



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

DUURZAAMHEID IN HET PVE VOOR DOELGROEPENVERVOER

Bijlage 3 van Aanpak CO₂-reductie

.....
25 maart 2019

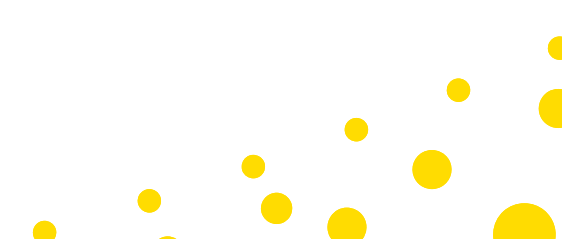
DUURZAAMHEID IN HET PVE VOOR DOELGROEPENVERVOER

Bijlage 3 van Aanpak CO₂-reductie

25 maart 2019

INHOUD

1. Inleiding	3
2. Regels Duurzaamheid in het PvE voor doelgroepenvervoer	5
1.1 Het gewicht van duurzaamheid in de aanbesteding	6
1.2 Duurzaamheidsmaatregelen	7
1.3 Brandstof	7
1.4 Overige duurzaamheidsmaatregelen	9
1.5 Handhaving	10
1.6 Malus	10
3. Aanvullende adviezen voor duurzaamheid in doelgroepenvervoer	12
2.1 Duur van de concessie	13
2.2 Omvang van de concessie voor efficiënte inzet auto's	13
2.3 Combinatie met andere doelgroepen en OV	14
2.4 Marktconsultatie	14
2.5 Processen binnen de gemeente	14
2.5.1 Het proces voor het opstellen van het PvE	14
2.5.2 Het proces van implementatie	14
2.5.3 Monitoring door de gemeente	14
4. Alle regels voor Duurzaamheid in het PvE doelgroepenvervoer op een rij	15
5. Kostenberekening voor een kleine bestelauto	19
6. Verkrijgbaarheid elektrische, diesel en gasvoertuigen	21
7. Brandstofstrategie en reductie	24



INLEIDING

Voor u ligt de concept uitwerking voor duurzaamheid in de programma's van eisen (PvE) voor doelgroepenvervoer van de gemeenten in de MRDH. De 23 gemeenten van de MRDH hebben in Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid uit 2016 een doelstelling voor CO₂-reductie doelstelling vastgesteld van 30% in 2025 ten opzichte van 2016. Het duurzaam aanbesteden van doelgroepenvervoer is een effectieve maatregel voor het realiseren van de doelstelling.

In dit PvE kiezen de 23 gemeenten voor een *realistische transitie via groen gas naar zero emissie* in het doelgroepenvervoer. Daarmee is reeds nu de uitstoot met circa 70% te verminderen van fijn stof, stikstofoxiden en CO₂.

De transitie via groen gas maakt de transitie ook betaalbaar, d.w.z. geringe of geen meerkosten. Groen gas is nu betaalbaar, en gemeenten kunnen op zero emissievoertuigen overstappen als die goed verkrijgbaar en betaalbaar zijn.

De auto-industrie kondigt aan na 2023 meer elektrische bestelbussen en personenauto's op de markt te brengen. Afhankelijk van de verkrijgbaarheid van de auto's en de prijsontwikkeling is na 2023 het moment voor de geleidelijke overgang naar meer elektrisch vervoer.

Voor het opstellen van dit PvE zijn marktpartijen (5 taxibedrijven) geconsulteerd. Een van de vijf, een lokaal taxibedrijf, heeft in een werkgroepbijeenkomst namens de vervoerders gesproken. De taxibedrijven onderschrijven de aanpak in dit PvE.

Dit PvE beantwoordt de vragen die het modelbestek van het CROW open laat. Voor het beantwoorden van die vragen is specialistische kennis op gebied van voertuigen en taxiwereld dringend gewenst. Gemeenten hebben die kennis niet in huis. Daarom adviseert dit PvE bij elke aanbesteding specialisten te raadplegen op het gebied van de taxiwereld, schone voertuigen en aanbestedingen.

Leeswijzer

In het hoofdstuk 1 Regels Duurzaamheid van het PvE zijn de regels in normale letters gegeven. De bijbehorende toelichting en tips voor de gebruikers staan *cursief*. In hoofdstuk 2 zijn aanvullende adviezen voor de gemeenten over duurzaamheid in het PvE vermeld.

In de bijlage 1 staan alle voorschriften in het PvE bij elkaar.

In bijlage 2 staan de kostenberekeningen.

Bijlage 3 bevat de verkrijgbaarheid van auto's, elektrisch, gas en diesel, stand van zaken 2018/2019, die in het doelgroepenvervoer kunnen worden ingezet

Bijlage 4 verklaart de brandstoffenstrategie aan de hand van de emissiereducties door de verschillende brandstoffen.



Hoofdstuk 1

REGELS DUURZAAMHEID IN HET PVE VOOR DOELGROEPENVERVOER

1.1 Het gewicht van duurzaamheid in de aanbesteding

Voor duurzaamheidsmaatregelen zijn 32,5 van de in totaal 100 punten voor alle gunningscriteria te behalen¹⁾. De puntenverdeling is weergegeven in tabel 1.

In deze concept PvE-regels is het maximaal aantal punten voor alle gunningscriteria gesteld op 100. Indien een ander maximum aantal punten wordt gebruikt, dan dient het aantal punten voor duurzaamheid naar rato van de verdeling in tabel 1 te zijn.

CRITERIUM	MAXIMAAL AANTAL PUNTEN
Prijs	35
Kwaliteit	32,5
Duurzaamheid	32,5
totaal	100

tabel 1 verdeling over de gunningscriteria bij een totaal van 100 punten

Toelichting:

De aanbesteding van doelgroepenvervoer wordt meestal gedaan op basis van laagste prijs en hoogste kwaliteit (voorheen EMVI, nu BKPV). U bepaalt de door u verlangde minimumkwaliteit en legt die vast in eisen. Daarnaast bepaalt u uw aanvullende wensen. Ook die legt u vast in het PvE. De aanvullende wensen moeten objectief, meetbaar en transparant zijn. De aanvullende eisen zouden bijvoorbeeld kunnen gaan om extra vervoer in de avonduren in aanvulling op openbaar vervoer, of meer duurzaamheid.

In het verleden gingen de gunningspunten voor extra kwaliteit niet naar een aanbod met extra kwaliteit, maar naar de ingediende rapporten van de vervoerders over de implementatie en borging van de kwaliteit (een implementatieplan en een beheerplan). Dit is ongewenst, immers, een vervoerder kan mooie rapporten daarover schrijven, maar hij levert daarmee geen hogere kwaliteit boven het minimaal vereiste.

In dit advies PvE gaan we er verder van uit dat u wensen of mogelijkheden voor extra duurzaamheid ziet. Duurzaamheid is dan een gunningscriterium waarvoor punten verkregen kunnen worden, zie tabel 1. We adviseren hier een verdeling van de punten over de prijs, kwaliteit en duurzaamheid van ongeveer 1/3e, 1/3e en 1/3e van het totaal aantal punten. U kunt ook een andere verhouding kiezen. Een minimumaandeel voor duurzaamheid is een kwart (25%) van het totaal aantal punten. Als duurzaamheid minder dan 25% van het totaal aantal punten weegt, dan zullen de vervoerders in hun aanbieding weinig voor duurzaamheid gaan.

¹⁾ De gemeente of opdrachtgever kan duurzaamheidsmaatregelen opnemen als eisen of als gunningscriteria in het PvE.
Een eis is een knock-out criterium. Aan gunningscriteria worden punten toegekend tussen 0 en een bepaald maximum aantal punten.

Formuleer altijd het aantal te verkrijgen punten voor duurzaamheid als aandeel - oftewel een percentage - van het totaal aantal te behalen punten. Als het totaal aantal te behalen punten in de loop van het vaststellen van het PvE verandert, blijft het belang, het gewicht, van de duurzaamheidsmaatregelen in het PvE hetzelfde.

Verreweg de meeste punten voor duurzaamheid ontvangt de aanbieder als hij de meeste ritten of km op duurzame brandstof aanbiedt, zie tabel 3, het scenario A. Indien u slechts één bepaald scenario wenst of ziet, of u verwacht dat alle vervoerders hetzelfde scenario zullen aanbieden, dan kunt u beter dat scenario en de overige duurzaamheidswensen in tabel 4 als eisen in het PvE opnemen.

Het is ook mogelijk alleen op de laagste prijs te gunnen.

Dat kan gunstig zijn wanneer:

- uw aanbesteding een redelijk standaardproduct betreft;
- u alle details van uw vervoersopdracht controleerbaar kunt vastleggen;
- u weinig of geen verschillen verwacht in aanbiedingen van de vervoerders;
- de vervoerders aangeven – bijvoorbeeld tijdens een marktconsultatie – dat er geen enkel BPKV-criterium te bedenken is dat significante kwaliteitsverschillen oplevert.

In de bovenstaande situatie kunt u de kwaliteitswensen vastleggen als eisen in het PvE. Hierbij leidt het gunnen op de laagste prijs niet tot een lagere kwaliteit en is het ook niet ongunstig voor duurzaamheid, omdat u immers zelf de minimumeisen en zo de gewenste kwaliteit en duurzaamheid bepaalt. Zie voor informatie <https://www.pianoo.nl/nl/themas/beste-prijs-kwaliteitverhouding-bpkv/bpkv-keuze-toegelicht>.

1.2 Duurzaamheidsmaatregelen

De voornaamste maatregel voor duurzaamheid in het doelgroepenvervoer is de brandstof. Daarnaast zijn er maatregelen die brandstofbesparing beogen.

De verdeling van de punten over deze maatregelen voor duurzaamheid in deze concept PvE-regels is gegeven in tabel 2.

	MAATREGEL	MAXIMAAL AANTAL PUNTEN BIJ EEN TOTAAL VAN 100 PUNTEN
1.	Brandstof	30
2.	Overige duurzaamheidsmaatregelen	2,5
	Maximum totaal aantal punten	32,5

tabel 2 Verdeling van de punten voor duurzaamheid

1.3 Brandstof

De vervoerder biedt één van de vier scenario's in tabel 3 in zijn aanbieding aan. Elk scenario beschrijft een transitiepad van niet-groen naar groen; voor elk scenario geeft de laatste kolom het percentage punten dat wordt gescoord. Voor de brandstof kan maximaal 30 punten worden gescoord van de 32,5 die voor duurzaamheid kunnen worden behaald, zie tabel 2.

Het percentage "Groen" in de tabel 3 betreft het % ritten of % kilometers. *[De aanbestedende dienst moet hier een van beide kiezen.]*

SCENARIO	1 ^E JAAR % ritten of % km Groen	2 ^E JAAR % ritten of % km Groen	3 ^E JAAR % ritten of % km Groen	4 ^E JAAR % ritten of % km Groen	5 ^E JAAR % ritten of % km Groen	AANTAL PUNTEN
scenario A	90	95	98	99	99	30
scenario B	70	90	95	98	99	25
scenario C	50	70	90	95	99	10
scenario D	30	50	80	90	99	5

tabel 3 Transitietabel voor overgang naar Groen

Alle in te zetten dieselloortuigen moeten het euro 6 certificaat hebben (voor voertuigen < 3500 kg), of het euro VI certificaat hebben (voor voertuigen > 3500 kg). In de concessies worden niet toegestaan dieselloortuigen met euro 5 of lager, diesel-hybride of benzine-hybridevoertuigen.

De emissiecertificaten en kentekenbewijzen van alle in te zetten voertuigtypen dienen bij de aanbidding te worden meegestuurd. Voordat een later aangeschaft voertuig dit vervoer gaat rijden dient het kentekenbewijs door de opdrachtgever, de aanbestedende dienst, te zijn gecontroleerd.

In de concessies worden niet toegestaan de brandstoffen biodiesel (HVO, "blauwe diesel"), GTL, BTL, etc.

REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN TABEL 3:

Indien op het moment van het verlenen van de concessie elektrisch of waterstof nog niet haalbaar is, gebruik dan tabel 3 met bepaling dat "Groen" staat voor groengas, groene waterstof en groene stroom, en niet-groen voor diesel.

Zodra op het moment van het verlenen van de concessie elektrisch of waterstof rijden haalbaar is, gebruik dan tabel 3 waarbij "Groen" staat voor groene stroom en groene waterstof, en niet-groen staat voor diesel en groengas.

De definitie van "haalbaar" is: als er voldoende batterij-elektrische of waterstofvoertuigen van verschillende merken en modellen verkrijgbaar zijn tegen voor de gemeente acceptabele kosten.

Het percentage "Groen" in de tabel 3 kan het % ritten of % kilometers betreffen. Tot nu gingen veel contracten over het aantal ritten.

Momenteel gaan steeds meer nieuwe contracten over op aantal kilometers. De aanbestedende dienst dient in tabel 3 een van beide te kiezen.

Toelichting:

Het doel van duurzaamheid in doelgroepenvervoer is de transitie naar zero emissie. Daartoe dienen we de brandstoffen diesel en benzine uit te faseren. Als transitiebrandstof gebruiken we groengas. Uiteindelijk is het doel: groene elektriciteit en groene waterstof. De drie brandstoffen, groengas, groene elektriciteit en groene waterstof, heten hier samen "Groen".

Momenteel is een concessie met batterij-elektrische of waterstofvoertuigen nog niet realistisch, omdat de auto's relatief duur zijn en de actieradius klein is voor gebruik de hele dag. Daarnaast zijn er nu niet voldoende modellen en verschillende merken op de markt verkrijgbaar. De autowereld ontwikkelt momenteel elektrische modellen die naar verwachting na 2023 op de markt zullen komen.

Momenteel is een concessie met elektrische auto's zo'n 30% duurder dan op diesel. Een concessie op groen gas kan 5% duurder zijn dan op diesel. In de bijlage 2 is de kostenberekening opgenomen.

In de huidige situatie is alleen rijden op groen gas realistisch, nu zijn groene elektriciteit en groene waterstof nog niet haalbaar. Zie voor de onderbouwing hiervan de bijlagen 2, 3 en 4 over kosten, verkrijgbaarheid van voertuigen, en emissies. Een in te huren specialist kan bepalen wat op een bepaald moment haalbaar qua kosten en verkrijgbaarheid. Deze specialistische kennis is in geen gemeente aanwezig.

Momenteel rijdt het doelgroepenvervoer in de gemeenten van voormalig Haaglanden, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis op groen gas. De gemeenten waar het doelgroepenvervoer al op groen gas rijdt, dienen in iedere komende aanbesteding uit te gaan van de duurzaamste concessie van doelgroepenvervoer in hun gemeente: een volgende aanbesteding moet geen scenario in het PvE opnemen dat een verslechtering voor duurzaamheid inhoudt. Als in (een deel van) het

doelgroepenvervoer in de gemeente 90% van de ritten op groen gas wordt gereden, dan is het minimumscenario in de nieuwe concessie ook 90% van de ritten op groen gas. Als batterij-elektrisch of waterstof haalbaar is, kan de gemeente de overstap daarop in tabel 3 in het PvE opnemen. Dit is naar verwachting op zijn vroegst na 2023 mogelijk.

1.4 Overige duurzaamheidsmaatregelen

De overige duurzaamheidsmaatregelen staan vermeld in tabel 4. De maatregelen beogen brandstofbesparing.

ALLE VOERTUIGEN DIE INGEZET WORDEN HEBBEN:	AANTAL PUNTEN
bandenspanningssysteem TPSR	0,5
stop en go-systemen*	0,5
brandstofmanagementsysteem (rij-adviesstelsysteem bij elektrische voertuigen)	0,5
Alle chauffeurs hebben rijvaardigheidstraining "Het Nieuwe rijden" doorlopen en zijn gecertificeerd	1,0
Totaal aantal punten	2,5

tabel 4 Overige duurzaamheidsmaatregelen

* het stop en go-systeem vervalt bij elektrische voertuigen, het puntensysteem moet hierop aangepast worden.

Het onderhoud(ssysteem) van de voertuigen moet erop gericht zijn de milieubelasting van de voertuigen tot een minimum te beperken.

1.5 Handhaving

De voertuigen zijn voorzien van real-time-data-registratieapparatuur waarmee ritgegevens worden aangeleverd aan de opdrachtgever. In de realtimedata zijn voor elke rit het kenteken, de brandstof en het aantal verreden km, vermeld.

De opdrachtnemer dient maandelijks de certificaten van de inkoop van de benodigde hoeveelheden groene brandstoffen aan de opdrachtgever te overleggen. Daarbij dient ook bewijs van de hoeveelheden benodigde brandstof te worden gegeven.

Als er tijdelijk geen groene brandstof op de markt verkrijgbaar is, is er sprake van overmacht. Dan wordt er geen malus uitgevoerd. Deze situatie dient de opdrachtnemer aannemelijk te maken aan de opdrachtgever.

Toelichting

Handhaving van de duurzaamheidsafspraken is een must.

De gemeente dient de controle en handhaving te organiseren. In de real-time-data-registratieapparatuur in elke auto wordt de ritinformatie verzameld (de zg. "rittenbak"). De informatie moet regelmatig (maandelijks of per kwartaal) gecontroleerd worden op het % verreden ritten of het % verreden km op diesel, groengas, groene elektriciteit en groene waterstof. Als de afgesproken percentages niet worden gehaald, dan dient een malus (boete) te worden gegeven. Hierbij dienen ook de gebruikte voertuigen aan de hand van de kentekens gecontroleerd te worden.

De overige hierboven genoemde afspraken, bv. over het onderhoud, dienen daarom ook door deskundigen te worden gecontroleerd.

De gemeente controleert aan de hand van de aankoopcertificaten van groene brandstof of de vervoerder voldoende hoeveelheden groengas, groene elektriciteit of groene waterstof voor de concessie heeft ingekocht.

De gemeente dient te controleren of er sprake is van de overmachtsituatie bij de instantie die de groen gascertificaten levert.

1.6 Malus

De malus voor duurzaamheid is 10% van de maandomzet voor de concessie.

Of:

De opdrachtgever kan ook een puntensysteem voor het berekenen van de malus gebruiken.

De malusregelingen van duurzaamheid en kwaliteit worden jaarlijks geëvalueerd. In overleg kan dit leiden tot aanpassing van de regeling voor volgende jaren.

Deze evaluatie over het voorafgaande jaar vindt uiterlijk in de maand maart van elk volgend kalenderjaar plaats. Per jaar wordt een nieuwe maximale malus vastgesteld op basis van de gerealiseerde jaaromzet. De nieuwe malus is nooit lager dan voorgaande.

Toelichting:

In de concessie dient een aparte malus voor duurzaamheid van kracht te zijn.

De malus wordt opgelegd als de afspraken over duurzaamheid niet worden gerealiseerd.

Het huidige systeem van een regiotaxi geeft de vervoerder 5% respijt. Bij 6% wordt 2% vd factuur niet betaald. Bij 7% wordt 3% niet betaald, enz. De huidige kwaliteit schommelt momenteel rond 90% (In de concessie moet 90% van de ritten op groengas worden gereden. Dit blijft steken op 81%). Hierdoor wordt 6% van de factuur niet betaald. Bij een maandfactuur van € 350.000 is dit bijna € 25.000. Deze boete wordt maandelijks opgelegd en betaald. Hieruit blijkt dat de malus mogelijk te laag is en herzien dient te worden.

Verder zouden voorzieningen in het PvE en contract opgenomen moeten worden voor het voortdurend niet voldoen aan de aanbidding en opleggen van malussen. Dit is voer voor aanbestedingsspecialisten en -juristen.

Opzeggen van het contract is geen optie, als er geen alternatieve vervoerder is. Lokale taxibedrijven zijn aantrekkelijk als achtervang – maar zij hebben vaak niet voldoende capaciteit voor een grote concessie.

Men kan een ander bedrijf vragen om een deel van het vervoer uit te voeren op kosten van vervoerder.

Zoals bij duur van de concessie (zie Adviezen hieronder) opgenomen: bij goede prestaties en een max. aantal malussen de mogelijkheid bieden om de concessie te verlengen met 2 x 1 jaar als bonus. De looptijd wordt dan 5 jaar + 2 x 1 jaar.



Hoofdstuk 2

AANVULLENDE ADVIEZEN VOOR DUURZAAMHEID IN DOELGROEPENVERVOER

Vanuit duurzaamheid en kostenbesparing moeten de aangeschafte duurzame voertuigen zo veel en zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Voor het milieu en voor de vervoerder is het gunstig als de investeringen in schone voertuigen zich terugbetalen door voldoende ritten en zo min mogelijk lege kilometers (geen passagiers). Daar kan de inrichting van de concessie bij helpen: door de looptijd en de omvang van de concessie, en de mogelijkheden voor combinaties.

2.1 Duur van de concessie

De looptijd van de concessie is vijf jaar, met een mogelijke verlenging van twee keer één jaar, tot maximaal zeven jaar, als bonus voor goede prestaties in de afgelopen jaren.

Met deze looptijd geeft de gemeente de vervoerder een kans de investeringen in de voorgeschreven schone auto's terug te verdienen. Een looptijd van drie of vier jaar is hiervoor te kort.

2.2 Omvang van de concessie voor efficiënte inzet auto's

Het concessiegebied omvat de meeste herkomst en bestemmingen van de gemeente, zodat de rit terug niet leeg hoeft te worden gereden. Hiervoor is een analyse van de vervoersstromen, alle herkomst en bestemmingen, nodig.

Een concessiegebied kan heel groot worden om de combineerkanen te vergroten, stel bv. Rotterdam en omliggende gemeenten. Het nadeel daarvan is dat lokale taxiondernemers te klein zijn om zo'n grote concessie te uitvoeren. Bovendien hebben grote taxi/vervoersbedrijven meer mogelijkheden in huis voor het schrijven van een uitgebreide aanbieding. De lokale taxibedrijven worden daarna mogelijk door het grote taxibedrijf als onderaannemer ingehuurd

Om de lokale of kleinere taxiondernemers een kans te geven kan de gemeente in het PvE opnemen dat 30, 40 of 50% van de ritten door (lokale) onderaannemers uitgevoerd dient te worden.

Voorkomen van "lege" ritten

Het komt voor dat een vervoerder een passagier naar een bestemming buiten het concessiegebied moet brengen. Hoe kan de auto dan met een passagier weer terugrijden? In de huidige concessies kan de vervoerder geen passagier buiten zijn concessiegebied meenemen. Een voorbeeld: als een inwoner uit Spijkenisse naar het ziekenhuis in Rotterdam is gereden, hoe kan de vervoerder een inwoner uit Spijkenisse mee terugrijden van het ziekenhuis in Rotterdam naar Spijkenisse om een lege rit te voorkomen? Mogelijk kan hier in de toekomst een oplossing voor worden gevonden. Misschien zou afgesproken kunnen worden dat een inwoner van het concessiegebied, in dit voorbeeld Spijkenisse, mee teruggenomen kan worden?

2.3 Combinatie met andere doelgroepen en OV

Combinatie van de verschillende doelgroepen (leerlingen, WMO, ouderen, zieken, etc.) in één concessie zorgt ervoor dat een auto de hele dag kan worden ingezet en voldoende ritten kan rijden. De verschillende doelgroepen vragen vervoer op verschillende tijden van de dag.

U kunt de aanbieders uitdagen combinaties met openbaar maatwerkvervoer / last mile vervoer in pilots te proberen, zodat lege ritten en inefficiënt stil staan worden voorkomen, en het private personenautoverkeer vermindert. Hiervoor dient de opdrachtgever budget te hebben.

2.4 Marktconsultatie

Spreek ruim van te voren met lokale en regionale of landelijke opererende taxiondernemers voor het opstellen van het PvE, ook met de lokale taxibedrijven over de praktijk en de (on)mogelijkheden. Vraag vervolgens advies, een second opinion, over de input van de taxiondernemers bij voertuigkenners en taxiwereldkenners. Of beter: huur deze adviseurs in om samen met u de gesprekken met de vervoerondernemers te voeren. We adviseren minimaal met 4 of 5 marktpartijen te spreken. Naast de hier beschreven aanpak zijn er andere manieren om de marktpartijen bij de aanbesteding te betrekken. Weeg van te voren af welke aanpak bij uw aanbesteding past.

2.5 Processen binnen de gemeente

2.5.1 Het proces voor het opstellen van het PvE

Laat in het Plan van aanpak bestuurlijk vaststellen dat de gemeente het PvE onmiddellijk na bestuurlijke vaststelling publiceert. Dit advies is om wijzigingen in het PvE ná bestuurlijke vaststelling te voorkomen. Een PvE is door een zorgvuldig proces tot stand gekomen en wijzigingen na bestuurlijke vaststelling moeten worden voorkomen.

2.5.2 Het proces van implementatie

De vergunningverlening voor een groengas-tankstation zou in de wettelijk zo kort mogelijke periode dienen te worden afgegeven. Bovendien dienen de gemeenten toe te zien op de snelle en correcte afhandeling door de Veiligheidsregio.

Hetzelfde geldt voor oplaadfaciliteiten of waterstof-tankstations.

Het is aan te bevelen in bestemmingsplannen terreinen te reserveren voor waterstof-tankstation en snellaadstations, met de bijbehorende correcte milieucategorie voor deze bedrijvigheid.

2.5.3 Monitoring door de gemeente

De opdrachtgevende gemeente dient het aantal verreden km per brandstof per jaar met behulp van de reatimedata te berekenen voor monitoring van de duurzaamheidsdoelen in het Actieplan CO₂-reductie van de MRDH.



Bijlage 1

ALLE REGELS VOOR DUURZAAMHEID IN HET PVE DOELGROEPENVERVOER OP EEN RIJ

Het gewicht van duurzaamheid in de aanbesteding

Voor duurzaamheidsmaatregelen zijn 32,5 van de in totaal 100 punten voor alle gunningscriteria te behalen²⁾. De puntenverdeling is weergegeven in tabel 1.

In deze concept PvE-regels is het maximaal aantal punten voor alle gunningscriteria gesteld op 100. Indien een ander maximum aantal punten wordt gebruikt, dan dient het aantal punten voor duurzaamheid naar rato van de verdeling in tabel 1 te zijn.

CRITERIUM	MAXIMAAL AANTAL PUNTEN
Prijs	35
Kwaliteit	32,5
Duurzaamheid	32,5
totaal	100

tabel 1 verdeling over de gunningscriteria bij een totaal van 100 punten

Duurzaamheidsmaatregelen

De voornaamste maatregel voor duurzaamheid in het doelgroepenvervoer is de brandstof. Daarnaast zijn er maatregelen die brandstofbesparing beogen.

De verdeling van de punten over deze maatregelen voor duurzaamheid in deze concept PvE-regels is gegeven in tabel 2.

²⁾ De gemeente of opdrachtgever kan duurzaamheidsmaatregelen opnemen als eisen of als gunningscriteria in het PvE. Een eis is een knock-out criterium. Aan gunningscriteria worden punten toegekend tussen 0 en een bepaald maximum aantal punten.

	MAATREGEL	MAXIMAAL AANTAL PUNTEN BIJ EEN TOTAAL VAN 100 PUNTEN
1.	Brandstof	30
2.	Overige duurzaamheidsmaatregelen	2,5
	Maximum totaal aantal punten	32,5

tabel 2 Verdeling van de punten voor duurzaamheid

Brandstof

De vervoerder biedt één van de vier scenario's in tabel 3 in zijn aanbieding aan. Elk scenario beschrijft een transitiepad van niet-groen naar groen; voor elk scenario geeft de laatste kolom het percentage punten dat wordt gescoord. Voor de brandstof kan maximaal 30 punten worden gescoord van de 32,5 die voor duurzaamheid kunnen worden behaald, zie tabel 2.

Het percentage "Groen" in de tabel 3 kan het % op "Groen" het % ritten of % kilometers betreffen. Tot nu gingen veel contracten over het aantal ritten. Momenteel gaan steeds meer nieuwe contracten over op aantal kilometers.

SCENARIO	1E JAAR % ritten of % km Groen	2E JAAR % ritten of % km Groen	3E JAAR % ritten of % km Groen	4E JAAR % ritten of % km Groen	5E JAAR % ritten of % km Groen	AANTAL PUNTEN
scenario A	90	95	98	99	99	30
scenario B	70	90	95	98	99	25
scenario C	50	70	90	95	99	10
scenario D	30	50	80	90	99	5

tabel 3 Transitietabel voor overgang naar Groen

Alle in te zetten diesellovertuigen moeten het euro 6 certificaat hebben (voor voertuigen < 3500 kg), of het euro VI certificaat hebben (voor voertuigen > 3500 kg). In de concessies worden niet toegestaan diesellovertuigen met euro 5 of lager, diesel-hybride of benzine-hybridevoertuigen.

De emissiecertificaten en kentekenbewijzen van alle in te zetten voertuigtypen dienen bij de aanbidding te worden meegestuurd. Voordat een later aangeschaft voertuig dit vervoer gaat rijden dient het kentekenbewijs door de opdrachtgever en de controlerende organisatie te zijn gecontroleerd.

In de concessies worden niet toegestaan de brandstoffen biodiesel (HVO, "blauwe diesel"), GTL, BTL, etc.

REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN TABEL 3:

Indien op het moment van het verlenen van de concessie elektrisch of waterstof nog niet haalbaar is, gebruik dan tabel 3 met bepaling dat "Groen" staat voor groengas, groene waterstof en groene stroom, en niet-groen voor diesel.

Zodra op het moment van het verlenen van de concessie elektrisch of waterstof rijden haalbaar is, gebruik dan tabel 3 waarbij "Groen" staat voor groene stroom en groene waterstof, en niet-groen staat voor diesel en groengas.

De definitie van "haalbaar" is: als er voldoende batterij-elektrische of waterstofvoertuigen van verschillende merken en modellen verkrijgbaar zijn tegen voor de gemeente acceptabele kosten.

Overige duurzaamheidsmaatregelen

De overige duurzaamheidsmaatregelen staan vermeld in tabel 4.
De maatregelen beogen brandstofbesparing.

ALLE VOERTUIGEN DIE INGEZET WORDEN HEBBEN:	AANTAL PUNTEN
bandenspanningssysteem TPSR	0,5
stop en go-systemen*	0,5
brandstofmanagementsysteem (rij-adviesysteem bij elektrische voertuigen)	0,5
Alle chauffeurs hebben rijvaardigheidstraining "Het Nieuwe rijden" doorlopen en zijn gecertificeerd	1,0
Totaal aantal punten	2,5

tabel 4 Overige duurzaamheidsmaatregelen

* het stop en go-systeem vervalt bij elektrische voertuigen, het puntensysteem moet hierop aangepast worden.

Het onderhoud(ssysteem) van de voertuigen moet erop gericht zijn de milieubelasting van de voertuigen tot een minimum te beperken.

Handhaving

De voertuigen zijn voorzien van real-time-data-registratieapparatuur waarmee ritgegevens worden aangeleverd aan de opdrachtgever. In de realltime data zijn voor elke rit het kenteken, de brandstof en het aantal verreden km, vermeld.

De opdrachtnemer dient maandelijks de certificaten van de inkoop van de benodigde hoeveelheden groene brandstoffen aan de opdrachtgever te overleggen. Daarbij dient ook bewijs van de hoeveelheden benodigde brandstof te worden gegeven.

Als er tijdelijk geen groene brandstof op de markt verkrijgbaar is, is er sprake van overmacht. Dan wordt er geen malus uitgevoerd. Deze situatie dient de opdrachtnemer aannemelijk te maken aan de opdrachtgever.

Malus

De malus voor duurzaamheid is 10% van de maandomzet voor de concessie.

Of:

De opdrachtgever kan ook een puntensysteem voor het berekenen van de malus gebruiken.

De malusregelingen van duurzaamheid en kwaliteit worden jaarlijks geëvalueerd. In overleg kan dit leiden tot aanpassing van de regeling voor volgende jaren.

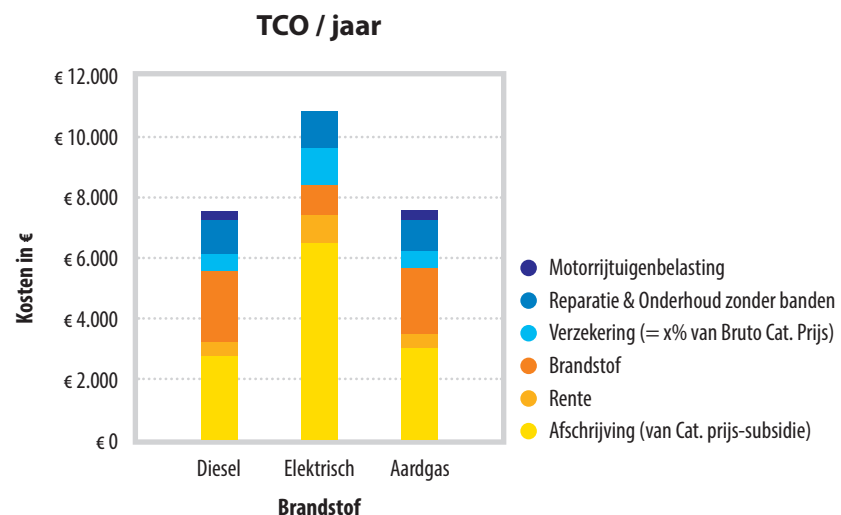
Deze evaluatie over het voorafgaande jaar vindt uiterlijk in de maand maart van elk volgend kalenderjaar plaats. Per jaar wordt een nieuwe maximale malus vastgesteld op basis van de gerealiseerde jaaromzet. De nieuwe malus is nooit lager dan voorgaande.



Bijlage 2

KOSTENBEREKENING VOOR EEN KLEINE BESTELAUTO

ALLE REGELS VOOR DUURZAAMHEID IN HET PVE DOELGROEPENVERVOER OP EEN RIJ



Bij de kostenberekening:

In deze opsomming is de verandering van het BPM-teruggave-systeem niet meegenomen (geschat +14%). Alle doelgroepen-vervoer zal duurder worden omdat deze BPM-teruggave wordt afgeschaft. De kostenberekening is gemaakt voor een kleine bestelauto.

MERK	VOORBEELD A	VOORBEELD B	VOORBEELD C
Brandstof	Diesel	Elektrisch	Aardgas
Investering	€ 16.500	€ 33.575	€ 17.400
TCO/jr. (excl. BTW)	€ 7.506	€ 10.781	€ 7.550
TCO per maand	€ 626	€ 898	€ 629



Bijlage 3

VERKRIJGBAARHEID ELEKTRISCHE, DIESEL EN GASVOERTUIGEN

ALLE REGELS VOOR DUURZAAMHEID IN HET PVE DOELGROEPENVERVOER OP EEN RIJ

MERK BESTELWAGEN	ACTIERADIUS ELECTRISCHE VARIANT	ELEKTRISCH PRIJS € VANAF EXCL BTW/BPM	DIESEL PRIJS € VANAF EXCL. BTW/BPM	GROENGAS PRIJS € VANAF EXCL. BTW/BPM
Mercedes Vito	100-150	*pao / ** 2020?	17990	x
Mercedes Sprinter	114- 150 km	*poa / ** 2020/2021?	21490	x
Iveco Daily	max 200 km	80.000+ / **	23.000	45.000
Fiat Ducato	180	80.000+	20.500	26.000
Citroen Berlingo Peugeot Partner	170	23.715	14.500	x
Citroen Voltia eVan	120-310	27.565	x	x
Renault Kangoo	200	27.815	14.140	x
Nissan NV200	200-300	30.370	13.720	x
UMS- NL	??	60.000?	x	x
Volkswagen e-Crafter	208	69.100 / **	21.500	????
Volkswagen Caddy		*poa / **	20.500	21.760
Volkswagen HyMotion Waterstof	500	*poa / **	x	x
VDL MidBasic Electric	200-300	*poa	x	x

ALLE REGELS VOOR DUURZAAMHEID IN HET PVE DOELGROEPENVERVOER OP EEN RIJ

PERSONENAUTO		ELEKTRISCH PRIJSE VANAF INCL. BTW/BPM	DIESEL PRIJSE VANAF INCL. BTW/BPM	GROENGAS PRIJSE VANAF INCL. BTW/BPM
Jaguar E-pace	470	80.330	73.000	x
Kia Soul EV	212	36.335	22.000 (stonic)	x
Mitsubishi iMiEV		27.615		
Peugeot iOn Electric Citroen C-Zero	90	22.360	13.040	11.455
Mercedes C Klasse 200 EQC	??	2020? Vanf 70.000	57.800	57.400
Tesla Model S	442-632	90.120	x	x
VW e-UP	160	24.860	9.365	10.990
Nissan E-NV200 Evalia	200-300	43.176		
Nissan Leaf	300	42.500		33.890
VW e-Golf	300	39.680	28.920	x
WATERSTOF Personenauto				
Hyundai NEXO	665	69.995	x	x
Toyota Mirai	500	80.295	x	x

* = Gegevens zijn nog onbekend,

poa = prijs op aanvraag

** = Introductiedatum is nog onbekend

x = momenteel niet verkrijgbaar

Dit is geen compleet overzicht van alle beschikbare elektrische voertuigen, maar voertuigen die mogelijk als doelgroepenvervoervoertuig ingezet zouden kunnen worden. Gegevens onder voorbehoud.



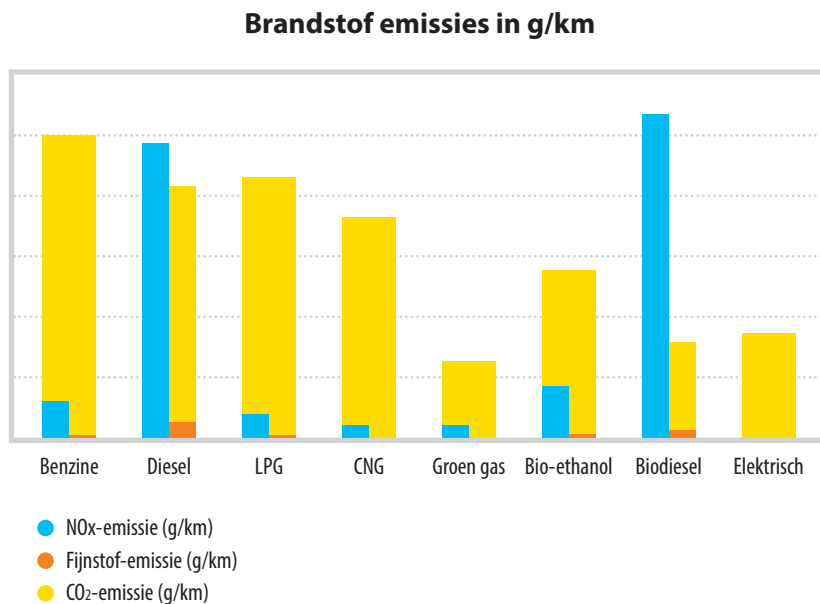
Bijlage 4

BRANDSTOFSTRATEGIE EN REDUCTIE

In onderstaande figuur 1 is de uitstoot door de verschillende brandstoffen gegeven.

De conclusies:

1. Groen gas geeft laagste uitstoot van CO₂.
2. Biodiesel stoot meer stikstofoxiden uit dan fossiele diesel. Vanwege de luchtkwaliteit is biodiesel daarom niet toegestaan (HVO, blauwe diesel, etc.)
3. Voor de uitstoot van batterij-elektrisch voertuigen dient rekening gehouden te worden met de brandstofmix voor de opwekking van elektriciteit. De uitstoot van fijn stof en stikstofoxiden gebeurt bij de energiecentrale.



Figuur1 Emissies per type brandstof, bron TNO

BRANDSTOF/ UITSTOOT	DIESEL	GROEN- GAS	ELEKTRISCH	BIO- DIESEL
CO ₂ kg	865.200	260.400	365.400	331.800
	100%	30%	42%	38%
Fijn stof kg	193	8	0	97
	100%	4%	0%	50%
NOx kg	3.360	168	0	3696
	100%	5%	0%	110%

Tabel 5 CO₂-uitstoot in Regiotaxi Haaglanden (ca 4.2 mln. km per jaar)