

Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 41 RvO van GroenLinks,  
D66 en PvdD over aanbesteding brandstoffen

Steller Wieteke de Boer

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8908 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6627090

Datum 08-11-2017 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de schriftelijke vragen ex art. 41 RvO van de heer M. van der Glas (GroenLinks), de heer T. Rustebiel (D66) en de heer G. Kelder (PvdD) over de aanbesteding van brandstoffen. De brief van de vragenstellers treft u als bijlage aan.

1. *Is het college bekend met het artikel in het dagblad van het Noorden?*  
Ja, we hebben dit artikel gelezen.

2. *Herkent het college het beeld dat biobrandstoffen niet overwogen zijn in de aanbesteding?*

Nee, wij streven ernaar om zoveel mogelijk schone voertuigen toe te passen, bij voorkeur elektrisch (waterstof of accu). Voor dieservoertuigen willen we gebruik maken van een biobrandstof in de transitie naar voertuigen die op termijn gaan rijden op duurzaam opgewekte waterstof. Wij hebben in de aanbesteding gevraagd naar GTL (Gas-To-Liquid)/ BTL (Biomass-To-Liquid) omdat we hiermee een schoon en beproefd alternatief voor diesel hebben gevonden tegen een goede prijs-kwaliteit verhouding. Andere duurzame alternatieven zoals PPO (Puur Plantaardige Olie) en HVO(Hydrotreated Vegetable Oil) hebben we overwogen en deels beproefd. Al deze brandstoffen kunnen eventueel worden bijgemengd met reguliere diesel.

Voordat we in 2013 zijn overgestapt van diesel naar het biologisch afbreekbare GTL/BTL, hebben we gedurende twee jaar diverse proeven gedaan met het rijden op PPO. Onze ervaringen met PPO waren niet positief. Het gebruik van PPO leidde tot een verslechtering van de Arbo-omstandigheden voor ons personeel (geuroverlast, luchtwegklachten) en er

ontstonden vochtproblemen in de PPO brandstof. Gezien de kostenstijging en de negatieve gebruikerservaringen zijn we hiermee gestopt.

Het gebruik van HVO is bij ons bekend maar niet door ons beproefd en daarom niet gevraagd in de aanbesteding. Wij vinden het te risicovol om alternatieve biobrandstoffen toe te passen zonder dat we daar ervaring mee hebben. Dat zou een te groot kosten risico met zich meebrengen.

We hebben in de aanbesteding wel andere biologische afbreekbare producten opgenomen nadat wij daar proeven mee hebben gedaan. Het gaat om biologisch afbreekbare oliën voor hydraulische systemen en biologisch afbreekbaar smeervet voor het smeren van lagers en scharnierpunten.

GTL/BTL wordt, zonder dat daarvoor aanpassingen of investeringen nodig zijn, zonder bijmenging gebruikt in voertuigen die normaal rijden op diesel. Door het gebruik van GTL/BTL komen er veel minder verontreinigende stoffen in de lucht. De brandstof levert hiermee een belangrijke bijdrage aan het verminderen van de uitstoot van stikstofoxiden, zwaveloxiden, fijnstof en roet, en zorgt hiermee voor schonere lucht.

3. *Indien het college dit niet overwogen heeft, wat was de motivatie om dit niet te doen?*

Niet van toepassing, zie beantwoording vraag 2.

4. *Hoe past de eventuele keuze voor GTL bij de ambities op het gebied van duurzaamheid van dit college?*

Wij streven, daar waar mogelijk, naar een zo duurzaam mogelijk gebruik van brandstoffen. Wij geven hierbij de voorkeur aan elektrisch (waterstof of accu). De overgang van fossiele brandstoffen naar elektrisch en/of waterstof kost echter tijd. Daarom maken we, in de transitie naar een lokaal uitstoot- en CO<sub>2</sub>-vrij wagenpark, gebruik van GTL/BTL. Dit is niet ideaal, maar voor nu wel de beste oplossing. De brandstof GTL/BTL is een vloeibare brandstof gemaakt van aardgas of biogas en is een milieuvriendelijker alternatief voor gewone diesel. Doordat GTL/BTL biologisch afbreekbaar is, draagt het bij aan een beter leefklimaat in de stad. Bovendien is het niet giftig voor waterorganismen. De voordelen zijn:

- *Verbetering van de plaatselijke luchtkwaliteit*

Doordat GTL/BTL vrijwel geen schadelijke stoffen als aromaten, PAK 's en zwavel bevat is er sprake van een veel schonere verbranding met veel lagere emissies tot gevolg. De uitstoot van fijnstof, roet en stikstofdioxiden is veel lager dan bij gebruik van conventionele diesel.



*- Vermindering van gezondheidsrisico's voor medewerkers*

Breed onderzoek heeft aangetoond dat mensen die (in hun werk) regelmatig in aanraking komen met dieseluitlaatgassen, bloot staan aan gezondheidsrisico's. Gebruikers die eerder gezondheidsproblemen van dieseluitlaatgassen hadden, ervaren dat bij gebruik van GTL/BTL deze symptomen sterk verminderden of verdwenen. Daarnaast produceren de voertuigen en machines minder lawaai. Uit eigen metingen blijkt dat het geluid gereduceerd is met twee tot vijf dB(A).

*- Geen aanpassingen nodig aan voertuigen en machines*

Het gebruik van GTL/BTL vergt geen aanpassingen van voertuigen of machines. Mede doordat GTL/BTL niet gevoelig is voor water en besmetting door micro-organismen is de brandstof extreem lang houdbaar (vochtopname bij diesel kan water vormen en leidt veelal tot motorische storingen en extra onkosten). Ook de verbranding van GTL/BTL is veel schoner. Dat betekent dat motorcomponenten zoals kleppen, injectoren en cilinders minder last hebben van vervuiling en minder verkolen. Hierdoor is er minder motorslijtage en gaan voertuigen en machines langer mee.

*5. Welke duurzaamheidscriteria zijn meegenomen in het aanbestedingstraject?*

Bij de beoordeling van alternatieve brandstoffen houden we rekening met verschillende factoren zoals effecten op luchtvervuilende (schadelijke) emissies, effecten op de gezondheid van medewerkers, CO<sub>2</sub> emissies<sup>1</sup>, geluidsreductie van het voertuig/machine, brandstofkosten, gevoeligheid voor water en besmetting door micro-organismen, technische toepasbaarheid in dieselveertuigen en additionele kosten zoals extra slijtage aan motoronderdelen.

Daarnaast hebben we als criteria gesteld dat de voertuigen die de brandstoffen leveren moeten rijden op een zo duurzaam mogelijke brandstof, minimaal GTL/BTL, maar bij voorkeur op waterstof of elektrisch. Ook moeten deze voertuigen voldoen aan de hoogste euro VI emissienorm. Voor beide aspecten kan men extra punten scoren in de aanbesteding uitvraag.

*6. Is het college bereid om in de toekomst meer te experimenteren met duurzame brandstoffen?*

Ja, we hebben in het verleden al veel proeven gedaan met alternatieve brandstoffen, zie de beantwoording van vraag 1. Ook in de toekomst willen we dit blijven doen. We doen nu onderzoek naar de toepassing van duurzaam eigen geproduceerde groene waterstof waarbij geen schadelijke emissie (waterdamp) vrijkomt. GTL/BTL is een goede transitiebrandstof richting voertuigen die op termijn gaan rijden op duurzaam opgewekte waterstof.

---

<sup>1</sup> De CO<sub>2</sub> emissies van de alternatieve brandstoffen zijn in principe vast te stellen. Echter zijn deze emissies onderhevig aan discussies, zeker wanneer voor de productie van biobrandstoffen nieuwe biomassa geproduceerd moet worden



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,  
Peter Teesink