



Den Haag

dienst: dienstcode

Retouradres: Postbus 12600, 2500 DJ Den Haag

Aan: de Gemeenteraad

Datum

8 juli 2022

Onderwerp

Afdoening motie: 'Bekijk duurzaamheid bij aanbestedingen in breder perspectief'

Ons kenmerk

DBV/10345292

RIS312488

Contactpersoon

Thimo de Nijs

Dienst

Bedrijfsvoering

Afdeling

-

Telefoonnummer

14070

E-mailadres

thimo.denijs@denhaag.nl

Uw raad heeft bij de bespreking van de beantwoording schriftelijke vragen aanbesteding doelgroepenvervoer (RIS310799) op 9 juni 2022 de door het raadslid mevrouw Kloppenburg-Reedeker ingediende motie T.1 'Bekijk duurzaamheid bij aanbestedingen in een breder perspectief' (RIS312488) aangenomen.

De motie luidt als volgt:

Constateernde, dat:

- *in de aanbesteding doelgroepenvervoer waterstof als aandrijving is uitgesloten, omdat het batterij-elektrische alternatief als aandrijving energetisch gunstiger is;*
- *de huidige aanbieder van doelgroepenvervoer geïnvesteerd heeft in waterstofauto's en er bovendien op de Binckhorst, met overheidssubsidie, een waterstoftankstation is geopend;*
- *de voorzieningenrechter heeft geoordeeld dat de aanbesteding doelgroepenvervoer opnieuw moet worden gedaan, vanwege het overtreden van enkele aanbestedingsregels.*

Overwegende, dat:

- *batterij-elektrisch aangedreven auto's misschien wel de meest duurzame optie zijn als het gaat om de aandrijving, maar het concept 'duurzaam' breder getrokken kan worden, bijvoorbeeld als een aanbieder geen nieuwe autovloot hoeft aan te schaffen;*
- *Haagse innovatieve mkb-bedrijven een belangrijke rol kunnen spelen in de transitie naar duurzamere vormen van vervoer;*
- *we niet in de toekomst kunnen kijken welke innovatieve concepten op de markt komen en het belangrijk is om ruimte te laten voor nieuwe innovatieve oplossingen op duurzaamheid die nog worden ontwikkeld.*

Verzoekt het college:

- *bij toekomstige aanbestedingen te kiezen voor objectieve en neutrale criteria op het gebied van duurzaamheid, die niet voorsorteren op een bepaalde invulling zoals het type aandrijving van vervoer, en ook andere aspecten van het begrip duurzaamheid mee te wegen, zoals het hergebruik van materialen;*

- door waterstof aangedreven voertuigen nader te onderzoeken als potentiële extra categorie in de aanbesteding van doelgroepenvervoer.

Hierbij informeert het college de gemeenteraad over de afdoening van de motie.

Het college onderschrijft de notie uit het eerste lid van de motie dat de gemeente objectieve neutrale criteria moet hanteren bij aanbestedingen. Dit is volgens het aanbestedingsrecht ook een vereiste dat we dan ook toepassen bij onze aanbestedingen, ook bij die voor het doelgroepenvervoer. In het Actieplan Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (RIS 305068) zijn verschillende duurzaamheidsambities benoemd die bij concrete aanbestedingen vertaald worden naar objectieve en neutrale criteria. In het onderhavige geval van het doelgroepenvervoer is de doelstelling ‘verbeteren luchtkwaliteit’ vertaald in het criterium zero emissie uitstoot (geen NOx en fijnstof door verbranding) en is de doelstelling ‘tegengaan van klimaatverandering’ vertaald in energie-efficiëntie (en daarmee minder CO2-uitstoot). Ten slotte hebben we de doelstelling ‘circulariteit’ (minder gebruik van grondstoffen) meegewogen in deze aanbesteding op basis van de zogenaamde ‘life cycle assessment’-methodiek.

Uit het onderzoek dat we op basis van deze criteria hebben uitgevoerd, komt het volgende naar voren:

- Qua luchtkwaliteit scoren waterstofvoertuigen en batterij-elektrische voertuigen veel beter dan benzine- en dieservoertuigen. Bij beide typen aandrijving komt geen NOx vrij, terwijl de uitstoot van fijnstof beperkt blijft tot de slijtage van banden.
- Als het gaat om het energieverbruik tijdens het gebruik van de voertuigen, scoren diesel- en benzinevoertuigen veruit het slechtst. Waterstofvoertuigen doen het hier beter dan voertuigen met fossiele aandrijving, maar verbruiken 2,5 keer zo veel energie als batterij-elektrische voertuigen.
- Als het gaat om de productie van de voertuigen, zorgen diesel- en benzinevoertuigen voor wat minder milieuschade, terwijl waterstof- en batterij-elektrische voertuigen vergelijkbaar zijn als het gaat om het gebruik van grondstoffen en daarmee gepaard gaande uitstoot van CO2 gedurende de gehele levenscyclus. Een recent onderzoek waarin gebruik is gemaakt van de zogenaamde ‘life cycle assessment’-methode, heeft aangetoond dat voor materiaalgebruik en CO2-uitstoot gedurende de gehele levensfase waterstofauto’s en batterij-elektrische voertuigen elkaar nauwelijks ontlopen.¹

Op basis van dit onderzoek hebben wij geconcludeerd dat batterij-elektrische voertuigen voor het doelgroepenvervoer qua duurzaamheid veruit het beste uit de bus komen. Wij zien dan ook geen reden om waterstof aangedreven voertuigen als “potentiële extra categorie” in de aanbesteding van doelgroepenvervoer op te nemen.

We merken ten slotte op dat het aanbestedingsrechtelijk niet mogelijk is om rekening te houden met de vraag of aanbieders een vloot met voertuigen al dan niet al in bezit hebben. We zouden dan het risico lopen de aanbesteding naar één aanbieder toe te schrijven.

Het college beschouwt de motie hiermee als afgedaan.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de locoburgemeester,

Ilma Merx

Kavita Parbhudayal

¹ Europese Commissie, Directoraat-generaal Klimaat, Hill, N., Amaral, S., Morgan-Price, S., et al., *Determining the environmental impacts of conventional and alternatively fuelled vehicles through LCA : final report*, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/91418>, hier pp. 106 en 108.