

Verdiepend gesprek Inkoopbeleid SEB onderaannemers/ materieelleveranciers in de GWW

Locatie	Bedrijfspannend deelnemer
Datum	15 mei 2024
Deelnemers	6

Aanwezigen

Vertegenwoordigers Gemeente Amsterdam:

- Mitchel Knipscheer
- Thijs Mackus

Vertegenwoordigers van onderaannemers/ materieelleveranciers in de GWW

- Cumela
- HKA Nieuwkoop
- Van Werven BV
- Roel vd Stoel BV
- Woutersbeemster BV
- Huibers BV

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 landelijk 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 de 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 Cumela

Alvorens dat de aanwezigen de stellingen zijn besproken, gaf Nico Willemsen als belangenbehartiger van Cumela een eerste toelichting. Het SEB-programma werkt aan natuurherstel (stikstof), klimaatverandering (CO2) en gezondheid/schone lucht (fijnstof en NOx). De bouwsector kent veel verschillende soorten bouwmaterieel. Het SEB-programma onderscheidt hierin bouwtransport, vaartuigen en Mobiele werktuigen. Onderdeel van het Programma SEB zijn afspraken met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen over de uitvoering van de routekaart SEB. Deze afspraken zijn vastgelegd in het convenant Schoon en Emmisieloos Bouwen. Hierin zijn drie niveaus oftewel ingroeipaden van emissie-eisen onderkend: het minimum-, basis- en ambitieuze niveau. De routekaart Schoon en Emmisieloos Bouwen en het bijbehorende convenant SEB hebben tot doel het bieden van duidelijkheid aan de sector met een meerjarenperspectief en het geven van een stappenplan dat leidt tot toenemende emissiereductie tot 2030.

Het convenant en de routekaart is geen wet. Voor ondertekenaars geldt: het basisniveau is een resultaatverplichting en het ambitieuze niveau is een inspanningsverplichting. Amsterdam heeft de landelijke routekaart en convenant ondertekend op het ambitieuze niveau. Op onderdelen, te weten de ingroeipercenages wijkt, de beoogde Amsterdamse routekaart af van de landelijke routekaart ZE mobiele werktuigen. Amsterdam is van mening, net als de andere grotere gemeentes, dat de in de landelijke routekaart genoemde ingroeipercenages (percentage projecten en percentage ZE arbeid) in de praktijk niet werken.

Binnen Cumela was en is er veel discussie over de routekaart en convenant. Centrale vragen daarbij zijn: Wat kun je beloven en wat is haalbaar? Wat is een resultaatverplichting en wat is een inspanningsverplichting?

Dilemma's

1. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid De eerstvolgende categorie mobiele werktuigen waarvoor conform beoogde 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
	Meerderheid van de deelnemers kiezen voor B. De deelnemers stellen dat: <ul style="list-style-type: none"> Het benodigde materieel is nog niet beschikbaar af-fabriek. Omgebouwde opties zijn technisch mogelijk, maar deze zijn erg duur. Zeker voor kleinere MKB-bedrijven zijn deze investeringskosten te hoog. In het gegeven tijdspad is het (gefaseerd) vervangen van het huidige materieel niet haalbaar voor deze stap, gezien de hoge investeringskosten in combinatie met het vervolgens versneld moeten afschrijven van het huidige materieel 	
2. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid De gemeente wil	A. Herijking is verstandig	B. Herijking is onverstandig

<p>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>Meerderheid van de deelnemers kiezen voor A.</p> <p>De deelnemers stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binnen een project niet tussentijds de spelregels veranderen, maar er zullen over alle inzet en projecten altijd uitzonderingen zijn waarbij de gestelde minimumeisen niet haalbaar blijken. Er zijn zo veel onzekerheden richting 2030 • De termijn voor herijken is problematisch. Wij moeten meer dan 1 of 2 jaar van tevoren onze investeringsbeslissingen maken. • Een routekaart geeft meerjarig perspectief, en voor generieke en voorspelbare projecten is dat prima. Meer budgetten om ZE uitvoeren. 	
<p>3. Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid</p> <p>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, percentages zijn goed idee</p>	<p>Nee, percentages zijn geen goed idee</p>
	<p>Er ontstond geen uitgesproken meerderheid. Het gesprek betrof vooral de haalbaarheid van zwaar en specialistisch materieel. Specifiek over het dilemma was er geen uitgesproken meerderheid:</p> <p>De deelnemers stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Percentages zijn niet haalbaar voor grote/zware machines. Ook het specialistisch materieel is niet beschikbaar/te kostbaar, zeker in combinatie met de benodigde energievoorziening op locatie. Dit is vaak niet (tijdig) voorhanden. Als dat er is, maakt dat een groot verschil • Veel twijfel over haalbaarheid door kosten en af fabriek leverbaar. Leveranciers blijven achter. • Voor het opnemen van de percentages in uitvragen zien we een uitdaging voor aantoonbaarheid en verantwoording. • Ter aanvulling op deze punten heeft De Groene Koers vlak voor dit overleg per mail haar advies aan Amsterdam teruggekoppeld om als opdrachtgevers emmisieloos werken uit te vragen waar het moet, met daarbij het SEB in groeipad in acht nemend en te belonen middels BPKV (Beste Prijs Kwaliteit Verhouding) waar het kan. Met voldoende aandacht voor meerkosten en dus extra gereserveerd budget. Vanuit deze context stelt De Groene koers voor de routekaart uitstootvrij 2030 – versie 3.0, niet generiek, maar project specifiek toe te passen en dit vorm te geven met het SEB-ambitieniveau voorgeschreven percentages als aandeel van projecten 	

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 eisen voor kunnen gelden.	Ja, categorieën vaststellen is een goed idee	Nee categorieën vaststellen is geen goed idee
	Gesprek verliep gelijk aan stelling 2. De deelnemers stellen dat: <ul style="list-style-type: none"> Binnen een project niet tussentijds de spelregels veranderen, maar er zullen over alle inzet en projecten altijd uitzonderingen zijn waarbij de gestelde minimumeisen niet haalbaar blijken. Er zijn zo veel onzekerheden richting 2030 	
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 zagen dit niet als een werkbare stelling. De deelnemers stellen dat: <ul style="list-style-type: none"> Toezicht en controle is cruciaal. Wat betreft handhaving en een evt. boetepaling: Het vooraf concreet maken helpt. De consequentie moet in verhouding staan met de overtreding, anders wordt deze mogelijk in geprijsd. De budgetten moeten op orde zijn: een reëel tarief voor is noodzakelijk. 	
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
	<ul style="list-style-type: none"> Dit voorstel is te complex. Vooral de hoogte/impact doet ertoe. De methode een stuk minder, die moet duidelijk en eenvoudig zijn. Een boete kan ingecalculeerd worden. Aangezien dit alleen op duurzaamheid richt (CO2) en niet op gezondheid en milieu (stikstof en fijnstof) klinkt dit onvolledig en voldoet dus niet Toezicht en handhaving is cruciaal. Als advies: handhaaf op inzet van schoon en emmisieloos materieel op dezelfde wijze als op onveilig werken. 	
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	Nee
	Dilemma is omwille van tijd niet besproken	
8. Impact versus meerkosten	Ja, voldoende	Nee, onvoldoende

<p>Naast minimumeisen emmisieloos zijn we voornemens een standaard gunningscriterium emmisieloos in te zetten voor (met name) >56kW.</p>	<p>Dilemma is omwille van tijd niet besproken</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 ZE eisen en consequenties aanvaarden</p>	<p>Open staan voor NvI vragen en ZE eis laten vervallen indien hier vragen gesteld worden:</p>
	<p>Voor:</p>	<p>Voor:</p>
	<p>De deelnemers stellen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat ligt aan de hoogte van de Amsterdamse ambities. Wees rechtlijnig in jullie werkwijze. Doe dit dus aan de voorkant, vóór er aanbesteed wordt. • Binnen een project moeten je zeker niet willen veranderen. De kern is uitzonderingen vooraf tijdig vaststellen 	
<p>10. Onzekerheid bij aanbesteden Gemeente zet ook meerjarige contracten op de markt die qua looptijd meerdere periodes in de Routekaart doorlopen</p>	<p>A. >56kW belonen door een gunningscriterium i.p.v. een eis;</p>	<p>B. >56kW belonen door een bonus(prikkel) gedurende de uitvoering i.p.v. een gunningscriterium vooraf.</p>
	<p>Meerderheid van de deelnemers kiezen voor B</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deze vermogensklasse wordt als onhaalbaar gezien. Het >56 kW kan pas later als emmisieloos in de routekaart worden opgenomen. • Een bonus lijkt gezien de grote onzekerheid de beste wijze van belonen. 	
<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>
	<ul style="list-style-type: none"> • Dit is erg project specifiek en dus is er geen generieke uitspraak over te doen. Het inzichtelijk maken is no-regret, dus doe dit sowieso • Energievoorziening moet vooral tijdig beschikbaar zijn. Dat het gebruik ervan verplicht of vrijblijvend is, is van ondergeschikt belang. • Vooral behoefte op de (bouw)locatie. Het gesleep met batterijcontainers is kostbaar en veroorzaakt veel extra transportbewegingen 	

	<ul style="list-style-type: none">• Deelnemers benadrukken dat beschikbaarheid van laadinfra als het grootste probleem wordt ervaren.•
--	---

Overige en overkoepelende ontvangen signalen van de deelnemers:

Er zijn naast de stellingen meer thema's en signalen ter sprake gekomen. Soms betrof het gemeentelijk inkoopbeleid SEB, maar zeker ook gemeente Amsterdam als opdrachtgever en het werken in een stad als Amsterdam. En ten slotte ook signalen en ervaringen op het gebied van (beleids)ontwikkelingen in landelijke en regionale context, waarmee men mee ook te maken heeft. Onderstaande signalen zijn overkoepelend genoemd door de deelnemers.

Materieel en financiering

De deelnemers stellen dat het benodigde materieel vaak niet af-fabriek leverbaar is, en ombouwen is duur. De gemeente moet beseffen dat zeker kleinere MKB-bedrijven minder investeringsruimte hebben. De korte afschrijvingstermijnen maken dit nog problematischer. En dat is niet alleen een financieel probleem, machines en auto's die normaal gesproken 10 tot 15 jaar meegaan, en technisch dus nog jaren mee kunnen, zouden nu na 3 tot 5 jaar versneld vervangen moeten worden.

Leveringen zonder motor zijn niet mogelijk, omdat dit het verdienmodel ondermijnt en de CE-certificering niet wordt afgegeven. Genoemd wordt dat 95% van de Cumela leden geen langdurig perspectief van de hoofdaannemers krijgen waarvoor ze werken. Deelnemers geven aan: Het gaat te snel. Daarbij is cruciaal dat Amsterdam als opdrachtgever voldoende budget geregeld heeft om de meerkosten op projectniveau te betalen. Een veelgebruikte metafoor was: "de afslag naar Schoon en Emmisieloos is goed, maar de invoegstrook is te kort."

Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van overheidsbeleid

De deelnemers ervaren een grote kloof ervaren tussen theorie en praktijk. De deelnemers ervaren dat er met heel veel druk nieuwe regels worden opgelegd zonder dat de consequenties en het perspectief van het (MKB)bedrijfsleven wordt meegenomen. Er zijn meerdere voorbeelden die illustreren hoe onlogisch en onvoorspelbaar overheidsbeleid kan zijn. Onder andere kentekenregistratie i.r.t type EURO motor van een voertuig versus ten naamstellingsdatum van een vrachtwagen en onzekerheid over de salderingsregeling werden genoemd om dit te illustreren. Ondanks dat men beseft dat de genoemde ontwikkelingen niet uitsluitend vanuit de gemeente Amsterdam komen, geldt dat de onvoorspelbare en draaiende context waarmee zij te maken hebben het schier onmogelijk is een bedrijf te runnen.

Ondernemersperspectief

Deelnemers geven aan dat Amsterdam momenteel (te) weinig ondernemersperspectief voor schoon en emmissieloos bouwen (SEB). Terwijl nutsbedrijven zoals Alliander, Tennet, en Vitens inzetten op

lange termijncontracten, gebeurt dit bij veel (gemeentelijke) opdrachtgevers nog onvoldoende, waaronder de gemeente Amsterdam, die daarnaast ook nog te veel op laagste prijs sturen.

Milieu-/uitstootvrije zones versus inkoopbeleid

Bij de deelnemers heerst veel onduidelijkheid over milieuzones en wat wel en niet geldt voor mobiele werktuigen. Daarbij helpt verduidelijking van de rollen binnen de gemeente: opdrachtgever of beheerder (bevoegd gezag) van de openbare ruimte.

Regels in het inkoopbeleid SEB gelden alleen als de gemeente de opdrachtgever is. De eisen in een contract (al dan niet vanuit inkoopbeleid) kunnen scherper zijn dan bijvoorbeeld een milieuzone (bevoegd gezag). Eventuele milieu- of Zero emissiezones gelden voor iedereen in de stad, ongeacht wie de opdrachtgever is.

Voor (bouw)logistiek geldt de milieu/uitstootvrije zone. Voor mobiele werktuigen is er voorlopig geen zicht op een milieu of uitstootvrije in Amsterdam. Om tot een uitstootvrije stad te komen is dat uiteindelijk wel de wens, maar wordt er nog onderzocht of, hoe en wanneer dat haalbaar zou zijn.

Uitstoot en duurzaamheid

De discussie over uitstoot gaat niet alleen over duurzaamheid, maar ook over gezondheid en stikstofproblematiek. Er is behoefte aan een duidelijk onderscheid in het effect van ZE materieel tussen CO₂, stikstof en fijnstof. Hierbij maakt deelnemers ook een omrekening dat hierin ook het gebruik van grijze of groene stroom moet worden meegenomen.

Betrokkenheid van grote en kleine aannemers bij totstandkoming inkoopbeleid SEB

Bij de deelnemers heerst het beeld dat vooral de grote aannemers – met name werkzaam binnen de SOK Verhardingen van de gemeente Amsterdam – waren betrokken bij het beleid voor mobiele werktuigen en schoon en emissieloos bouwen. De deelnemers en Cumela-leden, voornamelijk MKB-bedrijven, ervaren (te) laat betrokken te zijn en dat hun perspectief nog onvoldoende is meegenomen. Het MKB beschikt niet over dezelfde financieringsmogelijkheden. Grote aannemers hebben echter het MKB nodig om hun ambities te realiseren. Er zijn ook enkele samenwerkvoorbeelden waarbij er in partnerschap lange termijn inzet garanties zijn overeengekomen van zowel emissieloos als diesel aangedreven materieel. Onder het mom van “Zonder grijs, geen groen.” waar met een onderaannemer afspraken worden gemaakt om naast de inzet van ZE materieel (groen)om, al dan niet op hetzelfde project, ook niet ZE (grijs) materieel in te zetten.

Behoeft aan inzet HVO en Stage V

De deelnemers benadrukten hun behoefte aan conventionele maar schone tussenstappen, zoals het gebruik van HVO en Stage V-motoren, die schoon en betaalbaar zijn. Dit biedt een pragmatische oplossing voor de huidige uitdagingen en helpt de overgang naar schoon en emissieloos bouwen te vergemakkelijken.