

COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie
n.krouwel@griffie.groningen.nl
tel 050-367 7726

VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 juni 2006
onderwerp: Nota "Aardgas tenzij..."

Aardgas, tenzij.....

Schone en duurzame brandstoffen voor het gemeentelijk wagenpark

0. Inleiding

Een schoner wagenpark

In de raadsvergadering van 27 april 2005 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om de toepassing van biodiesel in de dieselmotoren van gemeentelijke voertuigen te onderzoeken. De milieudienst (MD) heeft dit onderzoek opgepakt en een aantal conclusies geformuleerd in de nota *Een schoner wagenpark* (MD.05.72987). Deze nota lag op 1 november 2005 ter besluitvorming in het college. De MD stelde voor te kiezen voor een gedifferentieerde inzet van schonere voertuigen en / of brandstoffen:

1. Ten aanzien van de personenvoertuigen in te blijven zetten op de huidige LPG lijn (aantallen: 50)
2. Bij de lichte bedrijfsvoertuigen de mogelijkheden van aardgas te onderzoeken (aantallen: 80) en
3. Bij de zware bedrijfsvoertuigen (en veegmachines) in te zetten op het gebruik van puur plantaardige olie (PPO) in combinatie met de aanschaf van nieuwe auto's (aantallen: 78)

In de afwegingen hebben naast de milieueffecten, de bedrijfseconomische effecten en de subsidiemogelijkheden een belangrijke rol gespeeld.

De nota werd door het college aangehouden voor nadere oriëntatie. Het besluit luidde:

- het college vraagt het AMT een eenduidig voorstel te doen voor het gehele gemeentelijke wagenpark
- de wethouders Schuiling en Visser hebben nader overleg met de Gasunie
- de raad wordt door middel van een collegebrief geïnformeerd over de stand van zaken en de verdere procedure

De voorzitter van de raadscommissie Z&B is op 4 november 2005 door middel van een brief van wethouder Visser op de hoogte gesteld van het bovengenoemde collegebesluit en de daarmee gepaard gaande vertraging in de procedure. Het gesprek met de Gasunie heeft op 21

december 2005 plaatsgevonden. Deze bijeenkomst was informatief van aard; de Gasunie heeft de voordelen van het rijden op aardgas uiteengezet. De informatie is verwerkt in de voorliggende notitie.

Groningen aardgashoofdstad?

Het aanhouden van de nota *Een schoner Wagenpark* was ook ingegeven door de vraag: zou Groningen als aardgashoofdstad haar wagenpark niet - in plaats van op biodiesel - op aardgas moeten laten rijden? Moet Groningen niet het goede voorbeeld geven en een van de strategische speerpunten van Energy Valley en het Akkoord van Groningen - het verlengen van de aardgasketen naar de toepassing van biogas en waterstof – met daden ondersteunen?

Bovendien heeft de gemeente bij de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst met Arriva, de Gasunie en Energy Valley¹ voor het project 'Stadsvervoer op CNG' (20 stadsbussen op aardgas) toegezegd te zullen onderzoeken of (delen van) het gemeentelijk wagenpark op aardgas zouden kunnen omschakelen.

Leeswijzer

Over de vraag *aardgas of biodiesel?* gaat hoofdstuk 1. We gaan na of er op basis van argumenten op het gebied van de milieueffecten, kosten en (mogelijke) bedrijfsrisico's een besluit te nemen valt over deze vraag. De nota van de MD is voor dit hoofdstuk belangrijke input geweest, maar we hebben ons breder georiënteerd.

Vervolgens kijken we in hoofdstuk 2 naar wat andere landen en gemeenten in dezen doen en naar wat de andere gemeentelijke diensten vinden. Om tot een eenduidig voorstel voor het gemeentelijke wagenpark te komen, heeft in december 2005 een rondje langs een aantal relevante gemeentelijke diensten plaats gevonden. Het verslag van dit rondje is opgenomen in de bijlage. In hoofdstuk 3 ten slotte komen wij tot de conclusies.

1. Aardgas of biodiesel?

Aardgas is een fossiele brandstof. Net als olie: het raakt een keer op. Biodiesel daarentegen is duurzaam. Het wordt gewonnen uit koolzaadolie of zonnebloemolie. Naast biodiesel zijn er diverse soorten andere biobrandstoffen. Pure plantaardige olie (PPO) is net als biodiesel gemaakt van plantaardige oliën (zonder chemische bewerking). De meest gebruikte biobrandstof is bio-ethanol. Deze alcohol ontstaat door het vergisten van suikerriet, maïs of andere plantaardige grondstoffen. Daarnaast is er nog biogas dat ontstaat door het vergisten van biomassa. Uit biomassa kan bovendien ook waterstof gemaakt worden.

Biodiesel en PPO worden gezien als de toekomstige, schone opvolgers van onze huidige diesel. PPO is echter op dit moment nog een nicheproduct: grootschalige toepassing is niet mogelijk. Gebruik van aardgas sorteert voor op de toepassing van duurzame energiebronnen als biogas en waterstof. Het is tamelijk eenvoudig om met de bestaande aardgasinfrastructuur op (een mengsel met) biogas over te stappen en, in een later stadium, op waterstof. Biogas is momenteel economisch nog niet rendabel, maar op diverse plekken in de wereld wordt er volop mee geëxperimenteerd. In Lille zijn ze bijvoorbeeld al ver met de toepassing van biogas in bussen.

Milieueffecten

Ten aanzien van de milieueffecten kunnen we stellen dat op dit moment rijden op aardgas het schoonst is: het levert de minste (lokale) luchtverontreiniging op. De verbranding van

¹ Zie B&W besluit hierover van 15 februari 2005

Biodiesel (en PPO) echter heeft de laagste uitstoot van broeikasgassen en draagt dus bij aan de oplossing van het klimaatprobleem.

Volgens de Gasunie wordt de reductie van de uitstoot van fijn stof en NO_x in Europa de komende jaren de belangrijkste opgave. De Europese emissienormen zijn in dezen al behoorlijk aangescherpt. Aardgas is daarom volgens hen de voor de hand liggende keuze. Aardgas heeft bovendien als voordeel dat omschakeling op biogas een reële mogelijkheid is, waardoor op termijn ook een substantiële CO₂ reductie gerealiseerd kan worden.

De verbranding van biodiesels draagt dus niet bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit: er blijven roetfilters nodig. Maar in de nabije toekomst, als de dieselveertuigen moeten voldoen aan strenge Europese emissienormen (Euro 5 en 6) wordt rijden op (bio)diesel vergelijkbaar met aardgas. Euro 5 is nu al beschikbaar.

De milieueffecten bij het gebruik van biodiesel en PPO zijn niet onomstreden: er zijn nog onvoldoende meetresultaten beschikbaar en er is sprake van milieuvervuiling in de teeltfase (gebruik van kunstmest, bestrijdingsmiddelen en energie). Daar staat weer tegenover dat biodiesel uit landbouwgewassen duurzamer is dan de fossiele brandstoffen en nieuwe, bedrijfseconomische mogelijkheden biedt in landelijke gebieden (suiker!).

Kosten

De omschakeling naar een schoner wagenpark zal ontegenzeggelijk kosten met zich meebrengen: denk bijvoorbeeld aan de meerprijs voor de motoren, de bouw van pompfaciliteiten en de (ver)bouw van de werkplaatsen. De vraag in welke mate en voor welk product het meeste is echter op dit moment niet goed te beantwoorden. De markt voor zowel aardgas als biodiesel is op dit moment nog verre van volwassen en kent vele onzekerheden (accijnsheffing?). De prijzen voor de benodigde investeringen hebben daardoor een grote bandbreedte.

De brandstofprijs van PPO is momenteel het laagst (onafhankelijk van de olieprijs). Omschakeling van de huisvuilauto's en andere zware trucks op PPO verdient zich volgens de MD daarom in verhouding het snelst terug.

Rijden op aardgas is mede duur omdat het een geheel nieuwe motortechniek vereist. Transitie naar aardgas is alleen rendabel op het moment dat er nieuwe wagens moeten worden aangeschaft. Bestaande motoren ombouwen op aardgas wordt door alle deskundigen afgeraden (overigens niet alleen vanwege de kosten).

En dan zijn er nog de kosten voor de vulstations. Volgens het onderzoek van de MD zijn de kosten van de pompfaciliteiten voor aardgas het hoogst. Er zijn echter subsidies voor mogelijk. Bovendien zien we op andere plekken in Nederland (Haarlem, Leeuwarden, Nijmegen) dat marktpartijen - als er voldoende afname gegenereerd wordt - bereid zijn investeringen in pompfaciliteiten op zich te nemen (zowel voor aardgas als voor biodiesel).

Ten slotte kan er bij aardgas door de hoge tankfrequentie sprake zijn van efficiencyverlies. De MD stelt dat de hogere meerkosten bij de omschakeling naar aardgas niet, zoals dat bij het busvervoer wel het geval is, worden goedgehaakt door 'inverdieneffecten' op grote aantallen kilometers. Een vuilnisauto rijdt ongeveer een kwart van wat een bus aflegt

Aanwezigheid van pompfaciliteiten

Voor zowel biodiesel als PPO en aardgas geldt dat er in Nederland weinig tot geen pompfaciliteiten ter beschikking zijn en dat met de ontwikkeling daarvan veel tijd en geld gemoeid is. In Groningen zit er een pompfaciliteit voor aardgas bij Arriva aan te komen (het omrijden naar dit punt levert echter logistieke nadelen voor de MD op). Daarnaast hebben de

Gasunie, Dutch4² en Energy Valley bij de rijksoverheid subsidie aangevraagd - en toegezegd gekregen - voor de realisatie van 10 aardgastankstations in Noord Nederland. Twee daarvan zullen in Groningen geplaatst worden.

Laadvermogen en motorische trekkracht

Van auto's op aardgas wordt wel eens gezegd dat ze minder laadvermogen en motorische trekkracht hebben. In het verleden was dat ook zo. Door technische innovatie en het feit dat steeds meer autofabrikanten met standaard aardgasmodellen komen, boeten deze bezwaren echter aan kracht in. Bij veel op aardgas gefabriceerde auto's bevinden zich de tanks momenteel onder de laadvloer en de *power* van de motoren is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Het feit blijft dat de toepassing van aardgas in grote, zware en / of complexe auto's, zoals zware trucks, huisvuilwagens met zijbelading, brandweerauto's en veegauto's vanwege het laadvermogen en de motorische trekkracht door veel deskundigen minder aantrekkelijk wordt gevonden. Het marktaanbod van dit type auto's op aardgas blijft dan ook beduidend achter. Volvo en MAN hebben om die reden aardgasmotoren voor dit marktsegment uit de serieproductie genomen.

Appels met peren

Aardgas of biodiesel? Beide opties kennen uitgesproken voor- en tegenstanders, die elkaar fel bestrijden. Ook uit het bovenstaande blijkt dat een eenduidige keuze voor een van beiden nauwelijks te maken is. Zowel bij aardgas als bij biodiesel zijn evenveel argumenten voor als tegen. Ten aanzien van de milieueffecten en de kosten is het appels met peren vergelijken. Het is maar net vanuit welk perspectief je kijkt en wat je wilt zien.

De keuze voor het een of het ander hangt bovendien sterk af van het type auto waarvoor de brandstof bedoeld is. De toepassing van aardgas lijkt op dit moment minder geschikt voor zware trucks als huisvuilauto's. Maar dat kan door ontwikkelingen in techniek en vraag over tien jaar weer geheel anders liggen.

In het hierna volgende kijken we naar waar anderen voor gekozen hebben en wat daarbij de doorslag heeft gegeven. Ook inventariseren we wat de andere gemeentelijke diensten ervan vinden.

2. Wat doen anderen?

Wat doen anderen? Kiezen zij voor aardgas of biobrandstoffen? En waarom? Een quick scan op Internet wijst uit dat, als de keuze op aardgas uitvalt, men doorgaans op korte termijn resultaten wil boeken op het terrein van de luchtkwaliteit. Vaak is dat het geval in stedelijke gebieden. In Frankrijk rijdt om die reden inmiddels een op de drie stadsbussen op aardgas.

De keuze voor biobrandstoffen wordt dikwijls ingegeven door de duurzaamheid of, zoals in het geval van bio-ethanol, de gemakkelijke aansluitingsmogelijkheden op de bestaande pompinfrastructuur. Wereldwijd is bio-ethanol de meest gebruikte biobrandstof. In Brazilië rijdt iedereen op een *blend* van benzine met 30 tot 100 procent alcohol. Rotterdam streeft er naar om eind 2010 950 auto's van gemeentelijke en private wagenparken op bio-ethanol te laten rijden.

In Duitsland reden in het jaar 2000 al 210.000 auto's op biodiesel. Tanken is er geen probleem: 1600 pompstations met biodiesel staan over het hele land verspreid. In ons land is de gemeente Venlo een van de eersten die haar veegwagens aanpaste voor het gebruik van PPO. Verder rijdt een aantal bevoorradingstrucks van de *fastfood*keten MCDonalds op PPO.

² Dutch4 heeft ook in de regio IJmond (Haarlem) met behulp van rijkssubsidie 4 vulstations gerealiseerd.

Haarlem

Haarlem is in Nederland voorbeeldstad voor het rijden op aardgas. Ook in Haarlem hebben de zorgen om de luchtkwaliteit een belangrijke rol gespeeld bij de keuze voor de omschakeling op gas. In de regio Haarlem / IJmond rijden vanaf 2006 85 commercieel geëxploiteerde aardgasbussen (Connexxion). Naast deze bussen rijdt inmiddels ook een belangrijk deel van het gemeentelijk wagenpark op aardgas (sinds het collegebesluit in 2001: ca. 160 voertuigen, waaronder huisvuiltrucks, bestelbusjes en pick up's). En verder zijn er diverse OV-taxi's (ook Connexxion) en bestelwagens van derden overgegaan op aardgas.

De gemeente Haarlem heeft gekozen voor een geleidelijke, gefaseerde invoering: afgeschreven auto's worden vervangen door modellen op aardgas. Daarnaast gaat men er pragmatisch mee om. Niet voor iedere auto is aardgas de meest geschikte en gewenste brandstof. Dat geldt voor sommige veegauto's en voor de wagens van de brandweer.

Er zijn in de regio 4 vulstations, waarvan 1 in Haarlem. Deze worden geëxploiteerd door Dutch4. Bij de overstap op aardgas is de samenwerking gezocht met bedrijven en instellingen in en rondom de gemeente Haarlem om voldoende kritische massa (taxi's) te genereren voor de vulstations.

In navolging van Haarlem gaan de bussen in de gemeenten Tilburg en Nijmegen binnenkort ook over op aardgas.

Leeuwarden

Een ander aansprekend voorbeeld in Nederland is de gemeente Leeuwarden. Leeuwarden heeft de inzet op schone en duurzame brandstoffen hoog in het vaandel staan, maar maakt geen eenduidige keuze voor aardgas of biodiesel. De Friese hoofdstad besteedt momenteel al haar voertuigen aan op duurzame brandstoffen en kijkt daarbij nadrukkelijk naar welke brandstof het beste bij welk voertuig past. In grote lijn komt het erop neer dat de grotere, zware trucks worden overgezet op biodiesel en de lichte bedrijfswagens en personenauto's op aardgas. Nu zijn het er nog maar drie op aardgas en drie op biodiesel; in 2006 moeten dat er in totaal vijftig zijn. Binnenkort gaat er een pompstation open waar ALLE duurzame brandstoffen verkrijgbaar zijn.

De inzet op schone en duurzame brandstoffen voor het wagenpark is onderdeel van een veel breder milieuplan waarin naast zaken als energiezuinige verkeerslichten (!) ook milieuvriendelijke ambities staan ten aanzien van nieuwe woonwijken en het openbaar vervoer. Verder valt het op dat Leeuwarden in dezen nauw samenwerkt met de provincie Friesland. De provincie besteedt o.a. het streekvervoer aan op duurzame brandstoffen en onderzoekt - samen met de provincie Groningen, Arriva en het ECG (energieconvenant Groningen) - of de treinen in het Noorden op PPO zouden kunnen rijden. Ook Energy Valley participeert in de meeste initiatieven. Daarnaast speelt Energy Valley een belangrijke rol in de lobby naar Den Haag en als aanvrager van subsidies.

Wat vinden de andere gemeentelijke diensten³?

Alle gemeentelijke diensten zijn zich bewust van de noodzaak om op termijn de omschakeling naar het gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen te maken. Om diverse redenen (technieken zijn nog niet uitontwikkeld, meerkosten, kansen op efficiencyverlies, veiligheid, onduidelijkheid over het milieurendement) adviseren zij niet op korte termijn een grootschalige omschakeling naar aardgas dan wel biodiesel te maken. De aanbeveling is om de bedrijfswagens en personenauto's voorlopig op LPG te laten rijden en vrachtauto's en

³ Zie verder de bijlage voor een uitgebreider verslag van het 'rondje' langs de diensten.

tractoren uit te rusten met roetfilters. Ondertussen zou goed onderzocht moeten worden hoe en met welke brandstof(fen) op de lange termijn de omschakeling gemaakt zou moeten worden.

Hoe dan ook bepleiten zij een gefaseerde overgang, bijvoorbeeld bij de aanschaf van nieuwe auto's. Voor het ombouwen van de bestaande motoren naar aardgas dan wel biodiesel of PPO lopen de meeste diensten niet warm in verband met het geringe rendement op de milieuemissies en de hoge meerkosten. Verder wordt de aanwezigheid van (voldoende) pompfaciliteiten bij diverse diensten als een kritische randvoorwaarde benoemd. (Het verslag van het 'rondje langs de diensten' is als bijlage aan deze nota toegevoegd.)

3. Conclusies

Aardgas tenzij....

Aardgas of biodiesel? Er is geen eenduidig antwoord op deze vraag. Beide zijn goed. Of zoals de Gelderse Milieufederatie concludeerde toen de provincie Gelderland aangaf te willen overstappen op biodiesel terwijl de gemeente Nijmegen aankondigde te kiezen voor aardgas: we moeten blij zijn dat beide overheden stappen zetten op weg naar het gebruik van schonere en duurzamere brandstoffen.

We zeiden het al eerder: naast de keuze op rationele en inhoudelijke gronden spelen er ook afwegingen mee, die van strategische en principiële aard zijn. Groningen kan, als aardgashoofdstad, eigenlijk niet om aardgas voor haar wagenpark heen. Tenzij er argumenten zijn - bijvoorbeeld op het gebied van de bedrijfsvoering, veiligheid en kosten - om dat niet te doen. Dit betekent dus dat Groningen - als het gaat om de brandstofkeuze voor haar wagenpark - kiest voor de richting *Aardgas tenzij....* Daarmee gaat Groningen precies tussen de benadering van de gemeenten Haarlem en Leeuwarden in zitten: uit principe gaan we aardgas, maar we kiezen wel de brandstof die het beste bij het voertuig past. (Hoewel: zelfs in Haarlem blijven brandweer en veegauto's vanwege bedrijfsmatige argumenten en veiligheidsredenen 'gewoon' op diesel rijden.)

De MD koerste in de nota *Een schoner Wagenpark* ook al aan op diversiteit in de toepassingen. Die insteek werd nog eens bevestigd in het rondje langs de andere diensten. Dit voorstel gaat echter verder dan wat de diensten opperden. De keuze voor de richting *aardgas, tenzij.....* ziet er in grote lijn als volgt uit:

- op de lange termijn - we hebben het dan over een periode van 20 tot 30 jaar - is het totale gemeentelijk wagenpark qua brandstof zoveel mogelijk overgeschakeld op aardgas; in combinatie met de 'opvolgers' van aardgas (biogas, waterstof);
- in de overgangperiode (tussen nu en 20 jaar) staat de toepassing van aardgas ook centraal. In de eerste fase van deze periode (de komende 4 tot 5 jaar) zou een belangrijk deel van de personen- en de lichte bedrijfsvoertuigen op aardgas over kunnen stappen, rekening houdend met nu lopende aanbestedingsperiodes die leverancierskeuzes beperken⁴. En in een latere fase zouden, afhankelijk van de technische ontwikkelingen en innovaties, eventueel de zwaardere bedrijfsauto's op aardgas over kunnen gaan (zo is het ook in de gemeente Haarlem gegaan). De omschakeling op aardgas (of het nu de personenwagens, de lichte bedrijfswagens of eventueel de zware bedrijfswagens betreft) gebeurt pas dan als er nieuwe wagens

⁴ Voor het wagenpark van de DSW is daarbij de ontwikkeling van pompfaciliteiten voor aardgas in het Noorden een kritische randvoorwaarde; voor de andere diensten zijn een of (liever) twee vulstations in de stad voldoende.

aangeschaft moeten worden en er opnieuw aanbesteed wordt. Voorwaarde is dat de voertuigen met aardgasmotoren ‘af-fabriek’ geleverd kunnen worden en de specifieke toepassingen ervan mogelijk zijn (brandweer, reinigingsvoertuigen).

- Naast aardgas is er in de overgangperiode ruimte voor alle denkbare alternatieven die vooruitgang betekenen voor het milieu en reductie bewerkstelligen van emissies, zoals de toepassing van PPO in combinatie met roetfilters in de zwaardere trucks. Bij de toepassing van alternatieven kunnen ook andere overwegingen een rol spelen, zoals het bevorderen van de regionale werkgelegenheid.
- Het gebruik van LPG blijft in de overgangperiode ook mogelijk: het is relatief duurzaam (hergebruik) en qua emissies vergelijkbaar met aardgas. LPG is bovendien goedkoop. Een belangrijk deel van ons wagenpark loopt momenteel op LPG en het zou niet verantwoord zijn LPG nu uit het assortiment te halen. Op de lange termijn is LPG echter niet duurzaam (restproduct van raffinage).
- Op de korte termijn worden - daar waar mogelijk - bestaande dieselveertuigen omgebouwd op PPO in combinatie met het inbouwen van roetfilters. Voor dit laatste kan subsidie aangevraagd worden bij de rijksoverheid.

Centrale gemeentelijke coördinatie en aansturing

De gemeenten Haarlem en Leeuwarden zijn al behoorlijk ver in de omschakeling van het gemeentelijk wagenpark op schone en duurzame brandstoffen. Dit heeft niet alleen te maken met het feit dat de politiek op een gegeven moment voor deze ambitie is gegaan. Deze successen zijn geboekt omdat de realisatie van de ambities is belegd in een centrale gemeentelijke coördinatie en aansturing. Beide gemeenten hebben projectleiders aangesteld die vergaande bevoegdheden hebben en enthousiast en doortastend aan de weg timmeren.

In Groningen ontbreekt het nog aan een samenhangende visie op een ‘schoon en duurzaam Groningen’. We hebben weliswaar diverse aansprekende initiatieven en projecten op dit terrein (Klimaatplan, deelname aan Energy Valley en Energieconvenant, energievisie voor Meerstad, inzet op aardgasbussen bij Arriva, etc.), maar de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze ambities is breed verspreid over de gemeentelijke organisatie (MD, EZ, Verkeer en Vervoer, projectbureau Meerstad, etc.). Daarbij ontbreekt het aan de centrale aansturing en coördinatie en worden kansen gezien als incidenten die afhankelijk zijn van toevallige omstandigheden. Verbindingen met bijvoorbeeld het Akkoord van Groningen of Energy Valley komen daardoor soms moeizaam of pas in een laat stadium tot stand.

Een kwalitatief en hoogwaardig woon- en leefmilieu is een van de speerpunten van Groningen. Behoud en verbetering daarvan krijgt o.a. zijn beslag door een integrale aanpak en sturing over de volle breedte van de gemeentelijke organisatie. Inzetten op duurzame brandstoffen is daarvan slechts één aspect.

Hoe verder

Concreet betekent het bovenstaande dat de volgende zaken op korte termijn moeten gebeuren:

- Voorstellen ontwikkelen voor de centrale aansturing van ‘Schoon en Duurzaam Groningen’, waaronder de uitrol van de omschakeling op aardgas (en de andere alternatieven). De daarbij horende menskracht en middelen benoemen. (AMT)
- Het gesprek aangaan met Dutch4 en Energy Valley over de realisatie van de aardgasvulpunten in Groningen (van de 10 vulstations die in het Noorden gepland zijn, komen er twee in Groningen). Daarnaast zouden we met deze partners moeten onderzoeken hoe pompstations voor alle duurzame brandstoffen in Groningen gerealiseerd kunnen worden. Mogelijke financiële consequenties uitwerken. (MD, EZ)

- Het gesprek aangaan met derden in de stad die met de omschakeling naar aardgas (en eventueel, in tweede instantie, met andere alternatieven) mee zouden kunnen doen: RUG, Hanzehogeschool, ROC's, taxi's, Arriva, etc. (ROEZ: verkeer en vervoer)
- Voorbereiding treffen voor de nieuwe aanbestedingen, waarin het rijden op aardgas als een van de uitgangspunten is meegenomen. Financiële consequenties in beeld brengen. (alle diensten / BSD: juridische zaken)
- Een begin maken met de omschakeling van bestaande dieselvoertuigen op PPO. (MD)
- Subsidieaanvraag voor roetfilters bij rijksoverheid (VROM) voorbereiden (voor 1 juli). (MD i.s.m. ROEZ)

Besluit:

Het college besluit

1. de nota *Aardgas, tenzij...* vast te stellen en de komende jaren - behoudens financiële en technische randvoorwaarden - te streven naar de (geleidelijke) toepassing van schone en duurzame brandstoffen in het gemeentelijk wagenpark;
2. dit streven in principe te richten op de (gefaseerde) omschakeling op aardgas (in combinatie met 'opvolgers' als biogas en waterstof), maar
 - a. daarnaast in de overgangperiode (de komende tien tot vijftien jaar) ook ruimte te bieden voor alternatieven, zoals de toepassing van PPO in combinatie met roetfilters in de zware bedrijfswagens;
 - b. bovendien kunnen innovaties en ontwikkelingen er de komende jaren toe leiden dat er (voor bepaalde typen wagens) blijvend voor een andere (schone en duurzame) brandstof wordt gekozen dan voor aardgas.
3. het AMT opdracht te geven voorstellen te ontwikkelen voor de organisatie en financiering van de centrale aansturing van 'Schoon en Duurzaam Groningen';
4. deze nota ter kennis te brengen van de raad.

Bijlage: rondje langs andere gemeentelijke diensten

Wij hebben de nota Een schoner Wagenpark voorgelegd aan relevante andere gemeentelijke diensten (ROEZ / stadsbeheer, DSW en HVD) met de vragen of zij de conclusies van de MD delen en of er voor deze diensten nog specifieke aandachtspunten gelden bij de overstap naar een milieuvriendelijker brandstof.

Alle ondervraagde gemeentelijke diensten bleken de nota van de MD te kennen en in het voortraject in meer of mindere mate betrokken te zijn geweest. De diensten zijn zich bewust van de noodzaak tot omschakeling in de (nabije) toekomst op het gebruik van milieuvriendelijker brandstoffen. Zij bepleiten daarbij een gefaseerde overgang, bijvoorbeeld bij de aanschaf van nieuwe auto's (aanbesteding). Ombouw van de bestaande motoren naar biodiesel of PPO is in principe mogelijk, maar wordt afgeraden in verband met de verhouding tussen het te verwachten rendement op de milieuemissies en de hoge meerkosten.

ROEZ (stadsbeheer)

De afdeling stadsbeheer van de dienst ROEZ maakt gebruik van ca. 70 voertuigen: 47 lichte bedrijfswagens voor het onderhoud en klusjes aan het 'groen en grijs' (bomen, riolering, speelvoorzieningen), 18 personenauto's voor dienstritten (toezichthouders, opzichters) en woon-werkverkeer en 5 vrachtauto's voor grof vuil en snoeiafval. Alles rijdt op diesel.

Stadsbeheer maakt veel korte ritten: van wijkpost naar klusje en weer terug. PPO is voor hen daarom geen optie: de olie moet verwarmd worden alvorens het gebruikt kan worden. Op de meeste ritjes zal men niet eens toekomen aan de overschakeling op PPO. Nadeel van aardgas is in de optiek van stadsbeheer het gebrek aan pompfaciliteiten (maar dat zou ondervangen kunnen worden door een vulstation bij Arriva), de afname van het motorvermogen en de reductie van het laadvermogen. Stadsbeheer heeft een sterke voorkeur voor het omschakelen van de lichte bedrijfswagens en personenauto's op LPG. Voor de vrachtauto's vindt met roetfilters een optie.

DSW

De DSW komt tot dezelfde conclusies als stadsbeheer: lichte bedrijfswagens en personenauto's laten rijden op LPG en vrachtauto's / tractoren uitrusten met roetfilters. Het wagenpark van de DSW bestaat uit ca. 110 bestel- en personenbusjes die mensen en materialen vervoeren voor de productieafdelingen (m.n. groenwerk en schilderen). Daarnaast zijn er 7 personenauto's voor woon-werkverkeer, 2 vrachtauto's en 5 tractoren (grasmaaiers). Momenteel rijdt alles op diesel. Het werkgebied van de DSW strekt zich uit over Noord Nederland en daarom is de aanwezigheid van pompfaciliteiten voor hen een kritische randvoorwaarde.

HVD

De brandweer heeft 15 vrachtwagens en 6 commando-auto's met een uitrukfunctie. Daarnaast zijn er nog 3 dienstauto's voor het woon-werkverkeer. Alles rijdt op diesel. De brandweer betaalt geen wegenbelasting, dus is diesel uitermate goedkoop. De GGD heeft een röntgenunit voor de TBC, 1 bestelauto en 7 dienstauto's waarvan er twee bedoeld zijn voor spoedeisende hulp. De dienstauto's rijden op benzine, de rest op diesel.

Bij de HVD, in het bijzonder bij de brandweer, speelt de bedrijfszekerheid een belangrijke rol. Omschakeling op LPG en / of aardgas gaat ten koste van het vermogen. Dit kan niet alleen consequenties hebben voor de uitrijtijden (de tijd die de brandweerauto erover doet om op een plaats van bestemming te komen) maar ook voor het blussen van de branden zelf. De pompen worden nl. ook door de motor aangedreven. Een ander punt van aandacht is dat er bij

het blussen van grote, langdurige branden de brandstof aangevuld moet kunnen worden. Bij LPG en aardgas is dit met de huidige technieken lastig en niet zonder gevaar. En omdat de brandweer een regionale taak heeft, is ten slotte de aanwezigheid van voldoende pompfaciliteiten van cruciaal belang.