

Verdiepend gesprek Inkoopbeleid SEB (grote) GWW-aannemers

Locatie	Gemeente Amsterdam
Datum	Weesperstraat 430
Deelnemers	22 mei 2024
	5

Aanwezigen**Vertegenwoordigers Gemeente Amsterdam:**

- Mitchel Knipscheer
- Thijs Mackus

Vertegenwoordigers van Amsterdamse GWW aannemers groot bedrijf:

- KWS
- Ballast Nedam
- Dura Vermeer
- Bonneveld
- Bouwend Nederland / De Groene koers

Aanleiding:

In 2019 stelde Amsterdam het Actieplan Schone Lucht vast. De ambitie in het Actieplan Schone Lucht is om de uitstoot in 2030 terug te brengen naar nul. In 2020 heeft Amsterdam het landelijke Schone Lucht Akkoord ondertekend, waarmee het streeft naar gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030, ten opzichte van 2016. Het Rijk heeft in 2023 met een landelijke Convenant Schoon - en Emmisieloos Bouwen (SEB) het initiatief genomen om de transitie naar uitstootvrij werken vorm te geven. Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht, oftewel de G4, onderschreven bij ondertekening het belang en de doelstellingen van dit landelijke SEB-convenant volledig, maar beogen tegelijkertijd gezamenlijke eigen invulling van de route naar uitstootvrij.

Hoe:

Om marktpartijen mee te nemen is de Amsterdamse Routekaart opgesteld als onderdeel van de Amsterdamse Aanpak Schone Mobiele Werktuigen. Gelijk aan het SEB is de kern van de routekaart dat Amsterdam de marktpartijen een meerjarenperspectief wil geven met een stappenplan met toenemende emissie-eisen. Met het aanbestedingsbeleid SEB vertalen we het Amsterdamse Routekaart SEB naar de uitvoeringspraktijk.

Concept aanbestedingsbeleid SEB:

Tijdens een overleg met de Groene Koers op 20 maart en een marktconsultatiebijeenkomst op 28 maart zijn de belangrijkste bouwstenen van een concept aanbestedingsbeleid SEB aan bod gekomen. Er is feedback gegeven, zorgen geuit en vragen gesteld. Als vervolg hierop zijn er viertal verdiepende gesprekken georganiseerd: één gesprek met enkele grotere aannemers in de GWW, één gesprek met enkele MKB-aannemers in de GWW, één gesprek met enkele onderaannemers/ materieelleveranciers in de GWW en één gesprek met enkele grotere aannemers in de woning- en utiliteitsbouw.

Verdiepende gesprek a.d.h.v. stellingen:

We zijn ons bewust dat voor het waarmaken van de routekaart SEB meer nodig is dan een aanbestedingsbeleid SEB. Zowel binnen als buiten Amsterdam spelen dan ook meer relevante ontwikkelingen voor SEB. In het verdiepende gesprek willen we de hoofdfocus leggen op het aanbestedingsbeleid oftewel de vertaalslag naar elk individueel project. Om tot een gestructureerd gesprek te komen, zijn vooraf enkele stellingen opgesteld die met de deelnemers zijn doorgenomen.

Opening Bouwend Nederland

Alvorens dat de aanwezigen de stellingen zijn besproken, gaf Pascal Kregting van Bouwend Nederland een eerste toelichting. De sheet die Pascal gebruikte zijn als bijlage van dit verslag meegestuurd.

In het kort: Bouwend Nederland heeft meegepraat in het opstellen van de landelijke routekaart en gelobbyd om het betaalbaar te houden, te waarschuwen dat er wel voldoende emissieloos materieel beschikbaar moet zijn en te benadrukken dat de benodigde laadinfra een grote uitdaging is en blijft. Daarbij heeft Bouwend Nederland gelobbyd om het verschil tussen de eisen van type stage motororen tussen periode 1 en 2 zo klein mogelijk te behouden. Dit om te voorkomen dat partijen al na 2 jaar een nieuwe stage machines moeten aanschaffen. Voor ondernemers is het nauwe balans: te vroeg investeren in emissieloos is te duur, te laat investeren brengt je bestaanszekerheid in gevaar.

De routekaart zorgt voor een tweedeling onder de leden van Bouwend Nederland. Enerzijds zijn er leden die de ontwikkeling te snel willen gaan en Bouwend NL vragen te temporiseren en zich in te zetten om beleidsambities te versoberen. Anderzijds zijn er leden die vinden dat we als branche niet op de rem moeten gaan staan mede door de investeringen die ze hierin doen.

Dilemma's

1. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid De eerstvolgende categorie mobiele werktuigen waarvoor conform routekaart vanaf 2025 emissie loze minimumeisen gelden, is tot 56 kW	A. Tot 56kW nominaal motorvermogen kan uitstootvrij vanaf 2025 ingezet worden	B. Alles tot 56kW uitstootvrij eisen vanaf 2025 is onhaalbaar
	De deelnemers stellen dat: <ul style="list-style-type: none"> • Technisch kan het (tot 56 kW) wel. Zeker bij de grotere en planbare werken is het ook goed te realiseren. Het is aanzienlijk lastiger wanneer er sprake is van tijdsdruk. • Maar de aantallen zijn er (nog) niet. Wat beschikbaar is, heeft regelmatig ook lange levertijden. • Buiten scope van de stelling, maar wel nadrukkelijk benoemd en herhaald: Beschikbaarheid en financierbaarheid van het zware en specialistische materieel, met name de categorie >56kW is aanzienlijk lastiger. Verhuurbedrijven blijven daarin ook achter. 	
	A. Herijking verstandig is:	B. Herijking onverstandig is

<p>2. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid De gemeente wil meerjarig investeringsperspectief bieden. Voorstel: Jaarlijks haalbaarheid iken of (i) de minimumeisen conform Routekaart ingevoerd kunnen worden in de contracten of (ii) dat het in een gunningscriterium blijft.</p>	<p>Een (lichte) voorkeur voor onverstandig. Dus niet herijken.</p> <p>De deelnemers stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> De stelling stelt eigenlijk: ligt het risico bij de aannemers of bij de gemeente. Herijken geeft onzekerheid, doe dit niet. Doe wat je aangekondigd hebt en maak incidenteel uitzonderingen waar nodig. 	
<p>3. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid De landelijke routekaart SEB werkt met enerzijds een percentage koplopers projecten (2023-2024: 5-25%, 2025-2027: 25-50% etc.) en anderzijds een percentage ZE verrichte arbeid in een project, in draaiuren * vermogen (2023-2024 10-30%, 2025-2027 30-70% etc.)? Dit betekent dat op projectniveau gekozen kan worden wat wel of niet emmisieloos wordt uitgevoerd</p>	<p>Ja, percentage zijn goed idee</p>	<p>Nee, percentage gin geen goed idee</p>
<p>4. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid Verschillen om emmisieloos te werken zijn groot per type werk. Om hier rekening mee te houden kunnen type project categorieën gedefinieerd worden waar verschillende</p>	<p>Er is consensus dat dit niet wenselijk is.</p> <p>De deelnemers stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> Als we het plat slaan tot een aantal machines, is het werkbaar, maar het vergt samenwerking. Dit wordt niet gewenst omdat de administratieve lasten te zwaar wegen en het uniform maken niet mogelijk is. Een rem op de voortgang is vooral dat het aantal projecten dat wel wordt uitgevraagd, maar uiteindelijk niet (emmisieloos) in uitvoering komt. Budgetten spelen hierbij een grote rol. Bij het zien van het daadwerkelijke kostenplaatje, wordt gezegd: doe toch maar conventioneel. Dat kan niet, onze machines staan dan stil. In deze routekaart geldt dat specialistisch en zwaar materiaal in 2028/2030 onhaalbaar wordt. Daar zien we liever tussenstappen als HVO100, Stage V en/of hybride als minimumeis. <p>Op zich kan dit een oplossing zijn, zolang de gemeente maar consequent blijft en eenduidig categorieën gebruikt.</p>	

eisen voor kunnen gelden.		
5. Straffen & belonen Belonen werkt beter dan straffen. Tegelijkertijd is het advies om toezicht en handhaving strikt toe te passen. Hoe kunnen we een goede 'bonus-malus' regeling treffen?	We moeten alleen inzetten op een standaard gunningscriterium	Naast A ook een boetebepaling opnemen
	Deelnemers ervaren dit niet als een werkbare stelling en geven met name feedback op het onderwerp straffen. <ul style="list-style-type: none"> Het nakomen van eisen is aanbesteding technisch al geregeld. De boete is al bepaald als er niet wordt voldaan aan een resultaatverplichting. Wanneer er herhaaldelijk niet aan de voorwaarden wordt voldaan, volgen er consequenties. Zet dan in op perspectief op werk. Bij twee waarschuwingen (geel, geel) wordt dit gevolgd door een rode kaart, wat betekent dat er voor een half jaar geen werk meer zal worden verstrekt. Voor het zover is, is er dan nog wel een mogelijkheid om in gesprek te gaan over hoe dit te verbeteren valt. 	
6. Straffen & belonen Amsterdam werkt met CO2-beprijzing voor investeringsvoorstellen. Dit houdt in dat er een bedrag is gekoppeld aan een ton CO2eq, welke jaarlijks toeneemt Dit is wellicht te gebruiken als basis voor de boetebepaling.	Ja goed idee	Nee slecht idee
	Deelnemers zien hier niets in. Het heeft niet de voorkeur. Boetes werken demotiverend en kunnen ingecalculeerd worden. Voorkeur gaat uit naar een regeling gericht op perspectief op werk, conform stelling 5.	
7. Straffen & belonen We overwegen een bonus-regeling op te nemen waarbij aannemers worden beloond als zij zelf de benodigde energievoorziening weten aan te leveren en organiseren	Ja, goed idee	Nee slecht idee
	Deelnemers zijn hier uitgesproken over: nee Enkel de grote partijen kunnen hier voordeel mee halen. Zij zullen hier best voor zijn. Maar het gelijke speelveld is daarmee verdwenen.	
8. Impact versus meerkosten Naast minimumeisen emmissieloos zijn we voornemens een	Ja, voldoende	Nee, onvoldoende
	Deze stelling is inhoudelijk niet besproken. Het gesprek werd met name gevoerd op (on)haalbaarheid van deze categorie en het specialistisch materieel	

<p>standaard gunningscriterium emmisieloos in te zetten voor (met name) >56kW.</p>		
<p>9. Onzekerheid bij aanbesteden Bij de nota van inlichtingen van een aanbesteding blijkt er twijfel te zijn over de haalbaarheid van de standaard minimumeisen conform Routekaart.</p>	<p>De gemeente moeten in een aanbesteding te alle tijden vasthouden aan eisen en consequenties aanvaarden</p>	<p>De gemeente moeten open staan voor Nvl vragen en ZE eis laten vervallen indien hier vragen gesteld worden</p>
	<p>Er wordt verdeeld gereageerd</p> <ul style="list-style-type: none"> Afwijken moet kunnen, maar minimaliseer afwijkingen door projecten goed voor te bereiden m.b.t. haalbaarheid. Liefst voor het ingaan van aanbestedingstraject en anders via een Nota van Inlichtingen (Nvl). Elke inschrijver moet dezelfde gesprekken en informatie krijgen. Uitdaging blijft om precedentwerking te voorkomen bij bezwaren in Nvl. Wat als 1 partij bezwaar maakt? Is dat voldoende om de eis te laten vervallen? Dan dreigt dat het een “standaard” escape wordt 	
<p>10. Onzekerheid bij aanbesteden Gemeente zet ook meerjarige contracten op de markt die qua looptijd meerdere periodes in de Routekaart doorlopen</p>	<p>>56kW belonen door een gunningscriterium i.p.v. een eis;</p>	<p>>56kW belonen door een bonus(prikkel) gedurende de uitvoering i.p.v. een gunningscriterium vooraf.</p>
	<p>Voorkeur voor optie 2: een prikkel/bonus in de toekomst.</p> <p>De deelnemers geven aan dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> Gunningscriterium is erg lastig. Zo ver niet kunt vooruitkijken, dus hoe kun je het dan beloven. Het introduceren van een prikkel of bonus in de toekomst vangt de onzekerheid af, en geeft toch een duidelijke stimulans. 	
<p>11. Sturen versus ondernemen De energievoorziening is randvoorwaardelijk voor de inzet van emmisieloos materieel</p>	<p>De gemeente moet: E-voorziening voorschrijven</p>	<p>De gemeente moet: E-voorziening inzichtelijk en toegankelijk maken</p>
	<p>Omwille van tijd is deze stelling niet besproken</p>	
<p>Overige en overkoepelende ontvangen feedback deelnemers:</p>		
<p>Haalbaarheid voor MKB Risico's voor onderaannemers zijn (te) groot en zij voeren uit voor de 'grote jongens'. Daarom is er meer tijd nodig. Een deelnemer geeft aan dat hij het economisch en bedrijfstechnisch niet verantwoord vindt om nu om in SEB-materieel te investeren. Grootste uitdagingen zijn financierbaarheid en beschikbaarheid van (zwaar) materieel.</p> <p>Deelnemer geeft aan dat we in een spannende fase van de SEB-transitie i.r.t. leergeld: Elke koploper die nu koopt is over 5 jaar te duur.</p>		

Consequent blijven is belangrijk maar, incidenteel project specifiek afwijken moet mogelijk blijven. Blijf daarvoor vooral in gesprek met marktpartijen en gebruik daar de middelen die daar al voor zijn.

Diverse opdrachtgevers binnen gemeente Amsterdam

Deelnemers geven aan dat ze het lastig vinden dat Amsterdam eigenlijk niet 1 maar meerdere opdrachtgever is. Bijvoorbeeld het verschil in Amsterdam als opdrachtgever in de GWW en Amsterdam als Opdrachtgever voor woningbouw. En hier zit niet eenduidige gedrag. Zo heeft Wethouder van Dantzig gezegd, dat voor de woningbouwopgave niks boven wettelijk minimumniveau wordt geëist om de opgave niet extra complex te maken.

Behoeftte aan HVO100 op de routekaart

HVO100 en hybride ontbreken als tussenstap in de routekaart. We weten dat HVO niet volledig uitstootvrij is, maar wat ons betreft een verstandige tussenstap, in ieder geval voor CO2-reductie. Praktijkervaring met HVO 100 bevalt goed, al wordt er wel meer brandstof verbruikt. Hybride kan ook een goede tussenstap zijn, als 100% emissieloos niet kan.

Maak successen en goede voorbeelden zichtbaar

Wees trots op wat we kunnen. Aannemers willen geen sticker, maar wel waardering. Hebben soms het idee dat Amsterdam met de eer strijkt zonder daarin de inspanning van de aannemer onder het voetlicht te brengen. Het gaat ook om wederzijdse waardering. Amsterdam is al geen makkelijke stad (meer) om in te werken.

Energievoorziening = key

Omwille van tijd is dit thema niet uitvoerig inhoudelijk aan bod gekomen. Uit het gesprek kwam wel het signaal naar voren dat dit een grote uitdaging – zo niet de grootste – uitdaging is. De gemeente onderkent dat en zet zich in om hier proactief in op te gaan treden en aannemers te helpen. Ook voor de gemeentelijke organisatie is hier sprake van een nieuwe manier van werken die a. tijd kost en b. leergeld kost.