



Duurzaam inkopen: het gemeentelijk wagenpark

Onderzoeksrapport

Colofon

Juni 2006

Uitgave en copyright:
Stichting Natuur en Milieu
Postbus 1578
3500 BN Utrecht NL
info@natuurenmilieu.nl
T. +31 (0)30 233 1328
F. +31 (0)30 233 1311
www.natuurenmilieu.nl

Auteur: Yolanda Wagter (y.wagter@natuurenmilieu.nl); Roelinka Heij
Opmaak: Eveline de Bruin

Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van het ministerie van VROM.

De Nationale Postcode Loterij
steunt Stichting Natuur en Milieu.



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting	7
Inleiding.....	11
1 Duurzaam Inkopen: het project	13
1.1 Doelstelling project	13
1.2 Werkwijze quickscan	13
1.3 Hoofdvragen Duurzaam Inkopen	14
2 De analyse.....	15
2.1 Algemeen	15
2.2 Beleid	17
2.3 Het gemeentelijk wagenpark	18
2.4 Obstakels	19
2.5 Mogelijkheden en stimulansen	19
2.6 Behoeftte aan instrumenten	20
2.7 B&W	20
2.8 Plannen.....	21
2.9 Maatregelen.....	21
3 Conclusies en aanbevelingen.....	23
 Bijlagen	
Bijlage 1: Figuren en tabellen	27
Bijlage 2: Overzicht gemeenten 'intentieverklaring'	35
Bijlage 3: Deelnameverklaring SenterNovem.....	37
Bijlage 4: Vragenlijst 'Gemeentelijk Wagenpark'	39

Voorwoord

In 2005 is Stichting Natuur en Milieu begonnen met het project *Duurzaam inkopen: het gemeentelijk wagenpark*. Het doel van dit project is het stimuleren van gemeenten om het wagenpark zo milieuvriendelijk mogelijk te maken door duurzaamheid een belangrijke rol te laten spelen in het inkoop- en aanbestededgedrag van de gemeente. In het kader van dit project is een *quickscan* uitgevoerd. Hiermee is een beeld verkregen van de huidige stand van zaken van het gemeentelijk wagenpark. Daarnaast hebben wij ook de plannen geïnventariseerd die gemeenten hebben op het gebied van duurzaam inkopen van het gemeentelijk wagenpark. De quickscan is uitgevoerd onder de 82 gemeenten die de deelnameverklaring van het programma 'Duurzaam Inkopen' van SenterNovem hebben getekend.

Wij bedanken alle gemeenten die hebben meegewerkt aan deze quickscan.

Yolanda Wagter en Roelinka Heij

Samenvatting

In het najaar van 2005 startte Natuur en Milieu met financiële steun van het ministerie van VROM het project *Duurzaam inkopen: het gemeentelijk wagenpark*. Het doel van dit project is gemeenten te stimuleren om in hun inkoop- en aanbestedgedrag van gemeentelijke voertuigen milieuaspecten een grotere rol te laten spelen.

Een eerste stap in het project was het uitvoeren van een quickscan om inzicht te krijgen in de samenstelling van het huidige wagenpark van gemeenten, de plannen voor de toekomst, de belemmeringen die men tegenkomt en in de kansen die men ziet om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten.

De quickscan is uitgevoerd onder de 82 gemeenten die de deelnameverklaring van het programma 'Duurzaam Inkopen' van SenterNovem hebben ondertekend. Hiermee spreken gemeenten de intentie uit om duurzaamheid te betrekken in het inkoopproces.

Er is een vragenlijst verstuurd aan de contactpersoon 'duurzaam inkopen wagenpark' binnen die gemeenten. Deze contactpersoon is door ons ook telefonisch benaderd. Deze aanpak heeft geleid tot een hoge respons, namelijk 76%.

De quickscan moest antwoord geven op een aantal hoofdvragen.

- Hoe is binnen de gemeenten het 'Duurzaam Inkoopbeleid gemeentelijk wagenpark' geregeld?
- Is een beleidsplan voorwaarde voor een milieuvriendelijk inkoopbeleid?
- Hoe duurzaam is het huidige wagenpark van gemeenten? En welk type milieumaatregelen wordt het meest genoemd?
- Welke plannen hebben gemeenten voor de toekomst?
- Welke overige maatregelen worden er genomen om mobiliteit te vergroenen, zoals fietsplannen?
- Wat zien gemeenten als obstakels en stimulansen voor milieuvriendelijk inkoopbeleid van het gemeentelijk wagenpark?

Hoe is binnen de gemeenten het 'Duurzaam Inkoopbeleid gemeentelijk wagenpark' geregeld?

Het (duurzaam) inkoopbeleid ten aanzien van het wagenpark is bij gemeenten op heel verschillende manieren georganiseerd en vindt veelal zeer versnipperd plaats. Inkoop van het wagenpark kan onder verschillende afdelingen vallen waardoor een totaalbeeld van de omvang en milieukenmerken van het wagenpark lang niet altijd aanwezig is. Niet alleen komt dit doordat diensten hun eigen inkoop regelen, ook speelt een rol dat delen van het wagenpark zoals huisvuilinzameling en het openbaar busvervoer, zijn uitbesteed en men daar geen overzicht over heeft.

Gemeenten kunnen aandacht besteden aan het duurzaam inkopen van het wagenpark in een algemeen beleidsplan en/of in andere plannen zoals in een milieubeleidsplan. Van de 62 gemeenten zijn er 38 die in een of meerdere plannen beleidsmatig aandacht besteden aan een duurzaam wagenpark.

Daarnaast besteden 19 van de 62 gemeenten op geen enkele manier aandacht aan duurzaam inkopen van het wagenpark: niet in een algemeen beleidsplan, maar ook niet in een milieubeleidsplan.

Is een beleidsplan voorwaarde voor een milieuvriendelijk inkoopbeleid ten aanzien van het wagenpark?

Op basis van de ingevulde vragenlijsten is er, met betrekking tot het onderwerp 'duurzaam inkopen van het wagenpark', een aantal actieve gemeenten te onderscheiden waarvan het huidige wagenpark al relatief milieuvriendelijk is en waar vergevorderde plannen zijn om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten, zoals Amsterdam, Utrecht, Sneek, Haarlem en Breda. Er is ook een fors aantal gemeenten, namelijk bijna de helft, dat geïnteresseerd is in het onderwerp en ook plannen heeft het aandeel milieuvriendelijke voertuigen te vergroten. De overige gemeenten kunnen gekarakteriseerd worden als achterblijvers. Dit zijn vooral de gemeenten met minder dan 25.000 inwoners. Hoe groter de gemeente, hoe meer aandacht voor duurzaam inkopen.

De quickscan laat zien dat het ontbreken van een algemeen beleidsplan duurzaam inkopen vaak samengaat met weinig of geen aandacht voor een milieuvriendelijk wagenpark. Dit is bij 28 gemeenten het geval. Dit betekent overigens niet altijd dat het hebben van een algemeen beleidsplan duurzaam inkopen automatisch samengaat met een milieuvriendelijk wagenpark: van de gemeenten die redelijk tot goed scoren op het onderwerp 'aandacht duurzaamheid wagenpark' heeft de helft geen beleidsplan duurzaam inkopen.

Hoe duurzaam is het huidige wagenpark van gemeenten? En welk type milieumaatregelen wordt het meest genoemd?

Gemeentelijke wagenparken bestaan uit vele typen voertuigen met verschillende mogelijkheden voor milieuvriendelijke aanpassingen. Gemeenten hebben dienstauto's, bestelbusjes, bussen, vuilniswagens en veegwagens, tractoren, wagens voor groenbeheer, kolkenzuigers, kranen et cetera in hun bezit. De huidige wagenparken van gemeenten verdienen nog lang niet het predikaat 'milieuvriendelijk'. Hieronder verstaan we onder meer voertuigen met roetfilters, hybride of elektrische voertuigen, voertuigen op biodiesel, aardgas, waterstof of LPG of die voldoen aan euro 4 of 5 normen. Veel van de ondervraagde gemeenten hebben op dit moment geen of slechts een of enkele voertuigen die onder die noemer vallen. Zelfs bij de gemeenten die we onder de koplopers rangschikken is slechts een deel van het wagenpark duurzaam. Milieuvriendelijke kenmerken die we zijn tegengekomen zijn vooral dienstauto's die voldoen aan euro 3 of 4 normen of die zijn uitgerust met roetfilters, bussen op aardgas en elektrische veegwagentjes.

Welke plannen hebben gemeenten voor de toekomst?

Gezien de tijd die nodig is voor vervanging van voertuigen, de termijnen van nieuwe concessieverlening, de technische aspecten en de kosten die er mee gemoeid zijn, is het interessant ook naar de (concrete) plannen van de gemeenten voor de komende jaren te kijken. Er zijn 17 gemeenten die geen plannen hebben. De meeste gemeenten hebben wel plannen en geven aan de komende vijf jaar vooral nieuwe voertuigen met roetfilters aan te willen schaffen, namelijk 30 van de 62 gemeenten. Daarnaast zijn enkele gemeenten bezig met plannen voor nieuwe brandstoffen zoals aardgas, waterstof en biodiesel.

Welke overige maatregelen worden er genomen om de mobiliteit te vergroenen?

Gemeenten nemen diverse maatregelen om de mobiliteit binnen de gemeente 'groener' te maken. Bijna de helft van de gemeenten stimuleert het fietsgebruik door het beschikbaar stellen van dienstfietsen of financiële stimulansen. Ook stimuleert een aantal gemeenten zuiniger rijden, onder meer door het aanbieden van cursussen 'het nieuwe rijden'.

Wat zien gemeenten als obstakels en stimulansen voor milieuvriendelijk inkoopbeleid van het gemeentelijk wagenpark ?

Het belangrijkste knelpunt wordt gevormd door de (hoge) kosten. De helft van de gemeenten geeft aan dit een belemmering te vinden. Daarnaast is er een gebrek aan kennis en praktische informatie. Men heeft vaak geen duidelijk beeld van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven op korte en langere termijn en er bestaat onzekerheid over beheer en onderhoud van nieuwe technieken. Ook speelt een rol de onduidelijkheid over accijnzen op nieuwe brandstoffen en aarzelt men om over te stappen op milieuvriendelijke brandstoffen en voertuigen omdat er (te) weinig aanbieders zijn. Dit laatste is door 23 gemeenten genoemd.

Voor de oplossing van de geschetste belemmeringen wordt veel verwacht van de rijksoverheid, zoals subsidieregelingen, wettelijke voorschriften, landelijk beleid en een goede informatievoorziening. Maar ook binnen de gemeente zelf ziet men mogelijkheden om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten. In bijna de helft van de gemeenten geeft men aan dat vastgesteld beleid, meer bestuurlijk en ambtelijk draagvlak, meer budget en meer samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten kan bijdragen aan een groter aandeel duurzaam ingekochte voertuigen.

Conclusies

Het belang van 'duurzaam inkopen van het gemeentelijk wagenpark' ligt in de voorbeeldwerking die ervan uitgaat op andere wagenparkbeheerders, de volumewerking waardoor het aanbod van duurzame voertuigen en brandstoffen groter wordt en de prijzen omlaag kunnen en in de bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit in lokale situaties.

De quickscan laat zien dat een flink aantal gemeenten het onderwerp 'duurzaam inkopen van het gemeentelijk wagenpark' actief oppakt. Dit betekent niet dat de huidige wagenparken van de geënuquëeerde gemeenten nu al duurzaam zijn. Zelfs in de best presterende gemeenten gaat het tot nu toe maar om een klein deel van het wagenpark. Versnelde vervanging van voertuigen, strengere milieueisen in de concessieverlening of omschakeling naar andere brandstoffen kosten immers tijd en vaak grote investeringen. Veel gemeenten hebben wel plannen om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten, maar zij ervaren allerlei belemmeringen bij het realiseren daarvan.

Deze belemmeringen liggen in interne en externe factoren. Binnen gemeenten gaat het vooral om beleid, draagvlak, (praktische) informatie en de hoge kosten. Een externe factor is onder meer dat er te weinig aanbieders van milieuvriendelijke voertuigen of brandstoffen zijn. Een extra stimulans om het wagenpark duurzamer te maken wordt gevormd door de actuele discussie over luchtkwaliteit en de belemmeringen die dit oplevert voor bouwplannen. Dit zet het onderwerp bij gemeenten hoger op de agenda.

Aanbevelingen

De uitkomsten van de quickscan leiden tot een aantal aanbevelingen voor gemeenten en voor de rijksoverheid.

De belangrijkste aanbevelingen voor gemeenten zijn:

- maak de voordelen van een duurzaam wagenpark duidelijk aan elkaar: bestuurders en ambtenaren moeten het nut ervan zien. Wijs op de voorbeeldwerking, de volumewerking en de bijdrage aan de luchtkwaliteit op specifieke locaties;
- leg als gemeentebestuur het beleid ten aanzien van het (duurzaam) inkopen van de verschillende onderdelen van het wagenpark vast in een plan. Laat de afdeling facilitaire zaken of milieu het huidige wagenpark in beeld brengen, inclusief de milieukeurmerken en geef vervolgens als bestuur prioriteiten aan;
- doe dit op gemeentelijk niveau en regel dit niet voor elke dienst of afdeling afzonderlijk. Dit biedt mogelijkheden om gezamenlijk in te kopen en de kosten te beperken;
- wijs als gemeentebestuur een verantwoordelijke aan binnen bijvoorbeeld de facilitaire of milieuafdeling en stimuleer dat het breed gedragen wordt. De steun van de wethouder is van belang;
- geef als gemeentebestuur het goede voorbeeld. Het helpt als de burgemeester in een milieuvriendelijke auto rijdt;
- stel als gemeentebestuur budget beschikbaar. Zoek naar schaalvoordelen door gezamenlijke inkoop binnen de gemeente of in de regio.

De rijksoverheid kan daarnaast gemeenten stimuleren meer te investeren in het wagenpark door duidelijkheid te scheppen over accijnzen op nieuwe brandstoffen, investeringen in de benodigde nieuwe infrastructuur te stimuleren, uitbreiding van de informatievoorziening met praktische informatie over kosten, milieuwinst en een overzicht van aanbieders.

Inleiding

Duurzame bedrijfsvoering door gemeenten kan een belangrijke bijdrage leveren aan de milieudoelstellingen van die gemeenten. Daarnaast vervult het een voorbeeldfunctie voor bedrijven en particulieren. Er zijn vanuit de (rijks)overheid al diverse programma's opgestart en er zijn diverse organisaties actief om duurzaam inkopen te stimuleren maar desondanks lijkt dit thema bij de diverse overheden weinig prioriteit te hebben. Dit is opmerkelijk omdat een van de doelstellingen van het rijk luidt dat in 2010 de gemeentelijke overheid minstens de helft van de producten en diensten 'groen' inkoopt. Met het project *Duurzaam inkopen: het gemeentelijk wagenpark* wil Natuur en Milieu dit onderwerp hoger op de agenda zetten en gemeenten stimuleren hun wagenpark milieuvriendelijker te maken.

Een inventarisatie van het gemeentelijk wagenpark¹ middels een quickscan is de eerste stap in dit project. De onderzoekspopulatie bestaat uit de 82 gemeenten die de deelnameverklaring van het programma 'Duurzaam Inkopen' van SenterNovem hebben getekend (zie bijlage 3). Hiermee geven gemeenten aan zich serieus in te zetten om het aandeel duurzaam ingekochte producten en diensten te vergroten. Onder 'duurzaam inkopen' verstaan we het daadwerkelijk aanschaffen van een product dat aan een of meerdere milieuaspecten voldoet. Onder 'inkopen' verstaan we ook 'aanbesteden' en 'indirect inkopen'.

De quickscan geeft een globaal inzicht in de aandacht voor duurzaam inkopen binnen de verschillende gemeenten, de samenstelling en milieuvriendelijkheid van het wagenpark en de plannen voor de toekomst.

Dit rapport bevat de resultaten van de quickscan. Naast de resultaten biedt het ook een uiteenzetting van het onderzoeksproces en geeft het de aanbevelingen weer die wij op basis van de quickscan geformuleerd hebben. De informatie in dit rapport dient als basis voor de verdere activiteiten die Natuur en Milieu in het kader van het project *Duurzaam Inkopen, het gemeentelijk wagenpark* uitvoert. De conclusies worden verspreid onder de deelnemende gemeenten (zowel de ambtenaren als de betrokken wethouders) en diverse organisaties die zich met dit thema bezighouden.

Het onderzoeksrapport bestaat uit drie delen. Het eerste deel beschrijft het doel van het project en de werkwijze van de quickscan. Het tweede deel behandelt de resultaten per onderwerp. Tot slot staan de conclusies beschreven. In de bijlagen treft u de tabellen en overige achtergrondinformatie aan.

¹ Onder 'gemeentelijk wagenpark' verstaan wij onder meer vuilnisauto's, bussen, veegauto's, dienstauto's, mobiele bronnen zoals hijskranen en eventueel andere voertuigen voorzover in direct gemeentelijk beheer. Het gaat hierbij zowel om voertuigen in eigendom en beheer bij de gemeente als om voertuigen van derden die door hen worden ingezet in opdracht van de gemeente of bij door de gemeente aanbestede bouwwerkzaamheden.

1 Duurzaam Inkopen: het project

De laatste tijd is er veel te doen over de slechte luchtkwaliteit in steden en de bijdrage van het verkeer daaraan. Diverse overheden zijn bezig om hier oplossingen voor te bedenken. Een van de stappen die gemeenten zelf kunnen ondernemen is het eigen wagenpark milieuvriendelijker te maken. Zij geven hiermee het goede voorbeeld aan andere wagenparkbeheerders en bewoners. Tevens kan het direct effect hebben op de lokale luchtkwaliteit en een grotere vraag naar milieuvriendelijke voertuigen kan aanbieders stimuleren meer in milieuvriendelijke technieken te investeren. Hiervoor is een duurzamer inkoop- en aanbestedgedrag van gemeenten met betrekking tot het wagenpark noodzakelijk. Er bestaan in een aantal gemeenten al veelbelovende initiatieven. Zij houden bij de aanschaf van voertuigen rekening met milieuaspecten, stellen in hun concessieverlening milieueisen aan bussen of voeren *pilot*projecten uit met duurzame brandstoffen. Ook vanuit de rijksoverheid wordt duurzame bedrijfsvoering gestimuleerd door diverse programma's en zijn er financiële stimuleringsmaatregelen zoals subsidies op de aanschaf van roetfilters. Desondanks lijkt duurzaam inkopen nog geen grote vlucht te nemen en kan er een extra slag worden gemaakt.

1.1 Doelstelling project

In het najaar van 2005 is Natuur en Milieu gestart met het project *Duurzaam inkopen: het gemeentelijk wagenpark*, waarvoor subsidie van het ministerie van VROM is gekregen. Het doel van dit project is gemeenten te stimuleren om in hun inkoop- en aanbestedgedrag van gemeentelijke voertuigen milieuaspecten een grotere rol te laten spelen. Wij willen de besluitvormers en ambtenaren rond duurzaam inkopen in gemeenten informeren en stimuleren. Ook willen wij de media en het grote publiek informeren over de mogelijkheden die gemeenten hebben. Dit project sluit aan bij andere activiteiten van Natuur en Milieu die ten doel hebben de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze zijn met name gericht op de rijksoverheid en bedrijven. Het stimuleren van roetfilters op nieuwe én bestaande dieselauto's speelt daarin een belangrijke rol, naast een versnelde introductie van schone voertuigen.

In dit project richten wij ons op het gemeentelijk wagenpark, zoals onder andere dienst(personen)auto's, bussen en vuilniswagens. Een eerste stap is het in kaart brengen wat er al gebeurt in de verschillende gemeenten. Hiervoor is een quickscan uitgevoerd, die een beeld moet geven van onder meer de omvang, samenstelling en milieukekenmerken van het huidige wagenpark. Met deze gegevens als uitgangspunt worden vervolgens in de loop van 2006 diverse activiteiten georganiseerd gericht op wethouders, ambtenaren, aanbieders, media en publiek. Doel hiervan is dat bestuurders in gemeenten zowel het belang als de mogelijkheden van het duurzaam inkopen en aanbesteden van gemeentevoertuigen beter op het netvlies krijgen en daar ook (meer) naar gaan handelen.

1.2 Werkwijze quickscan

Onderzoekspopulatie

De quickscan is uitgevoerd onder de 82 gemeenten die de deelnameverklaring van het programma 'Duurzaam Inkopen' van SenterNovem hebben ondertekend. Hiermee spreken gemeenten de intentie uit om duurzaamheid te betrekken in het inkoopproces. Ze geven aan dat ze de adviezen en menukaarten uit het programma 'Duurzaam Inkopen' gebruiken bij het inkopen en ze rapporteren in het (milieu)jaarverslag over de vorderingen op het gebied van duurzaam inkopen. De keuze voor deze populatie was gebaseerd op de veronderstelling dat deze gemeenten door het ondertekenen

van de deelnameverklaring een actieve houding ten aanzien van duurzaam inkopen zouden hebben en dus ook ten aanzien van het wagenpark en dat dit daarmee veel informatie op zou leveren over de samenstelling van de wagenparken en de kansen en knelpunten die men ziet bij het vergroten van het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen.

Werkwijze

Wij hebben de gemeenten een vragenlijst gestuurd met als onderwerpen het beleid ten aanzien van duurzaam inkopen in het algemeen en specifiek ten aanzien van het wagenpark. Wij hebben gevraagd naar de omvang, samenstelling en milieukeurmerken van het wagenpark en de belemmeringen die men ervaart bij de introductie van een duurzaam wagenpark. Om een hoge respons te verkrijgen is met alle gemeenten gebeld om de juiste contactpersoon binnen die gemeente te achterhalen. Tijdens dit telefoongesprek is direct contact gelegd met de verantwoordelijke op het gebied van duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark. Hierna zijn afspraken gemaakt over de termijn van het invullen en verzending ervan. Daarnaast hebben we de wethouder Milieu een brief gestuurd om hem/haar op de hoogte te brengen van onze inventarisatie.

1.3 Hoofdvragen Duurzaam Inkopen

De resultaten van de quickscan moeten antwoord geven op een aantal hoofdvragen.

- Hoe is binnen de gemeenten het 'Duurzaam Inkoopbeleid gemeentelijk wagenpark' geregeld?
- Is een beleidsplan voorwaarde voor een milieuvriendelijk inkoopbeleid?
- Hoe duurzaam is het huidige wagenpark van gemeenten? En welk type milieumaatregelen wordt het meest genoemd?
- Welke plannen hebben gemeenten voor de toekomst?
- Welke overige maatregelen worden er genomen om mobiliteit te vergroenen, zoals fietsplannen?
- Wat zien gemeenten als obstakels en stimulansen voor milieuvriendelijk inkoopbeleid?

2 De analyse

De quickscan geeft inzicht in hoeverre duurzaamheid een rol speelt in gemeenten bij het inkopen van het wagenpark. Er zijn zowel kwalitatieve als kwantitatieve vragen gesteld. De kwantitatieve gegevens zijn verwerkt met het statische verwerkingsprogramma SPSS. Na enkele algemene gegevens volgt een beschrijving van de afzonderlijke thema's gevolgd door de conclusies.

2.1 Algemeen

De populatie bestond uit 82 gemeenten, hiervan hebben de onderstaande 62 gemeenten de vragenlijst volledig ingevuld teruggestuurd.

Achtkarspelen	Enkhuizen	Landgraaf	Sneek
Alpen aan den Rijn	Etten-Leur	Leeuwarden	Soest
Amstelveen	Ferwerderadiel	Leiden	Stein
Amsterdam	Gaasterlan-Sleat	Maasdonk	Tiel
Andijk	Goes	Maassluis	Tilburg
Bedum	Groningen	Naarden	Tynaarlo
Berkel en Rodenrijs	Haarlem	Neede	Uitgeest
Beverwijk	Haarlemmermeer	Nieuwegein	Utrecht
Bloemendaal	Heemstede	Nijmegen	Voerendaal
Bolsward	Heerlen	Nuenen	Wymbritseradiel
Boxtel	Helden	Overbetuwe	Zeevang
Breda	Hengelo	Reeuwijk	Zeewolde
Breukelen	Hilversum	Ridderkerk	Zoetermeer
Culemborg	Houten	Rijswijk	Zwolle
Ede	Kerkrade	's-Gravenhage	
Eindhoven	Krimpen a/d IJssel	Simpelveld	

De 20 gemeenten die niet hebben meegewerkt hebben hiervoor verschillende redenen opgegeven: men beschikt niet over de benodigde informatie, geeft aan het onderwerp niet relevant te vinden of geeft de voorkeur aan een mondelinge toelichting zoals Rotterdam. De gemeente Zaanstad had slechts een deel van de gegevens beschikbaar en is niet meegenomen in de resultaten. De respons is daarmee 76%. Geconcludeerd mag worden dat we onze beoogde hoge respons gehaald hebben.

De gemeenten zijn voor enkele analyses ingedeeld in een aantal categorieën. Het gaat hierbij om een indeling naar inwonertal en naar 'aandacht duurzaamheid wagenpark'.

Omvang

< 25.000 inwoners	20 gemeenten
25.000 - 100.000 inwoners	28 gemeenten
100.000 - 250.000 inwoners	11 gemeenten
> 250.000 inwoners	3 gemeenten

Aandacht Duurzaamheid (indicatie)

We hebben gemeenten ingedeeld naar de mate waarin ze aandacht besteden aan duurzaamheid van het wagenpark (figuur 1). Dit is gebeurd op basis van de vragen naar omvang en milieukeurmerken van het wagenpark, de plannen voor de toekomst en de overige maatregelen die de gemeente heeft genomen om (auto)mobiliteit te beperken. De indeling is als volgt:

A: Weinig tot niets

Deze categorie bevat gemeenten waarvan het bestaande wagenpark aan (bijna) geen milieukeurmerken voldoet en die ook (bijna) geen plannen hebben in die richting.

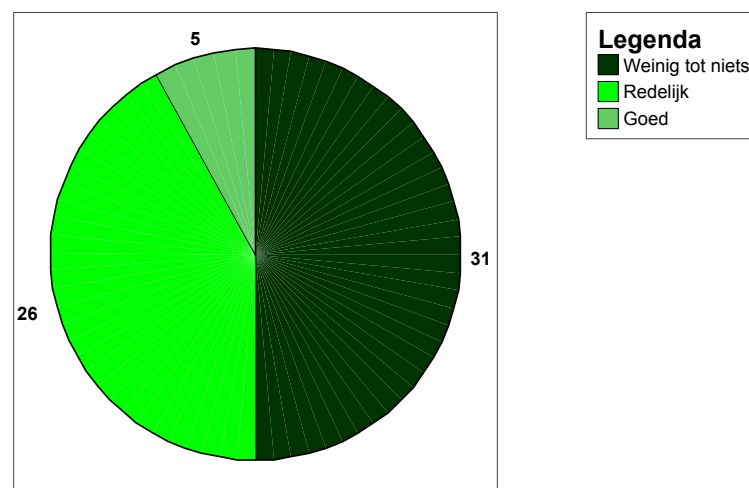
B: Redelijk

Dit zijn de gemeenten die al enkele milieuvriendelijke voertuigen hebben, een of meerdere plannen hebben en reeds een of meerdere andere maatregelen hebben genomen zoals fietsplannen.

C: Goed

Hieronder vallen gemeenten die vaak meerdere, vaak grootschalige of ingrijpende plannen hebben en waarvan een (groter) deel van het wagenpark reeds voldoet aan een aantal milieukeurmerken.

Fig. 1 Aandacht duurzaamheid wagenpark



Zoals uit bovenstaande figuur blijkt doet de helft van de 62 gemeenten weinig tot niets aan duurzaam inkopen van het wagenpark. Uit tabel 3 (Bijlage 1) blijkt dat met name gemeenten met minder dan 25.000 inwoners weinig of geen aandacht aan duurzaamheid van het wagenpark besteden, namelijk 15 van de 20 gemeenten met minder dan 25.000 inwoners. Verklaringen hiervoor kunnen liggen in de geringe omvang van het wagenpark of de ligging van de gemeenten in een gebied met weinig problemen met de luchtkwaliteit.

Opvallend is verder dat slechts 5 gemeenten in de categorie 'goed' vallen. Niet alleen voldoet een deel van het bestaande wagenpark al aan duurzaamheidskenmerken, deze gemeenten hebben ook vaak meerdere plannen om dit aandeel te vergroten, bijvoorbeeld door de aanschaf van auto's met roetfilter en/of aardgasbussen. Ook hebben deze gemeenten diverse andere plannen om de mobiliteit te vergroenen zoals fietsplannen en stimulering van het openbaar vervoer.

2.2 Beleid

Hoe hebben de gemeenten hun beleid geregeld rondom 'Duurzaam Inkopen' van het wagenpark? Hiervoor is gekeken naar verschillende aspecten zoals:

- de aanwezigheid van een algemeen beleidsplan duurzaam inkopen;
- het wagenpark als onderdeel van het eventuele beleidsplan;
- de aanwezigheid van specifiek budget voor duurzaam inkopen en mobiliteit;
- de verantwoordelijkheid voor duurzaam inkopen;
- eventuele inkoop samenwerking rondom inkopen;
- eventuele privatisering.

Duurzaam inkoopbeleid algemeen

Van de 62 gemeenten hebben er 43 geen apart beleidsplan 'Duurzaam Inkopen' (DI) (Bijlage 1, tabel 4). Aangezien gemeenten wel de deelnameverklaring van het programma 'Duurzaam Inkopen' hebben getekend mag dit opvallend genoemd worden.

Duurzaam inkopen wagenpark

Wanneer we specifiek naar het duurzaam inkopen van het wagenpark kijken zien we dat van de 19 gemeenten met een algemeen beleidsplan 'Duurzaam Inkopen' in 10 gemeenten het wagenpark onderdeel uitmaakt van dit plan (Bijlage 1, tabel 6).

Een algemeen beleidsplan is niet de enige manier waarop gemeenten beleidsmatig aandacht kunnen besteden aan het duurzaam inkopen van het wagenpark. Dit kan bijvoorbeeld ook in een milieubeleidsplan. In totaal zijn er 38 gemeenten die op de een of andere manier beleidsmatig aandacht besteden aan een duurzaam wagenpark (Bijlage 1, tabel 7). Gemeenten die een 'duurzaam wagenpark' zowel in een algemeen beleidsplan als in een milieubeleidsplan hebben opgenomen, hebben het dan ook stevig in het beleid verankerd.

Er zijn echter ook gemeenten die op geen enkele manier aandacht besteden aan duurzaam inkopen van het wagenpark: niet in een algemeen beleidsplan, maar ook niet in een milieubeleidsplan, namelijk 19 van de 62 gemeenten.

De vraag is nu wat het verband is tussen de aanwezigheid van een beleidsplan en het voeren van een milieuvriendelijk inkoopbeleid: is een beleidsplan voorwaarde voor een milieuvriendelijk inkoopbeleid ten aanzien van het wagenpark?

Uit tabel 5 komt naar voren dat als een gemeente geen algemeen beleidsplan duurzaam inkopen heeft, er ook relatief vaak weinig aandacht is voor een milieuvriendelijk wagenpark. Dit betekent overigens niet automatisch dat indien een gemeente wél een algemeen beleidsplan heeft de milieuvriendelijkheid van het wagenpark groot is. Een beleidsplan is hiervoor niet de enige voorwaarde. Het vastleggen van duurzaamheid in een beleidsdocument lijkt wel een stap in de goede richting.

Tabel 5: Relatie aanwezigheid beleidsplan en aandacht duurzaamheid wagenpark

Aandacht duurzaamheid wagenpark	Is er een beleidsplan DI?		Totaal
	nee	ja	
Weinig tot niets	28	3	31
Redelijk	13	13	26
Goed	2	3	5
Totaal	43	19	62

Budget

Van de 62 gemeenten hebben er 20 budget voor Duurzaam Inkopen algemeen en 13 gemeenten hebben specifiek budget (mensen en/of middelen) voor mobiliteit beschikbaar gesteld (Bijlage 1, tabel 8.1). Gemeenten die weinig aandacht aan duurzaamheid besteden hebben hiervoor in de meeste gevallen ook geen budget beschikbaar gesteld (Bijlage 1, tabel 9).

Verantwoordelijkheid duurzaam inkopen

Zowel bij de invoering als uitvoering van beleid voor duurzaam inkopen ten aanzien van mobiliteit heeft bijna de helft van de gemeenten iemand die het voortouw neemt. Dit is vaak de afdeling inkoop/aanbesteding, de afdeling milieu of een werkgroep inkoop (Bijlage 1, tabel 10).

Inkoopsamenwerking

We hebben ook gevraagd naar gezamenlijke inkoop met andere partijen. In 20 van de 62 gemeenten is er sprake van inkoopsamenwerking (Bijlage 1, tabel 11). In bijna alle gevallen gaat het om regionale samenwerking en dan vooral met betrekking tot huisvuilinzameling.

Privatisering

In 27 van de 62 gemeenten zijn de afgelopen jaren gemeentelijke diensten die gebruik maken van voertuigen, geprivatiseerd (Bijlage 1, tabel 12). In bijna alle gevallen gaat het om de reinigingsdienst.

De gemeente heeft door de contracten die ze met de geprivatiseerde dienst afsluit nog steeds invloed op de eisen waar voertuigen aan moeten voldoen. In 13 van de 25 gemeenten acht men die invloed gemiddeld tot groot (Bijlage 1, tabel 13).

2.3 Het gemeentelijk wagenpark

Samenstelling

Voordat we ingaan op vragen rond de mogelijkheden en belemmeringen om een duurzaam wagenpark te stimuleren besteden we eerst aandacht aan de samenstelling van het wagenpark.

Het wagenpark van gemeenten bestaat zowel uit voertuigen in eigendom en beheer bij de gemeente als uit voertuigen van derden die worden ingezet in opdracht van de gemeente of bij door de gemeente aanbestede bouwwerkzaamheden. Sommige gemeenten hebben een eigen gemeentelijk vervoersbedrijf of huisvuilinzamelingsdienst, andere besteden het uit. In beide gevallen hebben gemeenten invloed op de (milieu)kenmerken van die voertuigen, alleen is bij aanbesteding die invloed indirecter.

Het wagenpark bestaat uit diverse typen voertuigen. Dienstauto's, bestelbusjes, bussen, vuilniswagens en veegwagens, wagens voor groenbeheer, kolkenzuigers, kranen et cetera.

Uit de antwoorden die gemeenten geven blijkt dat het aantal voertuigen per gemeente sterk verschilt; sommige gemeenten hebben slechts enkele voertuigen, andere een paar duizend.

Voor een deel heeft dit te maken met de omvang van de gemeente. Voor een deel komt dit doordat bij de beantwoording van de vragen de onderdelen die zijn uitbesteed of voertuigen die onder andere diensten vallen, niet zijn meegenomen.

Milieukeurmerken

De gemeenten hebben op dit moment meestal maar enkele milieuvriendelijke voertuigen in hun bezit. Het gaat daarbij om zaken als roetfilters, hybride of elektrische voertuigen, voertuigen op biodiesel, aardgas, waterstof, LPG of voertuigen die voldoen aan euro 4 of 5 normen.

2.4 Obstakels

Om de mogelijke belemmeringen voor duurzaam inkopen in kaart te brengen is er gevraagd naar obstakels binnen de organisatie én daarbuiten. Bij beide vragen kon men meerdere antwoorden aankruisen.

Interne obstakels

Met stip op één staat dat men de kosten van het duurzaam inkopen te hoog acht (31 keer) (Bijlage 1, tabel 15). Daarnaast wordt gebrek aan kennis en informatie genoemd (26 keer). Andere obstakels die men ziet zijn dat de inkoper niet wordt gestimuleerd door het management respectievelijk politiek. Er zijn 9 respectievelijk 10 gemeenten waar men aangeeft dat dit speelt. Tot slot zijn er ook gemeenten die binnen de eigen organisatie geen belemmeringen tegenkomen, namelijk 14 van de 62 gemeenten.

Externe obstakels

Naast belemmeringen die binnen de eigen organisatie spelen zijn er ook externe omstandigheden die een belemmering kunnen vormen bij het duurzaam inkopen van het wagenpark. Ook hier worden de kosten genoemd (35 keer) (Bijlage 1, tabel 17). Verder wordt aangegeven dat er te weinig aanbieders zijn van milieuvriendelijke voertuigen (23 keer). Dit laatste speelt vooral bij de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners (Bijlage 1, tabel 18.2). Mogelijke verklaring hiervoor is dat deze gemeenten al actiever bezig zijn met duurzaam inkopen en dan ook vaker oplopen tegen belemmeringen op dit terrein.

2.5 Mogelijkheden en stimulansen

Bij de vraag welke mogelijkheden men ziet om het aandeel duurzaam ingekochte en aanbestede voertuigen te vergroten kon men meerdere antwoordcategorieën aankruisen. Hieruit kwamen de volgende resultaten naar voren.

Tabel 14: Welke mogelijkheden ziet u om het aandeel duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark te vergroten?

Opnemen DI in beleidsdocument/meer aandacht	24
Groter bestuurlijk draagvlak voor DI	29
Meer samenwerking tussen verschillende afdelingen	26
Gezamenlijk DI met andere overheden	18
Beschikking krijgen over meer goede voorbeelden	25
Meer budget voor DI	28
Geen	2
N.v.t. Gemeente heeft geen plannen	8
Eisen stellen aan mobiele bronnen	14
Anders	7

Deze tabel laat zien dat er diverse mogelijkheden worden gezien om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten. Mogelijkheden die uiteenlopen van beleidsmatige aandacht voor het thema en betere interne afstemming tot meer budget.

Daarnaast is de (open) vraag gesteld welke *externe* omstandigheden in de praktijk een stimulans kunnen vormen voor het duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark. Van de 62 hebben 38 gemeenten deze vraag ingevuld. Men kon meerdere antwoorden aankruisen, het getal achter de thema's geeft dus aan hoe vaak iets genoemd is. De antwoorden zijn in te delen in de volgende thema's.

Subsidieregelingen:	15 keer
Beleid:	11 keer (politiek, landelijk beleid, overheid, wettelijke voorschriften, mondiaal draagvlak)
Voorlichting/Informatie	11 keer (info over kosten, voorbeelden, resultaten, symposia)
Luchtkwaliteit:	10 keer (uitstoot schadelijke stoffen, roetfilters, milieuvervuiling)
Financiële prikkels:	7 keer (hoge brandstofprijzen, besparingen)
Publieke discussie:	6 keer (maatschappelijke druk, publiciteit)
Voorzieningen, innovaties:	3 keer
Samenwerking:	2 keer

Subsidieregelingen, beleid en voorlichting werden het meest genoemd. Men heeft een hoge verwachting van de landelijke overheid op het gebied van regelgeving en voorzieningen. Wat informatie betreft wordt vaak genoemd dat men behoefte heeft aan voorbeelden uit binnen- en buitenland.

2.6 Behoeftte aan instrumenten

Er is aan gemeenten gevraagd aan welke instrumenten men behoefte heeft om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten (Bijlage 1, tabel 19). Voor Natuur en Milieu zijn deze antwoorden belangrijk bij het bepalen van de activiteiten die in het vervolg van het project ondernomen kunnen worden.

Het uitwisselen van ervaringen met andere gemeenten in workshops (25), publieksgerichte activiteiten om meer aandacht voor duurzaam inkopen te krijgen (23) en schriftelijke informatie (20) zijn het meest genoemd.

2.7 B&W

Het duurzaam inkopen van voertuigen door gemeenten is niet alleen van belang in verband met de milieuwinst die daarmee geboekt wordt, maar de voorbeeldwerking is minstens zo belangrijk. Een gemeente kan als zij zichzelf maximaal inzet ook met meer gezag eisen formuleren voor het wagenpark van bedrijven en inwoners. Het gemeentebestuur kan hierin een voortrekkersrol spelen. Om na te gaan in hoeverre burgemeester en wethouders van een gemeente 'het goede voorbeeld geven' hebben we gevraagd of zij een dienstauto tot hun beschikking hebben en – zo ja – of deze duurzaamheidskenmerken heeft. Van de 62 gemeenten zijn er slechts 18 burgemeesters met een dienstauto waarvan er 3 onder de noemer 'milieuvriendelijk' vallen (2 aardgas en 1 LPG) (Bijlage 1, tabel 20 en 21). De overige burgemeesters rijden waarschijnlijk in een eigen auto of hebben een contract met een taxibedrijf. De wethouders hebben in slechts vier gemeenten een dienstauto tot hun beschikking (Bijlage 1, tabel 22).

2.8 Plannen

De omschakeling van een meer traditioneel naar een duurzaam wagenpark heeft zijn tijd nodig. Kleine ingrepen zoals de aanschaf en installatie van een roetfilter op een personenauto zijn niet kostbaar en snel te realiseren. Versnelde vervanging van voertuigen, strengere milieueisen in de concessieverlening of omschakeling naar andere brandstoffen vragen meer tijd en grotere investeringen. Om die reden is niet alleen gevraagd naar de huidige samenstelling van het wagenpark maar ook naar de plannen voor de komende vijf jaar op dit terrein.

Het is opvallend dat van de 62 gemeenten er 17 aangeven geen enkel plan te hebben (Bijlage 1, tabel 23).

Dertig gemeenten hebben plannen om nieuwe voertuigen met roetfilters aan te schaffen.

Andere plannen die men heeft zijn: het opnemen van milieueisen bij nieuwe concessieverlening (13), plaatsen roetfilters op bestaande voertuigen (12), aanschaf nieuwe voertuigen op aardgas/LPG/waterstof (11) en versnelde vervanging door milieuvriendelijke voertuigen (4).

2.9 Maatregelen

Tot slot is gevraagd naar de overige maatregelen die gemeenten hebben genomen die van invloed zijn op de vergroening van de eigen mobiliteit, zoals een cursus 'het nieuwe rijden', aanschaf van kleinere auto's, dienstfiets in plaats van dienstauto.

Er zijn 27 gemeenten die aangeven geen maatregelen te hebben genomen. In 28 gemeenten wordt het fietsgebruik gestimuleerd doordat werknemers de beschikbaarheid hebben over dienstfietsen of ze (financieel) gestimuleerd worden om de fiets voor het woon-werkverkeer te gebruiken. Tien gemeenten bieden de cursus 'het nieuwe rijden' aan.

3 Conclusies en aanbevelingen

De quickscan moet antwoord geven op de onderstaande hoofdvragen, zoals in hoofdstuk 1 geformuleerd.

- Hoe is binnen de gemeenten het 'Duurzaam Inkoopbeleid gemeentelijk wagenpark' geregeld?
- Is een beleidsplan voorwaarde voor een milieuvriendelijk inkoopbeleid?
- Hoe duurzaam is het huidige wagenpark van gemeenten? En welk type milieumaatregelen wordt het meest genoemd?
- Welke plannen hebben gemeenten voor de toekomst?
- Welke overige maatregelen worden er genomen om mobiliteit te vergroenen, zoals fietsplannen?
- Wat zien gemeenten als obstakels en stimulansen voor milieuvriendelijk inkoopbeleid?

Algemeen

Het (duurzaam) inkoopbeleid ten aanzien van het wagenpark is bij gemeenten op heel verschillende manieren georganiseerd en vindt veelal zeer versnipperd plaats. Inkoop van het wagenpark kan vallen onder de Facilitaire dienst of Dienst inkoop, de milieufdeling, een afdeling Stadsbeheer of Beheer openbare ruimte. Een totaalbeeld van de omvang en milieukeurmerken van het wagenpark is lang niet altijd aanwezig.

Niet alleen komt dit doordat diensten hun eigen inkoop regelen, ook speelt een rol dat delen van het wagenpark zijn uitbesteed en men daar geen overzicht over heeft. Het gaat hierbij met name om de huisvuilinzameling en het openbaar busvervoer.

Met betrekking tot het onderwerp 'duurzaam inkopen van het wagenpark' is er een aantal actieve gemeenten te onderscheiden waarvan het huidige wagenpark al relatief milieuvriendelijk is en waar vergevorderde plannen zijn om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten, zoals Amsterdam, Utrecht, Sneek, Haarlem en Breda. Er is ook een fors aantal gemeenten, namelijk bijna de helft, dat geïnteresseerd is in het onderwerp en dat ook plannen heeft het aandeel milieuvriendelijke voertuigen te vergroten. De overige gemeenten kunnen gekarakteriseerd worden als achterblijvers. Dit zijn vooral de gemeenten met minder dan 25.000 inwoners. Hoe groter de gemeente, hoe meer aandacht voor duurzaam inkopen.

Beleid

Gemeenten kunnen het duurzaam inkopen op verschillende manieren stimuleren. Men kan het in een beleidsplan vastleggen, er (extra) geld voor beschikbaar stellen of iemand verantwoordelijk maken voor de in- en uitvoering.

Wat beleidsplannen betreft is onze conclusie dat gemeenten er goed aan doen het duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark in een beleidsdocument vast te leggen. Het is geen garantie voor een daadwerkelijk duurzaam wagenpark, maar wel een basisvoorwaarde.

Dit kan een algemeen beleidsplan 'duurzaam inkopen' zijn of een milieubeleidsplan. De quickscan laat zien dat in gemeenten waar het onderwerp 'duurzaam inkopen wagenpark' in geen enkel beleidsplan aan de orde komt, er ook (bijna) geen milieuvriendelijke voertuigen aanwezig zijn en er ook weinig plannen zijn hier verandering in te brengen.

Het gemeentelijk wagenpark

Gemeentelijke wagenparken bestaan uit vele typen voertuigen met verschillende mogelijkheden voor milieuvriendelijke aanpassingen. Gemeenten hebben dienstauto's, bestelbusjes, bussen, vuilniswagens en veegwagens, tractoren, wagens voor groenbeheer, kolkenzuigers, kranen et cetera in hun bezit.

De huidige wagenparken van gemeenten verdienen nog lang niet het predikaat 'milieuvriendelijk'. Onder 'milieuvriendelijk' verstaan we dan bijvoorbeeld de aanwezigheid van roetfilters, hybride of elektrische voertuigen, voertuigen op biodiesel, aardgas, waterstof of LPG of voertuigen die voldoen aan euro 4 of 5 normen. Veel van de ondervraagde gemeenten hebben geen of slechts één of enkele voertuigen die onder die noemer vallen. Zelfs bij de gemeenten die we onder de koplopers rangschikken is slechts een deel van het wagenpark duurzaam. Milieuvriendelijke kenmerken die we zijn tegengekomen zijn vooral dienstauto's die voldoen aan euro 3 of 4 normen of met roetfilters, bussen op aardgas en elektrische veegwagentjes.

Gezien de tijd die nodig is voor vervanging van voertuigen, de termijnen van nieuwe concessieverlening, de technische aspecten en de kosten die er mee gemoeid zijn is dit ook niet verwonderlijk en is het belangrijk om niet alleen naar de huidige samenstelling van het wagenpark te kijken maar ook naar de (concrete) plannen van de gemeenten voor de komende jaren.

Plannen en maatregelen

Opvallend is dan dat 17 gemeenten geen enkel plan hebben voor verduurzaming van het wagenpark in de komende vijf jaar.

Kijken we naar de gemeenten die wél plannen hebben dan zien we dat de helft van de gemeenten aangeeft de komende vijf jaar nieuwe voertuigen met roetfilters aan te willen schaffen. Dit is een positieve ontwikkeling, maar kan niet gezien worden als een éxtra stap. Immers binnen die termijn moeten gemeentelijke voertuigen aan wettelijk vastgestelde normen met betrekking tot de uitstoot van schadelijke stoffen voldoen, waarbij roetfilters een belangrijke rol spelen.

Daarnaast zijn enkele gemeenten bezig met plannen voor nieuwe brandstoffen zoals aardgas, waterstof en biodiesel.

Knelpunten en stimulansen

Wat zien gemeenten nu als grootste knelpunten bij het duurzamer maken van het wagenpark? Hiervoor wordt een reeks aan factoren aangegeven. Zowel factoren die binnen de gemeente spelen als externe omstandigheden.

Het belangrijkste knelpunt wordt gevormd door de (hoge) kosten. Overigens hebben wij geen aanwijzingen gekregen dat men eventuele besparingen die voortvloeien uit het gebruik van zuinige auto's of andere typen brandstof in de afweging meeneemt.

Naast de kosten ziet men als belangrijkste belemmerende factor het ontbreken van praktische informatie. Men heeft vaak geen duidelijk beeld van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven op korte en langere termijn en er bestaat onzekerheid over beheer en onderhoud van nieuwe technieken. Ook speelt een rol de onduidelijkheid over accijnzen op nieuwe brandstoffen en aarzelt men om over te stappen op milieuvriendelijke brandstoffen en voertuigen omdat er (te) weinig aanbieders zijn.

Voor de oplossing van de geschetste belemmeringen wordt veel verwacht van de rijksoverheid, zoals subsidieregelingen, wettelijke voorschriften, landelijk beleid en een goede informatievoorziening. Ondanks het feit dat SenterNovem op dit terrein al het nodige doet, blijken er toch veel gemeenten te zijn die de weg niet weten te vinden of die meer op maat toegesneden informatie willen.

Maar ook binnen de gemeente zelf ziet men mogelijkheden om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten. Men vindt het in ieder geval belangrijk om te zorgen voor vastgesteld beleid, meer bestuurlijk en ambtelijk draagvlak en meer samenwerking tussen de verschillende betrokken diensten. Om zelf beter zicht te krijgen op de milieukeurmerken van hun wagenpark zijn er diverse gemeenten die wagenparkscans laten uitvoeren. Ook publieksgerichte activiteiten om meer aandacht voor duurzaam inkopen te krijgen kunnen hieraan bijdragen.

Externe factoren zoals de actuele discussie over luchtkwaliteit en de belemmeringen die dit oplevert voor bouwplannen, subsidieregelingen die in dit verband voor roetfilters zijn aangekondigd en het voorgenomen beleid om meer duurzaam in te kopen, zorgen daarnaast voor een extra stimulans en zetten het onderwerp bij gemeenten hoger op de agenda.

Conclusies

De quickscan laat zien dat een flink aantal gemeenten het onderwerp 'duurzaam inkopen van het gemeentelijk wagenpark' actief oppakt. Dit betekent niet dat de huidige wagenparken van de geëquireerde gemeenten nu al duurzaam zijn. Zelfs in de best presterende gemeenten gaat het tot nu toe maar om een klein deel van het wagenpark. Versnelde vervanging van voertuigen, strengere milieueisen in de concessieverlening of omschakeling naar andere brandstoffen kosten immers tijd en vaak grote investeringen. Veel gemeenten hebben wel plannen om het aandeel duurzaam ingekochte voertuigen te vergroten, maar zij ervaren allerlei belemmeringen bij het realiseren daarvan.

Deze belemmeringen liggen in interne en externe factoren. Binnen gemeenten gaat het vooral om beleid, draagvlak, (praktische) informatie en de hoge kosten. Een externe factor is bijvoorbeeld dat er te weinig aanbieders van milieuvriendelijke voertuigen of brandstoffen zijn. Een extra stimulans om het wagenpark duurzamer te maken wordt gevormd door de actuele discussie over luchtkwaliteit en de belemmeringen die dit oplevert voor bouwplannen. Dit zet het onderwerp bij gemeenten hoger op de agenda.

Aanbevelingen

De uitkomsten van de quickscan leiden tot een aantal aanbevelingen voor gemeenten en voor de rijksoverheid.

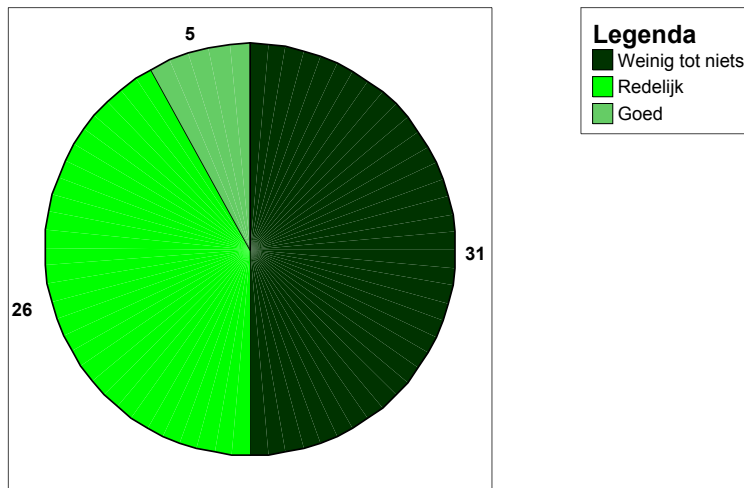
De belangrijkste aanbevelingen voor gemeenten zijn:

- leg het beleid ten aanzien van het (duurzaam) inkopen van de verschillende onderdelen van het wagenpark vast in een plan. Breng het huidige wagenpark in beeld inclusief de milieukeurmerken en geef vervolgens prioriteiten aan;
- doe dit op gemeentelijk niveau en regel dit niet voor elke dienst of afdeling afzonderlijk. Dit biedt mogelijkheden om gezamenlijk in te kopen en de kosten te beperken;
- wijs een verantwoordelijke aan en stimuleer dat het breed gedragen wordt: maak de voordelen duidelijk. De steun van de wethouder is van belang;
- geef als gemeentebestuur het goede voorbeeld. Het helpt als de burgemeester in een milieuvriendelijke auto rijdt;
- stel budget beschikbaar. Zoek naar schaalvoordelen door gezamenlijke inkoop binnen de gemeente of in de regio.

De rijksoverheid kan daarnaast gemeenten stimuleren meer te investeren in het wagenpark door duidelijkheid te scheppen over accijnzen op nieuwe brandstoffen, investeringen in de benodigde nieuwe infrastructuur te stimuleren, uitbreiding van de informatievoorziening met praktische informatie over kosten, milieuwinst en een overzicht van aanbieders.

Bijlage 1: Figuren en tabellen

Fig. 1 Aandacht duurzaamheid wagenpark



Tabel 1: Categorisering gemeenten

	Aandacht duurzaamheid wagenpark	
	Aantal	%
Weinig tot niets	31	50,0%
Redelijk	26	41,9%
Goed	5	8,1%
Totaal	62	100,0%

Tabel 2: Grootte gemeenten

	Grootte categorie	
	Aantal	%
<25.000	20	32,3%
25.000 – 100.000	28	45,2%
100.000 – 250.000	11	17,7%
>250.000	3	4,8%
Totaal	62	100,0%

Tabel 3: Relatie grootte gemeente en aandacht duurzaamheid wagenpark

Grootte categorie	Aandacht duurzaamheid wagenpark			Totaal
	Weinig tot niets	Redelijk	Goed	
<25.000	15	5		20
25.000 – 100.000	13	14	1	28
100.000 – 250.000	3	6	2	11
>250.000		1	2	3
Totaal	31	26	5	62

Tabel 4: Verdeling beleidsplan

	Is er een beleidsplan DI?	
	Aantal	%
Nee	43	69,4%
Ja	19	30,6%
Totaal	62	100,0%

Tabel 5: Relatie aanwezigheid beleidsplan en aandacht duurzaamheid wagenpark

Aandacht duurzaamheid wagenpark	Is er een beleidsplan DI?		Totaal
	Nee	Ja	
Weinig tot niets	28	3	31
Redelijk	13	13	26
Goed	2	3	5
Totaal	43	19	62

Tabel 6: Is het wagenpark ook onderdeel van een beleidsplan?

Is het wagenpark onderdeel van een beleidsplan?	Is er een beleidsplan DI?		Totaal
	Ja	Nee	
Nee	9		9
Ja	10		10
Totaal	19		19

Tabel 7: Relatie beleidsplan en op andere manier aandacht voor DI van wagenpark

Andere manier aandacht voor DI van wagenpark	Is er een beleidsplan DI?		Totaal
	Nee	Ja	
Nee	19	5	24
In milieubeleidsplan	9	8	17
Overig	15	6	21
Totaal	43	19	62

Tabel 8.1 Budget voor DI

Budget voor DI ontwikkelen?	Aantal
Nee	42
Ja, mensen en middelen	8
Ja, alleen menskracht	11
Ja, alleen middelen	1
Totaal	62

Tabel 8.2: Budget voor mobiliteit

Budget voor het thema mobiliteit?	Aantal
Nee	49
Ja, mensen en middelen	5
Ja, alleen menskracht	3
Ja, alleen middelen	5
Totaal	62

Tabel 9: Relatie aandacht duurzaamheid wagenpark en budget

Aandacht duurzaamheid wagenpark?	Budget?		Totaal
	Nee	Ja	
Weinig tot niets	26	5	31
Redelijk	14	12	26
Goed	2	3	5
Totaal	42	20	62

Tabel 10: Verantwoordelijkheid 'Duurzaam Inkopen'

	Is er iemand die het voortouw neemt bij invoering DI?	Is er iemand die het voortouw neemt bij uitvoering DI?
	Aantal	Aantal
Nee	31	32
Ja	20	16
Anders	10	13
Totaal	61	61

Tabel 11: Samenwerking

	Inkoopsamenwerking wagenpark?	
	Aantal	%
Nee	42	67,7%
Ja	20	32,3%

Tabel 12: *Privatisering*

	Privatisering gemeentelijke diensten met voertuigen	
	Aantal	%
Nee	31	50,0%
Onbekend	4	6,5%
Ja, reinigingsdienst	25	40,3%
Ja, anders	2	3,2%

Tabel 13: *Relatie privatisering gemeentelijke diensten en invloed*

Invloed op geprivatiseerde diensten?	Privatisering gemeentelijke diensten met voertuigen	
	ja, reinigingsdienst	
	Aantal	%
Zeer klein	3	12,0%
Klein	6	24,0%
Gemiddeld	11	44,0%
Groot	2	8,0%
Geen mening	3	12,0%
Totaal	25	100,0%

Tabel 14: *Welke mogelijkheden ziet u om het aandeel duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark te vergroten?*

	Ja	Totaal
Opnemen DI in beleidsdocument/meer aandacht voor DI	24	62
Groter bestuurlijk draagvlak voor DI	29	62
Meer samenwerking tussen verschillende afdelingen binnen gemeente	26	62
Gezamenlijk DI met andere overheidsorganisaties	18	62
Beschikking krijgen over meer goede voorbeelden van DI	25	62
Meer budget voor DI	28	62
Geen	2	62
N.v.t. Gemeente heeft geen plannen	8	62
Eisen stellen aan voertuigen en mobiele bronnen	14	62
Anders	7	62

Tabel 15: Wat ziet u binnen uw organisatie als obstakels voor duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark?

	Ja	Totaal
Inkoper wordt niet gestimuleerd door management	9	62
Inkoper wordt niet gestimuleerd door politiek	10	62
Kosten DI te hoog geacht	31	62
Gebrek aan kennis en info over DI	26	62
Geen	14	62
Overig	8	62

Tabel 16.1: Relatie 'Kosten DI te hoog geacht' en grootte gemeente

Grootte categorie	Kosten DI te hoog geacht	Totaal
	Ja	
<25.000	11	20
25.000 – 100.000	14	28
100.000 – 250.000	6	11
>250.000		3
Totaal	31	62

Tabel 16.2: Relatie 'Gebrek aan kennis en info over DI' en grootte gemeente

Grootte categorie	Gebrek aan kennis en info over DI	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	10	20
25.000 – 100.000	12	28
100.000 – 250.000	4	11
>250.000		3
Totaal	26	62

Tabel 17: Welke externe omstandigheden vormen in de praktijk een belemmering voor het duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark?

	Ja	Totaal
Info over kosten en opbrengsten DI is onvoldoende	35	62
Te weinig aanbieders	23	62
Regelgeving is te ingewikkeld	8	62
Geen	12	62
Anders	15	62

Tabel 18.1: Relatie 'Info over kosten en opbrengsten DI is onvoldoende' en grootte gemeente

Grootte categorie	Info over kosten en opbrengsten DI is onvoldoende	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	14	20
25.000 – 100.000	16	28
100.000 – 250.000	4	11
>250.000	1	3
Totaal	35	62

Tabel 18.2: Relatie 'Te weinig aanbieders milieuvriendelijke voertuigen' en grootte gemeente

Grootte categorie	Te weinig aanbieders milieuvriendelijke voertuigen	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	5	20
25.000 – 100.000	8	28
100.000 – 250.000	7	11
>250.000	3	3
Totaal	23	62

Tabel 19: Aan welke instrumenten hebt u behoefte om het aandeel DI met betrekking tot het wagenpark te vergroten?

	Aangevinkt	Totaal
Schriftelijke info	20	62
Uitwisselen ervaringen andere gemeenten in workshops	25	62
Publieksgerichte activiteiten om meer aandacht DI	23	62
Geen	11	62
Anders	13	62

Tabel 19.1: Relatie 'Schriftelijk info' en grootte gemeente

Grootte categorie	Schriftelijke info	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	7	20
25.000 – 100.000	12	28
100.000 – 250.000	1	11
>250.000		3
Totaal	20	62

Tabel 19.2: Relatie 'Uitwisselen ervaringen andere gemeenten in workshops' en grootte gemeente

Grootte categorie	Uitwisselen ervaringen andere gemeenten in workshops	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	6	20
25.000 – 100.000	12	28
100.000 – 250.000	7	11
>250.000		3
Totaal	25	62

Tabel 19.3: Relatie 'Publieksgerichte activiteiten om meer aandacht DI' en grootte gemeente

Grootte categorie	Publieksgerichte activiteiten om meer aandacht DI	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	7	20
25.000 – 100.000	11	28
100.000 – 250.000	3	11
>250.000	2	3
Totaal	23	62

Tabel 20: Auto burgemeester

	Dienstauto burgemeester?
	Aantal
Nee	44
Ja	18

Tabel 21: Heeft de auto van de burgemeester duurzaamheidskenmerken?

Dienstauto burgemeester	Duurzaamheidskenmerken?		Totaal
	Nee	Ja	
Ja	15	3	18

Tabel 22: Auto wethouders

	Dienstauto wethouders?
	Aantal
Nee	58
Ja	4

Tabel 23: Plannen

	Aangevinkt
Geen	17
Aanschaf nieuwe voertuigen met roetfilters	30
Plaatsen roetfilters op bestaande voertuigen	12
Aanschaf nieuwe voertuigen op aardgas/lpg/waterstof	11
Versnelde vervanging door milieuvriendelijke voertuigen	4
Opnemen milieueisen bij nieuwe concessieverlening	13
Overig	15

Tabel 23.1: Relatie 'Aanschaf nieuwe voertuigen met roetfilters' en grootte gemeente

Grootte categorie	Aanschaf nieuwe voertuigen met roetfilters	Totaal
	Aangevinkt	
<25.000	6	20
25.000 - 100.000	18	28
100.000 - 250.000	4	11
>250.000	2	3
Totaal	30	62

Tabel 24: Maatregelen

	Aangevinkt	Totaal
Geen maatregelen	27	62
Geen, maar wel plannen	5	62
Ja, fietsplannen	28	62
Ja, cursus nieuwe rijden	10	62
Ja, anders	15	62

Bijlage 2 Overzicht gemeenten 'intentieverklaring'



Gemeenten

Overzichtskaart en lijst van deelnemende gemeenten aan het programma Duurzaam Inkopen



- | | | | |
|-----|------------------------------|-----|--------------------|
| 1. | gemeente Achtkarspelen | 13. | gemeente Bolsward |
| 2. | gemeente Alkmaar | 14. | gemeente Boxtel |
| 3. | gemeente Alphen aan den Rijn | 15. | gemeente Breda |
| 4. | gemeente Amstelveen | 16. | gemeente Breukelen |
| 5. | gemeente Amsterdam | 17. | gemeente Brunssum |
| 6. | gemeente Andijk | 18. | gemeente Culemborg |
| 7. | gemeente Apeldoorn | 19. | gemeente Delft |
| 8. | gemeente Arnhem | 20. | gemeente Dronten |
| 9. | gemeente Bedum | 21. | gemeente Ede |
| 10. | gemeente Berkel en Rodenrijs | 22. | gemeente Eindhoven |
| 11. | gemeente Beverwijk | 23. | gemeente Enkhuisen |
| 12. | gemeente Bloemendaal | 24. | gemeente Enschede |

25. gemeente Etten-Leur
26. gemeente Ferwerderadiel
27. gemeente Gaasterlan-Sleat
28. gemeente Goes
29. gemeente Gouda
30. gemeente Groningen
31. gemeente Haarlem
32. gemeente Haarlemmermeer
33. gemeente Heemstede
34. gemeente Heerlen
35. gemeente Helden
36. gemeente Hengelo (O)
37. gemeente Hilversum
38. gemeente Hof van Twente
39. gemeente Houten
40. gemeente Huizen
41. gemeente Kerkrade
42. gemeente Krimpen aan den IJssel
43. gemeente Landgraaf
44. gemeente Leeuwarden
45. gemeente Leiden
46. gemeente Maasdonk
47. gemeente Maassluis
48. gemeente Maastricht
49. gemeente Naarden
50. gemeente Neede
51. gemeente Nieuwegein
52. gemeente Nijmegen
53. gemeente Nuenen
54. gemeente Nuth
55. gemeente Onderbanken
56. gemeente Oss
57. gemeente Overbetuwe
58. gemeente Reeuwijk
59. gemeente Ridderkerk
60. gemeente Rijswijk
61. gemeente Rotterdam
62. gemeente s-Gravenhage
63. gemeente Simpelveld
64. gemeente Sint Anthonis
65. gemeente Slochteren
66. gemeente Sneek
67. gemeente Soest
68. gemeente Steenwijkerland
69. gemeente Stein
70. gemeente Tiel
71. gemeente Tilburg
72. gemeente Tynaarlo
73. gemeente Uitgeest
74. gemeente Utrecht
75. gemeente Veldhoven
76. gemeente Voerendaal
77. gemeente Waddinxveen
78. gemeente Wymbritseradiel
79. gemeente Zaanstad
80. gemeente Zeevang
81. gemeente Zeewolde
82. gemeente Zoetermeer
83. gemeente Zutphen
84. gemeente Zwolle
85. Milieudienst West-Holland
86. Milieudienst Regio Eindhoven

(c) Copyright SenterNovem 2006

Bijlage 3 Deelnameverklaring SenterNovem



Deelnameverklaring programma Duurzaam Inkopen

Naam organisatie,

verklaart,

Deel te nemen aan het programma Duurzaam Inkopen en daarvoor;

1. de binnen het programma vastgestelde adviezen te betrekken bij haar inkoopactiviteiten en de menukaart duurzaam inkopen toe te passen,
2. ervaringen terugkoppelen met duurzaam inkopen naar het programma ter verbetering en actualisering van de adviezen, de benchmark (vanaf najaar 2005) invullen en meewerken aan de landelijke monitoring (1x per 2 jaar),
3. binnen de eigen organisatie in het jaarverslag of het milieujaarverslag te rapporteren in welke mate de adviezen hebben geleid tot concrete toepassing bij inkopen en aanbestedingen en zijn terug te vinden in afgesloten contracten.

Deelname aan het programma Duurzaam Inkopen laat de keuzevrijheid en de verantwoordelijkheden van de deelnemers voor de eigen inkopen en aanbestedingen onveranderd.

Datum:

Ondertekening,

1. naam en functie,

2. naam en functie,

*De ingevulde en ondertekende verklaring retourneren aan:
SenterNovem t.a.v. PreDO / Duurzaam Inkopen
Postbus 8242
3503 RE Utrecht*

Meer informatie over adviezen en instrumenten van het programma Duurzaam Inkopen vindt u op www.senternovem.nl/duurzaaminkopen. Voor vragen en terugkoppeling over uw ervaringen met duurzaam inkopen kunt u terecht bij de helpdesk non-profit (030 - 239 35 33 (telefonisch bereikbaar: 9-16 uur) of duurzaaminkopen@senternovem.nl).
Versie: 22 juni 2005

Bijlage 4

Vragenlijst 'Gemeentelijk Wagenpark'

Deze vragenlijst bestaat uit twee delen. Deel 1: algemene vragen over uw organisatie, over duurzaam inkopen in het algemeen en m.b.t. mobiliteit. Deel 2: specifieke gegevens over de samenstelling van uw wagenpark.

Gegevens Contactpersoon

Achternaam:

Voorletters:

Functie:

Volledige naam organisatie:

Afdeling:

Adres:

Postcode:

Plaats:

E-mailadres:

Telefoonnummer:

Vragenlijst deel 1 Duurzaam inkopen

Uw gemeente heeft de verklaring 'Duurzaam Inkopen' van SenterNovem ondertekend. Wij krijgen graag inzicht in de stappen die daarna zijn ondernomen, de ervaringen met duurzaam inkopen tot nu toe, de plannen en de behoefte aan instrumenten. Onder 'duurzaam inkopen' verstaan we het daadwerkelijk aanschaffen van een product dat aan één of meerdere milieuaspecten voldoet. Onder 'inkopen' verstaan we ook 'aanbesteden' en 'indirect inkopen'. Zie voor meer informatie www.senternovem.nl/duurzaam_inkopen.

1.1 Is er een beleidsplan met betrekking tot duurzaam inkopen opgesteld?

Nee, ga naar vraag 3

Ja, naam beleidsplan

.....

1.2 Zo ja, is het wagenpark¹ onderdeel van dit beleidsplan?

- Nee
 Ja

1.3 Wordt er in de gemeente (ook) op een andere manier dan in een 'beleidsplan duurzaam inkopen' aandacht besteed aan duurzaam inkopen met betrekking tot het gemeentelijk wagenpark? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Nee
 Ja, in een milieubeleidsplan
 Ja, in een mobiliteitsplan
 Ja, anders-----
-

1.4 Heeft uw gemeente voor het ontwikkelen van het algemene duurzaam inkopen beleid budget (mensen en middelen) vrijgesteld?

- Nee
 Ja, mensen en middelen
 Ja, alleen menskracht
 Ja, alleen middelen

Zo ja, is er ook budget beschikbaar specifiek voor het thema 'mobiliteit' (zowel wagenpark, dienstreizen, vervoermanagement)?

- Nee
 Ja, mensen en middelen
 Ja, alleen menskracht
 Ja, alleen middelen

1.5 Is er een afdeling of persoon die het voortouw neemt bij de invoering respectievelijk uitvoering van beleid voor duurzaam inkopen ten aanzien van mobiliteit?

- T.a.v invoering: Nee
 Ja, namelijk
 Anders, (bijv. gedeelde verantwoordelijkheid)
-
-
-

- T.a.v uitvoering: Nee
 Ja, namelijk
 Anders, (bijv. gedeelde verantwoordelijkheid)
-
-
-

¹ Onder 'gemeentelijk wagenpark' verstaan we onder meer vuilnisauto's, bussen, veegauto's, dienstauto's, mobiele bronnen zoals hijskranen en eventueel andere voertuigen voorzover in direct gemeentelijk beheer. Het gaat hierbij zowel om voertuigen in eigendom en beheer bij de gemeente als om voertuigen van derden die door hen worden ingezet in opdracht van de gemeente of bij door de gemeente aanbestede bouwwerkzaamheden.

- 1.6 Neemt uw gemeente deel aan een vorm van inkoop samenwerking ten aanzien van het gemeentelijk wagenpark (bijvoorbeeld regionale samenwerking)?
- Nee
 - Ja, wilt u dan hieronder per onderdeel van het wagenpark aangeven om welk type samenwerking het gaat en met wie u samenwerkt? (bijvoorbeeld samenwerking met gemeenten x en y bij inkopen vuilniswagens)

Onderdeel Wagenpark	Type Samenwerking	Met wie

Mocht u meer ruimte nodig hebben, gelieve de achterkant gebruiken met duidelijke verwijzing naar de vraag.

- 1.7 Sommige gemeentelijke diensten die gebruik maken van voertuigen zijn de afgelopen jaren geprivatiseerd. Is dit in uw gemeente het geval?
- Nee
 - Onbekend
 - Ja, namelijk _____

Zo ja, hoe groot acht u de invloed van gemeenten om invloed uit te oefenen op het duurzaam wagenparkbeheer van dit soort diensten?

- Zeer groot
- Groot
- Gemiddeld
- Klein
- Zeer klein
- Geen mening

Bij onderstaande vragen zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- 1.8 Welke mogelijkheden ziet u om het aandeel duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark te vergroten?
- Opnemen duurzaam inkopen in beleidsdocument/meer aandacht voor duurzaam inkopen beleidsplan
 - Groter bestuurlijk draagvlak voor duurzaam inkopen
 - Meer/betere samenwerking tussen verschillende afdelingen (inkoop, milieu) binnen de gemeente
 - Gezamenlijk duurzaam inkopen met andere overheidsorganisaties
 - De beschikking krijgen over meer goede voorbeelden van duurzaam inkopen
 - Meer budget voor duurzaam inkopen
 - Geen

- N.v.t : de gemeente heeft geen plannen het aandeel duurzaam ingekochte wagens te vergroten ten opzichte van de huidige situatie
 - Eisen stellen aan voertuigen en mobiele bronnen bij door de gemeente aanbestede bouwwerkzaamheden
 - Anders, namelijk _____
-

1.9 Wat ziet u binnen uw organisatie als obstakels voor duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark?

- Door het management wordt de inkoper niet gestimuleerd duurzaam in te kopen
 - Door de politiek wordt de inkoper niet gestimuleerd duurzaam in te kopen
 - De kosten van duurzaam inkopen worden te hoog geacht
 - Er is gebrek aan kennis en informatie over duurzaam inkopen
 - Geen
 - Anders, namelijk _____
-

1.10 Welke externe omstandigheden vormen in de praktijk een belemmering voor het duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark?

- De informatie over kosten en opbrengsten van duurzaam inkopen is onvoldoende/onvolledig
 - Er zijn te weinig aanbieders van milieuvriendelijke voertuigen
 - De regelgeving is te ingewikkeld
 - Geen
 - Anders, namelijk _____
-

1.11 Kunt u aangeven welke externe omstandigheden in de praktijk een stimulans vormen voor het duurzaam inkopen en aanbesteden met betrekking tot het wagenpark?

1.12 Aan welke instrumenten heeft u behoefte om het aandeel duurzaam inkopen met betrekking tot het wagenpark te vergroten? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schriftelijke informatie, zoals
 - Uitwisselen van ervaringen met andere gemeenten in workshops
 - Publieksgerichte activiteiten om meer aandacht voor het thema te genereren
 - Geen
 - Anders, namelijk _____
-

Vragenlijst deel 2**Omvang, samenstelling en toekomst van het gemeentelijk wagenpark**

Het gaat hier om voertuigen die door de gemeente zijn ingekocht, worden geleasd, of waarvoor een concessie is verleend. Ook gaat het om voertuigen die in regionaal verband worden gebruikt (bijv. regionale vuilophaaldienst).

Huidige stand van zaken wagenpark

- 2.1 Uit welke typen voertuigen bestaat het gemeentelijk wagenpark en wat is de omvang per categorie?

Type Voertuig	Aantal
Bussen	
Vuilnisauto's	
Veegauto's	
Dienstauto's	

- 2.2 Bij duurzaamheid van voertuigen gaat het om aspecten als: gebruik duurzame brandstoffen zoals aardgas of LPG, roetfilters bij dieselmotoren, een hoog brandstofrendement, het voldoen aan de Euro IV- emissiestandaard, elektrische of hybride voertuigen, milieuvriendelijkheid van het productieproces, geluidsemissie.

Hoeveel van de voertuigen uit vraag 1 voldoen aan één of meer van deze milieukeurmerken?

(Voorbeeld: Bussen: 10 met roetfilter, 4 op aardgas)

Type Voertuig	Aantal	Milieukeurmerk

2.3 Heeft de burgemeester een dienstauto tot zijn/haar beschikking?

Nee

Ja

Zo ja, zou u het type en eventuele duurzaamheidskenmerken hieronder willen invullen?

.....

.....

2.4 Hebben de wethouders een dienstauto tot hun beschikking?

Nee

Ja, zou u het type en eventuele milieukenmerken hieronder willen invullen?

Wethouder 1

Type Auto:

Milieukenmerk(en):

Wethouder 2

Type Auto:

Milieukenmerk(en):

Wethouder 3

Type Auto:

Milieukenmerk(en):

Wethouder 4

Type Auto:

Milieukenmerk(en):

Wethouder 5

Type Auto:

Milieukenmerk(en):

Plannen

2.5 Welke plannen heeft de gemeente de komende 5 jaar op het terrein van verduurzaming van het wagenpark? Meerdere antwoorden mogelijk.

Geen

Aanschaf nieuwe voertuigen met roetfilters

Plaatsen roetfilters op bestaande voertuigen

Aanschaf nieuwe voertuigen op aardgas/LPG/waterstof

Versnelde vervanging milieuvriendelijke voertuigen

- Opnemen milieueisen bij nieuwe concessieverlening/leasecontracten/bouwwerkzaamheden
 - Overig, namelijk _____
-

2.6 Welke andere maatregelen heeft de gemeente genomen die van invloed zijn op de beperking van de eigen mobiliteit, zoals cursus nieuwe rijden, aanschaf kleinere auto's, dienstfiets i.p.v. dienstauto? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Geen
 - Geen, maar wel plannen, namelijk
 - Ja, namelijk _____
-

2.7 Tot slot willen wij u vragen om, indien u daar ideeën over heeft, hieronder aan te geven op welke manier Natuur en Milieu iets voor uw gemeente kan betekenen.

Hartelijk dank voor het invullen. U kunt voor het terugzenden gebruik maken van de bijgestuurde antwoordenvolp.

Heeft u vragen en/of opmerkingen dan kunt u bellen met Yolanda Wagter/Roelinka Heij 030-2348247 of mailen aan y.wagter@natuurenmilieu.nl of r.heij@natuurenmilieu.nl .