



BUYER GROUP

INKOOP MET ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK

MARKTVISIE EN INKOOPSTRATEGIE

15-02-2022

COLOFON

Deze marktvisie beschrijft de ambitie van de leden van de Buyer Group Zero Emissie Inkoop tbv gemeenten met een ZES zone. De leden van deze Buyer Group zijn verantwoordelijk voor de inhoud van dit document en hebben zich gecommitteerd om de ambities in deze marktvisie te implementeren in hun inkooppraktijk.

Deelnemers Buyer Group:



Projectleider Buyer Group: Han van der Steen Coriolis EPC

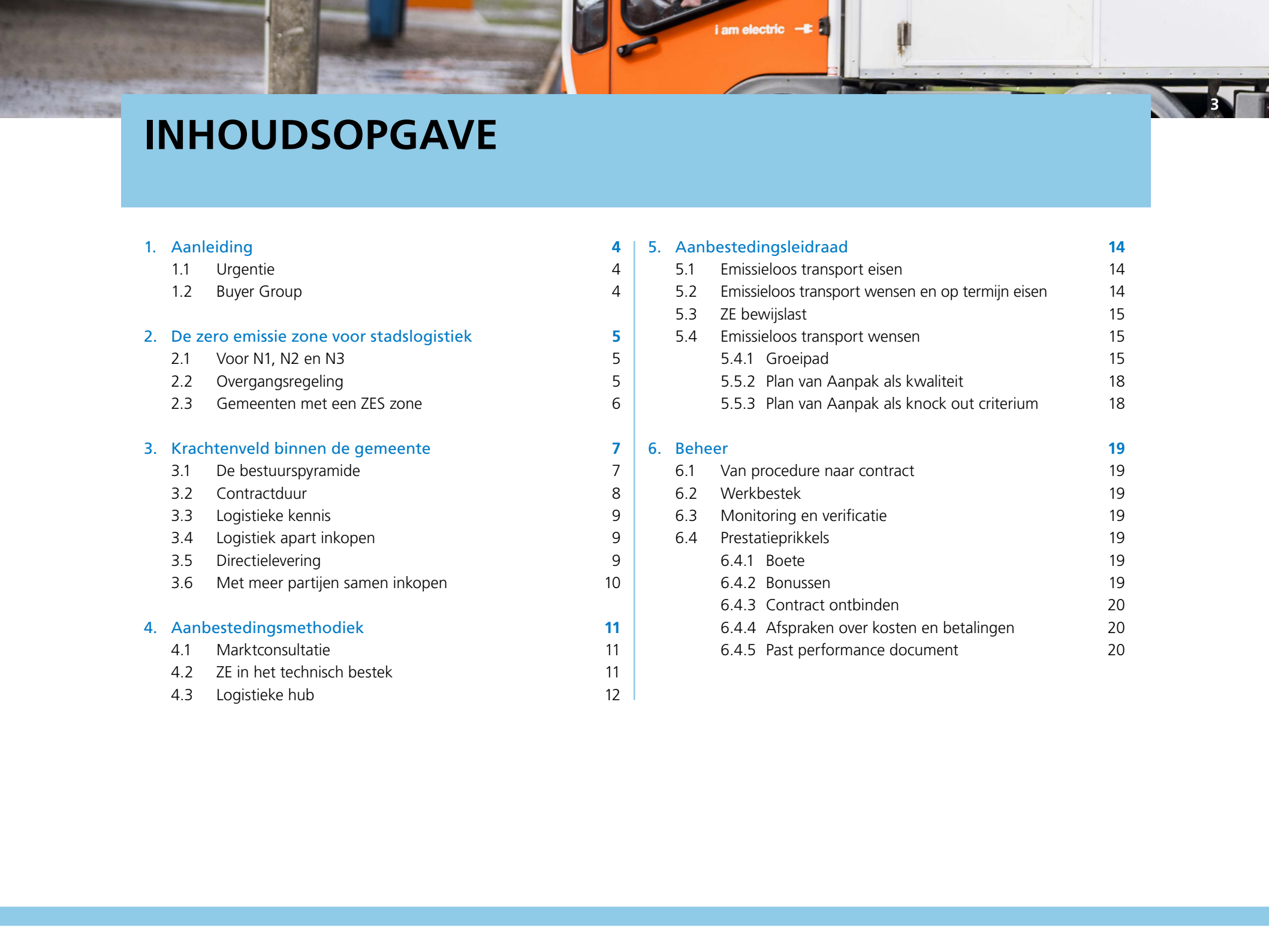
Tekst en eindredactie marktvisie: Han van der Steen Coriolis EPC

Een Buyer Group is een samenwerking van opdrachtgevers die een gedeelde marktvisie op het verduurzamen van een specifieke product-categorie ontwikkelen en deze binnen twee jaar implementeren in hun inkooppraktijk. Deze marktvisie is getoetst bij marktpartijen en kent een breed draagvlak. Dit stimuleert de markt om duurzame oplossingen te ontwikkelen die passen bij een concrete, breed gedragen ambitie.

De Buyer Group Zero Emissie Inkoop tbv gemeenten met een ZES zone is ondersteund door Rijkswaterstaat en PIANOo.



Opmaak en productie: Xerox | Osage



INHOUDSOPGAVE

1. Aanleiding	4	5. Aanbestedingsleidraad	14
1.1 Urgentie	4	5.1 Emissieloos transport eisen	14
1.2 Buyer Group	4	5.2 Emissieloos transport wensen en op termijn eisen	14
2. De zero emissie zone voor stadslogistiek	5	5.3 ZE bewijslast	15
2.1 Voor N1, N2 en N3	5	5.4 Emissieloos transport wensen	15
2.2 Overgangsregeling	5	5.4.1 Groeipad	15
2.3 Gemeenten met een ZES zone	6	5.5.2 Plan van Aanpak als kwaliteit	18
3. Krachtenveld binnen de gemeente	7	5.5.3 Plan van Aanpak als knock out criterium	18
3.1 De bestuurspyramide	7	6. Beheer	19
3.2 Contractduur	8	6.1 Van procedure naar contract	19
3.3 Logistieke kennis	9	6.2 Werkbestek	19
3.4 Logistiek apart inkopen	9	6.3 Monitoring en verificatie	19
3.5 Directielevering	9	6.4 Prestatieprikkels	19
3.6 Met meer partijen samen inkopen	10	6.4.1 Boete	19
4. Aanbestedingsmethodiek	11	6.4.2 Bonussen	19
4.1 Marktconsultatie	11	6.4.3 Contract ontbinden	20
4.2 ZE in het technisch bestek	11	6.4.4 Afspraken over kosten en betalingen	20
4.3 Logistieke hub	12	6.4.5 Past performance document	20



1. AANLEIDING

1.1 Urgentie

In het Klimaatakkoord is overeengekomen dat wordt toegewerkt naar de invoering van middelgrote zero-emissiezones voor stadslogistiek in 30 tot 40 grotere steden vanaf 2025. Door emissieloze logistiek in onze steden neemt de uitstoot van broeikasgassen verder af, verbetert de lucht die mensen inademen structureel en ontstaat een betere doorstroming door nieuwe logistieke concepten zoals hubs en *modal shift*. De zones vormen een belangrijke tussenstap naar volledig schoon wegverkeer in 2050.

Een belangrijke hefboom voor het draagvlak voor deze ZES zone is het versneld inzetten door de gemeenten zelf op emissieloos transport. De leveringen van kantoorartikelen aan het gemeentehuis, eigen voertuigen van de gemeente, het transport voor het meerjarig onderhoud van de straatverlichting en het aanleggen van een nieuwe infrastructuur etc. Daarnaast is het belangrijk dat contracten die nu worden afgesloten niet strijdig zijn met een verkeersbesluit voor de ZES zone die in werking treedt vanaf 2025.

1.2 Buyer Group

Het opstellen van een goede aanbestedingsprocedure en contractuele voorwaarden voor zero emissie stadslogistiek kan complex zijn. Daarom hebben IenW en PIANOo een zgn. Buyer Group voor Zero Emissie Inkoop gefaciliteerd waarbij gemeenten op vrijwillige basis konden aansluiten. Met inkoop- en zero emissie specialisten en collega's van andere gemeenten van beleid, beheer en inkoop zijn ervaringen en ideeën uitgewisseld en is toegewerkt naar implementatie in de praktijk.

Het is niet de bedoeling geweest een specifieke aanbesteding gezamenlijk vanuit de Buyer Group te begeleiden. Wel hebben de deelnemers ideeën en voorbeelden van andere gemeenten in hun eigen praktijk kunnen toepassen. In die zin is de Buyer Group meer een Community of Practice geweest dan een Buyer Group.

De ambitie van de Buyer Group was dat de gemeente een inkoopproces kan volgen dat zodanig is ingericht dat de stadslogistiek voor de eigen inkoop en aanbesteding vanaf 2025 emissieloos wordt uitgevoerd.

De concrete doelen bij deze ambitie zijn:

- De gemeente heeft een voortrekkersrol en voorbeeldfunctie voor zero emissie stadslogistiek naar andere organisaties en marktpartijen.
- De gemeente voorkomt dat zij contracten aangaat die op termijn strijdig zijn met het verkeersbesluit van de ZES zone.

2. DE ZERO EMISSIE ZONE VOOR STADSLOGISTIEK

Vanaf 2025 moeten in 30 tot 40 gemeenten alle nieuwe bestel- en vrachtauto's in de ZES zone uitstootvrij zijn. De ZES zone is een afgebakend gebied waarbinnen alleen emissievrije voertuigen (zonder uitstoot van schadelijke stoffen door de uitlaat) zijn toegestaan.

2.1 Voor N1, N2 en N3

De ZES zone geldt niet voor personenvoertuigen. De ZES zone geldt voor alle lichte en zware bedrijfsauto's die bestemd zijn voor het vervoer van goederen en die bij de Rijksdienst voor Wegverkeer RDW geregistreerd zijn onder de voertuigcategorieën N1, N2 en N3. Het gaat hierbij om voertuigen die bijvoorbeeld gebruikt worden voor bevoorrading van winkels, kantoren en bouwplaatsen, de levering van pakjes aan consumenten en bedrijven, bestelauto's van service- en verhuisbedrijven, maar ook om de lokale winkel, cateraar en bloemist die hun klanten bevoorraden.

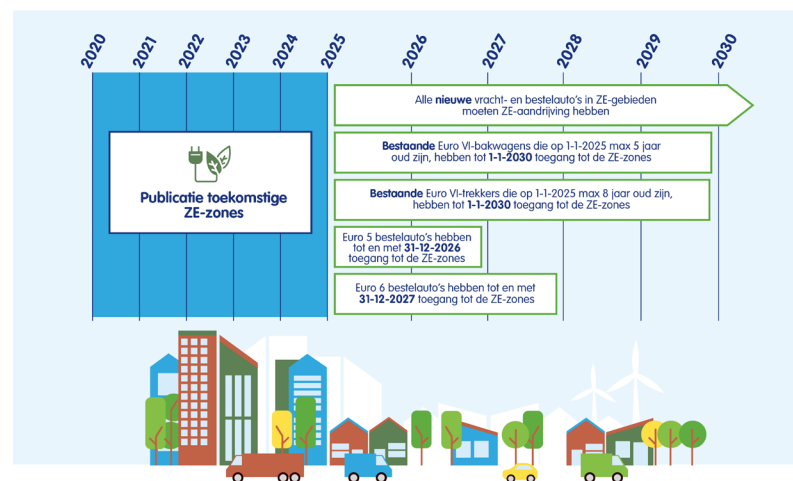
2.2 Overgangsregeling

In 2025 moeten alle *nieuwe* vracht- en bestelauto's – dus die vanaf 1 januari 2025 op kenteken zijn gezet – in een zero-emissiezone emissievrij zijn. Voor oudere voertuigen komt een overgangsregeling. Euro-6 bakwagens die op 1 januari 2025 jonger zijn dan 5 jaar en trekkers met een Euro-6 label die niet ouder zijn dan 8 jaar, mogen tot 1 januari 2030 de ZES zone inrijden. Ook voor bestelauto's geldt een overgangsregeling. Euro-5-bestelauto's mogen tot 1 januari 2027 de ZES zone inrijden en Euro 6-bestelauto's tot 1 januari 2028.

Figuur 1 brengt dit in beeld.



Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



Figuur 1: De tijdlijn voor toegang tot de zero emissie zones voor de verschillende categorieën voertuigen.

Bron: www.opwegnaarzes.nl

2.3 Gemeenten met een ZES zone

De volgende gemeenten hebben de zero emissie zone formeel aangekondigd (status december 2021). Bron: www.opwegnaarzes.nl

- Gemeente 's-Hertogenbosch
- Gemeente Nijmegen
- Gemeente Groningen
- Gemeente Eindhoven
- Gemeente Zwolle
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Leiden
- Gemeente Assen
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Amersfoort
- Gemeente Haarlem
- Gemeente Enschede
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Den Haag
- Gemeente Gouda
- Gemeente Delft

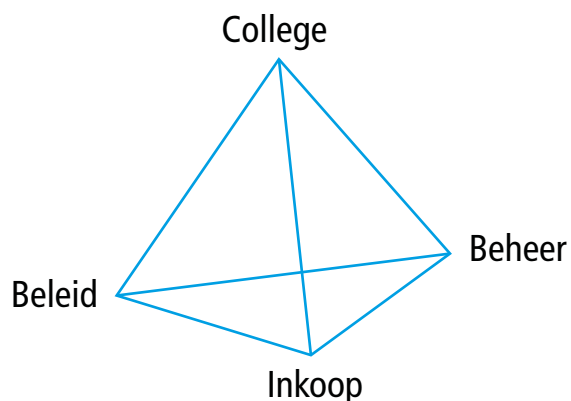
Daarnaast heeft een aantal gemeenten aangekondigd een zone te willen invoeren maar nog geen formeel besluit daartoe genomen:

- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Arnhem
- Gemeente Maastricht
- Gemeente Hoorn
- Gemeente Alphen aan den Rijn
- Gemeente Ede

3. KRACHTENVELD BINNEN DE GEMEENTE

3.1 De bestuurspyramide

Voor het succesvol opnemen van Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) in inkoop en aanbesteding is allereerst nodig dat ZES is verankerd in het gemeentelijk beleid. Zo moet er een beleidskader zijn dat door het college is vastgesteld en naar verwezen kan worden, zoals een duurzaamheidsvisie, actieplan voor energietransitie, ambitie voor CO₂-reductie, plan voor luchtkwaliteit enz. Meest wenselijk is het om expliciet Zero Emissie Stadslogistiek beleid te hebben, gedragen door het college, zoals het Stappenplan Zero Emissie Stadslogistiek van de gemeente Rotterdam en het Actieplan Schone Lucht van de gemeente Amsterdam.



Figuur 2: de gemeentelijke bestuurspyramide. De gemeentelijke inkooporganisatie heeft operationeel interactie met de organisaties voor beheer en beleid. Alle drie de organisaties volgen het beleidskader dat door het college – evt. na goedkeuring van de gemeenteraad – is vastgesteld.

Verder heeft de gemeentelijke inkoop procesmatige middelen nodig waarmee ZES beleid kan worden omgezet naar een effectief en beheersbaar contract waarin een aandeel ZES is opgenomen. De beheerafdeling of uitvoeringsafdeling heeft het uitvoeringsbudget en moet een contract kunnen managen waarbij een aandeel ZES meetbaar en controleerbaar moet zijn. Om het inkoopproces met ZES voorwaarden goed te laten verlopen, is het nodig dat de drie functies op de werkvloer – beleid, beheer en inkoop – elkaar begrijpen, aanvullen en soms samenwerken. In Figuur 2 is dit gemeentelijk krachtenveld weergegeven.

Doorgaans staat in het inkoopbeleid of in de aanbestedingsleidraad al een aantal strategische keuzes voor het soort inkoop, procedure, volume, termijn etc. Het loont de moeite om voor elke significante inkoop of aanbesteding die strategische keuzes nog eens te bezien of zelfs een nieuwe inkoopstrategie op te stellen, speciaal gericht op zero emissie stadslogistiek: dat de opdrachtnemer zijn goederenvervoer emissieloos uitvoert binnen de beoogde zone. In de strategische keuzes voor ZES is een aantal zaken van belang, waarop in dit hoofdstuk wordt ingegaan: contractduur, logistieke kennis, logistiek apart inkopen, directielevering en met meer partijen inkopen.

3.2 Contractduur

In het geval van een zone voor ZES moet vanaf 2025 de stadslogistiek in de zone emissieloos zijn. Dus een contract dat in 2022 wordt gegund voor vijf jaar loopt door tot en met 2027. Als in dat contract is afgesproken dat niet alle logistiek binnen de stad emissieloos hoeft te zijn, bijvoorbeeld Euro-6, zou een opdrachtnemer daar rechten aan willen ontlelen. Gemeenten die vanaf 2025 een emissievrij zone moeten opletten niet alleen met de initiële contractduur maar ook de beoogde verlenging daarvan zoals 4 + 1 + 1 jaar.

Neem dus expliciet op in de aanbestedingsdocumenten en in de overeenkomst of opdrachtbrief dat er in 2025 een zone voor Zero Emissie Stadslogistiek is waar de opdrachtnemer zich aan moet houden. Loop de voorwaarden na dat er geen goedbedoelde eisen zoals Euro-6 aan voertuigen worden gesteld die vanaf 2025 de zone niet in mogen, zie ook Figuur 1. Hieronder de tekst die de gemeente Leiden in de aanbestedingsleidraad opneemt.

Zero Emissie Stadslogistiek (ZES)

Per 1 januari 2025 voert de gemeente Leiden een zero-emissiezone in. Binnen deze zone mag het transport van goederen en materieel uitsluitend met emissieloze voertuigen worden uitgevoerd. Vanaf het moment dat de ZES zone van kracht is, ondersteund door een verkeersbesluit, dient elke Opdrachtnemer zich hier aan te houden.

Landelijk is een overeenkomst bereikt over het toelatings- en overgangsregime voor zero emissie bestel- en vrachtauto's.

Dit houdt in om toegelaten te worden tot de zero-emissiezone:

- Na 1 januari 2025 alle nieuwe voertuigen die op kenteken worden gezet;
- Vanaf 1 januari 2030 alle bestel- en vrachtauto's zero emissie moeten zijn.

Daarnaast is er een overgangsregeling voor vracht- en bestelauto's afgesproken, zie onderstaande tabel voor de soort vracht- en bestelauto's die toegang tot de zero-emissiezone:

Soort vracht- en bestelauto's	Ingangsdatum	Toegang tot uiterlijk
Euro VI-vrachtauto's - bakwagen (max. 5 jaar oud)	1 januari 2025	1 januari 2030
Euro VI-vrachtauto's - trekker-opleggercombinatie (max. 8 jaar oud)	1 januari 2025	1 januari 2030
Plug-in hybride vrachtauto's (alleen als zij aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden)	1 januari 2025	1 januari 2030
Euro 5 bestelauto's	1 januari 2025	1 januari 2027
Euro 6 bestelauto's	1 januari 2025	1 januari 2028

3.3 Logistieke kennis

Het is natuurlijk het best om praktische kennis over de logistiek in de opdracht te verwerken. Een budgethouder of beheerder kan het best inschatten – hoewel vaak lastig – wat het aandeel transport is in de opdracht, wat de mogelijkheden zijn voor elektrisch transport, en of het haalbaar is om goederen bijvoorbeeld via een logistieke hub emissieloos te laten leveren in de stad. Dat kan de inkoper op zijn beurt laten terugkomen in eisen aan transport. Als het bijvoorbeeld eenvoudig haalbaar is om elektrisch transport te verzorgen, kan dat worden geëist.

Cruciaal hierbij zijn de laadvoorzieningen (zijn er daar genoeg van?) en de benodigde actieradius voor de opdracht. Thans rijdt ca. 85% van de bestelauto's in Nederland maximaal 175 km per dag, dat is minder dan de actieradius van de meeste elektrische bestelauto's. Een argument dat de benodigde actieradius voor emissieloze levering te hoog zou zijn, kan dan geen *show stopper* zijn. Wat wel een hindernis kan zijn, is de beschikbaarheid van laadvoorzieningen. De gemeente kan daar wat aan doen, bijvoorbeeld door een aanvraag voor een laadvoorziening met prioriteit te behandelen of de eigen laadinfra ook voor opdrachtnemers beschikbaar te stellen.

3.4 Logistiek apart inkopen

Het kan een optie zijn om de logistiek apart in te kopen. Bijvoorbeeld bij directieleveringen – leveringen rechtstreeks aan de partij die inkoopt – of bij gebruik van een logistieke hub. Het voordeel is dat de opdrachtgever ziet wat de logistiek kost en controle heeft over het logistieke proces. De opdrachtgever kan dan eisen dat het transport van de levering van goederen emissieloos (door de stad) gebeurt. En dat is daarmee goed controleerbaar.

Er zijn argumenten tegen het apart inkopen van de logistiek. Veel marktpartijen hebben zelf contracten met logistieke dienstverleners en verwerken de logistieke kosten in de opdracht. Goederen worden meestal franco geleverd waardoor voor de afnemer onduidelijk is hoe hoog de bezorgkosten zijn. Daarnaast zal het moeite kosten om het bedrijfsmodel te veranderen. Inkopers zullen dan moeten afwijken van standaardafspraken met hun leveranciers.

Toch kan het de moeite lonen om de logistiek apart in te kopen. Zeker als er een dienstverlener is die emissieloos transport in de regio aanbiedt zoals een partij die emissieloos vervoer verzorgt zoals een hub-partij of een partij gespecialiseerd in emissieloos last-mile transport. Voorbeelden hiervan zijn de initiatieven van de gemeente Amsterdam met de hub bij Duivendrecht en de Haagse Hub op het Forepark, waarin de gemeente Den Haag participeert, die in een van de Buyer Group sessies aan de orde zijn gekomen. Het is dan van belang om voldoende inkoopvolume voor de hub te organiseren – vanuit de eigen organisatie en mogelijk met andere organisaties – om de hub rendabel te maken. Zie verder de paragraaf 4.3 “Logistieke hub”.

3.5 Directielevering

Levering van goederen direct aan de gemeente laat veel regie op de stadslogistiek over aan de gemeente, vooral voor werken in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld de gemeente Rotterdam. Rotterdam koopt de materialen voor GWW werkzaamheden (straatstenen, verlichtingsarmaturen etc.) zelf in en laat deze materialen bezorgen op de werf aan de rand van de stad, een soort hub. De aannemer haalt de materialen op bij de werf of de gemeente rijdt de materialen naar de bouwplaats. Op deze wijze is via het bestek en contract met de aannemer of via het wagenpark van de gemeente veel controle hoe de materialen worden vervoerd.

3.6 Met meer partijen samen inkopen

Samen met andere partijen inkopen (lokaal binnen de gemeente of samen met andere gemeenten) of gebiedsgericht inkopen kan het aantal ritten door de stad besparen en daardoor de haalbaarheid van emissieloze leveringen vergroten. Het gezamenlijk inkopen en laten bezorgen van bijvoorbeeld kantoorartikelen kan een kostenbesparing voor de leverancier opleveren en emissieloos transport – door het grotere volume – bedrijfseconomisch interessanter maken voor de aanbieder.

Samen inkopen kan weliswaar een lastig en intensief proces zijn maar een groter inkoopvolume kan tot minder transportkosten leiden en daarmee tot een lagere kostprijs. De leverancier of transporteur zal met een groter volume eerder kunnen investeren in het gebruik van een of meer hubs en in emissieloze voertuigen. Meer volume betekent doorgaans efficiënter transport en minder kosten. Emissieloos transport is dan beter haalbaar.

Dit is interessant als de burens (ook bedrijven) hetzelfde bestellen en mogelijk zelfs bij dezelfde leverancier. Misschien combineert de leverancier het transport al, maar zo niet, dan zijn daar afspraken over te maken door bijvoorbeeld de dagen van levering op elkaar af te stemmen.

Een interessant voorbeeld uit de Buyer Group is de gezamenlijke inkoop van zero emissie zware voertuigen (pick up trucks) die begeleid wordt door de MRDH en waarin de gemeenten Rotterdam, Delft, Zoetermeer deelnemen. In 2020 is een inventarisatie geweest van 55 zware voertuigen van de 23 MRDH gemeenten. Hieruit is een vervolgactie genomen om samenwerkingsmogelijkheden voor verduurzamen van de zware mobiliteit te onderzoeken door gezamenlijke inkoop. Pilot is gestart voor de gezamenlijke inkoop van pick up trucks. De wagenparkbeheerders van de deelnemers werken gezamenlijk aan de minimale eisen.

4. AANBESTEDINGSMETHODIEK

In het geval van een aanbesteding is de gekozen methodiek belangrijk. Inkoopafdelingen voelen zich veelal vertrouwd met de bij de gemeente gangbare methodieken. Een aantal onderdelen wordt hieronder toegelicht om te overwegen.

4.1 Marktconsultatie

Een marktconsultatie helpt de aanbestedende dienst met een betere uitvraag. Nuttig als de aanbestedende dienst weinig gedetailleerde kennis heeft over wat de markt te bieden heeft maar die kennis wel belangrijk vindt en wil meenemen in de uitvraag. Let op, een marktconsultatie kan zo maar enkele maanden doorlooptijd in beslag nemen. Die tijd moet er wel zijn.

Een marktconsultatie kan in vele vormen. Schriftelijk of samen aan tafel, face to face. Met of zonder bedrijfspresentaties. Marktpartijen tegelijkertijd, of partijen afzonderlijk. Met of zonder verslaglegging die achteraf gedeeld wordt. Door een marktconsultatie kan de haalbaarheid van eisen en wensen beter in beeld komen en ook kunnen onvoorziene nuttige en toepasbare eisen en wensen aan het licht komen.

4.2 ZE in het technisch bestek

Als de opdrachtgever technische kennis in huis heeft, is een technisch bestek zoals een RAW-bestek of een gedetailleerd Programma van Eisen een goede basis voor het contract en de inkoopprocedure. Een technisch bestek wordt doorgaans gebruikt bij afdelingen voor het beheer van de openbare ruimte waar veel technische mensen werken.

De rol van de inkoper is om hier in de eisen en besteksposten het emissieloos transport op te nemen. Vaak wordt transport via een aparte bestekspost afgerekend. Daar kunnen ritten met emissieloos transport in worden opgenomen. Zie Figuur 3.

701		.....	TRANSPORT ZAND			
						
7012		.....	Vanaf grondbank Schoonstad			
						
701210	200200	.....	Zand vervoeren	m3	500,00	F
		.....	Zand beschikbaar gesteld op de			
		.....	grondbank Schoonstad.			
		.....	Zand wordt geladen door opdrachtgever.			
		.....	Hoeveelheidsbepaling door opdrachtgever.			
		2	Vervoeren naar de plaats van verwerking.			
		.....	Enkele transportafstand: 10 km.			
		.....	Transport met Euro-VI voertuig.			
						
						
701220	200200	.....	Zand vervoeren	m3	500,00	F
		.....	Zand beschikbaar gesteld op de			
		.....	grondbank Schoonstad.			
		.....	Zand wordt geladen door opdrachtgever.			
		.....	Hoeveelheidsbepaling door opdrachtgever.			
		.....	Vervoeren naar de plaats van verwerking.			
		.....	Enkele transportafstand: 10 km.			
		.....	Transport met emissieloos voertuig.			

Figuur 3: Een voorbeeld van een bestekspost in het RAW-bestek waarmee zero emissie transport kan worden geprijsd.

Gebruikelijk is dat de gemeente voor technische bestekken een moederbestek met opties als basis heeft. Dit zijn vaak goed-uitgedachte, beproefde bestekken. Weerstand is derhalve te verwachten om deze moederbestekken aan te passen.

Toch is het raadzaam dit te overwegen, temeer dat hier het gevaar schuilt van specifieke eisen aan emissies van voertuigen, met name een Euro-klasse. Als ritten apart worden gefactureerd in een technisch bestek dan kan een opdeling worden gemaakt naar conventionele ritten en emissieloze ritten in besteksposten. Voordeel is dat het aandeel gefactureerde emissieloze ritten eenvoudig te berekenen en te controleren via de termijncijfers die de opdrachtnemer indient.

4.3 Logistieke hub

Een speciaal geval is de logistieke hub. Een logistieke hub aan de rand van de gemeente is een uitstekend middel om emissieloos transport binnen de gemeente te vergemakkelijken: de emissieloze last mile. Leveranciers leveren hun producten aan de hub. Bij de hub worden de verschillende producten gecombineerd tot ladingen en aan haar afnemers geleverd. In plaats van het transport van leverancier tot aan de afnemer, wordt de keten onderbroken bij de hub.

Een hub is vooral geschikt voor grotere volumes en “deelbare” lading: lading die relatief eenvoudig is over te slaan en te combineren. Denk aan de kleinere stukgoederen zoals kantoorartikelen en facilitaire producten en sommige bouwmaterialen in de fase van afbouw en onderhoud. Let op, extra kosten voor de afhandeling bij de hub zullen ergens in de keten moeten worden terugverdiend.

Er is een drietal modellen voor een logistieke hub:

1. Gesplitste model.

- De gemeente (en haar partners) eist leveringen vanaf een specifieke hublocatie.
- De gemeente betaalt de kosten van de hub en van de ZE last mile.
- De gemeente probeert de extra kosten in de contracten met haar leveranciers terug te verdienen.

2. Haagse model.

- De gemeente (en haar partners) eist leveringen vanaf een specifieke hublocatie.
- De gemeente hanteert een ingroeimodel waarbij bij aanvang de kosten van de hub en van de ZE last mile door de gemeente worden genomen.
- Bij elk nieuw contract met een leverancier zijn de kosten van de hub en van de ZE last mile voor rekening van de leverancier.

3. Bedrijfsmodel.

- De gemeente eist dat binnen een bepaalde zone (bv de gemeentegrenzen of de beoogde zero emissie zone) ZE geleverd wordt, al dan niet via een hub.
- De leveranciers moeten zelf afspraken maken met vervoerders over het inrichten van de logistieke keten – waaronder bijvoorbeeld een hub – en de kosten ervan.
- De gemeente moet rekening houden met – in elk geval bij aanvang – hogere kosten voor de leveringen.

Voor gemeenten met een beoogde ZES zone is de wijze waarop leverancier en transporteur het transport organiseren niet van belang, als het maar ZE binnen de zone gebeurt.

Opgemerkt wordt dat marktpartijen vaak uitstekend in staat zijn om locaties te vinden voor een hub, vooral bij bestaande partijen die beschikking hebben over op- en overslag ruimte zoals verhuis-bedrijven en lokale logistieke partijen. Zeker indien er ruimte is aan de rand van de stad. Let dan op dat de hub uiteraard buiten de evt. beoogde ZES zone ligt.

Een aandachtspunt is dat de effectiviteit van een hub alleen gewaarborgd is als er voldoende volume via de hub wordt geleverd. Als de volumes laag zijn, zal de hub worden beschouwd als een van de vele afleveradressen en rijdt de (doorgaans fossiel aangedreven) vrachtwagen alsnog de stad in. Het is hierbij van belang om inkoopvolume te organiseren. Dat kan door in de eigen organisatie verschillende inkoop categorieën gezamenlijk in te kopen of aan te besteden. Ook het inkopen samen met andere organisaties in de stad is mogelijk. Dit is niet eenvoudig te organiseren maar het is zeker de moeite waard om de mogelijkheden te verkennen, zoals bij de Haagse Hub.



5. AANBESTEDINGSLEIDRAAD

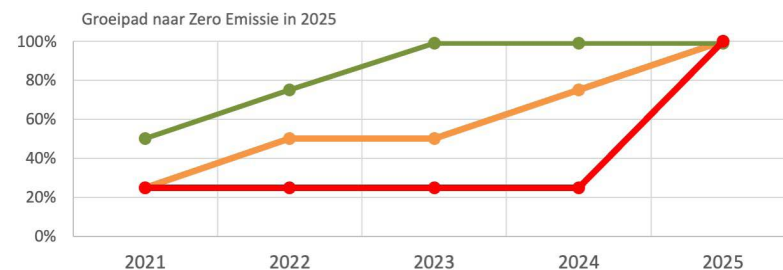
In de aanbestedingsleidraad wordt een aantal zaken omtrent de aanbesteding vastgelegd, waaronder de aanbestedingsprocedure, de methodiek, het gunningscriterium (laagste prijs, beste prijs-kwaliteit verhouding), de eisen en wensen, uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen. ZE transport kan bij voorkeur worden opgenomen in de eisen of, als een eis niet haalbaar is of lijkt, in de wensen bij een beste prijs-kwaliteitverhouding. Tevens kan expliciet in de leidraad worden genoemd dat vanaf 2025 een zone voor Zero Emissie Stadslogistiek actief is, om misverstanden te voorkomen en verwachtingen goed te managen.

5.1 Emissieloos transport eisen

Het meest eenvoudig en best controleerbaar is het om emissieloos transport te eisen: alle transport dat wordt uitgevoerd in het kader van de overeenkomst moet emissieloos zijn. Dit is alleen mogelijk als ZE transport een realistische optie is. Voor het vervoer van bulkgoederen zijn in 2022 nog weinig ZE mogelijkheden maar er zijn regionale uitzonderingen, zoals in de regio Rotterdam.

5.2 Emissieloos transport wensen en op termijn eisen

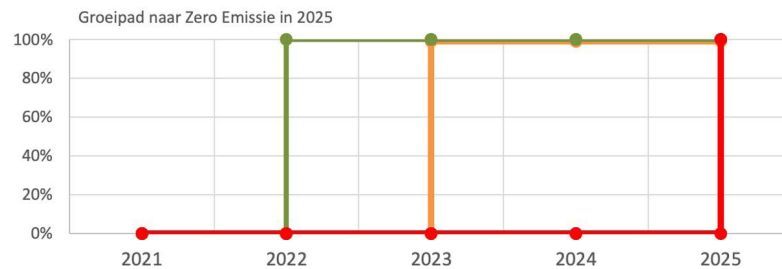
Als een overeenkomst een bepaalde periode bestrijkt en als 100% emissieloos transport bij aanvang van de overeenkomst geen optie is, kan het wel worden geëist op termijn, of volgens een ingroeiplan onderdeel uit laten maken van een gunningscriterium, zoals weergegeven in Figuur 4. Van de snelheid waarmee de aanbieder het aandeel emissieloos transport gaat uitvoeren, kan een gunningscriterium worden gemaakt. Dat kan worden gewaardeerd met een fictieve korting of met een bepaald aantal punten.



Figuur 4: Groeipad met eis 100% ZE in 2025 en een gunningsvoordeel voor de aanbieder met het sterkst stijgende groeipad, in dit voorbeeld het pad volgens de groene lijn. Toegepast in de gemeenten Rotterdam en Utrecht.

Het is raadzaam om van een aanbieder te eisen dat het aandeel emissieloos transport steeds aantoonbaar hoger wordt gedurende de contractperiode, om zichtbaar toe te werken naar het nakomen van de toegezegde belofte om aan het einde van de overeenkomst 100% emissieloos te vervoeren.

Als een percentage ZE wordt gevraagd – zie Figuur 4 – moet worden bepaald hoe dit percentage wordt bepaald (aantal ritten, kilometers, voertuigen, leveringen, opdrachtwaarde etc.) en of dit in het contractmanagement uitvoerbaar is. Een andere optie is om geen percentage uit te vragen maar een moment waarop het transport 100% zero emissie wordt verzorgd, zoals in Amsterdam wordt toegepast. Zie Figuur 5. Daarmee wordt het percentage-probleem vermeden.



Figuur 5: Groeipad met eis 100% ZE in 2025 en een gunningsvoordeel voor de aanbieder met het groeipad die het eerst volledig ZE vervoert, in dit voorbeeld het pad volgens de groene lijn. Toegepast in de gemeente Amsterdam.

5.3 ZE bewijslast

Het is verstandig om de bewijslast voor het aandeel emissieloos transport bij de aanbieder neer te leggen; hij moet dit aantonen. Laat de aanbieder aangeven hoe hij de Zero Emissie bewijslast organiseert en hoe de gemeente dat kan toetsen. Dit kan expliciet worden opgenomen in de inkoopprocedure en in de overeenkomst. Neemt niet weg dat altijd controle nodig is, bijvoorbeeld met steekproeven naar het type voertuigen dat het transport uitvoert.

5.4 Emissieloos transport wensen

Als het onhaalbaar lijkt om gedurende de contractperiode tot 100% emissieloos transport te komen, kan ook een deel van het transport emissieloos worden geëist. Dit ontslaat de opdrachtnemer niet van de plicht om zich aan de wet te houden en bijvoorbeeld vanaf 2025 het transport in de stad emissieloos uit te voeren.

5.4.1 Groeipad

Een andere methode dan een groeipad is het wegen van de emissie-eigenschappen van verschillende soorten voertuigen. Hoe minder emissies van de voertuigen, des te hoger de waardering in het gunningscriterium. Dit is een methode waarbij het mogelijk is om de inzet van ook andere schone voertuigen te waarderen, naast puur zero emissie. Dat is een voordeel omdat de aanbieder meer vrijheid heeft in het soort voertuigen dat hij inzet. Tegelijkertijd kan dat een nadeel zijn want een aanbieder kan een contract winnen met de inzet van bijvoorbeeld voertuigen op HVO biobrandstof die in 2025 niet de zone in mogen. De duur van het contract is hierbij van belang en de informatie over het te nemen verkeersbesluit vanaf 2025. In het voorbeeld in Figuur 7 is de weging voor de aanbesteding van het straatonderhoud van de gemeente Eindhoven opgenomen. Overigens is deze aanbesteding gewonnen door een opdrachtnemer die het transport en het materieel 100% zero emissie uitvoert.

Het aandeel emissieloos transport wordt beloond als geboden kwaliteit in een aanbesteding van een langdurig contract waarin wordt gegund op de beste prijs-kwaliteit verhouding. Hoe sneller het aandeel emissieloos transport groeit, des te hoger dit wordt gewaardeerd. Hetzij door een fictieve korting dan wel door een aantal punten.

Voorbeelden uit de Buyer Group zijn van de gemeente Utrecht (schoonmaakmiddelen), Eindhoven (straatonderhoud) en Rotterdam (levering afvalbakken). Inschrijvers moeten een spread sheet invullen en krijgen een score naarmate meer en eerder emissieloos of schoon wordt gereden. Zie in Figuren 6 en 7.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T
1	Invulformulier duurzaamheid																			
2	Document bij aanbesteding xxxx																			
3																				
4	Naam Inschrijver:																			
5																				
6	Gebruik van alternatieve brandstoffen of aandrijving																			
7																				
8			Percentage inzet										Waardering							Score
9		CO2 reductie in %	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027		
10	Euronorm 6 / VI										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	Alternatieve brandstof										0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Zero emissie voertuigen										25	25	25	25	25	25	25	25	25	0
13			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%										0
14																				
15	Toelichting tabel en toekenning score																			
16	• Euronorm 6: Let op: de minale norm is Euro 6 • Percentage inzet: In deze kolommen vult u voor het betreffende jaar het aandeel voertuigen in, geschikt voor het rijden op betreffende brandstof of aandrijving. Het totaal per kolom dient 100% te zijn. • Alternatieve brandstof: Inschrijver dient aan te geven welk percentage van de in te zetten voertuigen gebruikt maakt van alternatieve brandstof. Daarbij dient inschrijver op te geven welke alternatieve brandstof wordt ingezet. Het percentage CO2 reductie wat door de leverancier kan worden aangetoond dient te worden opgenomen in cel C11. • Score: In deze kolom is door de gemeente aangegeven welke score aan een brandstof of aandrijving voor betreffend jaar, per gemiddelde % inzet wordt toegekend. De inzet van Euro 6/VI voertuigen krijgt een score van nul. Indien in het betreffende jaar 100% van de voertuigen zero emissie is wordt de maximale score behaald. In geval van een lagere percentage wordt deze vermenigvuldigd met de waardering. Hieronder treft u een rekenvoorbeeld.																			
17																				
18																				
19																				
20																				
21	Rekenvoorbeeld: Inschrijver schrijft in met de volgende percentages zero emissie per jaar: 2020: 50% 2021: 60% 2022: 60% 2023: 100% De verkregen score betreft: Jaar 2020 50% van 25= 12,5. Jaar 2021 60% van 25 = 15. Jaar 2022 60% van 25 = 15. Jaar 2023: 100% van 25= 25. De som van jaren bedraagt: 12,5+15+15+25=67,5																			

Figuur 6: Spread sheet van de gemeente Utrecht voor het transport van de levering van schoonmaakmiddelen.

Methode Zero – Emissie voertuigen

VOERTUIGEN					
aandrijving	brandstof	weegfactor	waardering	in te zetten aantal	totale fictieve meerwaarde
elektromotor (zero emissie)	stroom	10,0			
	waterstof	10,0			
verbrandingsmotor	HVO 100	7,0			
verbrandingsmotor & elektromotor (plug-in hybride)	groen gas (BNG/LBG)	5,5			
	aardgas (CNG/LNG)	4,5			
	HVO(<100)/GTL	4,5			
	benzine/diesel	4,0			
verbrandingsmotor & elektromotor (hybride)	groen gas (BNG/LBG)	3,5			
	aardgas (CNG/LNG)	2,5			
	HVO(<100)/GTL	2,5			
	benzine/diesel	2,0			
verbrandingsmotor	groen gas (BNG/LBG)	2,0			
	aardgas (CNG/LNG)	0,5			
	HVO(<100)/GTL	0,5			
	benzine/diesel	0,0			
		totaal			
		behaald			
		te behalen		€ 350.000	€ 350.000

Figuur 7: Spread sheet van de gemeente Eindhoven voor voertuigen en materieel voor straatonderhoud.

5.5.2 Plan van Aanpak als kwaliteit

Met een Plan van Aanpak kan de aanbieder worden uitgedaagd om zelf creatief te zijn hoe hij emissieloos transport aanbiedt. Dat Plan van Aanpak kan worden gebruikt als subgunningscriterium dat wordt gewaardeerd in de procedure met een fictieve korting of met een aantal punten.

Uit de Buyer Group komt het voorbeeld van de levering van energiebespaarpakketten en de dienst van het beredderen van milieu-incidenten van de gemeente Rotterdam. Daar is een Plan van Aanpak gevraagd waarin moet worden aangegeven hoe en in welke mate het goederentransport of personenvervoer efficiënt (bij voorkeur gebundeld) en emissievrij wordt uitgevoerd en hoe de opdrachtnemer de opdrachtgever in staat stelt dit te controleren.

5.5.3 Plan van Aanpak als knock out criterium

Ook kan het Plan van Aanpak worden gebruikt als onderbouwing van de aanbidding en daardoor feitelijk als selectie- of knock out criterium dienen. De aanbieder moet in een Plan van Aanpak voldoende aannemelijk maken hoe hij emissieloos transport gaat realiseren in het kader van de opdracht. Als hij dat volgens de beoordelaars van het Plan van Aanpak niet of onvoldoende overtuigend doet, kan de aanbidding worden uitgesloten van de procedure.

In een dergelijk Plan van Aanpak kan de aanbieder een paragraaf schrijven met welke voertuigen hij het emissieloze transport voor de opdracht gaat uitvoeren, welke laadinfrastructuur hij gaat gebruiken en als hij een hub gebruikt: waar en hoe?



6. BEHEER

6.1 Van procedure naar contract

Als de inkoopprocedure voorbij is, is het contract tussen opdrachtgever en opdrachtnemer het bindende document. In dit contract moet dan ook alles zijn opgenomen wat in de procedure en in de aanbidding is geëist en aangeboden, ook over zero emissie stadslogistiek. Gehonoreerde wensen moeten worden omgezet in contractvoorwaarden, de facto zijn dat extra eisen.

6.2 Werkbestek

Maar al te vaak wordt het bestek of het programma van eisen zoals dat in de uitvraag is opgenomen, niet aangepast en dus niet gebruikt als controledocument, terwijl de opdrachtnemer vaak wat extra's aanbiedt bovenop de eisen. Dat extra's is bijna altijd het geval bij een opdracht die gegund is op basis van de beste prijs-kwaliteit verhouding. De aanbidding van de opdrachtnemer is juridisch een onderdeel van de overeenkomst en de opdrachtgever kan daar dan ook rechten aan ontleen.

In het geval van een eenmalige inkoop volstaat het om die extra zaken in de opdrachtbrief te vermelden. Voor een goede beheersbaarheid en maximaal rendement van een langdurig contract is het nodig de documenten, zoals het bestek of het PvE uit de procedure, samen met de aanbidding te combineren tot een werkbestek. Dat kost wat werk maar met een werkbestek is het beheer, het contractmanagement, beter uit te voeren.

6.3 Monitoring en verificatie

Afhankelijk van de branche, inzet van onderaannemers of logistieke dienstverleners is een vorm van monitoring en verificatie nodig. Bijvoorbeeld op basis van data uit het fleet management systeem of track & trace gegevens. Conventionele steekproeven zijn natuurlijk ook een uitstekend instrument. Of aanvullend daarop.

6.4 Prestatieprikkels

Indien de opdrachtnemer zijn afspraken niet nakomt, of juist overpresteert, moet worden teruggevallen op de contractuele afspraken die hierover zijn gemaakt.

6.4.1 Boete

In het geval de opdrachtgever zich zeker voelt over zijn zaak, onderbouwd door een goed dossier waaruit ook blijkt dat de opdrachtnemer de mogelijkheid is geboden zich te verbeteren, kunnen verschillende prestatieprikkels worden gebruikt. Het opleggen van een boete of een ingehouden betaling is een voor de hand liggend sturingsmiddel. De markt moet zich er wel voor lenen en de boete moet in verhouding staan ten opzichte van het geleden kwaliteitsverlies.

6.4.2 Bonussen

Bonussen – het tegenovergestelde van boetes – kunnen worden opgenomen als prestatieprikkels. Op voorhand moet goed worden ingeschat en gereserveerd wat het budget is voor de uit te reiken bonussen.

6.4.3 Contract ontbinden

In sommige gevallen is het een optie om een contract te ontbinden indien de opdrachtnemer de voorwaarden niet nakomt. Dat is bijvoorbeeld het geval in sectoren waar veel aanbieders zijn en waar een inkoop- of aanbestedingsprocedure niet veel tijd vergt. Een nieuwe contractpartij is immers zo gevonden. In gevallen waar een procedure veel tijd vergt en er weinig aanbieders zijn, is dat niet wenselijk.

6.4.4 Afspraken over kosten en betalingen

Afspraken over betalingstermijnen en indexeringen kunnen een goede prestatieprikkel zijn. Zo kan een betaling worden gedaan

bijvoorbeeld pas als de prestatie is geleverd. Ook kan in een langdurige overeenkomst worden opgenomen dat slechts geïndexeerd wordt indien de prestatie is geleverd zoals in de overeenkomst is bepaald.

6.4.5 Past performance document

Met de prestaties van de uitvoering van het contract kan de opdrachtgever een zgn. past performance document opstellen. De opdrachtgever legt daarin vast in hoeverre de opdrachtnemer de overeenkomst heeft waargemaakt. Het past performance document kan gebruikt worden als uitsluitingsgrond bij volgende vergelijkbare aanbestedingen. De past performance moet uiteraard op basis van objectieve criteria worden gemotiveerd.

