



ROUTEKAART VERDUURZAMEN VASTGOEDPORTEFEUILLE POLITIE

MEI 2020



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
2. Doelen	5
2.1. Doelen	5
2.2. Huidige stand van zaken	5
3. De vastgoedportefeuille	6
3.1. Samenstelling totale vastgoedportefeuille	6
3.2. Ontwikkelingen en verwante trajecten	6
3.3. Scope routekaart	6
4. Strategie	7
4.1. Strategie	7
4.2. Uitgangspunten	8
5. Aanpak	9
5.1. Aanpak gebouwen	9
5.2. Gebiedsgerichte aanpak	11
5.3. Inkoop duurzame energie	11
5.4. Resultaat	12
6. Duurzaamheid in breder perspectief	13
6.1. Strategisch kompas	13
6.2. Samenwerkingen	14
6.3. Circulariteit	15
6.4. Stikstof	16
6.5. Routekaart verduurzaming vervoer	16
7. Financiële impact	17
8. Risico's	18
8.1. Generieke risico's	18
8.2. Specifieke risico's	19
9. Voortgang & vervolg	20
9.1. Monitoring	20
9.2. Actualisatie	20

1. INLEIDING

Duurzaamheid is vandaag de dag niet meer weg te denken uit de strategie en het handelen van iedere (Rijks)organisatie. De urgentie is hoog: de CO₂-uitstoot moet omlaag en duidelijk is dat aardgas niet de toekomst heeft. Nederland moet energiezuiniger worden en overstappen op andere, groene energie. We realiseren ons dat de opgave omvangrijk en complex is, de realisatietijd lang is en de kosten hoog zijn.

Tegelijkertijd is duurzaamheid meer dan alleen klimaat. Ook op het sociaal vlak zijn er ontwikkelingen. Duurzame inzetbaarheid van personeel is een veelbesproken thema. Tevens is diversiteit en inclusiviteit een onderwerp van groot belang. Het is waardevol dat medewerkers een afspiegeling van de samenleving vormen, en dat er een werkplek wordt gecreëerd waar iedereen tot zijn of haar recht kan komen.

Doelstellingen wat betreft duurzaamheid zijn gebaseerd op de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen, ofwel: de sustainable development goals (SDG's), van de Verenigde Naties, EU-richtlijnen, het Parijse Klimaatakkoord en de Klimaatwet van de Nederlandse overheid. In de Klimaatwet zijn de Nederlandse doelen vastgelegd: een CO₂-reductie van 49% in 2030 en van 95% in 2050 ten opzichte van het referentiejaar 1990. In het Klimaatakkoord zijn voor de verschillende sectoren inhoudelijke afspraken gemaakt over de verduurzaming. Iedere sector heeft de opgave om aan deze doelstellingen te voldoen, zo ook de politie.

De routekaarten van de verschillende sectoren zijn een basis voor de uitwerking van toekomstige wetgeving en gemeenschappelijke afspraken. Ook de normering voor de utiliteitsbouw zal mede op basis van de routekaarten worden uitgewerkt. Daarnaast kan de routekaart een alternatief bieden voor bestaande wetgeving zoals bijvoorbeeld de energielabel-C verplichting voor kantoorpanden in 2023 en het Activiteitenbesluit milieubeheer. De routekaart vormt daarmee voor de politie een belangrijk instrument bij de realisatie van de verduurzamingsdoelen.

Visie op duurzaamheid

Dagelijks zetten duizenden politiemensen zich als één korps in voor een veilige en rechtvaardige samenleving. De politie beweegt mee op het gebied van verduurzaming van mens, milieu en maatschappij, om zodoende onveranderd waakzaam en dienstbaar te zijn. Verbonden met wijk, web en wereld staat zij midden in de samenleving.

Duurzaamheid staat namelijk niet náást de kerntaken van de politie, maar draagt eraan bij. Het is een opgave die onder andere gaat over klimaat, schaarste, diversiteit, gezondheid en veiligheid. Het gaat om huidige en toekomstige generaties niet de mogelijkheid te ontnemen om in hun levensbehoeften te voorzien. Om als werkgever toekomstbestendig te blijven en bij te dragen aan een toekomstbestendige samenleving, geeft de politie duurzaamheid zo een plaats in de gehele strategie van de organisatie.

Daarmee raakt duurzaamheid de gehele context van de politie. Intern beïnvloedt het de verschillende organisatieonderdelen zoals het politiedienstencentrum en de verschillende operationele eenheden. Extern raakt dit het ecosysteem van de politie, burgers, samenwerkingspartners en leveranciers, en daarbij ook de maatschappelijke verantwoordelijkheid van de organisatie.

De politie maakt haar ambities concreet door deze aan te laten sluiten bij de duurzaamheidsontwikkelingen in de samenleving en baseert daarom haar visie op de SDG's. SDG 16 'Vrede justitie en sterke publieke diensten' is intrinsiek onderdeel van de taak van de politie. De politie is daarmee een integraal onderdeel in een duurzame samenleving. Naast deze SGD zijn aanvullend vijf SDG's geselecteerd waarop de politie in het bijzonder een positieve bijdrage wil en kan leveren (en op onderdelen al levert).



Veilige, rechtvaardige en inclusieve samenleving



Veiligheid, gezondheid en vitaliteit personeel



Gelijke behandeling en kansen



Verantwoord inkopen en verantwoorde consumptie



CO₂-reductie



Ketensamenwerking

Alle SDG's raken de missie van de politie en zijn belangrijk om de kerntaken van de politie goed uit te kunnen voeren (SDG 3), worden afgedwongen door wet-/regelgeving (SDG 13), komen tegemoet aan interne en maatschappelijke verwachtingen (SDG 10 en 12) en dragen bij aan een snellere realisatie van gestelde doelstellingen (SDG 17). Door de realisatie van deze doelen te omarmen, bouwt de politie aan een duurzame en toekomst bestendige organisatie en samenleving.

Bovenstaande bijdrage is vertaald naar vier concrete ambities, die betrekking hebben op de maatschappelijke positie die de politie wil innemen:

- **inkoopkracht:** wij kopen maatschappelijk verantwoord in;
- **vastgoedportefeuille:** wij streven naar een CO₂-reductie van 49% in 2030 en 95% in 2050;
- **vervoer:** wij streven naar een halvering van milieubelastende reiskilometers in 2030;
- **werkgeverschap:** wij zetten onze mensen duurzaam in.

Deze ambities worden vertaald in routekaarten. Daarnaast worden, om de politie te verduurzamen, initiatieven vanuit de organisatie gestimuleerd en gefaciliteerd en wordt bekeken hoe we via deze benadering onze werkprocessen kunnen verslimmen en verduurzamen.

Routekaart verduurzamen vastgoedportefeuille

De routekaart, betrekking hebbende op de verduurzaming van de vastgoedportefeuille voor de politie, vormt één van de eerste routekaarten. In mei 2019 is hiervan een eerste versie opgesteld. Deze routekaart geeft op hoofdlijnen kaders en uitgangspunten over hoe de politie wil bijdragen aan verduurzaming van Nederland en streeft naar een CO₂-neutrale portefeuille in 2050. Voorliggende routekaart vormt een actualisatie en nadere uitwerking hiervan anno mei 2020. Met onderliggende routekaart geeft de politie aan hoe zij uitvoering gaat geven aan de genoemde opgave op het gebied van huisvesting. Hierbij moet worden opgemerkt dat de techniek in de toekomst meer mogelijkheden biedt dan nu. Om deze reden wordt de routekaart periodiek herzien.

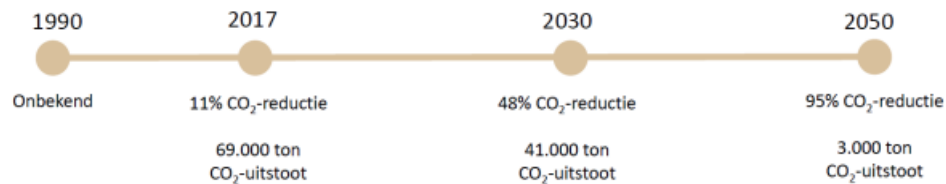


2. DOELEN

2.1 Doelen

In de Klimaatwet zijn doelen vastgelegd ten aanzien van de verduurzaming van Nederland: een CO₂-reductie van 49% in 2030 en 95% CO₂-reductie in 2050 ten opzichte van het referentiejaar 1990.

In de Klimaatwet is een set aan afspraken gemaakt over de realisatie van deze doelen. Net als bij de meerderheid van de andere sectoren is de CO₂-uitstoot van het vastgoed van de politie in 1990 niet bekend. Het ministerie BZK heeft daarom, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), bepaald dat het uitgangspunt mag worden gehanteerd, dat de CO₂-uitstoot van 1990 tot 2017 gemiddeld met 11% is gereduceerd. In 2017 is de CO₂-uitstoot van het politievastgoed bekend. Dit resulteert in onderstaande doelen.



Figuur 1: doelen voor de verduurzaming van het politievastgoed

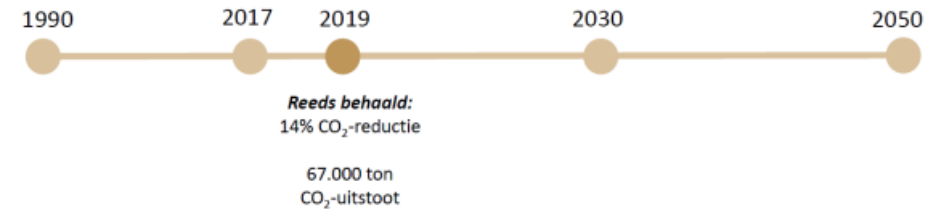
2.2 Huidige stand van zaken

Op dit moment wordt door het vastgoed jaarlijks 67.000 ton CO₂ uitgestoten. Dit is een reeds behaalde reductie van 3% ten opzichte van het ijkpunt in 2017 en in totaal 14% ten opzichte van het referentiejaar 1990.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- het afstoten van vastgoed;
- het renoveren/verbeteren van gebouwen;
- het efficiënter gebruik maken en benutten van gebouwen.

Het verbruik van gas en elektra voor 2017 en 2019 zijn bekend op gebouwniveau.



Figuur 2: stand van zaken anno nu

Vervolgens is het energieverbruik gesplitst in een gebouwgebonden deel (68%) en een gebruiksgebonden deel (32%).



3. VASTGOEDPORTEFEUILLE

3.1 Vastgoedportefeuille binnen scope

In 2020 omvat de scope van de routekaart bijna 1,4 miljoen m² bruto vloeroppervlak in eigendom van de politie en 120.000 m² bruto vloeroppervlak gehuurd vastgoed van het Rijksvastgoedbedrijf. Dit vloeroppervlak is verdeeld over 457 gebouwen.

De portefeuille van de politie is relatief jong. De gewogen gemiddelde leeftijd van de gebouwen bedraagt 34 jaar. Deze relatief jonge portefeuille maakt dat de gebouwen er gemiddeld goed voor staan wat betreft energiezuinigheid.

Uit maatwerkrapportages en eerste aanvullende inschattingen blijkt dat de gemiddelden van de objecttypen in eigendom van de politie veelal tussen label C en D ligt: in tabel 1 is de verdeling van functies en bijbehorende kenmerken zichtbaar.

3.2 Ontwikkelingen en verwante trajecten

De organisatie van de politie is volop in ontwikkeling, waarbij locaties worden toegevoegd en afgestoten. Met de samenvoeging van 26 korpsen naar één landelijke organisatie in 2013 streeft de politie naar een effectieve, efficiënte, uniforme organisatie die meer in samenhang opereert. In het Strategisch Huisvestingsplan 2013-2025 (hierna: SHP) staan de huisvestingsvisie, ambitie en lange termijn strategie van de politie om haar vastgoedportefeuille te transformeren naar een indeling die past bij de nieuwe organisatiestrategie. Op basis van de actuele programmaplaning huisvesting (peildatum augustus 2019) zijn projecten opgenomen in de doorrekening van deze routekaart.

3.3 Scope routekaart

Tot de scope van de routekaart behoren de objecten die voldoen aan de volgende kenmerken/criteria:

- eigendom van de politie of gehuurd van het Rijksvastgoedbedrijf (in 2019);
- geen afstootplannen voor 2030;
- geen terrein, waterlocatie of garage/werkplaats;
- zowel monumenten als niet-monumenten;
- nieuwbouwprojecten.

Het toepassen van deze criteria leidt ertoe dat 318 panden van de 457 panden behoren tot de scope van de routekaart in 2030. Dit staat gelijk aan 1.17 miljoen m² bruto vloeroppervlak. Het restant van de portefeuille van de politie betreft huurpanden, waarbij afspraken zullen worden gemaakt met derden.

Objecttype	Aantal gebouwen	m ² bvo	Gem. label	Gem. leeftijd	Monumenten
Arrestantencomplex	9	20.408	C	17	-
Basisteambureau	196	426.300	C	31	1
Districtsbureau	34	245.766	C	30	-
Eenheidsbureau	9	52.878	F	74	2
Forensisch Onderzoek	6	17.498	D	21	-
Garage/werkplaats	8	6.922	E	39	1
Hangar	2	6.384	C	30	-
Hoofdbureau	1	14.275	A	97	-
Kantoor	77	286.255	D	44	4
Levende Have	11	26.209	C	31	-
NUTS-object	1	2.507	C	27	-
Opleiding / IBT	42	157.396	C	30	3
Opslag / berging	16	38.027	C	38	-
Steunpunt groot	22	25.958	D	33	-
Steunpunt klein	10	9.061	E	63	1
Woning	13	1.605	C	31	-
Totaal	457	1.479.350	C	38	12

Tabel 1: samenstelling van de totale vastgoedportefeuille per objecttype

Label	A of beter	B	C	D	E	F	G	Totaal
Percentage (aantal)	24%	10%	22%	15%	10%	4%	15%	100%
Percentage (m ² bvo)	26%	11%	19%	13%	8%	3%	20%	100%

Tabel 2: Labelverdeling van de totale vastgoedportefeuille



4. STRATEGIE

Om de vastgoedportefeuille van de politie te verduurzamen, is een strategie bepaald. Deze strategie is erop gericht om de verduurzaming integraal te benaderen en zo efficiënt mogelijk te realiseren. De strategie heeft betrekking tot de panden die in de scope van de routekaart vallen.

4.1 Strategie

De politie maakt gebruik van het principe van 'Trias Territoria' om de verduurzamingsopgave vorm te geven. Dit principe wordt toegepast om een zo efficiënt mogelijke aanpak per gebouw af te wegen; ofwel "investeren op de goede plek". De Trias Territoria duidt de volgende stappen in het proces van de verduurzaming van de vastgoedportefeuille van de politie:

1. Gebouwen

Elk van de gebouwen binnen de routekaart is in te delen binnen een van onderstaande ingrepen. De uitgangspunten per ingreep zijn nader toegelicht in hoofdstuk 5.

- afstoot: de politieportefeuille wordt verkleind door uitvoering te geven aan de geplande afstoot;
- (nieuwbouw)projecten: dit programma, voorkomend uit het SHP, voorziet in de realisatie van duurzame nieuwbouw en in ingrepen in een deel van de bestaande voorraad (projecten);
- verduurzaming bestaande voorraad: aanvullend op het huisvestingsprogramma zal de resterende bestaande voorraad worden verduurzaamd, zowel via onderhoud als in (toekomstige) projecten.

Bij deze ingrepen geldt dat energiebesparing in gebouwen prioriteit heeft (Trias Energetica). Dit kan worden vormgegeven met behulp van slimme en efficiënte ontwerpkeuzes, isoleren, technologie en bouwkundige installaties. Ook het toepassen van slimme technologie (juiste inregeling en Smart Building) speelt een belangrijke rol in het verlagen van het energieverbruik.

Daarnaast wordt nagedacht over energieopwekking op de gebouwen zelf.

2. Gebiedsgerichte aanpak

De tweede stap is gebiedsgerichte aanpak. Mogelijkheden bestaan uit effectieve warmte-koude-opslag installaties, vergroting van duurzame gebiedswarmte en slim energiemanagement door functies te combineren. Waar mogelijk wordt dit voor elk pand toegepast. Hierbij hoort ook de samenwerking van partijen die aangrenzende gebouwen in eigendom hebben.

3. Inkopen duurzame energie

Het restant aan benodigde energie dat niet met maatregelen uit de eerste twee aanpakken kan worden ondervangen, wordt duurzaam ingekocht.

4.2 Uitgangspunten

Bij het uitwerken van de routekaart zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De ambitie is om te sturen op het daadwerkelijke energiegebruik van het vastgoed. Een onderscheid in gebouw- en gebruiksgebonden energie is hierbij van belang. We hanteren een verhouding van 32% gebruiksgebonden verbruik, en 68% gebouwgebonden verbruik. Voor de gerealiseerde CO₂-emissiereductie is het niet relevant of deze reductie is ontstaan door het optimaliseren van het proces, door besparing in gebouw- of gebruiksverbruik of door opwekking van duurzame energie.
- Ingerepen vinden zoveel mogelijk op “natuurlijke momenten” plaats. Op deze momenten worden alle activiteiten gebundeld die hun oorsprong kunnen hebben uit de techniek, wensen van gebruikers en/of andere omgevingsvariabelen (bijvoorbeeld wet- en regelgeving of aansluiting op warmtenet). Hiermee worden de kosten beperkt, minder materialen verspild (circulair), wordt geen onnodig gebruik gemaakt van uitvoeringscapaciteit en wordt de overlast voor gebruikers beperkt.
- Alle erkende maatregelen uit het Activiteitenbesluit die moeten worden genomen, maken deel uit van de routekaart en worden bij een natuurlijk vervangingsmoment doorgevoerd.

Op genoemde punten worden daarom onderstaande aanvullende uitgangspunten opgenomen om efficiëntie op de lange termijn te waarborgen en desinvesteringen te voorkomen:

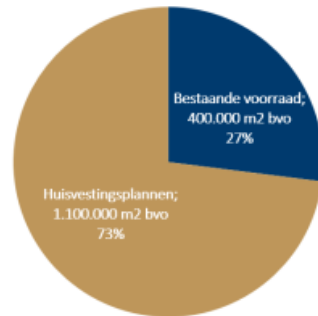
- **Vroegtijdig anticiperen op lange termijn doelen.** Vastgoed wordt voor de lange termijn gerealiseerd. Zodoende is er slechts beperkt sprake van natuurlijke ingreepmomenten. Door vroegtijdig op de lange termijn doelen te anticiperen, wordt de efficiëntie van ingrepen geoptimaliseerd.
- **Strategie ingreep koppelen aan passend ambitieniveau.** De termijn van de ingreep is bepalend voor het beoogde ambitieniveau. Ofwel bij een relatief kleine ingreep, gepaard gaande met een kortere afschrijvingstermijn, hoort een lagere ambitie dan bij een grote ingreep. Wanneer op korte termijn een kleine ingreep plaatsvindt, is er in de periode tot 2050 nog een ander natuurlijk moment om de lange termijn doelen te realiseren. Op deze manier wordt ingespeeld op de te verwachten technologische ontwikkelingen.
- **Een integrale benadering van de vastgoedopgave.** Duurzaamheid is niet de enige aanleiding voor de politie om haar portefeuille aan te passen. Zo leiden ook wijzigingen in de organisatiestructuur en ontwikkelingen in het vakgebied tot een veranderende huisvestingsbehoefte. Om desinvesteringen te voorkomen, moet de vastgoedopgave zo integraal mogelijk worden benaderd. Als een gebouw conform de opgestelde huisvestingsplannen moet worden gerenoveerd of als sprake is van nieuwbouw, moet tegelijkertijd aan de gestelde duurzaamheidsdoelen worden voldaan om dubbele werkzaamheden te voorkomen. Duurzaamheid vormt daarom vanaf nu een integraal onderdeel van de projectscope in alle projecten.
- **Investerings dienen te allen tijde doelmatig te zijn.** Per gebouw wordt afgewogen of de investering in duurzaamheid doelmatig is. Hierbij worden zowel de technische doelmatigheid (technisch realiseerbaar), de functionele doelmatigheid (verduurzamingsmaatregelen mogen het gebruik van het gebouw niet beperken) en de financiële doelmatigheid (de investering en opbrengsten moeten met elkaar in verhouding staan) beoordeeld.

5. AANPAK

Als de strategie en uitgangspunten worden geprojecteerd op de vastgoedportefeuille van de politie, wordt de impact van de verduurzamingsaanpak zichtbaar. In dit hoofdstuk wordt de aanpak volgens de strategie toegelicht, beginnend met de aanpak van de gebouwen, gevolgd door de gebiedsgerichte aanpak en duurzame inkoop.

5.1 Aanpak gebouwen

De verduurzaming van de gebouwen van de politie vindt grotendeels plaats via de lopende huisvestingsplannen en verduurzaming bestaande voorraad. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen “harde” en “zachte” ingrepen, ofwel concrete maatregelen in gebouwen of besparing door verandering van gebruik.



Figuur 3: verdeling gebouwen in scope

5.1.1 Geplande afstoot

De vorming van één politie heeft een grote impact op de wijze waarop de huisvesting van de politie is georganiseerd. Bij de nieuwe inrichting van de huisvesting ligt de nadruk vooral op een efficiënt en effectief gebruik van het vastgoed. Voor de gehele portefeuille is een integraal plan opgesteld voor de afstoot van diverse gebouwen. Het totaal (geplande) af te stoten vastgoed dat in eigendom is van de politie bedraagt 562.000 m² bvo, verdeeld over 202 gebouwen. De hiermee behaalde CO₂-reductie wordt gekoppeld aan de vervanging door nieuwbouw en projecten die nodig zijn om de huisvesting te optimaliseren. Er wordt conform de huisvestingsplannen gestuurd op realisatie van alle afstoot voor 2030.

5.1.2 Huisvestingsplannen

Om de portefeuille van de politie efficiënt en effectief te laten gebruiken, zijn huisvestingsplannen per eenheid opgesteld. In deze huisvestingsplannen is omschreven hoe het toekomstig gebruik van het vastgoed eruitziet en welke wijzigingen daarvoor in de gebouwen moeten plaatsvinden. Naar verwachting zullen deze ingrepen voor 2030 zijn gerealiseerd.

In totaal wordt 255.000 m² bvo aan nieuwbouw gerealiseerd, verdeeld over 63 gebouwen. Bij nieuwbouw wordt ernaar gestreefd een energieneutraal gebouw te realiseren. Wanneer dit niet mogelijk of doelmatig is, wordt bij nieuwbouw ten minste het niveau BENG (Bijna Energie Neutraal Gebouw) gehaald, conform het bouwbesluit. Conform de BENG-systematiek is de totale additionele uitstoot van de te realiseren nieuwbouw bepaald op 8.000 ton CO₂. Dit is zeer afhankelijk van de situering van het gebouw en de mogelijkheden tot energieopwekking en aansluiting op duurzame warmtebronnen in de omgeving.

Aanvullend op de nieuwbouwprojecten vindt ook grootschalige renovatie plaats van bestaande gebouwen, om actief gericht werken (AGW) te kunnen faciliteren. Ook bij de grootschalige renovatie wordt ernaar gestreefd om minimaal aan het niveau BENG te voldoen en waar mogelijk aan te sluiten op warmtenetten om gasloze gebouwen te creëren. In totaal wordt 108.000 m² bvo gerenoveerd, verdeeld over tien gebouwen.

Tot slot worden in 59 gebouwen, circa 225.000 m² bvo, kleinere ingrepen gedaan om de gebouwen geschikt te maken voor de nieuwe organisatie (flexgereed). Deze ingrepen zijn vaak beperkt, zoals bijvoorbeeld het verplaatsen van binnenwanden. De duurzame ambitie bij deze projecten hangt sterk samen met de specifieke doelstellingen van de politie op die locatie. Als vanuit de objectvisie blijkt dat de politie voornemens is om op lange termijn (> tien jaar) op die plek te zijn gehuisvest, is het streven om het gebouw te verduurzamen naar label A. Indien de levensduurverlenging minder dan tien jaar bedraagt, wordt ervoor gekozen te verduurzamen naar label C. Hiermee wordt ervan uitgegaan dat er nog een natuurlijk moment volgt om grotere ingrepen te doen, waarbij gebruik kan worden gemaakt van technologische ontwikkelingen.

In totaal wordt binnen de huisvestingsplannen (inclusief afstoot) een aanzienlijke verduurzaming uitgevoerd, die leidt tot een CO₂-reductie van 43.000 ton CO₂, ofwel 28% ten opzichte van 2019.

Het komende jaar worden vanuit operationele noodzaak huisvestingsplannen opgesteld die betrekking hebben op de 'specials', ofwel de huisvesting van bijzondere functies binnen de politie. Actualisatie van de huisvestingsplannen wordt meegenomen in de (verdere) updates van de routekaart.

5.1.3 Verduurzaming bestaande voorraad

Van de totale resterende bestaande voorraad wordt 274.000 m² bvo, verdeeld over 117 gebouwen, niet in de huisvestingsplannen aangepakt. Dit kan zijn omdat de huisvesting reeds op kwaliteit is of dat ingrepen vanuit de operatiën op de korte termijn niet nodig zijn. Van dit deel van de voorraad wordt verwacht dat voor 2030 onderhoud wordt uitgevoerd, waarbij waar mogelijk verduurzaming plaatsvindt, en het natuurlijk moment voor grootschalige ingrepen na 2030 plaatsvindt.

Verduurzaming via onderhoud

Als onderhoudsingrepen plaatsvinden, wordt bij elke maatregel afgewogen of daarbij ook verduurzamingsmaatregelen kunnen worden toegevoegd. Aan de activiteiten uit de meerjarenonderhoudsplanning (MJOP) kunnen één of meerdere duurzame ingrepen worden gekoppeld, die vervolgens per gebouw in de praktijk worden afgewogen. Zo wordt bijvoorbeeld bij vervanging van het dak gekeken naar de isolatiewaarde en of het mogelijk is PV panelen te plaatsen. In de routekaart wordt ervan uitgegaan dat alle gebouwen waarvoor geen project is voorzien, via onderhoud minimaal één labelsprong maken voor 2030.

Toekomstige projecten

Van de gebouwen waarvoor nu nog geen project is gepland, wordt ervan uitgegaan dat het natuurlijk moment voor ingrijpen na 2030 en voor 2050 valt.

Om inzicht te krijgen in de effecten van verduurzamingsmaatregelen bij deze te behouden gebouwen, is gebruik gemaakt van het Rijksvastgoedbedrijf-instrument BEI (Businesscase Energie Ingrepen). Hierbij zijn de energetische en financiële effecten van de voorgestelde maatregelen inzichtelijk gemaakt met het softwareprogramma VABI. Per maatregel van verduurzaming zijn de effecten energetisch en kostentechnisch in beeld gebracht voor zes referentietypes. Deze pakketten zijn inspiratiepakketten waarvan bewust kan worden afgeweken, zolang het beoogde doel kosteneffectief wordt behaald.

De maatregelpakketten bestaan uit de volgende maatregelen:

- warmtewiel;
- LED verlichting;
- PV panelen (rekening houdend met geschiktheid en beschikbaarheid daken);
- maximaal isoleren vloer ($R_c \geq 4,5 \text{ m}^2\text{K/W}$);
- maximaal isoleren buitengevel ($R_c \geq 8,0 \text{ m}^2\text{K/W}$);
- dak isoleren ($R_c \geq 8,0 \text{ m}^2\text{K/W}$).

Samen leidt de verduurzaming via onderhoud en toekomstige projecten tot een CO₂-reductie van 4.000 ton. Deze besparing van 3% is beperkt, omdat dit deel van de voorraad in relatief goede staat is en een relatief jong gemiddeld bouwjaar kent.

5.1.4 Energiemanagement

Naast de "harde" ingrepen in de gebouwen kan reductie van CO₂-uitstoot ook worden gerealiseerd door het gebruik van het gebouw te veranderen. Energiemanagement draait om het efficiënt en effectief gebruiken van een gebouw. Hiervoor kunnen (kleine) ingrepen nodig zijn in het gebouw, zoals het plaatsen van lichtsensoren of het inregelen van installaties, maar het draait vooral om hoe gebruikers het gebouw gebruiken. Praktijkervaringen geven een voorzichtigte inschatting dat hiermee een energiebesparing van 7.500 ton CO₂, ofwel 5% mogelijk is. Het streven is om energiemanagement in alle gebouwen van de politie voor 2030 uit te rollen, waarbij de prioriteit ligt bij de (grotere) gebouwen met de hoogste verbruiken.

5.2 Gebiedsgerichte aanpak

De politie maakt gebruik van het principe van 'Trias Territoria' om de verduurzamingsopgave vorm te geven. Om een zo efficiënt mogelijke aanpak per gebouw op te stellen, richt de politie zich naast de energiebesparing van het gebouw ook steeds meer op het omliggende gebied. Op deze manier wordt de energietransitie efficiënter dan het afzonderlijk aanpakken van de gebouwen. Door de gebiedsgerichte benadering toe te passen, bereiken we niet alleen onze eigen doelstellingen maar dragen we ook bij aan de transitie van de omgeving. Zo kan ook worden aangesloten bij de gemeentelijke plannen en de door hen te ontwikkelen Regionale Energie Strategie (RES). Om daar direct op in te spelen, wordt bij elk project een EnergiePotentieScan uitgevoerd. Deze scan verkent de lokale opwekmogelijkheden voor warmte en elektriciteit in het omliggende gebied van het project.

Bij de gebiedsgerichte aanpak wordt vooral efficiënte behaald in de opwekking van energie-warmte. Mogelijke toepassingen van een effectieve warmte-koude-opslag zijn:

- uitwisseling van warmte en koude tussen gebouwen door een koppeling van WKO's;
- het hergebruik van zomerwarmte uit het gebouw door deze op te slaan in WKO's;
- door middel van warmtepompen op een ander moment in te zetten, aansluiting op een warmtenet dat wordt gevoed door duurzame bronnen zoals geothermie, restwarmte en biowarmte.

De samenwerking binnen EnergieRijk Den Haag (ERDH) wordt, naast het doel om dit gebied aan de hand van een gebiedsgerichte aanpak te verduurzamen, ook ingezet om methoden en technieken te ontwikkelen die breder binnen de politieportefeuille kunnen worden toegepast. Een nadere toelichting op samenwerkingen wordt beschreven in hoofdstuk 6. De politie schat in dat 15% tot 20% van de CO₂-reductie kan worden gerealiseerd door gebiedsgericht oplossingen te benutten.

5.3 Inkoop duurzame energie

Ondanks de beschreven maatregelen blijft een energiebehoefte voor de vastgoedportefeuille bestaan. De totale warmtebehoefte neemt af, maar door een andere wijze van verwarmen neemt de elektriciteitsbehoefte toe. De politie wil toewerken naar het invullen van deze resterende energiebehoefte door middel van duurzame inkoop van energie. Het aanbod van duurzame energie is op dit moment nog niet voldoende voor de energiebehoefte van Nederland. Daarom richt de politie zich op het (waar mogelijk) zo ver mogelijk vergroenen en het creëren van een vergroening van het aanbod van de markt.

Daarnaast dient voldoende flexibiliteit in de toekomstige energiecontracten te worden opgenomen om binnen een contract verbeteringen door te voeren. De huidige contracten lopen aan het einde van 2020 af: dit betekent dat vergroening van de energiebehoefte bij het toekomstige contract kan worden doorgevoerd. De resterende opgave in 2050, circa 30 tot 35% van de CO₂-reductie, zal duurzaam worden ingekocht om de doelstelling van 95% CO₂-reductie te behalen.



5.4 Resultaat

De CO₂-uitstoot is tussen 1990 en 2017 met 11% afgenomen. Door de huisvestingsplannen wordt een aanzienlijk deel van de portefeuille gereed gemaakt voor de toekomst. In totaal leiden alle ingrepen, zoals maatregelen en efficiënter gebruik, in de gebouwen tot een CO₂-reductie van 50%. Naar verwachting wordt dit aangevuld met de gebiedsgerichte aanpak en innovatietoeslag tot 75%.

Daarmee resteert een opgave om circa 20% van de CO₂ te reduceren door duurzame inkoop. Met de uitvoering van de huisvestingsplannen wordt het merendeel van de CO₂-besparing binnen de portefeuille gerealiseerd voor 2030. Naar verwachting is in 2030 ten opzichte van 1990 48% bespaard door de aanpak van de gebouwen.

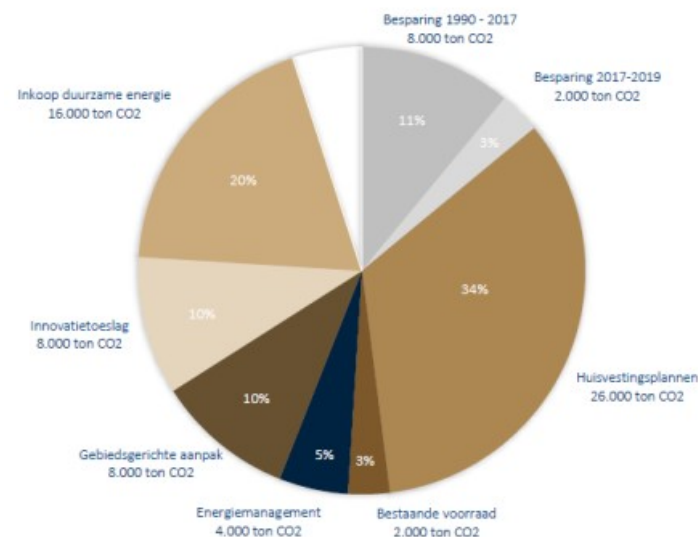
De besparingen na 2030 tot 2050 dienen vervolgens te komen uit de gebiedsgerichte aanpak, wat aansluit op de te verwachte toename van technologische ontwikkelingen. Waar mogelijk zal worden getracht de mogelijke besparingen via gebiedsgericht benadering al voor 2030 te bereiken.

Conclusie

In de Klimaatwet is een CO₂-reductie van 49% in 2030 ten opzichte van het referentiejaar 1990 als doel gesteld. Op basis van deze routekaart wordt verwacht dat deze CO₂-reductie met een beperkte inkoop van duurzame energie voor de politiekeportefeuille haalbaar is. Op dit moment wordt ingeschat dat 0-5% inkoop van duurzaam opgewekte energie benodigd is om in 2030 aan de doelstellingen uit het regeerakkoord te voldoen. Aanvullend wordt een CO₂-reductie van 95% in 2050 ten opzichte van het referentiejaar 1990 als doel gesteld. Op basis van de ingrepen uit deze routekaart wordt verwacht dat een CO₂-reductie in 2050 van 75% van het gebouwgebonden energieverbruik voor de politiekeportefeuille haalbaar is. Op dit moment wordt ingeschat dat 20% inkoop van duurzaam opgewekte energie benodigd is om in 2050 aan de doelstellingen uit de Klimaatwet te voldoen.

Ondanks de integrale benadering door zo veel mogelijk gebruik te maken van de lopende huisvestingsprogramma's en de integrale benadering, zijn in deze routekaart grote, omvangrijke en kostbare maatregelen beschreven om aan de doelstellingen te kunnen voldoen.

Het is niet reëel te veronderstellen dat alle maatregelen haalbaar, uitvoerbaar en betaalbaar zijn. Om de beschikbaarheid van voldoende huisvesting te kunnen garanderen, is uitstel van afstoot of het investeren in tijdelijke voorzieningen mogelijk benodigd.



Figuur 4: CO₂-besparing per onderdeel

	Panden	m ² bvo	Besparing (in ton CO ₂)	Besparing (in %)
1990 - 2017	496	1.530.000	8.000	11%
2017 - 2019	457	1.480.000	2.000	3%
Huisvestingsplannen (voor 2030)	318	1.170.000	26.000	34%
Bestaande voorraad (na 2030)	117	270.000	2.000	3%
Energiebeheer			4.000	5%
Gebiedsgerichte aanpak			8.000	10%
Innovatietoeslag			8.000	10%
Inkoop duurzame energie			16.000	20%
Totaal			73.000	95%

Tabel 3: totaaloverzicht CO₂-besparing

6. DUURZAAMHEID IN BREDER PERSPECTIEF

De politie draagt bij aan een veilige en daarmee duurzame samenleving in de breedste zin van het woord. Dit doet zij onder meer door de doelstellingen in het regeerakkoord op het terrein van veiligheid te koppelen aan de doelstellingen op het terrein van duurzaamheid, waarbij de realisatie van beide elkaar versterkt. In dit hoofdstuk wordt kort toegelicht hoe de inhoud van de routekaart aansluit op de algemene strategie en samenwerkingen vanuit de politie.

6.1 Strategische agenda

De politie heeft een strategische agenda opgesteld, dat de komende periode voor de verschillende onderdelen en processen van de politie wordt uitgewerkt en waarin de strategische uitgangspunten voor de ontwikkeling van de politie zijn vastgelegd.

De huisvesting van de politie en het daarmee samenhangende huisvestingsprogramma wordt daarbij gebruikt als een belangrijke “enabler” voor de hieruit voortvloeiende, noodzakelijke ontwikkeling van de politie. De, in deze routekaart, geschetste aanpak is volledig geïntegreerd in de, rond het huisvestingsprogramma, ontwikkelde integrale aanpak op het terrein van huisvesting, facilitaire services, werkplek ICT, voer- en vaartuigen en HRM. Daarmee vormen de in deze routekaart geschetste maatregelen een krachtige stimulans voor de realisatie van de doelstellingen in het strategisch kompas. Hierna wordt per punt aangegeven hoe de uitvoering van de routekaart samenhangt met het strategisch kompas.

Verbonden met wijk, web en wereld

Een politie die verbonden is met wijk, web en wereld vraagt om een kleinere, maar kwalitatief hoogwaardiger huisvestingsportefeuille. Het vastgoed zal een intensiever gebruik kennen met een hoger niveau van dienstverlening en bereikbaarheid voor zowel agent als burger. Op het terrein van duurzaamheid betekent dit dat efficiënter en effectiever gebruik wordt gemaakt van de huisvesting, hetgeen een grote bijdrage levert aan de in deze routekaart geschetste besparing op CO₂. Dit effect wordt versterkt door de mogelijkheden om locatie-onafhankelijk te werken, waardoor voor de operatie minder mobiliteit nodig is. Dit effect is niet meegenomen in deze routekaart.

Werkt samen in nieuwe veiligheidscoalities

Om de veiligheid van burgers te vergroten en nieuwe bedreigingen als terrorisme, internetcriminaliteit of ondermijning aan te pakken, zijn nieuwe veiligheidscoalities nodig en moeten bestaande coalities worden versterkt. De benodigde aanpak voor de uitvoering van de routekaart biedt zowel op nationaal als lokaal niveau kansen om bestaande samenwerkingen te verbeteren en nieuwe coalities te smeden. Dit geldt zeker voor de gebiedsgerichte benadering waarbij een goede samenwerking tussen lokale partijen nodig is om de doelstellingen uit het klimaatakkoord te behalen. Deze routekaart laat zien dat duurzaamheid vraagt om goede samenwerking en nieuwe samenwerkingsvormen, die ook voor het primaire proces van de politie kansen biedt.

State-of-the-art intelligence en technologie

De politie gaat steeds meer gebruik maken van state-of-the-art intelligence en technologie. Op onderdelen zal de noodzakelijke technologie voor de operationele processen van de politie bijdragen aan de duurzaamheidsambities. Te denken valt aan technologie op het terrein van Smart Buildings en Smart Cities.

Actief en transparant over wat je doet en wat niet

Voor een organisatie die een dergelijke centrale positie inneemt in de maatschappij en van wie het functioneren zo sterk afhangt van het vertrouwen van de burger is transparantie cruciaal. Dit geldt ook voor wat we doen en willen bereiken op het terrein van duurzaamheid. Daarom gaat de politie een communicatieplan en rapportagesysteem ontwikkelen waarbij zij helder beschrijft wat de politie op het terrein van duurzaamheid wil bereiken en hoever zij daarmee is.

Gezonde en wendbare organisatie

Het vastgoed van de politie dient niet alleen een gezonde werkplek te bieden, maar ook een “huiskamer” voor agenten. Het biedt niet alleen faciliteiten om optimaal te kunnen functioneren; het biedt qua locatie, inrichting en faciliteiten ook een aantrekkelijke en inspirerende werkomgeving.

Om dit te bereiken heeft de politie bij de doorontwikkeling van haar huisvestingsconcepten duurzaamheid aan welzijn gekoppeld, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van “smartbuilding” technologie. Hierdoor ontstaat niet alleen passende huisvesting, maar kan ook veel beter worden gestuurd op energiebehoefte. Dit leidt tot zowel betere werkomstandigheden als een reductie van energiegebruik.

6.2 Samenwerkingen

Samenwerking met de markt

Voor de realisatie van de routekaart is een goede samenwerking met de markt noodzakelijk. Met de door de politie, in samenwerking met de markt, ontwikkelde marktvisie is daarvoor een goede basis gelegd. In lijn met deze marktvisie wil de politie ook haar marktstrategie aanpassen zodat kennis van de markt beter wordt benut. Als onderdeel hiervan gaat de politie starten met een pilot met zonnepanelen. Daarnaast wil de politie met de inrichting van een innovatieloket de markt uitnodigen om met innovatieve oplossingen te komen, onder meer op het terrein van duurzaamheid.

Samenwerking met anderen

De realisatie van de doelstellingen uit de Klimaatwet vraagt om intensieve samenwerking en goede kennisdeling. Daarom neemt de politie ook deel aan het opdrachtgeversforum in de bouw en participeert zij actief in de Bouwcampus. In het verlengde daarvan heeft de politie samen met het Rijksvastgoedbedrijf het initiatief genomen om, met behulp van de Bouwcampus, te verkennen op welke terreinen samenwerking met andere partijen kan worden vormgegeven en verdiept, ook op andere thema's dan duurzaamheid.

Juist op het terrein van gebiedsgerichte aanpak is samenwerking en kennisuitwisseling cruciaal. Van groot belang daarbij is dat verschillende initiatieven op elkaar worden afgestemd, dat kennis wordt gedeeld en aanpakken worden geharmoniseerd. De politie neemt ook deel aan EnergieRijk Den Haag. Het programma EnergieRijk Den Haag is een gebiedsgericht samenwerkingsverband tussen gemeente Den Haag, het ministerie van BZK/Rijksvastgoedbedrijf en provincie Zuid-Holland en het Rijksvastgoedbedrijf. Het doel is de volledige verduurzaming van het energieverbruik van, in eerste instantie, zestien gebouwen in het centrumgebied van Den Haag in 2040 te behalen door middel van het principe van 'Trias Territoria'. Veel van de daarbinnen ontwikkelde methoden en technieken zullen een bredere toepassing binnen de portefeuille van de politie moeten gaan krijgen.



6.3 Circulariteit

In de duurzaamheidsstrategie van de politie zal, naast een focus op verduurzaming van het vastgoed door een reductie van de CO₂-uitstoot, in de komende jaren ook aandacht worden gegeven aan het opstellen van kaders en richtlijnen voor circulariteit. Hierbij wordt een gelijke aanpak gevolgd als bij het realiseren van de duurzaamheidsambities; beginnen met het uitwerken van de basis en later uitbreiden en/of verdiepen op specifieke punten. De circulariteitsgedachte sluit daarnaast goed aan bij de verduurzamingsdoelstellingen, aangezien beide draaien om reductie van middelen.

Om circulariteit op een eenduidige manier toe te passen binnen de huisvestingsprojecten, kan gebruik worden gemaakt van de lagen van Brand (figuur 5). Brand heeft een gebouw opgesplitst in verschillende lagen, met elk een eigen levensduur. Deze lagen gaan van het casco tot aan het meubilair dat wordt gebruikt. Hoe verder naar binnen wordt gegaan in het model, hoe korter de levenscyclus van materialen is. Voor elke laag kunnen ambities worden gesteld voor het toepassen van circulariteit.

Een aanpak voor het realiseren van meer circulaire gebouwen start bij het focussen op de kort-cyclische lagen in het gebouw, zoals het meubilair en het inbouwpakket. Doordat deze lagen een relatief korte levensduur hebben, kan circulariteit op korte termijn worden geïmplementeerd op natuurlijke vervangingsmomenten en zijn investeringsbedragen relatief laag. Op een later moment kan dit worden uitgebreid naar de andere lagen binnen een gebouw.

Per laag wordt een afweging gemaakt volgens de "Trias Ecologica". De Trias Ecologica is een afwegingskader waarmee circulariteit op een eenduidige manier kan worden toegepast.

De Trias Ecologica gaat uit van drie stappen:

1. reduce; minimaliseer de behoefte van materialen;
2. re-use; gebruik eendeloze materialen (bijvoorbeeld hout) en maximaliseer het behoud van producten door ze goed te onderhouden en te hergebruiken;
3. recycle: probeer grondstoffen hoogwaardig in de kringloop te houden door grondstofstromen zo zuiver mogelijk te recyclen.

In de toekomst kan deze strategie eenvoudig op twee manieren worden opgeschaald. Allereerst kunnen er eenvoudig lagen van het gebouw worden toegevoegd. Gedacht kan worden aan het toevoegen van bijvoorbeeld de installaties of (onderdelen van) de gevel. Ook kan de scope worden vergroot door de focus te vergroten van het project richting de bedrijfsvoering. Door middel van deze twee assen kan het ambitieniveau worden bepaald en verscherpt.



Figuur 5: shearing layers model (Brand, 1994)

6.4 Stikstof

In december 2019 is de spoedwet aanpak stikstof van kracht geworden. Aanpassing van de natuurlijke waarden van de Natura2000 gebieden door stikstofdepositie moet worden voorkomen. Om verdere aantasting van habitats en habitatsoorten terug te dringen, zijn maatregelen genomen, waaronder het terugdringen van de stikstofdepositie bij het vervaardigen, aanpassen en gebruik van vastgoed. De maatregelen raken een groot deel van de vastgoedportefeuille van de politie. Voor 118 van de 160 Natura2000 gebieden mag de stikstofdepositie niet verder toenemen. Een onderzoek naar de impact op de vastgoedportefeuille is gestart. Om de stikstofdepositie bij projecten te minimaliseren, zullen efficiënte emissiereductiemaatregelen moeten worden genomen. De bronaanpak zal zich daarbij richten op sturen op het gebruik van middelen, locatiekeuzes, gasvrije ruimteverwarming en elektrificatie van wagenpark en/of andere bedrijfsmiddelen.

6.5 Routekaart Verduurzaming vervoer

De realisatie van de ambities in het klimaatakkoord op het terrein van Mobiliteit worden uitgewerkt in de Routekaart verduurzaming vervoer. De maatregelen uit de routekaart die betrekking hebben op het vastgoed komen bovenop de in deze routekaart opgenomen verduurzamingsmaatregelen. De Routekaart verduurzaming vervoer richt zich zowel op woon- werkvervoer als het dienstvervoer. Om de ambitie om CO₂-belasting met 50% terug te dringen in 2030 gaat de Politie haar voer- en vaartuigenpark zo veel mogelijk emissieloos maken. Hiertoe is een laadpaleninfrastructuur nodig. Via het werkvervoer wordt het wagenpark geëlektrificeerd. Die verwachte toename van elektrische vervoermiddelen maakt dat er meer laadcapaciteit benodigd is. Laadpunten zijn nodig voor het opladen van dienstvoertuigen en elektrische tweewielers. Maar ook om de uitstoot van het woon-werk verkeer te verminderen door het gebruik van de elektrische fiets.

Per locatie wordt de behoefte aan laadcapaciteit bepaald door de mate waarin gebruik gaat worden gemaakt van elektrische vervoersmiddelen. Vanuit de routekaart vervoer is gestart met het maken van een plan van aanpak om per locatie de laadcapaciteit vast te stellen. Realisatie hiervan in gezamenlijkheid met huisvesting moet kunnen leiden tot de meest optimale oplossing voor beide ambities. Daarbij kan de aanleg van laadvoorzieningen, die passen binnen het beschikbare vermogen van de locatie, sneller worden gerealiseerd dan voorzieningen die parallel lopen met het verduurzamen van de locatie, waarvoor de energie-installatie ingrijpend moet worden aangepast (bijvoorbeeld gasloos). Een goede afstemming en timing tussen de te nemen maatregelen voor huisvesting en vervoer is dus essentieel.



7. FINANCIËLE IMPACT

De kosten van de maatregelen uit deze routekaart, die uitsluitend toe te rekenen zijn aan het verduurzamen van de vastgoedportefeuille, bedragen naar verwachting circa € 290 tot € 350 miljoen. Na de uitvoering van de routekaart (lees: 2050) zal het verbruik van elektra en gas aanzienlijk zijn afgenomen. De bandbreedte ontstaat met name door de investeringen benodigd voor de gebiedsgerichte aanpak, aangezien deze technieken sterk in ontwikkeling zijn en complex zijn in te schatten.

Om een inschatting te kunnen maken van de investeringskosten voor gebouwen om de bovengenoemde verduurzaming te realiseren, is gebruik gemaakt van de Businesscase Energie Ingrepen-tool (BEI-tool). Dit instrument is speciaal ontwikkeld door het Rijksvastgoedbedrijf om de maatregelen en bijkomende kosten te ramen voor de routekaarten. Met behulp van dit instrument is voor een zestal referentiegebouwen een maatregelpakket afgestemd. Elk referentiegebouw representeert daarbij een specifieke bouwcategorie van de politie. Zo zijn er referenties voor basisteambureaus, eenheidsbureaus en kantoorgebouwen, maar zijn ook de maatregelen voor arrestantencomplexen, forensisch onderzoek en opleiding/IBT-locaties bepaald. Met behulp van de BEI-tool wordt daaraan vervolgens een investeringsbedrag gekoppeld. Deze ramingen zijn gebaseerd op concrete referenties van het Rijksvastgoedbedrijf in rijksgebouwen.

De investeringsbedragen betreffen de *meerkosten* voor verduurzaming, uitgaande van de strategie om de gebouwen op natuurlijke momenten te verduurzamen. Deze meerkosten bedragen de extra kosten bovenop de kosten die zouden worden gemaakt bij vervanging op natuurlijke momenten. De bedragen zijn inclusief opslagen, apparaatskosten en btw. Interimvoorzieningen en kosten voor het uithuizen van gebruikers zijn niet opgenomen.

8. RISICO'S

Als organisatie wordt de politie blootgesteld aan verschillende risico's waar ze al dan niet zelf invloed op kan uitoefenen. De routekaart is een middel om uitvoerbaar en op een zo betaalbaar mogelijke manier te voldoen aan de gestelde duurzaamheidsambities. In deze paragraaf worden de belangrijkste generieke en specifieke risico's benoemd, die mogelijk de realisatie van de routekaarten of de financiële haalbaarheid daarvan in de weg staan.

8.1 Generieke risico's

De generieke risico's zijn tot stand gekomen in een gezamenlijke risicosessie met verschillende stakeholders van de routekaarten duurzaamheid (politie, Defensie, Raad voor de Rechtspraak, Rijksvastgoedbedrijf, Ministerie van Justitie en Veiligheid en Ministerie van Binnenlandse Zaken). Tijdens deze sessie zijn de risico's die mogelijk de realisatie van de routekaarten of de financiële haalbaarheid daarvan in de weg staan, geïdentificeerd en geëvalueerd. Hierbij zijn ook de beheersmaatregelen in kaart gebracht. | In totaal zijn vijf generieke risico's in kaart gebracht.

- **Samenwerking**

Verschillende duurzaamheidsvraagstukken worden regionaal uitgevoerd. Wanneer geen of weinig regionale samenwerking plaatsvindt, resulteert dit in vertraging van de gebiedsgerichte energietransitie. Hierdoor ontstaan suboptimale oplossingen en wordt de CO₂-doelstelling lastiger bereikt. Door eigenaarschap juist te beleggen, kan dit risico worden beperkt. Daarnaast is het van belang dat bij gebiedsgerichte aanpak alle betrokken partijen samenwerken om een optimale uitkomst te bereiken.

- **Allocatie van middelen**

Veranderende politieke prioriteiten kunnen resulteren in verandering in allocatie van middelen ten behoeve van duurzaamheid. Door een mogelijke investeringsstop wordt het risico gelopen, dat de CO₂-doelstelling niet wordt behaald. Om dit risico te beperken, kunnen CO₂-doelstellingen worden vastgelegd en/of contractueel verplicht aan de betrokken dienst of organisatie.

- **Milieu problematiek**

De routekaart en bijbehorende plannen kunnen niet (geheel) uitvoerbaar zijn doordat de milieuruimte onvoldoende is. Een bekend voorbeeld is de stikstofproblematiek. De oorzaken hiervan zijn internationale verdragen waaraan Nederland zich heeft gecommitteerd. Van belang is dat betrokken partijen in contact blijven met elkaar en blijven samenwerken. Consequenties dienen expliciet inzichtelijk te worden gemaakt. Hierdoor kan gezamenlijk worden opgetreden, zoals in het opstellen van een gezamenlijk beleidsplan.

- **Bestuurlijke tegenstellingen**

Het risico bestaat dat landelijke wet- en regelgeving niet aansluit op de routekaart(en). Bovendien kunnen bestuurlijke tegenstellingen (landelijk versus lokaal) het besluitvormingsproces negatief beïnvloeden, waardoor CO₂-doelstellingen mogelijk niet worden behaald. Om dit risico te beperken, moeten ook hierbij de betrokken partijen van de routekaarten in contact blijven en samenwerken om zo gezamenlijk beleid te bewerkstelligen.

- **Productiecapaciteit markt**

Anno 2019 kampte Nederland met een overspannen woningmarkt. Anno 2020 brengt de uitbraak van het COVID-19 virus nieuwe uitdagingen met zich mee. Deze snel veranderende omstandigheden kunnen leiden tot extra krapte op de markt en/of explosief stijgende kosten. Het is van belang om hierop zo veel mogelijk te anticiperen en zo de capaciteit te waarborgen. Daarnaast kunnen projecten worden gebundeld om zo de kans tot uitvoering van projecten te vergroten.

8.2 Specifieke risico's

In aanvulling op generieke risico's zijn in een separate sessie eveneens politie specifieke risico's geïdentificeerd en geanalyseerd. Dit zijn risico's die mogelijk de realisatie van de Routekaart verduurzaming van de politie of de financiële haalbaarheid daarvan in de weg staan. In totaal zijn drie politie specifieke risico's in kaart gebracht. Bij de periodieke actualisaties van de routekaart worden de risico's en beheersmaatregelen opnieuw beoordeeld.

De drie politie specifieke risico's zijn:

- **Uitloop van de planning van het huisvestingsprogramma**

Een uitloop van het huidige huisvestingsprogramma heeft invloed op de planning van de duurzaamheidsprojecten. Aangezien gekozen is voor verduurzaming op natuurlijke momenten, worden duurzame ingrepen gekoppeld aan het huisvestingsprogramma. Ook dient voor de specials het programma nog nader te worden vastgesteld. Hierbij geldt met name dat afstoot niet conform planning kan worden gerealiseerd. Om dit risico te beperken, kan enerzijds bij herijking, voor de fasering van de routekaart een meer conservatieve inschatting worden gedaan. Anderzijds zal de routekaart ook als input dienen bij de actualisatie van de huisvestingsplannen.

- **Niet halen van de doelstellingen mobiliteit en energie**

In het klimaatakkoord wordt de reductiedoelstelling in megatonnen verdeeld over verschillende sectoren/sectortafel. Als de politie op de onderdelen "mobiliteit" of "energie" de doelstellingen niet behaalt, dan dient er mogelijk te worden gecompenseerd binnen de sectortafel "gebouwde omgeving". Dit kan vervolgens de te behalen doelstelling onder druk zetten. Om dit risico te beperken, is het vanuit politie nodig om een integraal overzicht te houden over alle doelstellingen en de voortgang in het behalen hiervan. Een logische plek hiervoor lijkt het Knooppunt Duurzaamheid.

- **Geen budget en/of planning opgenomen voor verduurzamen vervoer**

Als gevolg van de pijler "mobiliteit" en de hieruit voortvloeiende Routekaart verduurzamen vervoer, dienen de gebouwen te worden aangepast ten behoeve van laadinfrastructuur. Extra laadpalen voor elektrische dienstauto's (bijvoorbeeld) zorgen voor een verhoogde druk op de energievoorziening. Voor dit soort extra aanpassingen aan de energievoorziening is in de routekaart vastgoedportefeuille geen budget opgenomen en is hiermee geen rekening gehouden in de planning. Dit levert een risico op voor het behalen van de doelstelling van de sectortafel gebouwde omgeving. Hoewel het parallel laten lopen van de routekaart vastgoedportefeuille met de routekaart vervoer moet kunnen leiden tot optimalisatie in oplossingen, kan dit dus effect hebben op de planning en de daarmee samenhangende kosten.



9. VOORTGANG & VERVOLG

9.1 Monitoring

De politie zal de voortgang van het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen periodiek monitoren. Met behulp van dashboards wordt de voortgang van de duurzaamheidsopgave de komende jaren op portefeuilleniveau inzichtelijk gemaakt. Het monitoren van de voortgang maakt het mogelijk om de risico's en ontwikkeling nauw in de gaten te houden en bij te sturen wanneer nodig.

Samen met het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) zijn indicatoren ontwikkeld om op duurzaamheid van de vastgoedportefeuille te sturen en verantwoording af te kunnen leggen. Uitgangspunt hierbij is dat deze indicatoren zowel sturings- als verantwoordingsdata opleveren, de indicatoren uitvoerbaar, meetbaar en hanteerbaar zijn en zoveel mogelijk wordt aangesloten bij standaarden die in de vastgoedmarkt worden herkend.

De volgende vier indicatoren worden gehanteerd:

- KPI 1: de CO₂-uitstoot van het politievastgoed in tonnen. Hiermee wordt in absolute cijfers aangegeven hoe de prestaties van de politie zich verhouden tot de nationale besparingsdoelstellingen van 95% ten opzichte van 1990.
- KPI 2: het aandeel fossiel gas, uitgedrukt in m³ en het aandeel warmte dat wordt afgenomen van fossiele warmtenetten in GJ. Deze indicator is noodzakelijk om aan te geven hoe de prestaties zich verhouden tot de additionele besparingsdoelstellingen uit het ontwerp Klimaatakkoord.
- KPI 3: de mate van energiezuinigheid van vastgoed, uitgedrukt in integraal energie verbruik per m² bvo. Dit is inclusief elektriciteit, gas en warmte en voor zowel gebouwgebonden als gebruiksgebonden energie (exclusief elektrisch rijden). Hiermee wordt aangegeven hoe de gebouwde omgeving zich ontwikkelt.
- KPI 4: de resultaten van de gebiedsgerichte aanpak. Deze indicator wordt later nader vormgegeven.

De hierboven beschreven KPI's worden, indien relevant, in historisch perspectief geplaatst. Per indicator worden transitiepaden naar 2030 en 2050 geschetst.

9.2 Actualisatie

Ontwikkelingen rondom wet- en regelgeving, CO₂, Klimaat- en energieakkoord en de politieorganisatie zijn continu in gang. De politie wil daarom het implementatieproces voor duurzaamheid elk halfjaar actualiseren. Bij actualisatie bekijkt de politie of, en zo ja op welke wijze de verduurzamingsscope moet worden uitgebreid en of de bijbehorende vastgoeddata zijn bijgewerkt. De voortgang en eventuele wijzigingen worden intern besproken. Instrumenten die kunnen worden geactualiseerd, zijn afwegingskaders, maatregelenpakketten en programma's van eisen.

De routekaart wordt formeel iedere twee jaar geactualiseerd op basis van aanvullende informatie, aangepast beleid en wet- en regelgeving.



COLOFON

Mei 2020
Concept, versie 2.0
Dienst FM, Huisvesting
Politie Diensten Centrum

Ter aanlevering van de sectorale routekaarten
aan Ministerie van Binnenlandse Zaken
Onder voorbehoud van interne besluitvorming



« waakzaam en dienstbaar »