

**Verdiepend gesprek Inkoopbeleid SEB - bouwaannemers**

<b>Locatie</b>	<b>Teams-call</b>
<b>Datum</b>	<b>6 juni 2024</b>
<b>Deelnemers</b>	<b>4</b>

***Aanwezigen******Vertegenwoordigers Gemeente Amsterdam:***

- Mitchel Knipscheer
- Thijs Mackus

***Vertegenwoordigers van Amsterdamse woning & utiliteitsbouwers :***

- IJbouw
- De Nijs
- 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 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/ materieleveranciers 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 ligt de focus 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 Willemijn Visscher van Bouwend Nederland een eerste toelichting. De sheet die Willemijn gebruikte zijn als bijlage van dit verslag meegestuurd.

In het kort: Door de vele (duurzamheids-) doelen en beleid maakt het voor marktpartijen niet makkelijk om overal op in te spelen.

Bouwend Nederland heeft meegepraat in het opstellen van de landelijke routekaart. Hierin onderkent Bouwend Nederland 4 pijnpunten: 1) beschikbaarheid 2) betaalbaarheid 3) laadinfra 4) Meerkosten. Tegelijk ziet Bouwend Nederland dat de transitie naar schoon en emmissieloos bouwen onvermijdelijke is. Tegelijk moeten we ons beseffen dat het enorme transitie is, vergelijkbaar als ons energietransitie om van het gas af te gaan.

**Dilemma's**

<p>1. <b>Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid</b> De eerstvolgende categorie mobiele werktuigen waarvoor conform routekaart vanaf 2025 emmissieloos minimumeisen gelden, is tot 56 kW</p>	<p>A. Tot 56kW nominaal motorvermogen kan uitstootvrij vanaf 2025 ingezet worden</p>	<p>B. Alles tot 56kW uitstootvrij eisen vanaf 2025 is onhaalbaar</p>
	<p>Deelnemers zeggen nee.</p> <p>Deelnemers geven aan dat transport al veranderen gaat. Daar bereiden we ons al op voor. Veel van onze servicemedewerkers hebben vaak geen tot slechte laadinfra tot hun beschikking. Daarbij is het relevant om te beseffen dat er veel met ZZP'ers wordt gewerkt. Daaruit volgt de vraag: Hoe komen deze medewerkers bij de hub, om zo emmissieloos de stad in te gaan. Het gaat nu nog weliswaar om kleine voertuigen (busjes) maar ook hier zien we al dat de laadinfra een probleem wordt. Dit geldt dus zeker ook bij mobiele werktuigen. Met betrekking tot beschikbaarheid van ZE mobiele werktuigen is dit sterk afhankelijk van het type machine. Kleine sloopmachines kunnen emmissieloos, groot is lastig. Voor heimachines geldt hetzelfde verhaal.</p> <p>Deelnemers geven aan dat afhankelijk van het soort machine wel of niet al emmissieloos variant kan worden ingezet. Hoogwerkers emmissieloos zijn vandaag al te doen. Beschikbaarheid is er, 60% van het assortiment. Hefvoertuigen (lastig inzetbaar vanwege ondergrond) en verrijkers zijn veel uitdagender emmissieloos te maken. Die zijn dan ook niet beschikbaar. Torenkranen waren altijd al veelal elektrisch. Ook de mobiele kranen voor hijswerk kunnen veelal elektrisch, mits er e-voorziening voor handen is. Voor shovels etc. is de markt er nog niet. Hier wordt wel als een en ander omgebouwd maar niet af-fabriek. Daarbij is het goed te beseffen dit de materieel markt een Europese markt is en Nederland daar maar een kleine speler in is.</p>	
	<p>A. Herijking verstandig is:</p>	<p>B. Herijking onverstandig is</p>

<p>2. <b>Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid</b> 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>Deelnemers kiezen voor B.</p> <p>Bij toeval is dit thema besproken in de regio bestuursvergadering van Bouwend Nederland van afgelopen week. Deelnemer ziet over het algemeen een verschil hoe MKB- bedrijven en Groot bedrijven anders in ZE zitten. MKB is terughoudend, zeker in het verder vooruitkijken en maken elk jaar een nieuwe afweging. In de infra zijn MKB bereid te investeren maar beperkt tot 1 à 2 materieelstuks gezien financiering en spreiding van werkzaamheden. Een grootbedrijf wil vasthouden aan de ingestoken weg en stuurt op meer dekking van het materieel als (vaak) landelijke organisatie. Een groot bedrijf ziet voor zichzelf vaak een eigen voordeel als ze meer op emmisieloos materieel inzetten. Hier is een nuance op zijn plaats dat ook in het MKB koploper bedrijven zitten.</p> <p>Deelnemers geven aan dat de gestelde eis voor 2025 niet haalbaar is maar geadviseerd wordt toch vast te houden aan deze ambitie en dit vorm te geven door het gesprek aan te gaan, zo maximaal ruimte te bieden wat mogelijk is. Focus daarbij ook op nieuwe ontwikkelingen niet alleen op wat nu bekend is en nog onzekerheden kent.</p>	
<p>3. <b>Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid</b> 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 zijn geen goed idee</p>
<p>4. <b>Betrouwbaar en voorspelbaar inkoopbeleid</b> Verschillen te groot dus type project categorieën kiezen waar verschillende eisen voor kunnen gelden.</p>	<p>Ja, categorieën vaststellen zijn goed idee</p>	<p>Nee categorieën vaststellen is geen goed idee</p>
	<p>Op dit dilemma geven deelnemers aan dat categorieën nodig zijn. Hier moet onderscheid worden gemaakt in type materieel en type werkzaamheden. Tegelijk speelt de projectlocatie ook een rol. Deelnemers geven aan graag een project specifieke benadering te zien.</p>	

<p><b>5. Straffen &amp; belonen</b> 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</p>	<p>A. We moeten alleen inzetten op een standaard gunningscriterium</p>	<p>B. Naast A ook een boetebepaling opnemen</p>
<p>Deelnemers stellen dat er een boetebepaling moet blijven bestaan.</p> <p>Opnieuw wordt SROI weer als voorbeeld aangehaald. Je moet aan de SROI-eisen voldoen. Immers anders heb je onterecht de aanbesteding gewonnen. Bij het niet voldoen hoort een straf/ malus.</p> <p>Een straf moet passend zijn. Passend bij de opdracht, niet te hoog maar ook niet te laag. Een passende straf hangt ook af van de contractconstructie waar je in zit en de context van de markt. Gaat het om contracten waar opdrachtgevers je uitnodigen voor een inschrijving en als uiterste consequentie dit niet meer zullen doen als je verplichtingen niet nakomt. Of gaat het om contracten waar iedereen, onafhankelijk van je verleden, kunt inschrijven. Geen toekomstige uitnodiging krijgen is de grootste “straf” die je als marktpartij kunt krijgen.</p> <p>Ten slot: De rapportage verantwoordelijkheid van bedrijven rondom duurzaamheidsthema’s gaat veranderen, ook binnen de bouw. Dit zorgt voor meer registraties. Dit zal helpend zijn.</p>		
<p><b>6. Straffen &amp; belonen</b> 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.</p>	<p>Ja goed idee</p>	<p>Nee slecht idee</p>
<p>Deelnemers vinden dit geen goed idee.</p> <p>Emmisieloos materieel gaat niet alleen om Co2 maar ook fijnstof en stikstof. Daar komt bij dat de meeste CO2 uitstoot in materialen zit en niet in het materieel. Het lijkt penny-wise, pound foolish om alleen op c02 uitstoot te focussen. Ook is er een verschil tussen Co2 beprizen voor investeringsbesluiten van bijvoorbeeld beleggingsgroepen en de keuzes die OG’s maken. Dus nee co2 beprizing hier niet toepassen, het is al voldoende geregeld.</p> <p>In het straffen en belonen zien deelnemers meer in een stoplicht-model of een gele en rode kaarten-systeem. Afhankelijk van het type contract. Dat zou je gemeente breed kunnen doen.</p>		
<p><b>7. Straffen &amp; belonen</b> We overwegen een bonus-regeling op te nemen waarbij aannemers worden beloond als zij zelf de benodigde energievoorziening weten aan te leveren en organiseren</p>	<p>Ja, goed idee</p>	<p>Nee slecht idee</p>
<p>Nee, slecht idee. Onder andere omdat de financiële middelen dan een belangrijke rol gaan spelen. En grote spelers hebben meer financiële middelen dan kleinere spelers wat tot oneerlijke concurrentie leid.</p>		
<p><b>8. Impact versus meerkosten</b> Naast minimumeisen emmisieloos zijn we voornemens een</p>	<p>Ja, voldoende</p>	<p>Nee, onvoldoende</p>
<p>De Inzet van gunningscriteria wordt als positief gezien. Gunningcriteria worden ook al ingezet rondom bouwlogistiek. De handhaving van gemaakte beloftes voor gunningscriteria door marktpartijen mist c.q. kan beter.</p>		

standaard gunningscriterium emmissieloos in te zetten voor (met name) >56kW.	Relevant om daarbij minder op prijs te sturen, want waarom zou je dan investeren en extra kosten maken.	
<b>9. Onzekerheid bij aanbesteden</b> Bij de nota van inlichtingen van een aanbesteding blijkt er twijfel te zijn over de haalbaarheid van de standaard minimumeisen conform Routekaart.	A. De gemeente moeten in een aanbesteding te alle tijden Vasthouden aan eisen en consequenties aanvaarden	B. Open staan voor Nvl vragen en ZE eis laten vervallen indien hier vragen gesteld worden
	Lichte voorkeur voor A om de ontwikkeling aan te jagen.  Vragen stellen tijdens Nvl is vaak ook lastig i.r.t. openheid en relatie met je opdrachtgever  Het plezierige van A'dam is de betrouwbaarheid en transparantie. Een voorbeeld hiervan is een project in A'dam Noord. In dat project is stevig vastgehouden aan een contracteis ondanks twijfels over de haalbaarheid. De contracteis bleek toch haalbaar waardoor extra meerwaarde is gecreëerd. Eisen mogen uitdagend zijn. Dit kan en heeft nou eenmaal consequenties.	
<b>10. Onzekerheid bij aanbesteden</b> Gemeente zet ook <u>meerjarige</u> contracten op de markt die qua looptijd meerdere periodes in de Routekaart doorlopen	A. >56kW belonen door een gunningscriterium i.p.v. een eis;	B. >56kW belonen door een bonus(prikkel) gedurende de uitvoering i.p.v. een gunningscriterium vooraf.
	Omwille van tijd niet aan toegekomen.	
<b>11. Sturen versus ondernemen</b> De energievoorziening is randvoorwaardelijk voor de inzet van emmissieloos materieel.	A. De gemeente moet: E-voorziening voorschrijven	B. De gemeente moet: E-voorziening inzichtelijk en toegankelijk maken
	Deelnemers geven uitgesproken B.  Gemeente/ moet kan in de nabije toekomst hier een grotere rol spelen. Denk aan Hubs zoals in de Port of Amsterdam.	
<b>Overige en overkoepelende ontvangen feedback deelnemers:</b>		
<b>Insteek &amp; keuzes Amsterdam stralen af op andere Amsterdamse opdrachtgevers</b> Het eerste beeld dat je tegenkomt is dat gemeente Amsterdam vooruitstrevend is rondom emmissieloos bouwen. Emmissieloos bouwen is soms lastig en kent vele haken en ogen wat partij huiverig maakt. Het is belangrijk wat Amsterdam uitstraalt en welk insteek en keuzes Amsterdam kiest. Niet alleen voor de gemeente Amsterdam zelf, maar ook omdat andere (Amsterdamse) opdrachtgevers naar de gemeente kijken. Denk aan woningbouwverenigingen maar ook private partijen.  In het overleg is proceskaart NAL Laden op de Bouwplaats aanbod gekomen. Toegezegd is deze als bijlage van het verslag mee te sturen, zie bijlage pagina 4 van de pdf.		