

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2280

Vragen van de leden **Dik-Faber** en **Segers** (beiden ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Veiligheid en Justitie over *de aanbesteding voor nieuwe politieauto's* (ingezonden 14 maart 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 13 april 2016).

Vraag 1

Kent u het bericht «Ook schoonste diesels zitten fors boven de uitstootnorm»¹ en het bericht «Agent rijdt straks in vervuulende diesel»²? Herinnert u zich uw antwoorden op eerdere vragen over het duurzaam inkopen van mobiliteit door overheden?³

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 4

Klopt het dat in de (concept)aanbesteding van dienstvoertuigen van de Nationale Politie de eis is opgenomen dat de voertuigen een dieselmotor moeten hebben?⁴

Hoe beoordeelt u de eis uit deze aanbesteding dat het voertuig een dieselvoertuig moet zijn, dit in relatie tot de recente bevindingen dat dieselvoertuigen de lucht veel meer vervuilen en in het licht van de (stedelijke) luchtkwaliteitsdoelen en ambities?

¹ Website de Volkskrant, 11 maart 2016 (<http://www.volkskrant.nl/economie/ook-schoonste-diesels-zitten-fors-boven-de-uitstootnorm~a4260185/>)

² Blikopnieuws.nl, 11 maart 2016 (<http://www.blikopnieuws.nl/nieuws/238648/agent-rijdt-straks-in-vervuilende-diesel.html>). Zie ook website Natuur & Milieu, 11 maart 2016 (<https://www.natuurenmilieu.nl/nieuwsberichten/politie-geeft-slechte-voorbeeld/>)

³ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 918

⁴ Website TenderNed, 12 februari 2016 (https://www.tenderned.nl/tenderned-web/aankondiging/detail/samenvatting/akid/eac39745d06e4fade059f22464b36473/cid/1439973;jsessionid=6DBDBF098F1D124AAFBFCCF0A5A68FE9.node4))

Antwoord 2 en 4

Het betreffende bericht verwijst naar de voorgenomen aanbesteding van de Basis Politievoertuigen. Deze aanbesteding bevindt zich in de voorbereidende fase. In deze voorbereidende fase is een conceptprogramma van eisen van de voorgenomen aanbesteding met de betreffende eis voorgelegd aan het bedrijfsleven middels een marktconsultatie. Deze eis zal echter worden geschrapt en zal dus geen onderdeel uitmaken van het definitief programma van eisen.

Overigens gaat het hier om een aanbesteding van een deel van het wagenpark van de politie, namelijk de Basis Politievoertuigen. Dit betreft een categorie van voertuigen die intensief zullen worden gebruikt en waaraan hoge functionele eisen worden gesteld.

Vraag 3

Kunt u aangeven hoeveel hoger de NO_x-praktijkemissies van nieuwe diesellootvoertuigen op dit moment zijn dan die van personenauto's op benzine, hybriden, (semi)elektrische voertuigen, (semi)elektrische bestelwagens en bestelwagens op cng?

Antwoord 3

Sinds lange tijd weten we dat diesellootvoertuigen (dieselpersonenauto's, dieselbestelauto's en diesel plug-in hybrides) op de weg meer stikstofoxiden uitstoten dan in het laboratorium. Dit is ook meermalen met uw Kamer gedeeld.

De NO_x-uitstoot van nieuwe diesellootvoertuigen ligt in de praktijk een factor 15 hoger dan die van nieuwe benzineauto's⁵. Vanzelfsprekend stoten volledig elektrische voertuigen geen stikstofoxiden uit.

Vraag 5 en 6

Klopt het dat de eis van 140g CO₂/km veel hoger is dan hetgeen bijvoorbeeld gebruikelijk is voor nieuwe personenauto's in de zakelijke markt? Zo ja, hoeveel?

Klopt het dat zelfs in de categorie grote personenauto's veel voertuigen onder de 116g CO₂/km beschikbaar zijn zoals bijvoorbeeld valt te zien in de top 10 zuinige auto's⁶

Antwoord 5 en 6

In 2014 zijn in Nederland circa 384.000 nieuwe personenauto's geregistreerd, waarvan de gemiddelde CO₂-uitstoot 107,3 g/km bedroeg. Volgens opgave van de Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) bedroeg in 2014 de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuw ingezette leasepersonenauto's ongeveer 99 g/km. Kanttekening hierbij is dat het hierbij om naar verhouding veel diesellootvoertuigen gaat. Diesellootvoertuigen hebben ten opzichte van een vergelijkbare benzineauto een lagere CO₂-uitstoot.

Uit de website waarnaar u in vraag 6 verwijst, blijkt inderdaad dat er een aantal grotere benzineauto's beschikbaar is, waarvan de uitstoot niet meer bedraagt dan 116 gram CO₂/km. Zoals blijkt uit het brandstofverbruiksboekje 2016⁷ is er een zeer groot aantal benzineauto's dat hieraan voldoet.

Vraag 7

Klopt het dat in de aanbesteding naast deze CO₂-eis geen aanvullende klimaateisen en wensen zijn opgenomen? Welke aanvullende eisen en gunningscriteria staan voor vergelijkbare voertuigen (personenauto's en bestelauto's) in de aanbestedingscriteria op de website van PIANOo en waarom worden deze niet ten minste gebruikt? Klopt het dat in andere aanbestedingen van overheden hogere duurzaamheidsambities worden gesteld dan op de website van PIANOo? Zo ja, waarom gebruikt u deze niet?

⁵ Zie de Factsheets Brandstoffen voor het wegverkeer, Tweede versie, juni 2014 van TNO en CE_Delft. Zie: http://www.ce.nl/ce/brandstoffen_wegverkeer/716

⁶ Website ANWB (<http://www.anwb.nl/auto/besparen/top-10-zuinige-autos>)

⁷ <https://www.rdw.nl/Particulier/Paginas/Zuinig-en-milieuvriendelijk-voertuig-kopen.aspx>

Antwoord 7

Zoals eerder aangegeven bevindt de voorgenomen aanbesteding van de Basis Politievoertuigen zich nog in de voorbereidende fase en is er dus nog geen sprake van een definitief programma van eisen. De politie beraadt zich op dit moment op de wijze waarop eisen en/of gunningscriteria die betrekking hebben op duurzaamheid/milieuaspecten een plek kunnen krijgen in het definitief programma van eisen. Daarbij zal worden bezien in hoeverre de politie voor deze specifieke voertuigcategorie kan aansluiten bij de op de website van PIANOo te vinden «Milieucriteria voor het maatschappelijk verantwoord inkopen van Dienstauto's (inclusief onderhoud)». Overheden/aanbestedende diensten bepalen zelf het ambitieniveau van een aanbesteding. In de milieucriteriadocumenten die op de website van PIANOo te vinden zijn, zijn zowel minimumeisen als gunningscriteria opgenomen. De gunningscriteria geven aanbestedende diensten de ruimte om een eigen ambitieniveau, dat boven de minimumeisen ligt, te kiezen. Via het Plan van Aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen vraagt de rijksoverheid expliciet aandacht voor het toepassen van deze gunningscriteria bovenop minimumeisen.

Vraag 8

Hoe kwalificeert u de duurzaamheidsambitie van de aanbesteding van de dienstvoertuigen van de politie in het licht van de klimaatagenda, het plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen en de brandstofvisie en -uitvoeringsagenda?

Antwoord 8

Ik kan geen kwalificatie verbinden aan de duurzaamheidsambitie van de voorgenomen aanbesteding van de Basis Politievoertuigen, omdat het definitief programma van eisen nog niet gereed is, zoals ook is aangegeven in de antwoorden op de vragen 2,4 en 7.

Vraag 9

Bent u bereid met de Nationale Politie in overleg te treden om de eisen en criteria in de aanbesteding minimaal in lijn te brengen met het plan van aanpak Maatschappelijk Verantwoord Inkopen?

Antwoord 9

Ik heb reeds aandacht gevraagd voor het onderwerp duurzaamheid/milieuaspecten bij de politie. De politie beraadt zich op dit moment op de wijze waarop dit een plek kan krijgen in het definitief programma van eisen.

Vraag 10

Bent u ermee bekend dat in antwoord op marktfragen de politie geen functionele reden geeft waarom diesel wordt geëist, maar expliciet aangeeft dat voor diesel wordt gekozen omdat dit door de fiscale vrijstelling (BPM en MRB) de meest voordelige keuze is? Deelt u de mening dat dit een ongewenst effect is? Speelt dit effect ook bij de keuze voor andere voertuigen zoals taxi's, Wmo-vervoer, bestelbusjes et cetera?

Antwoord 10

In een reactie op een vraag vanuit de markt heeft de politie gemeld dat de diesel werd vereist vanwege het hoge kilometrage per jaar en omdat door de vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting diesel vanuit bedrijfseconomisch oogpunt het meest gunstig was. Zoals eerder aangegeven wordt deze eis geschrapt en zal deze dus geen onderdeel uitmaken van het definitief programma van eisen.

Wanneer vanuit bedrijfseconomisch oogpunt naar de totale kosten van de aanschaf, het gebruik en het onderhoud van auto's wordt gekeken zijn ook de fiscale heffingen zoals BPM en MRB van belang. Deze heffingen zijn normaliter voor dieselauto's hoger dan voor benzineauto's vanwege de brandstofvoetingslag ter compensatie van de lagere accijns op diesel. Door de teruggaaf voor de BPM en de vrijstelling in de MRB zoals in geval van politieauto's en bijvoorbeeld taxi's, gehandicaptenvervoer en bijzondere categorieën bestelauto's, wordt het vanuit bedrijfseconomisch oogpunt al bij een lager aantal gereden kilometers per jaar interessant om te kiezen voor

een dieselauto in plaats van een benzineauto. Vanuit milieuoogpunt is rijden in een benzineauto echter te verkiezen boven rijden in een dieselauto.

Vraag 11

Welke oplossingen zijn mogelijk om deze onbedoelde belemmeringen voor verduurzaming op te heffen of te compenseren?

Antwoord 11

Hiervoor bestaan verschillende mogelijkheden. Er kan een dialoog tussen aanbestedende diensten en bedrijfsleven worden georganiseerd om ambities te verkennen. In de aanbesteding kunnen gunningscriteria uit de milieucriteria-documenten worden toegepast. Ook kan er worden aanbesteed op basis van levensduurkosten.