



Positon paper beter aanbesteden Natuur & Milieu

In deze paper doen we aanbevelingen en geven we een overzicht van onze ervaringen met duurzaam aanbesteden in de praktijk. We gaan hierbij vooral in op het gebied van mobiliteit omdat we daar de afgelopen jaren uitgebreid onderzoek naar gedaan hebben.

Onze expertise

Natuur en Milieu is al jaren nauw betrokken bij de praktijk en het beleid van duurzaam inkopen. De afgelopen 3 jaar hebben alle aanbestedingen voor eigen wagenpark en voor het doelgroepen of contractvervoer onderzocht. De resultaten zijn met marktpartijen, gemeenten, de rijksoverheid, inkoopadviseurs en deskundigen besproken. De conclusies en aanbevelingen staan in het rapport [Benchmark Duurzaam inkopen van vervoer](#). Ook [informereren](#) we gemeenten en overheden over de milieu impact van verschillende opties. Daarnaast hebben gewerkt aan de inkoop van [groene stroom](#), duurzaam GWW, schone bouwmaschinen, duurzame voeding (catering) en circulair inkopen.

Belang maatschappelijke verantwoord aanbesteden.

Duurzaam inkopen is van groot belang. Om 4 redenen:

- Geloofwaardigheid van de overheid. *'Practice what you preach'* Het toont aan dat de overheid echt in zijn eigen beleidsdoelen geloofd. De overheid kan daarbij bedrijven vragen om zich aan te sluiten en alleen nog duurzaam in te kopen.
- Op gang helpen van innovatieve, wenselijke technologieën en ontwikkelingen (launching customer).
- In sommige sectoren zoals de grond-, weg en waterbouw is de (rijks)overheid een dominante marktspeeler. Hier kan een grote milieuwinst geboekt worden als de overheid ook echt duurzaam gaat inkopen.
- Kennis en ervaring opdoen. Het heeft grote voordelen als beleidsmakers zelf ook ervaring opdoen met de producten en diensten die zij bij anderen willen stimuleren. Bijvoorbeeld elektrisch rijden, of de zoektocht wat nu echt groene stroom of duurzaam hout is.

Wat is er nodig?

Duurzaam inkopen kan een belangrijke bijdrage leveren aan de klimaatdoelen, de circulaire economie en de sociale agenda. Maar deze kansen worden nog lang niet goed benut. De belangrijkste aanbevelingen om het potentieel van duurzame inkopen beter te benutten zijn: :

1. Zet heldere ambities neer (stip op de horizon) gevat in concrete afspraken. In ieder geval voor producten en diensten met de meeste impact op duurzaamheid en innovatiekansen. Zo kunnen overheden bijdragen aan het verduurzamen van mobiliteit door een groeipad naar volledig emissie loze mobiliteit in alle aanbestedingen af te spreken en vroegtijdig naar de markt te communiceren. Gebruik voor alle andere aanbestedingen minimaal de standaard minimum- en gunningscriteria.
2. Organiseer een veel betere en transparante monitoring van de aanbestedingen.
3. Onderzoek de noodzaak en mogelijkheden voor een betere handhaving.
4. Voorzie overheden actief van betere, toegankelijke, duurzaamheidsimpact van de aanbestedingen, opties voor verduurzaming en ondersteunende informatie voor de vertaling naar aanbestedingsteksten.
5. Breng en houdt MVI criteria (minimum criteria en gunningscriteria), handleidingen etc up to date.

Hoe gaat het met duurzaam inkopen in de praktijk?

Tien jaar geleden spraken de Rijksoverheid, gemeenten en anderen overheden af om te streven naar 100 procent duurzaam inkopen in 2015. Uit verschillende onderzoeken van o.a. de groene zaak, Natuur en Milieu, Greenpeace en het aanbestedingsinstituut bleek dat dit doel bij lange na niet gehaald werd. Ook bleken veel criteriadocumenten sterk verouderd en daardoor onbruikbaar. Vorig jaar is een nieuw traject gestart met een vrijwillig manifest Maatschappelijk Verantwoord Inkopen dat overheden kunnen ondertekenen. De hoop is dat hiermee een nieuwe impuls ontstaat.

Uit alle onderzoeken die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd komt een alarmerend beeld; **Overheden kopen meestal niet duurzaam in** en voldoen vaak niet eens aan de minimumcriteria MVI. De eigen inkopen staan daarmee vaak in schril contrast met de eigen doelen. Dat komt vaak doordat er geen heldere doelen en ambities voor de eigen inkoop zijn gesteld. De inkopers zijn vaak niet eens op de hoogte van de relevante beleidsdoelen. Ook heeft de inkoopafdeling vaak onvoldoende kennis van schone alternatieven en/of hebben geen budget.

Kennisgebrek en versnipperde informatie. Sommige inkopers lijken ook door de bomen het bos niet meer te zien. Er is een grote hoeveelheid aan methoden en thema's: circulair inkopen, milieuvriendelijk inkopen, mkb-vriendelijk inkopen, biobased inkopen, innovatief inkopen etc. Zo zagen we gemeenten die sterk inzetten op circulair inkopen van bestelbusjes, terwijl daar weinig milieuwinst te halen valt. In die zelfde aanbestedingen werd weinig aandacht besteed aan de voertuigen en brandstoffen, terwijl daar nu juist wel veel impact te halen valt.

Tegelijk zien we een **kleine maar groeiende groep van koplopers** die bewijzen dat het wel kan; bijvoorbeeld een gemeente als Amsterdam die innovatieve vervoersconcepten combineert met emissie loos doelgroepenvervoer.

We zien dat **goede monitoring werkt**. We horen van veel ambtenaren dat door onze benchmark bestuurders zich bewuster zijn van de milieu-impact van de inkoop en beter opletten of hun aanbesteding wel duurzaam is. We zien in de aanbestedingen ook terug dat het kennisniveau stijgt en de ambitie iets omhoog gaat. Of dat in andere sectoren ook zo is, weten we niet omdat een bredere monitoring nog ontbreekt. Vanuit Natuur & Milieu hebben we, helaas, ook niet de middelen om dit te organiseren.

De trend tot **grotere aanbestedingen in regionale samenwerkingsverbanden** is zowel een kans als een belemmering. Een kans omdat veel kleinere overheidsinstellingen simpelweg niet de kennis in huis hebben om aanbestedingen goed uit te voeren. Een risico omdat deze organisaties nog verder van de beleidsambities van de gemeenten afstaan dan gemeentelijke inkoopafdelingen.

We horen dat in **naleving** van de eisen door marktpartijen in de praktijk een probleem is. Controle of de beloofde duurzaamheid ook echt geleverd wordt is er vaak niet. Dit is vooral van belang voor diensten en producten waarbij niet in een oogopslag duidelijk is, of aan de aanbestedingsvoorwaarden wordt voldaan. Denk bijvoorbeeld aan de uitstoot van een bouwmachine. Wij denken dat het belangrijk is om steekproefsgewijs (en zonder vooraankondiging) te onderzoeken hoe groot dit probleem is.

Vorig jaar bekeken we samen met o.a. de groene zaak, NEVI en anderen de eerste lichting '**Actieplannen MVI**' van manifest ondertekenaars. Die hadden vaak nog meer het karakter van een verkenning dan van een echt actieplan. Ook miste in vrijwel alle plannen nog inzicht in de impact. Een goed plan zou ons inziens moeten beginnen met de vraag; welke aanbestedingen hebben de grootste duurzaamheidsimpact, waar

kan de grootste winst behaald worden en waar liggen beleidsprioriteiten. Wij hebben geen zicht in hoeverre de plannen nu verbeterd zijn.

Praktijkvoorbeelden

1. Bestuursakkoord 0-emissie bus. OV-bedrijven en gemeenten hebben een heldere afspraak gemaakt; in 2025 zijn alle nieuwe aanbestedingen elektrisch of waterstof; opgewekt uit groene stroom. De [CROW monitor](#) laat de ontwikkelingen zien. Er is ondersteuning bij het rondmaken van de businesscase en er worden innovatiefondsen vrijgemaakt voor innovatieve pilots. Goed voor de gezondheid van reizigers en chauffeurs en een belangrijke motor voor innovatie in het zwaardere transport. In navolging hiervan wordt gewerkt aan een soortgelijk akkoord voor het contractvervoer (taxibusjes voor leerlingen, ouderen, gehandicapten, zieken etc) een 0-emissie ambitie kan worden afgesproken.
2. Politie en brandweer. In 2016 bleek de [politie](#) niet alleen niet op duurzaamheid van hun voertuigen te sturen, maar zelfs diesel als eis te stellen in de aanbesteding. Schonere alternatieven zoals benzine, hybride en elektrisch werden hiermee uitgesloten, ook voor kleine stadsauto's. Een knelpunt hierbij is dat de belastingvrijstellingen voor de politie zorgen dat diesel vrijwel altijd de goedkoopste optie is.
3. Veel goede voorbeelden zijn ook te vinden bij koploperbedrijven; bijvoorbeeld bij bedrijven uit de anders reizen coalitie. Zij werken er bijvoorbeeld aan om vanaf 2025 alleen nog elektrische (deel)auto's aan te schaffen of te leasen, onder de 700 km zakelijke reizen per trein in plaats van het vliegtuig te doen of om mobiliteitsdiensten en fietsen in plaats van auto's in te kopen.
4. Veel gemeenten gebruiken nog [grijze stroom](#), of stroom die alleen groen gewassen is met bijvoorbeeld Noorse Certificaten.

Graag lichten we deze punten toe tijdens de ronde tafel bijeenkomst. We hopen dat dit leidt tot een verbetering van de praktijk duurzaam inkopen en aanbesteden.

Karin Blaauw
Senior projectleider duurzame mobiliteit
Natuur & Milieu