

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

### 3149

Vragen van de leden **Cramer** en **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (beiden ChristenUnie) aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *niet duurzame dienstauto's*. (Ingezonden 15 mei 2009)

- 1 Kent u het bericht «Rijksauto's kunnen veel groener»?<sup>1</sup>
- 2 Zijn de conclusies van stichting Natuur en Milieu waar dat van de in 2006 en 2007 aangeschafte dienstauto's van het Rijk zeker 10% niet voldoet aan de gestelde criteria voor het energielabel?
- 3 Welke maatregelen zijn door de betrokken ministers genomen nu blijkt dat een groot aandeel van de ingekochte auto's ten onrechte een D-label heeft?
- 4 Hoeveel auto's zijn er per ministerie aangeschaft in 2008, die niet voldoen aan de gestelde criteria?
- 5 Onderschrijft u de conclusie van stichting Natuur en Milieu dat strengere duurzaamheidscriteria goed mogelijk zijn en met een minimale inspanning de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 27 procent beperkt kan worden?

6 Deelt u de mening dat in het nieuwe inkoopbeleid de energieprestaties (uitgedrukt in energielabel) van de auto's van directeuren, SG's of ministers niet mogen onderdoen voor de criteria die gelden voor overige dienstauto's?

7 Bent u bereid over te gaan tot een centraal inkoopbeleid van dienstauto's en een helder systeem waarbij uitzonderingen op afspraken signaleerd worden?

8 Bent u bereid het daarheen te leiden dat het Rijk uitsluitend auto's met een A- of B-label aanschaft?

9 Deelt u de mening dat het niet wenselijk is om voor vier jaar vast te leggen welke auto's mogen worden gekocht, maar dat het beter is om ervoor te zorgen dat de overheid zuinigere types auto's kan aanschaffen zodra deze op de markt komen?

10 Bent u bereid de aanschaf van hybride en geheel elektrische auto's te stimuleren door per ministerie een verplicht quotum in te stellen?

11 Zijn er al per ministerie streefcijfers voor de CO<sub>2</sub>-reductie in gram/km? Zo nee, maken deze onderdeel uit van het nieuwe inkoopbeleid?

### Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen ter zake van het lid Thieme (PvdD), ingezonden 7 mei 2009 (vraagnummer 2009Z08511) en van het lid Verdonk (Verdonk), ingezonden 11 mei 2009 (vraagnummer 2009Z08633).

<sup>1</sup> Natuur en Milieu, 11 mei 2009  
<http://www.natuurenmilieu.nl/page.php?pagelD=88&itemID=5108>

### Antwoord

Antwoord van minister **Ter Horst** (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 3 juli 2009) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2870

1 Ja.

2 Het betreft 10%. Dit betekent dat 90% wel voldoet. Ik ken geen organisatie met een vergelijkbaar groot wagenpark die in deze zelfde periode een groener wagenpark heeft weten te realiseren. In die gevallen waarbij niet wordt voldaan aan de gestelde criteria is de afwijking voor een belangrijk deel te herleiden naar de functionele eisen die aan het voertuig zijn gesteld. Hierbij moet u denken aan het toepassen van een automatische transmissie voor minder valide bestuurders of het aanschaffen van

een zwaardere motor in verband met surveillance, opsporing- en controle taken en het kunnen trekken van aanhangwagens.

In het geval van het ministerie van OCW zijn de afwijkende dienstauto's voortgekomen uit een overname. Bij vervanging van deze dienstauto's worden de vigerende duurzaamheidscriteria voor dienstauto's toegepast.

3

Ik bestrijd dat een groot aandeel van de dienstauto's die de rijksoverheid heeft aangeschaft niet voldoet aan de criteria. Bovendien bestrijd ik dat de afwijkende gevallen zonder uitzondering ten onrechte zijn aangeschaft.

De resultaten van het onderzoek geven geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen. Wel is nog eens te meer bij de verwervende instanties duidelijk geworden dat wanneer wordt afgeweken van de duurzaamheidscriteria hier een duidelijke motivering aan ten grondslag moet liggen en dat wanneer deze motivatie ontbreekt er moet worden vastgehouden aan de duurzaamheidscriteria.

4

Ongeveer 6% van de aangeschafte personenvoertuigen van de Rijksoverheid voldeed in 2008 niet aan de gestelde criteria. Dit betekent dat 94% wel voldoet. Het Rijk laat hiermee een verdere verbetering zien t.o.v. de toch al hoge 90% score over 2006 en 2007.

Ook in 2008 geldt dat wanneer afgeweken wordt van de duurzaamheidscriteria, dit in de meeste gevallen voortkomt uit de functionele eisen die aan deze voertuigen worden gesteld.

5

Ik onderschrijf de conclusie van de Stichting Natuur en Milieu dat strengere duurzaamheidscriteria dan die in de huidige rijksbrede raamovereenkomsten zijn opgenomen mogelijk zijn. In de nieuwe rijksbrede aanbesteding wordt dan ook rekening gehouden met strengere duurzaamheidscriteria. Of dit ook daadwerkelijk zal leiden tot een besparing van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 27 procent zal nog moeten blijken. Dit hangt onder andere af van de leveranciers die op de komende aanbesteding zullen inschrijven.

Overigens investeert de Rijksoverheid niet alleen in voertuigen met een lage CO<sub>2</sub> uitstoot. Zo wordt het tanken van milieuvriendelijke brandstoffen gestimuleerd. Deze zijn zwavelvrij, en bij de verbranding komt minder CO<sub>2</sub> vrij en wordt de uitstoot van koolmonoxide met ongeveer 20% verminderd. Daarnaast worden chauffeurs geïnstrueerd in «het nieuwe rijden».

6

Ik deel uw mening dat ministers en topambtenaren een voorbeeld functie hebben. Om deze reden verwacht ik van de betreffende functionarissen dat zij bij de aanschaf van een dienstauto afhankelijk van de benodigde functionaliteiten een zo duurzaam mogelijke keuze maken. Uitgangspunt daarbij zijn de criteria voor Duurzaam Inkopen en de Rijksnormering.

7

Er is al sprake van een centraal inkoopbeleid voor dienstauto's. Dit komt tot uiting in de Rijksnormering en in de criteria voor Duurzaam Inkopen. Beide zijn onderdeel van de rijksbrede raamovereenkomsten. Het signaleren van uitzonderingen is op dit moment nog een verantwoordelijkheid van de afzonderlijke ministeries. Met de invoering van het rijksbrede categorie management dienstauto's zal in de toekomst een centraal coördinatiepunt ontstaan.

8

Zoals de antwoorden hierboven duidelijk hebben gemaakt, maakt de Rijksoverheid serieus werk van verduurzaming van haar wagenpark. Duidelijk is dat daarbij wel rekening gehouden moet worden met de uiteenlopende functionele vereisten en de prijs. Ook de stichting Natuur en Milieu signaleert dat in het segment 4x4-auto's en in geval van veiligheidsmaatregelen er geen auto's met deze labels beschikbaar zijn. Uitgangspunt bij de nieuwe rijksbrede aanbesteding van dienstauto's is het voldoen aan de criteria voor Duurzaam Inkopen.

9

Ja. Met inachtneming van de Europese aanbestedingsregels wordt in dit verband in principe een raamovereenkomst voor de duur van twee jaar gesloten, met de mogelijkheid deze met maximaal

twee jaar te verlengen. In het geval er de komende twee jaar zich een spectaculaire verandering zou voordoen in het aanbod van duurzame auto's, zal de raamovereenkomst niet worden verlengd, maar opnieuw worden aanbesteed.

10

Nee. Het aanbod van hybride en geheel elektrische auto's en de faciliteiten daarvoor in het land zijn nog zo gering dat een quotum op dit moment zou leiden tot onwenselijke situaties. Bovendien lijkt het me in dit stadium van de marktontwikkeling ongewenst een duidelijke voorkeur uit te spreken voor bepaalde alternatieve aandrijvingvormen. In de aanbesteding zal daarom ook worden gevraagd naar auto's met alternatieve brandstoffen en of alternatieve aandrijving.

11

Nee. Een dergelijke maatregel zou een aanzienlijke administratieve belasting betekenen. Een streefcijfer lijkt mij overigens overbodig nu in de nieuwe rijksbrede aanbesteding de meest recente versie van de duurzaamheidscriteria zal worden toegepast. De nieuwe aanbesteding is daarmee voor een groot deel in lijn met het door de Stichting Natuur en Milieu geschetste scenario van «Schoon en Zuinig».