht)' en is 'A1.47 mobiele wasinstallatie op een bouwlocatie' toegevoegd. Nieuw toegevoegd is de code 'C8 overig N3-voertuig voor de bouw (zoals emulsiespuitwagen en portaalwaggen)'. Desgevraagd dient de aanvrager aan te tonen dat het voertuig voor de bouw bedoeld is. Code A1.38 is uitgebreid tot 'tractor of vergelijkbaar multifunctioneel bouwwerktuig, met motorvermogen vanaf 19 kW', ook hier dient de aanvrager desgevraagd aan te tonen dat het werktuig voor de bouw bedoeld is. Bij code A2.13 'mobiel DC (gelijkstroom) laadstation op een bouwlocatie' vervalt de eis dat deze moet worden aangevraagd in combinatie met A2.7, om ook laadstations met geïntegreerde batterijen subsidiabel te maken.



Onderdeel U (bijlage 2)

De beoordelingscriteria en puntentoedeling voor projecten experimentele ontwikkeling in bijlage 2 zijn herzien om beter aan te sluiten op de uitdagingen die momenteel spelen rondom emissieloos bouwen. Zo is in de beoordelingscriteria en puntentoedeling aanvullende aandacht gegeven aan netcongestie om indiening van projecten te stimuleren die een innovatieve bijdrage leveren aan het slim omgaan met netcongestie. Ook is er meer aandacht gegeven aan de mogelijkheid voor het betrekken van praktijkopleidingen en de inzet van zwaar materieel (zoals machines met een continu elektrisch motorvermogen van 300 kW en hoger) in projecten. Daarnaast zijn er een aantal tekstuele verduidelijkingen doorgevoerd.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,
A.A. Aartsen*