

# Tractiebeheerplan

gemeente Harderwijk

## 2022-2026

“Vooruitstrevend en realistisch”



## Inhoud

|     |                                                                              |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding .....                                                              | 3  |
| 1.1 | Algemeen .....                                                               | 3  |
| 1.2 | Doel van het plan .....                                                      | 3  |
| 2.  | Bestuurlijke samenvatting .....                                              | 3  |
| 3.  | Korte terugblik, huidige status en trends in de markt.....                   | 4  |
| 3.1 | Korte terugblik en huidige status.....                                       | 4  |
| 3.2 | Trends .....                                                                 | 5  |
| 4.  | Gehanteerde uitgangspunten .....                                             | 6  |
| 4.1 | Relatie met het Integrale beheerplan openbare ruimte.....                    | 6  |
| 4.2 | Financieel.....                                                              | 6  |
| 4.3 | Vervanging, inkrimping en uitbreiding.....                                   | 7  |
| 5.  | Exploitatielasten tractiemiddelen .....                                      | 8  |
| 5.1 | Doorbelasting naar taakvelden .....                                          | 9  |
| 5.2 | Onderhoudskosten.....                                                        | 10 |
| 5.3 | Brandstofkosten .....                                                        | 11 |
| 5.4 | Verzekeringen .....                                                          | 12 |
| 5.4 | Belastingen .....                                                            | 14 |
| 6.  | Duurzaamheid .....                                                           | 16 |
| 6.1 | HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) .....                                       | 16 |
| 6.2 | Investeren in een eigen tankinstallatie.....                                 | 16 |
| 6.3 | Emissienormen .....                                                          | 17 |
| 7.  | Investerings 2022-2026 .....                                                 | 18 |
| 8.  | Conclusie en aanbevelingen.....                                              | 19 |
| 8.1 | Een reëlere begroting .....                                                  | 19 |
| 8.2 | Het opvangen van extra kosten – (nu nog) binnen de bestaande begroting ..... | 19 |
| 8.3 | MIP – Meer grip op investeringen .....                                       | 19 |
| 8.4 | Inzetten op duurzaamheid .....                                               | 19 |
| 8.5 | Investeren in een eigen tankinstallatie voor HVO .....                       | 19 |
|     | Bijlage 1 - Inventarisatie materieel .....                                   | 20 |
|     | Bijlage 2 - Overzicht rijdend materieel gemeente Harderwijk .....            | 21 |
|     | Bijlage 3 – Overzicht (groot) materieel.....                                 | 23 |

## 1. Inleiding

### 1.1 Algemeen

De gemeente Harderwijk beschikt over een uiteenlopend wagenpark (voertuigen, werkmaterieel en gereedschappen) dat ingezet wordt bij onder andere het beheer en onderhoud van de openbare ruimte, de sportvelden en begraafplaatsen. In dit beheerplan komen verschillende onderdelen aan bod. Een nieuwe inventarisatie van het materieel, de inzet ervan, exploitatie en onderhoud, de wijze van doorbelasting en investeringen en vervangingen voor de komende jaren.

### 1.2 Doel van het plan

Het doel van dit plan is om inzicht te krijgen in het gebruik, de kosten en ontwikkelingen van het wagenpark van de gemeente Harderwijk. Het is daarnaast een mooi moment om bij te sturen en nieuwe ontwikkelingen, inzichten en regelgeving uit te lichten.

## 2. Bestuurlijke samenvatting

### Nieuw beheerplan – Onderdeel van IBOR 2020-2024

Dit beheerplan is onderdeel van het grotere “Integraal Beheerplan Openbare Ruimte (IBOR) 2020-2024”, de financiële middelen voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte zijn dus al gedekt. In dit plan wordt de tractie/het wagenpark van de gemeente Harderwijk verder toegelicht. Het plan dient als leidraad voor een effectieve, duurzame en efficiënte inzet van het wagenpark van de gemeente Harderwijk.

### Samenspel

De investeringen en keuzes voor het wagenpark/materieel zijn een samenspel tussen de raad, het Stadsbedrijf en de directie van de gemeente Harderwijk. De beleidskaders en financiële middelen worden vastgesteld door de raad via het IBOR en jaarlijks via het Meerjaren Investerings Plan (MIP). Het Stadsbedrijf heeft een adviserende rol en houdt de directie op de hoogte van de investeringen en keuzes. Bij aanschaf en vervanging speelt de praktijk een grote rol. Degene die ermee werken hebben invloed op de advisering en de uiteindelijke keuze. Nieuw beleid of nieuwe regelgeving kan leiden tot uitbreiding van het wagenpark. In dat geval volgt er een advies richting het college van b&w/de raad of is uitbreiding van het wagenpark onderdeel van de uitvoeringsparagraaf in het beleidsstuk.

### Doorbelasting naar taakvelden

De doorbelasting vindt plaats naar de verschillende taakvelden. Zo wordt een voertuig dat rioleringswerkzaamheden uitvoert doorbelast en komt dit terug in de rioolheffing. Er zijn voertuigen die voor meerdere taakvelden worden ingezet. In dat geval vindt de doorbelasting plaats via een verdeelsleutel.

### Verduurzaming

Vanaf 2011 zijn we al bezig om het wagenpark te verduurzamen, dit blijven we doen. We moeten ook realistisch blijven: niet alle duurzame varianten van voertuigen zijn (op dit moment) geschikt om de werkzaamheden uit te voeren. Denk aan het strooien van wegen in de winterperiode en het trekken van aanhangers met zwaar materieel. Bij deze werkzaamheden is een bepaald laad- en trekvermogen benodigd in combinatie met voldoende actieradius/werktijd. In sommige gevallen moeten we terugvallen op voertuigen op fossiele brandstof. Dan kiezen we wel voor de hoogste emissienorm. Mocht een duurzame variant van een voertuig een waardig en betaalbaar alternatief zijn dan geniet dit uiteraard de voorkeur.

### Financiën/Exploitatie

Bij de aanschaf van nieuwe, maar zeker ook duurzame(re) voertuigen komen extra kosten kijken. Het huidige beheerplan en de beschikbare middelen voorzien alleen in de 1-op-1 vervanging. Dat betekent dat als een auto 10 jaar geleden 30.000 euro kostte, we bij de vervanging vandaag de dag ook 30.000 euro beschikbaar is. Zeker met de huidige prijsverhogingen en toenemende materiaalkosten is dit niet realistisch. Door jaarlijks via het MIP (realistische) kredieten aan te vragen ondervangen we dit probleem. Voor toekomstige vervangingen zijn dus wel extra middelen nodig. Hier moet rekening mee worden gehouden in de toekomstige exploitatie: de kapitaallasten zullen de komende periode gaan oplopen. In dit beheerplan wordt hiervoor extra aandacht gevraagd. Daarnaast zien we een stijging in vrijwel de gehele exploitatie van het wagenpark: onderhoud, brandstof, verzekeringen en belastingen. Met name de onderhoudskosten vallen hoger uit door aan de ene kant de steeds toenemende materiaalkosten en aan de andere kant steeds geavanceerdere technieken (sensoren, duurzaamheidsmaatregelen). De brandstofkosten zijn ook toegenomen de afgelopen jaren, al hebben onze duurzame investeringen van de afgelopen jaren een dempend effect hierop. Het is van belang dat de begroting en de daadwerkelijke kosten dicht bij elkaar komen. Bij dit



wagenparkbeheerplan zit daarom een begrotingswijziging waarmee wij de begroting weer reëel ramen. Dit is een constant proces in de huidige, steeds veranderende markt.

### 3. Korte terugblik, huidige status en trends in de markt

#### 3.1 Korte terugblik en huidige status

De afgelopen jaren zijn er de nodige en geplande vervangingen (en uitbreidingen) geweest van het wagenpark. In de periode 2016-2021 zijn er zo'n 21 voertuigen en machines vervangen. Een groot gedeelte van deze voertuigen zijn (opnieuw) elektrisch en duurzaam uitgevoerd.

Het beeldmerk Snel Herstel (de servicelijn voor meldingen over de openbare ruimte) is al jaar en dag verbonden met de openbare ruimte en ook bekend bij de burgers van de gemeente Harderwijk. Het nieuwe beeldmerk van Snel Herstel is inmiddels ook terug te vinden op onze voertuigen. Met dit nieuwe, frisse uiterlijk zijn we zichtbaar op straat.

Daarnaast is er een grote slag gemaakt in de vervanging van handgereedschap (bosmaaiers, heggenscharen, gazonmaaiers). Voor het onderhoud in de openbare ruimte gebruiken we steeds meer accugereedschap waardoor het gebruik van mengsmering steeds verder afneemt. Naast het voordeel van brandstofreductie zijn er ook verschillende arbo-technische voordelen te noemen (minder uitstootgassen, trillingen etc.).

Een greep uit ons (duurzame) wagenpark waarin de afgelopen jaren in is geïnvesteerd:



Figuur 1: Accugereedschap voor het groenonderhoud



Figuur 1: Volledig elektrische minigraver



Figuur 2: Elektrische heftruck



Figuur 3: Elektrische vuilwagen met het nieuwe 'Snel Herstel' beeldmerk



Figuur 5: Volledig elektrisch werkvoertuig (begraafplaats Elzenhof)

## 3.2 Trends

### Prijzen van voertuigen – Een forse stijging

De afgelopen jaren zijn de prijzen van voertuigen fors gestegen. Binnen de gemeente Harderwijk wordt er daarnaast voor het wagenpark geen indexering toegepast. De combinatie van deze twee zaken resulteert erin dat er bij vervanging van voertuigen vrijwel altijd een tekort ontstaat. De verwachting is dat de trend van de hogere voertuigprijzen doorzet. Daarnaast zijn de investeringen als gekozen wordt voor duurzame(re) voertuigen een stuk hoger.

### Tweedehands en demomachines

Als gemeente Harderwijk kijken we steeds vaker naar de markt van tweedehands- en demomachines. De aanschaf van tweedehands en demomachines heeft diverse voordelen. Zo is er aan de ene kant een hogere korting op de aanschafprijs (leveranciers willen graag een poule met demomachines die niet te oud zijn). Ook de levertijd is vaak kort wat op de huidige markt een groot voordeel oplevert. Voor bedrijfs- en personenvoertuigen is er ook het voordeel dat de BPM al gedeeltelijk is betaald als de auto bijvoorbeeld 2 of 3 jaar oud is. Tot dusver hebben we als gemeente goede ervaringen met de aanschaf van tweedehands en demomachines.

### BPM / MIA en VAMIL regeling – Niet van toepassing

BPM is de belasting van personenauto's en motorrijwielen. BPM wordt betaald als er een nieuw of jong gebruikt voertuig wordt aangeschaft. De hoogte van de BPM wordt o.a. bepaald op basis van de cataloguswaarde en de CO2 uitstoot. Ondernemers kunnen de BPM terugvragen. Voor de gemeente Harderwijk is dit helaas niet mogelijk: dit kan namelijk alleen als (bestel)auto's minimaal voor 10% worden gebruikt voor ondernemersdoeleinden. Dit resulteert in een hogere aanschafwaarde van ongeveer 25%. Op elektrische auto's zit momenteel geen BPM.

Ook de MIA (Milieu-Investeringsaftrek) en de VAMIL (Willekeurige afschrijving milieu-investeringen) regelingen waardoor duurzame investeringen ook financieel aantrekkelijker worden gelden niet voor gemeenten.

### BPM en Motorrijtuigenbelasting (MRB) – vanaf 2025 ook voor elektrisch rijden

Voor elektrische voertuigen geldt tot en met 2024 geen BPM. Zoals het er nu uit ziet komt hier vanaf 2025 verandering in. Dan wordt er ook BPM bij de aanschaf van elektrische voertuigen in rekening gebracht, al is dit t.o.v. voertuigen op fossiele brandstof een laag bedrag.

Ook voor de motorrijtuigenbelasting zit er een verandering aan te komen: vanaf het overgangsjaar 2025 moet er ook over volledig elektrische voertuigen 25% van de MRB worden betaald. Vanaf 2026 geldt deze korting niet meer en moet er volledig MRB worden betaald. Dit zal zich vertalen in hogere exploitatielasten vanaf 2026.

### Elektrische voertuigen - Goedkoper in onderhoud?

Door de verduurzaming van het wagenpark zien we dat het aandeel elektrische voertuigen steeds groter wordt. Dat het onderhoud van een elektrische auto goedkoper is, is een veelgehoorde kreet vanuit de autobranche. In plaats van honderden draaiende delen zitten er in elektrische auto's minder dan twintig draaiende delen in de aandrijflijn. Als er daarentegen wel iets aan de hand is met een elektrisch voertuig dan lopen de onderhoudskosten snel op. Het gaat dan vaak om (elektrotechnisch) specialistisch werk. Waar bij voertuigen op fossiele brandstof teruggevallen kan worden op onze eigen monteur is dat bij elektrische voertuigen vaak niet het geval. Het resultaat is dan dat er bij onderhoud wordt uitgeweken naar de dealer/vakgarage.

### Registratie- en kentekenplicht – Langzaam verkeer

Vanaf 1 januari 2021 is de registratie- en kentekenplichtregeling van kracht. E.e.a. is afhankelijk van de maximale constructiesnelheid en het gewicht van de machine. Als gemeente moeten wij o.a. onze veegmachines, tractoren en verschillende aanhangers boven de 750kg registreren en voorzien van kentekens. 2021 werd gezien als overgangsjaar, per 1 januari 2022 zijn alle registraties en kentekens gereed.

### Harderwijk groeit

De gemeente Harderwijk groeit: trekpleisters als het strandeiland, het bosgebied, het Crescentpark en de Wijde Wellen trekken de nodige bezoekers. Ook zijn er de afgelopen jaren verschillende buurten (Waterfront, Hoge Varen, Harderweide) bijgekomen en worden er veel verschillende evenementen georganiseerd. Het is belangrijk om te beseffen dat het wagenpark van de gemeente Harderwijk moet meegroeien om het gewenste niveau van de openbare ruimte op peil te houden.

## 4. Gehanteerde uitgangspunten

### 4.1 Relatie met het Integrale beheerplan openbare ruimte

Het Wagenparkbeheerplan heeft een directe relatie met het geactualiseerde 'Integraal Beheerplan Openbare Ruimte (IBOR) 2020-2024' (raadsbesluit van 14 april 2020). Het IBOR plan geeft in hoofdlijnen weer hoe de gemeente Harderwijk haar openbare ruimte op een doelgerichte en planmatige wijze beheert. Zonder middelen in de vorm van mensen, voertuigen en gereedschappen is het beheren en onderhouden van de openbare ruimte niet mogelijk.

### 4.2 Financieel

#### In stand houden van het huidige wagenpark

De middelen die momenteel beschikbaar zijn voorzien in de 1-op-1 vervanging van voertuigen en materieel. De techniek staat daarentegen niet stil: duurzaamheid, nieuwe functies en verbeterde technologieën brengen de nodige extra kosten met zich mee. Dit zorgt ervoor dat er bij vervanging vaak te weinig middelen beschikbaar zijn. Zeker als we kijken naar de ambities van de gemeente Harderwijk om te verduurzamen zijn er middelen nodig om dit te realiseren. Hier dient aandacht voor te komen in de komende begroting.

#### Financiële kaders

Kaders waarbinnen wordt geopereerd zijn de landelijke begrotingsvoorschriften in de vorm van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV), door het Rijk voor het laatst gewijzigd bij besluit van 1 juli 2019. Verder worden de uitgangspunten van de 'Financiële beheersverordening gemeente Harderwijk 2019' en de 'Nota waarderings- en afschrijvingsbeleid 2019' gebruikt.

#### Afschrijvingsmethode en afschrijvingstermijnen

De investeringen worden afgeschreven volgens de lineaire methode. Dit betekent een jaarlijks gelijkblijvende afschrijving (kapitaallasten). De kapitaallasten worden geraamd in het eerste jaar volgend op het jaar van aanschaf. Voor de gemeentelijke vervoermiddelen wordt in de Nota waarderings- en afschrijvingsbeleid 2019 voor verreweg de meeste voertuigen een afschrijvingstermijn gehanteerd van 10 jaar. Deze afschrijvingstermijn geldt ook voor demomachines en/of occasions. In de praktijk blijkt dat diverse voertuigen en overig werkmaterieel langer meegaan. Doordat ieder voertuig nu wordt opgenomen in het MIP bekijken we ieder jaar of de geplande vervanging noodzakelijk is of dat de vervanging (verantwoord) uitgesteld kan worden.

| Bedrijfsmiddelen                                                           |         |
|----------------------------------------------------------------------------|---------|
| Lichte bedrijfsvoertuigen en personenwagens<br>( < 2.000 kg.)              | 10 jaar |
| Middelzware en zware bedrijfsvoertuigen<br>(vanaf > 2.000 kg. en zwaarder) | 10 jaar |
| Veegmachines                                                               | 6 jaar  |
| Tractoren, e.d.                                                            | 8 jaar  |
| Materieel gladheidsbestrijding (zoutstrooiers, sneeuwploegen, e.d.)        | 10 jaar |
| Overige machines en werkmaterieel                                          | 10 jaar |

(Bron: Nota waarderen en afschrijven vaste activa gemeente Harderwijk 2019)

#### Activeringsgrens

De ondergrens voor het activeren van de investeringen van voertuigen ligt op 25.000 euro. Dit is vastgesteld in de Nota waarderings- en afschrijvingsbeleid 2019. Op investeringen onder dit bedrag wordt dus niet afgeschreven. Deze investeringen worden in het jaar van aanschaf ten laste van de betreffende exploitatiebudgetten gebracht.

#### Dekking kapitaallasten – Meerjaren Investerings Plan (MIP)

Op basis van de gebruiksduur is van alle tractiemiddelen het jaar van (verwachte) vervanging bepaald en worden de benodigde investeringen aangegeven. Om ook in de toekomst vervangingen mogelijk te maken, is het noodzakelijk een actueel inzicht hierin te hebben. Vanaf boekjaar 2022 zijn de vervangingen opgenomen in het MIP, wat onderdeel is van de begroting. Door het MIP jaarlijks te bekijken en bij te stellen blijft het overzicht actueel en zorgt dit voor meer grip op de vervangingsinvesteringen en de bijbehorende kapitaallasten.

### 4.3 Vervanging, inkrimping en uitbreiding

Jaarlijks wordt beoordeeld of de geplande vervangingen plaats moeten vinden. Ook is er een koppeling met de marktomstandigheden of (geplande) beleidsveranderingen. Met andere woorden, vervanging door het enkel aflopen van de economische en/of technische levensduur is geen automatisme.

Bij de beoordeling van de geplande vervanging van het tractiemiddel wordt gekeken naar:

- de technische staat van het bestaande tractiemiddel; is directe vervanging nodig of is enig uitstel nog mogelijk;
- wat zijn de consequenties van een uitgestelde vervanging? Ouder materieel vraagt om meer en intensiever onderhoud;
- wat betekent het niet tijdig vervangen voor de veiligheid van het eigen personeel (ARBO, overige veiligheidsaspecten);
- is het te vervangen tractiemiddel nog steeds noodzakelijk voor het uit te voeren werk.

Het Stadsbedrijf van de gemeente Harderwijk heeft hierin een adviserende rol en verzorgt de aan- en verkoop van het voertuig en/of materieel. Bij iedere aanschaf wordt er opnieuw een begroting gemaakt van de exploitatiekosten.

Bij aanschaf en vervanging speelt de praktijk een grote rol. Degene die ermee werken hebben invloed op de advisering en de uiteindelijke keuze. Nieuw beleid of nieuwe regelgeving kan leiden tot uitbreiding van het wagenpark. In dat geval volgt er wel een advies richting het college b&w/de raad of is uitbreiding van het wagenpark onderdeel van de uitvoeringsparagraaf in het beleidsstuk.

#### Inruilwaarde

Indien een bestaand tractiemiddel bij vervanging nog een inruilwaarde bezit, wordt deze waarde als incidentele baat geboekt in het resultaat van de themarekening, na aftrek van een nog aanwezige boekwaarde. De inruilwaarde wordt dus niet in mindering gebracht op de aanschafprijs van de nieuwe tractie. Deze beleidslijn is gebaseerd op de landelijk BBV-voorschriften en conform de uitgangspunten van de Nota waarderings- en afschrijvingsbeleid 2019.



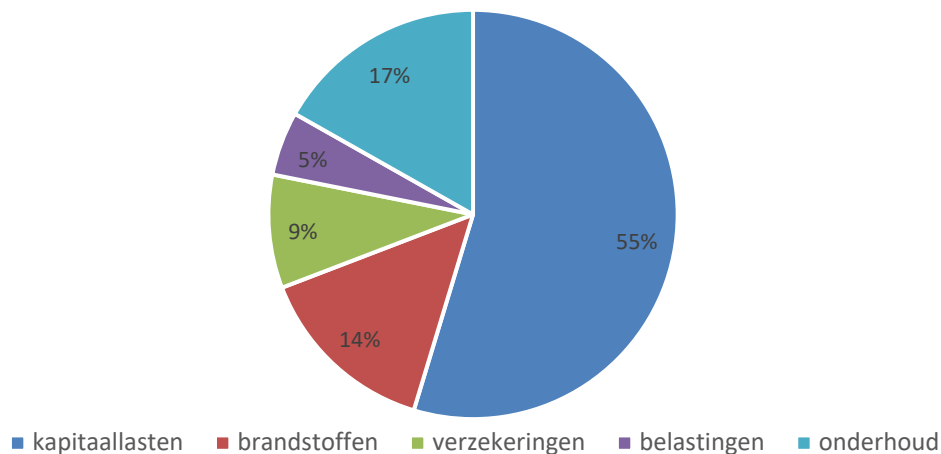
## 5. Exploitatielasten tractiemiddelen

Naast de kapitaallasten zijn er per voertuig/tractiemiddel exploitatiebudgetten geraamd voor onderhoud, brandstoffen, verzekeringen en belastingen. Bij de aanschaf/vervanging van een tractiemiddel wordt op basis van ervaring en eerdere gegevens een schatting gemaakt van de exploitatiekosten. Er wordt periodiek gekeken of de geschatte kosten overeenkomen met de werkelijke kosten. Als dit niet het geval is dan wordt dit bijgesteld.

De totale budgetomvang van de kostenplaats tractie bedraagt afgerond structureel zo'n € 691.170,-. In onderstaande grafiek en tabel is een samenvatting gegeven van alle onderdelen waaruit dit, op het moment van schrijven, is opgebouwd.

Voor o.a. handgereedschap, aanhangers en diverse andere materialen (met investeringsbedragen onder € 25.000,-) om het werk in de openbare ruimte uit te kunnen voeren is jaarlijks een bedrag van € 70.000,- beschikbaar.

### Verdeling exploitatielasten



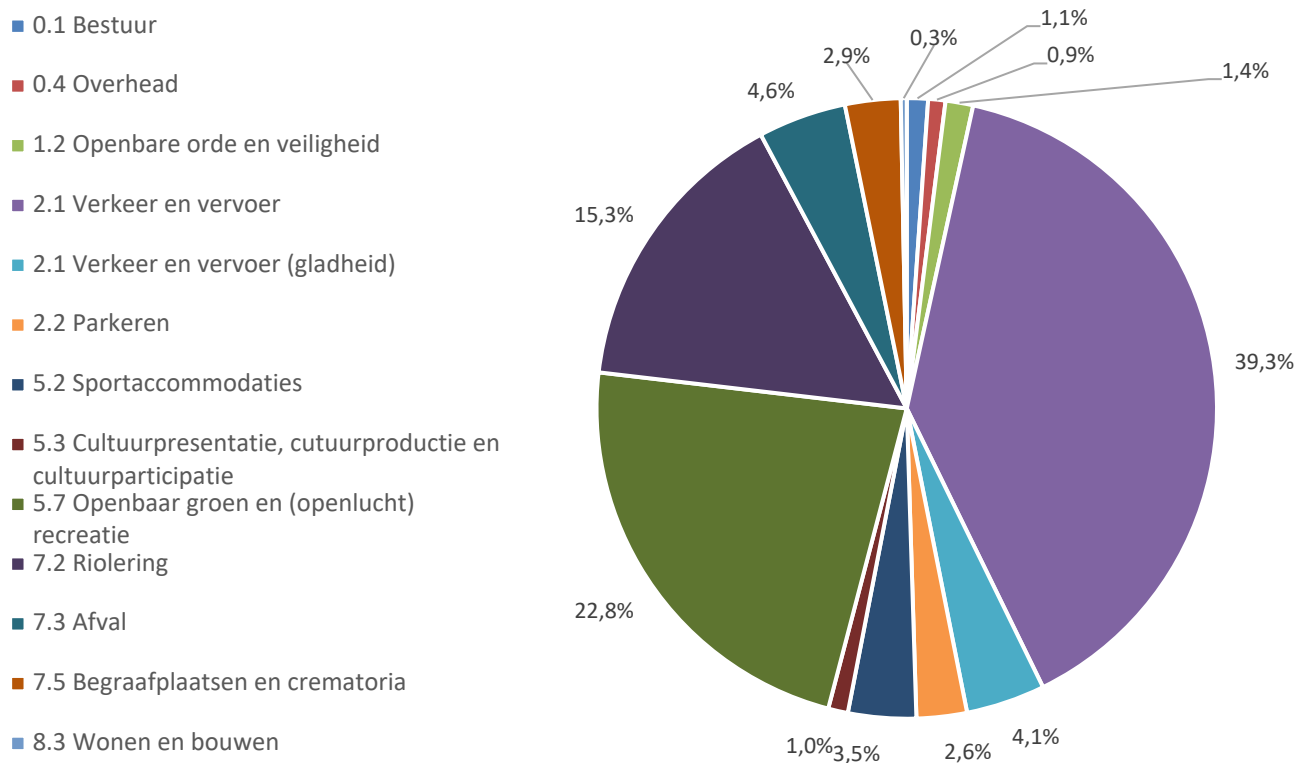
| Exploitatiekosten                       |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|
| Kapitaallasten                          | € 325.950,-        |
| Brandstoffen                            | € 89.350,-         |
| Verzekeringen                           | € 55.200,-         |
| Belastingen                             | € 31.150,-         |
| Onderhoud                               | € 102.100,-        |
| Gereedschappen                          | € 70.000,-         |
| Beschikbaar voor duurzame investeringen | € 17.420,-         |
| <b>Totaal</b>                           | <b>€ 691.170,-</b> |



### 5.1 Doorbelasting naar taakvelden

Kosten worden geboekt per voertuig: op deze manier krijgen we inzicht en komen specifieke 'uitschieters', (zowel in positieve als in negatieve zin) in beeld. De doorbelasting van de voertuigen vindt plaats naar de verschillende taakvelden. We bekijken per voertuig voor welk taakveld deze wordt ingezet. Er zijn voertuigen die voor meerdere taakvelden worden ingezet. In dat geval vindt de doorbelasting plaats via een verdeelsleutel. In de bijlagen zijn de verschillende voertuigen en het materieel weergegeven.

#### Verdeling naar taakvelden

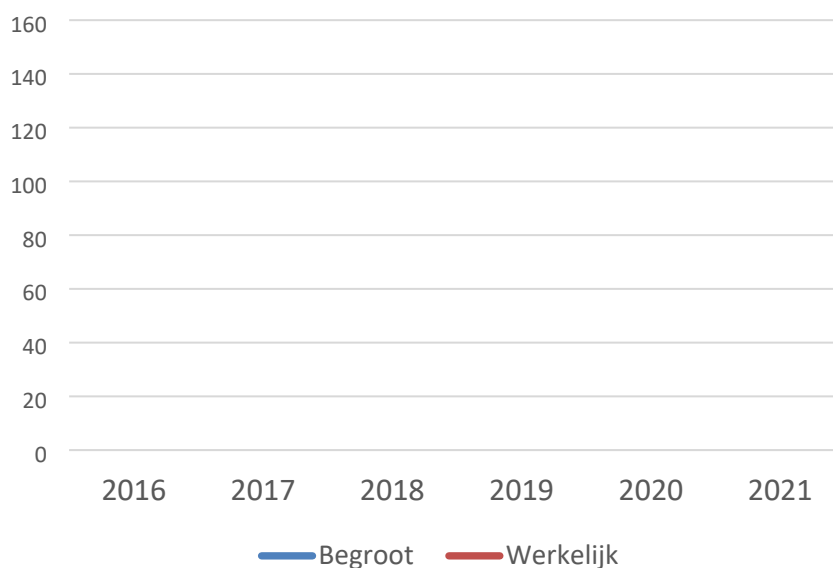


De methode van kostentoerekening, waarbij de inzet van het tractiemiddel wordt gerelateerd aan de verschillende productgroepen/taakvelden wordt sinds 2012 toegepast. Deze koppeling heeft een positief effect op de transparantie van de uiteindelijke kostenverdeling.

## 5.2 Onderhoudskosten

Per voertuig zijn jaarlijks geraamde onderhoudsmiddelen beschikbaar. Daarnaast heeft het Stadsbedrijf een goed uitgeruste, professionele garage/werkplaats met monteur ter beschikking. De monteur heeft de mogelijkheid dagelijks onderhoud uit te voeren aan de voertuigen en gereedschappen. Uitgangspunt is dat al het onderhoud in eigen beheer wordt uitgevoerd. Het grote voordeel hiervan is dat de monteur inmiddels ruime kennis heeft opgebouwd. De monteur kan snel schakelen en dit zorgt ervoor dat stilstand tot een minimum beperkt wordt. Alleen de wettelijke keuring van voertuigen (APK), motorisch handgereedschap en klimmaterialen (boomverzorging) wordt uitbesteed. Daarnaast voorziet de monteur de wagenparkbeheerder van advies over de staat van onderhoud en of een voertuig eventueel vroegtijdig moet worden vervangen of langer mee kan dan de geplande afschrijvingstermijn.

### Onderhoudskosten



| Onderhoudskosten | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | Gemiddeld |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Begroot          | 73.4  | 74.2  | 79.7  | 82.2  | 83.4  | 88.6  | 83.4      |
| Werkelijk        | 121.6 | 106.6 | 127.2 | 128.9 | 151.3 | 127.5 | 127.12    |
| Verschil         | -48.2 | -32.4 | -47.5 | -46.7 | -67.9 | -38.9 | -43.7     |

Brandstofkosten 2016-2021 (bedragen X € 1.000,-)

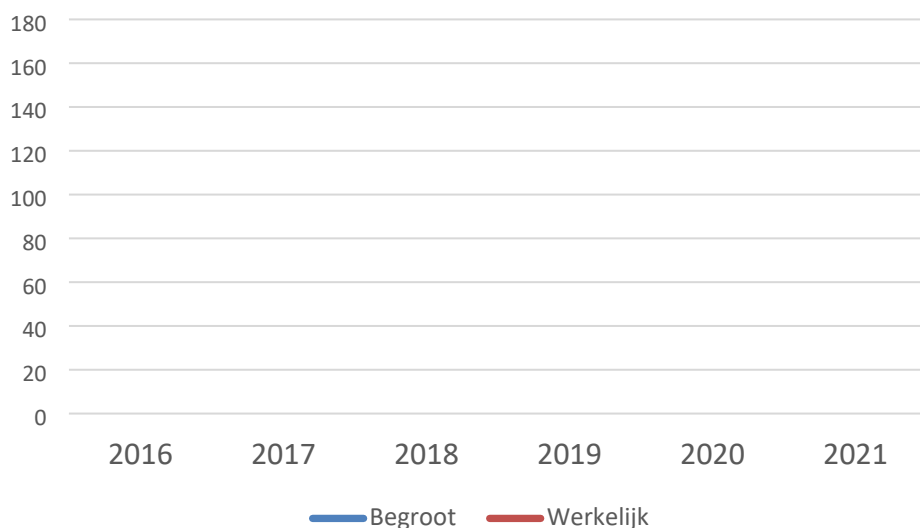
Net als in het vorige tractiebeheerplan (2016) vallen de onderhoudskosten hoger uit dan begroot. Materialen/onderdelen worden duurder en op te lossen storingen/onderhoudswerkzaamheden complexer. Daarnaast hebben we ook regelmatig te maken met onvoorziene reparaties die hoger uitvallen. In het vorige beheerplan is de begroting van de onderhoudskosten niet bijgesteld. Voor de komende begroting stellen we de begroting van de onderhoudskosten wel bij naar € 102.100,- per jaar.

### 5.3 Brandstofkosten

De gemiddelde brandstofprijzen, en daarmee de brandstofkosten voor de gemeente, zijn sterk afhankelijk van de wereldmarktprijs voor ruwe olie. Vraag en aanbod van olie hangen weer nauw samen met de ontwikkeling van de wereldeconomie. De gemiddelde prijs aan de pomp per brandstofsoort (benzine, diesel, LPG) wordt hierdoor sterk beïnvloed en kent in de tijd gezien dan ook een grillig verloop.

Naast deze niet te beïnvloeden marktfactoren zijn de werkelijke kosten het resultaat van het intensieve of minder intensieve gebruik van de voertuigen en overig werkmaterieel.

## Brandstofkosten



| Brandstofkosten                    | 2016            | 2017            | 2018            | 2019            | 2020            | 2021            | Gemiddeld       |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Begroot                            | 128,1           | 129,4           | 145,1           | 148,6           | 150,7           | 155,9           | 140,4           |
| Werkelijk                          | 99,2            | 113,6           | 106,4           | 104             | 100,9           | 104             | 104,8           |
| Benzine / Dieselprijs <sup>1</sup> | 1,477/<br>1,134 | 1,552/<br>1,221 | 1,618/<br>1,335 | 1,647/<br>1,356 | 1,562/<br>1,237 | 1,814/<br>1,460 | 1,611/<br>1,291 |
| Verschil                           | +28,9           | +15,8           | +38,7           | +44,6           | +49,8           | +51,9           | +36             |

Brandstofkosten 2016-2021 (bedragen X € 1.000,-)

We zien de brandstofkosten door de jaren heen stabiel blijven/licht dalen, hogere brandstofprijzen hebben wel een dempende werking op deze lijn. De duurzame investeringen in het wagenpark zien we terug in deze exploitatiekosten. Met de huidige trend van steeds hogere brandstofprijzen moeten we wel rekening houden dat deze kosten de komende jaren stijgen. Zeker als we ons beseffen dat we een groot gedeelte van ons wagenpark al hebben verduurzaamd. Met de nieuwe begrotingswijziging stellen we de begroting voor het komende jaar bij naar € 89.350,-

<sup>1</sup> Gemiddelde prijs per jaar volgens CBS

## 5.4 Verzekeringen

Om op de weg te mogen rijden, is een WA-verzekering het minimale en wettelijk verplicht. Een aantal voertuigen is echter WA + Casco verzekerd omdat deze voertuigen ruimer uitgerust en dus kostbaarder zijn. Verder staan veel van de voertuigen op de gemeentewerf in een stalling. Deze voertuigen zijn extra verzekerd tegen brand. De brandverzekering die is afgesloten voor het gebouw, dekt de schade aan voertuigen namelijk niet.

### WA of WA + Casco

Als gemeente kiezen wij ervoor om de eerste 3-5 jaar na aanschaf een voertuig WA + Casco te verzekeren. Dan zijn immers de vervangingskosten bij eventuele schades het grootst.

### Eigen risico afgekocht

Als gemeente hebben wij ervoor gekozen om het eigen risico jaarlijks af te kopen voor een bedrag van € 600,- voor het gehele wagenpark. Dat houdt in dat er voor de voertuigen die een WA-dekking kennen, geen eigen risico van € 150,- van toepassing is. De voertuigen met een WA + Casco dekking zijn gevrijwaard van een eigen risico van € 400,- (WA-deel € 150,- en Casco-deel € 250,-).

### Soorten verzekering

De gemeente kent de volgende verzekeringen op het gebied van de tractiemiddelen.

- **Bedrijfswagenparkverzekering**  
Het verzekeren van de voertuigen is wettelijk verplicht voor de wettelijke aansprakelijkheid ten opzichte van derden. Zo moet al het materieel dat gebruik maakt van de openbare weg minimaal WA verzekerd zijn.
- **Werkmaterieelverzekering**  
Met de werkmaterieelverzekering is al het overig materieel WA verzekerd. Schade aan het materieel zelf is daarmee echter niet gedekt. De ervaring van de afgelopen jaren leert echter, dat schadeclaims aan het materieel (nagenoeg) niet aan de orde of minimaal zijn.
- **Goed werkgeverschapsverzekering (GWV)**  
Aanvullend heeft de gemeente met de GWV een verzekering afgesloten, die de schade regelt als de gemeente aansprakelijk wordt gesteld voor schade (materiële en immateriële), die het gevolg is van een verkeersongeluk, dat één van de werknemers tijdens werktijd is overkomen.

### Overzicht verzekeringskosten

De volgende grafiek en tabel geven een overzicht van de gemiddelde ontwikkeling van de verzekeringskosten voor de huidige tractiemiddelen.



| Verzekeringskosten | 2016 | 2017 | 2018 | 2019  | 2020  | 2021  | Gemiddeld |
|--------------------|------|------|------|-------|-------|-------|-----------|
| Begroot            | 23   | 23.2 | 24.2 | 24.8  | 25.2  | 25.7  | 24.4      |
| Werkelijk          | 20.3 | 23   | 25   | 44.9  | 45.8  | 48.9  | 34.7      |
| Verschil           | +2.7 | +0.2 | -0.8 | -20.1 | -20.6 | -23.2 | -10.3     |

Verzekeringskosten 2016-2021 (bedragen X € 1.000,-)

De verzekeringskosten zijn de afgelopen jaren flink gestegen. Aan de ene kant zien we de landelijke trend dat de premies vanuit de verzekeraar worden verhoogd doordat er steeds meer aanspraak op wordt gemaakt. Een andere trend welke invloed heeft is het feit dat de voertuigen steeds duurder worden. Dit zien we ook direct terug in de te betalen premies. Bij iedere vervanging of uitbreiding worden ook de verzekeringskosten begroot. Dit doen we aan de hand van de meest recente verzekeringspremies van een vergelijkend voertuig. Zoals in de grafiek is te zien is er in 2019 een grote sprong te zien in de premies. De oorzaak is een samenloop van omstandigheden: in dit jaar zijn veel nieuwe, duurdere voertuigen aangeschaft en ook de premies zijn verhoogd. De begroting is hier niet voldoende op aangepast waardoor het begrote bedrag en de werkelijke kosten ver uit elkaar liggen. Met de nieuwe begrotingswijziging stellen we de begroting voor het komende jaar bij naar € 55.200,-



## 5.4 Belastingen

Diverse belastingen spelen een rol bij de aanschaf en het gebruik van de tractiemiddelen. Naast de MRB (Motorrijtuigenbelasting) voor alle gekentekende voertuigen gaat het om de BTW (Belasting Toegevoegde Waarde) en BPM (Belasting Personenauto en Motorrijwielen). De hoogte van de MRB beïnvloedt de jaarlijkse exploitatielasten. De BPM en BTW hebben alleen effect op de uiteindelijke hoogte van de aanschafwaarde, waarover vervolgens lineair wordt afgeschreven.

### BTW

Over de aanschaf van tractiemiddelen wordt standaard BTW geheven. Afhankelijk van soort en gebruik van het tractiemiddel is de BTW compensabel dan wel verrekenbaar met de Belastingdienst. In de meeste gevallen is dit ook het geval, behalve voor bijvoorbeeld de begraafplaatsen en sport. In het algemeen geldt voor de aanschaf een zogeheten mengpercentage, waarbij 96% van de BTW voor de gemeente compensabel is en het restant van 4% niet. Bij iedere aanschaf / vervanging wordt per situatie beoordeeld welke BTW-categorie van toepassing is. Leidend daarin is dus voor welk doel het tractiemiddel wordt gebruikt.

### BPM (Belasting Personenauto Motorrijwielen)

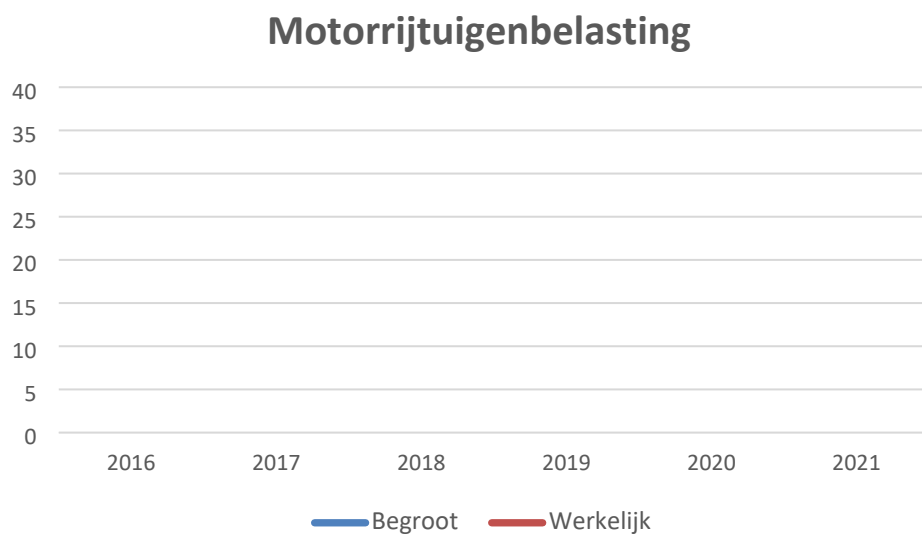
Voor de voertuigen wordt, behalve bij elektrische auto's, bij aanschaf BPM betaald. De BPM zorgt ervoor dat de inkoop prijs hoger uitvalt, omdat het niet teruggevraagd kan worden van de Belastingdienst. Er zijn bij de gemeente Harderwijk geen voertuigen die in aanmerking komen voor vrijstelling van de BPM. Sinds 2013 hangt de BPM volledig af van de CO<sup>2</sup>-uitstoot van een auto. De voorwaarden voor (gedeeltelijke) vrijstelling van BPM zijn de afgelopen jaren steeds strenger geworden. Voor elektrische voertuigen geldt tot en met 2024 geen BPM. Zo stimuleert de overheid volledig elektrisch rijden. Vanaf 2025 wordt er ook BPM bij de aanschaf van elektrische voertuigen in rekening gebracht, al is dit een zeer laag bedrag.

### Motorrijtuigenbelasting (MRB)

De hoogte van de wegenbelasting (officieel: motorrijtuigenbelasting of MRB) is vooral afhankelijk van het gewicht van de auto, het type motor, het type brandstof en de mate van milieuvervuiling (de CO<sup>2</sup> uitstoot). Over ieder voertuig dat CO<sup>2</sup> uitstoot moet MRB worden betaald. Alleen volledig elektrisch aangedreven auto's (en oldtimers van meer dan 40 jaar oud) zijn op dit moment nog vrijgesteld van MRB. Ook hier komt verandering in: vanaf het overgangsjaar 2025 moet er ook over volledig elektrische voertuigen 25% van de MRB worden betaald. Vanaf 2026 geldt deze korting niet meer en moet er volledig MRB worden betaald. Dit zal zich vertalen in hogere exploitatielasten vanaf 2025-2026.

### Overzicht kosten motorrijtuigenbelasting

De volgende grafiek en tabel geven een overzicht van de gemiddelde ontwikkeling van de kosten voor motorrijtuigenbelasting van de huidige voertuigen.



| Motorrijtuigenbelasting | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Gemiddeld |
|-------------------------|------|------|------|------|------|------|-----------|
| Begroot                 | 36.5 | 36.8 | 33.5 | 33.6 | 34.1 | 36   | 35.1      |
| Werkelijk               | 30.5 | 29.5 | 31.3 | 36   | 37.3 | 29.6 | 32.4      |
| Verschil                | +6   | +7.3 | +2.2 | -3.2 | +2.8 | +6.4 | +3.6      |

*Kosten motorrijtuigenbelasting 2016-2021 (bedragen X € 1.000,-)*

Over de periode 2016-2021 bedroegen de werkelijke kosten voor de motorrijtuigenbelasting van de tractiemiddelen gemiddeld € 32.400,- per jaar, tegenover een gemiddelde begrotingsraming van € 35.100,-. Met de nieuwe begrotingswijziging stellen we de begroting voor het komende jaar bij naar € 31.150,-.

## 6. Duurzaamheid

Vanaf 2011 zetten we al in om het wagenpark te verduurzamen, dit wordt onverminderd doorgezet. Inzetten op een duurzaam wagenpark is zeer belangrijk en hierin heeft de gemeente een voorbeeldfunctie. Voor een duurzaam wagenpark zijn we echter ook sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in de markt: voor sommige voertuigen zijn duurzame varianten niet beschikbaar op de markt of niet geschikt om de werkzaamheden uit te voeren. Mocht een duurzame variant van een voertuig een waardig alternatief zijn dan geniet dit uiteraard de voorkeur. Veelal zijn duurzame uitvoeringen van machines duurder dan de reguliere varianten en zijn extra financiële middelen nodig.

Elektrische voertuigen zijn een goed alternatief gebleken voor benzinemotoren/personenauto's. Dit geldt alleen niet voor veel andere werkvoertuigen. In de praktijk blijkt het steeds lastiger wordt om de overgebleven groep voertuigen op fossiele brandstof nog verder te verduurzamen. Wat opvalt is namelijk dat de dieselmotoren nodig zijn binnen het totale wagenpark. Dit komt door de werkzaamheden die moeten worden uitgevoerd met deze voertuigen: denk aan het strooien van wegen in de winterperiode en het trekken van aanhangers met zwaar materieel. Bij deze werkzaamheden is een bepaald laad- en trekvermogen benodigd, in combinatie met een toereikende actieradius. Veelal komen we dan uit op teruggekeurde 3,5 tons voertuigen (kleine vrachtwagen) op fossiele brandstof. De ontwikkelingen op dit gebied gaan snel en we houden de markt nauwlettend in de gaten voor duurzamere alternatieven.

In de volgende grafieken staat visueel het resultaat weergegeven hoe er de afgelopen 5 jaar is ingezet om het wagenpark van de gemeente Harderwijk verder te verduurzamen.

### Verdeling brandstoftype 2016

### Verdeling brandstoftype 2021

■ Diesel ■ Benzine ■ Elektrisch ■ LPG/Aardgas

■ Diesel ■ Benzine ■ Elektrisch ■ LPG/Aardgas

#### 6.1 HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

In 2021 is er vanuit de gemeente een marktstudie gedaan naar schonere/duurzamere brandstoffen. Het huidige wagenpark rijdt naast elektriciteit voornamelijk op diesel. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) is één van de kandidaten om diesel te vervangen. Binnen de gemeente Harderwijk is er op het moment van schrijven geen tanklocatie beschikbaar die deze brandstof aanbied. In het kader van duurzaamheid stappen steeds meer bedrijven en gemeenten over op HVO. HVO is een duurzame, fossielvrije en hernieuwbare brandstof wat zorgt voor een hoge mate van CO<sub>2</sub>-reductie. Een ander bijkomend voordeel, zeker in deze tijd, is dat HVO wordt geproduceerd in o.a. Nederland. Ondanks de elektrificering van het wagenpark blijft een gedeelte van ons wagenpark (voorlopig) nog op diesel rijden.

#### 6.2 Investeren in een eigen tankinstallatie

Als gemeente willen we niet afhankelijk zijn van derden, pompoevernames en daarmee gepaard gaande wisselingen in het aanbod van brandstof. We willen daarom investeren in een eigen tankinstallatie op de gemeentewerf aan de Graaf Ottolaan. Bij de overgang op HVO reduceren we onze CO<sub>2</sub> uitstoot tot zo'n 2,948 kg per verbruikte liter. Als we kijken naar het eigen wagenpark van de gemeente Harderwijk hebben we het dan over een jaarlijkse besparing tot zo'n 260 ton CO<sub>2</sub>. Dit komt neer op een CO<sub>2</sub>-reductie van 17% van de gemeente Harderwijk (op basis van gegevens 2021).

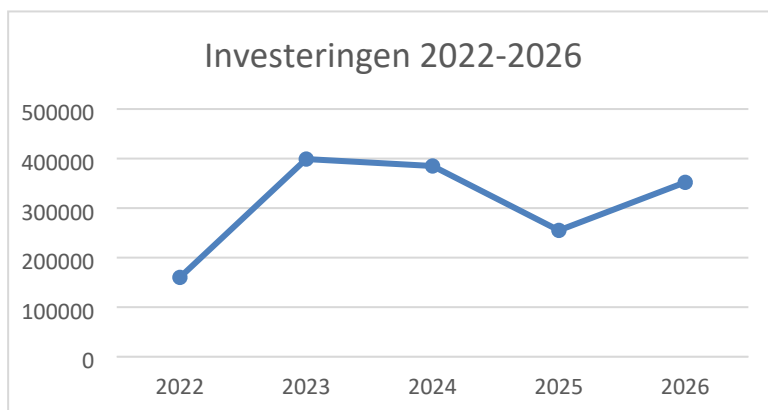
Aangezien er op de gemeentewerf aan de Graaf Ottolaan al een vloeistofdichte vloer aanwezig is, is de investering om over te stappen naar HVO gering. Via de kadernota (2022) is inmiddels een verzoek ingediend voor de eenmalige investeringskosten voor een tankinstallatie en de structurele meerprijs per liter.

### 6.3 Emissienormen

Mocht er geen alternatieve brandstof voor een bepaald voertuig in de markt te koop zijn of deze technisch, praktisch en economisch niet voldoen, dan kiezen we als gemeente voor de hoogste emissienorm. Momenteel is dat de emissienorm Euro6. Het voordeel hiervan is dat deze motoren zo min mogelijk schadelijke uitlaatstoffen uitstoten. Het nadeel is dat bij de telkens strenger wordende normen het brandstofverbruik stijgt en een separate toevoeging van AdBlue noodzakelijk kan zijn. AdBlue zorgt voor omzetting van stikstofoxiden in stikstof en water. Het verbruik ligt op circa 5% van het dieselverbruik en qua literprijs op ongeveer de helft van diesel. Wel zien wij steeds meer chassis cabines, bestelbussen en personenwagens met dieselmotoren en AdBlue toevoeging, waardoor ook deze uitlaatgassen steeds schoner worden.

## 7. Investerings 2022-2026

Voor de komende 4 jaar staan de onderstaande vervangingen op de planning. Deze machines en voertuigen worden opgenomen in het MIP. In de praktijk kan blijken dat we af moeten wijken van onderstaande planning. Ook fluctueren de investeringsbedragen jaarlijks, zeker in de huidige (onrustige) tijd waarbij prijsverhogingen eerder regel dan uitzondering zijn. Bij de jaarlijkse actualisatie van de begroting (MIP), wordt deze planning dan ook bekeken en waar nodig bijgesteld.



| Voertuig                   | Taakveld                                                             | 2022   | 2023    | 2024    | 2025   | 2026    |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------|---------|---------|--------|---------|
| Tractor Groot              | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 80.000 |         |         |        |         |
| Tekstkarren                | 1.2 Openbare orde en veiligheid                                      | 29.000 |         |         |        |         |
| Heetwatermachine           | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 24.500 |         |         |        |         |
| Maaimachine                | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                    | 26.620 |         |         |        |         |
| Werkvoertuig buitengebied  | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          |        | 40.000  |         |        |         |
| Werkvoertuig bebording     | 2.1 Verkeer en vervoer                                               |        | 50.000  |         |        |         |
| Werkvoertuig ongedierte    | 2.1 Verkeer en vervoer                                               |        | 50.000  |         |        |         |
| Werkvoertuig stratenmakers | 2.1 Verkeer en vervoer                                               |        | 50.000  |         |        |         |
| Werktuigdrager             | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie / 2.1 Verkeer en vervoer |        | 52.000  |         |        |         |
| Aanhanger hogedrukset      | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie |        | 37.000  |         |        |         |
| Grafdelfmachine            | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                    |        | 120.000 |         |        |         |
| Vrachtwagen                | Werf Algemeen (diverse taakvelden) / 2.1 Verkeer en vervoer          |        |         | 200.000 |        |         |
| Veegmachine (Groot)        | 7.3 Afval                                                            |        |         | 185.000 |        |         |
| Personenvoertuig           | 8.3 Wonen en bouwen                                                  |        |         |         | 25.000 |         |
| Schrobmachine              | 2.2 Parkeren                                                         |        |         |         | 55.000 |         |
| Werkvoertuig               | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                       |        |         |         | 45.000 |         |
| Gazonmaaier                | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          |        |         |         | 85.000 |         |
| Werkvoertuig buitengebied  | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          |        |         |         | 45.000 |         |
| Portaalkraan               | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                    |        |         |         |        | 58.000  |
| Werkvoertuig               | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                       |        |         |         |        | 45.000  |
| Werkvoertuig groen 1       | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          |        |         |         |        | 42.000  |
| Werkvoertuig groen 2       | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          |        |         |         |        | 42.000  |
| Veegmachine klein          | 7.3 Afval                                                            |        |         |         |        | 165.000 |

## 8. Conclusie en aanbevelingen

De conclusies en aanbevelingen zijn voor een groot deel al opgenomen in de eerdere hoofdstukken. Hieronder volgt een korte samenvatting.

### 8.1 Een reële begroting

We zien dat de afgelopen jaren de begroting en de werkelijke kosten steeds verder uit elkaar zijn gaan lopen. In dit beheerplan zijn de begrote exploitatiebudgetten opnieuw kritisch bekeken en bijgesteld. Alle wijzigingen zijn opgenomen in een begrotingswijziging. Het bijstellen van exploitatiebudgetten is een constant proces: bij iedere aanschaf en/of vervanging van een voertuig wordt een inschatting gemaakt van de exploitatiekosten.

### 8.2 Het opvangen van extra kosten – (nu nog) binnen de bestaande begroting

Alle exploitatiekosten kunnen we nog steeds opvangen binnen de huidige begroting. Inflatie, een hogere energieprijis en materiaaltekorten stuwen de prijzen van nieuw aan te schaffen voertuigen en de onderhoudskosten steeds verder op. De investeringen in nieuw aan te schaffen voertuigen en de exploitatielasten zullen de komende jaren steeds hoger worden.

### 8.3 MIP – Meer grip op investeringen

Doordat we vanaf boekjaar 2022 actief gebruik gaan maken van het MIP voor de investeringen krijgen we hier meer grip op. De planning van de investeringen voor de komende jaren is in dit beheerplan opgenomen. Uiteraard zijn de opgenomen bedragen een inschatting, we zijn hierbij afhankelijk van de omstandigheden en de technologische en economische ontwikkelingen op de markt. Ook kan het zijn dat we bepaalde investeringen/vervangingen naar voren halen terwijl we anderen juist (verantwoord) uitstellen.

### 8.4 Inzetten op duurzaamheid

Als gemeente hebben wij een voorbeeldfunctie op het gebied van duurzaamheid. We zijn vanaf 2011 al bezig met het verduurzamen van ons wagenpark, dit blijven we doen. Een groot gedeelte van ons wagenpark is inmiddels al elektrisch uitgevoerd. Voor sommige voertuigen zijn duurzame varianten niet beschikbaar of (nog niet) geschikt om de werkzaamheden uit te voeren. In dat geval moeten we terugvallen op voertuigen op fossiele brandstof waarbij we kiezen voor de hoogste emissienorm. De ontwikkeling van duurzamere alternatieven gaan hard en we houden deze dan ook nauwlettend in de gaten. Een duurzamer wagenpark vraagt in ieder geval om grotere investeringen. Ten opzichte van ondernemers en andere bedrijven zijn deze investeringen voor ons als gemeente hoger. Zo komen wij als gemeente niet in aanmerking voor teruggave van BPM en kunnen wij geen gebruik maken van regelingen m.b.t. duurzame investeringen (MIA / VAMIL).

### 8.5 Investeren in een eigen tankinstallatie voor HVO

Een eigen tankinstallatie op de gemeentewerf aan de Graaf Ottolaan kan voor een grote reductie zorgen in onze CO<sub>2</sub>-footprint. Door onze voertuigen met dieselmotoren te laten rijden op HVO reduceren we de CO<sub>2</sub> uitstoot tot zo'n 90% / 2,948 kg per verbruikte liter. Als we kijken naar het eigen wagenpark van de gemeente Harderwijk hebben we het dan over een jaarlijkse besparing tot zo'n 260 ton CO<sub>2</sub>. Dit komt neer op een CO<sub>2</sub>-reductie van 17% van de gemeentelijke organisatie (op basis van gegevens 2021).

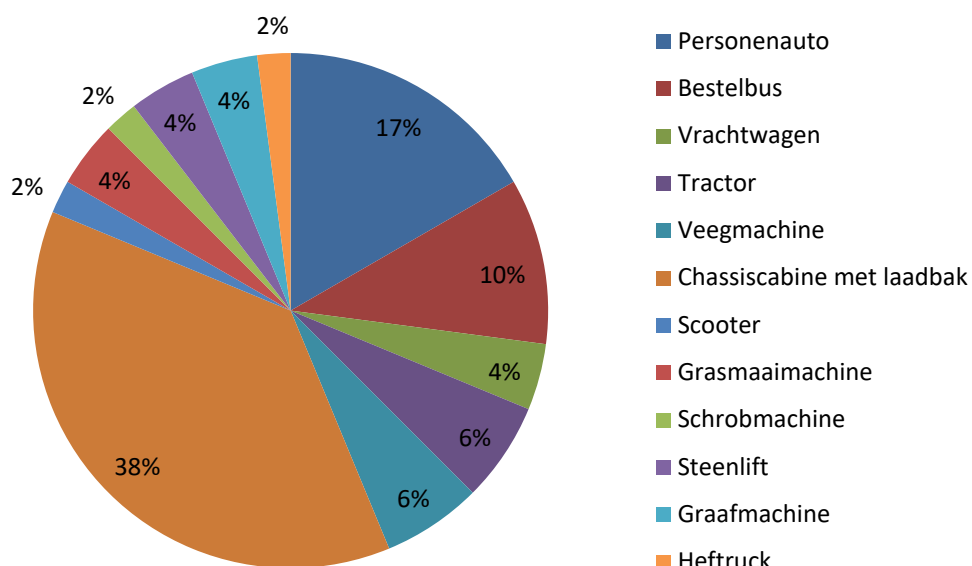
Aangezien er op de gemeentewerf aan de Graaf Ottolaan al een vloeistofdichte vloer aanwezig is, is de investering om over te stappen naar HVO gering. Via de kadernota (2022) is inmiddels een verzoek ingediend voor de eenmalige investeringskosten voor een tankinstallatie en de structurele meerprijs per liter.



## Bijlage 1 - Inventarisatie materieel

Hieronder staan een aantal grafieken die visueel de verdeling van het huidige wagenpark weergeven.

### Verdeling voertuigtype



## Bijlage 2 - Overzicht rijdend materieel gemeente Harderwijk

| Kenteken/Code     | Omschrijving                                  | Taakveld                                                                                        | Bouwjaar | Brandstof     |
|-------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------------|
| <b>75-BFL-5</b>   | ALGEMEEN - DAF CF 330 FAN (vrachtwagen)       | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht)recreatie / 7.2 Riolering / 7.3 Afval | 2014     | Diesel        |
| <b>VL-329-L</b>   | ALGEMEEN - Nissan e-NV200 (Garage)            | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht)recreatie / 7.2 Riolering / 7.3 Afval | 2014     | Elektriciteit |
| <b>NB-482-S</b>   | ALGEMEEN – Renault ZOE (werf)                 | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht)recreatie / 7.2 Riolering / 7.3 Afval | 2016     | Elektriciteit |
| <b>STILL 6025</b> | ALGEMEEN – STILL RX60-25 E.Heftruck           | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht)recreatie / 7.2 Riolering / 7.3 Afval | 2011     | Elektriciteit |
| <b>VFR-80-H</b>   | ALGEMEEN - Nissan e-NV200 (TD/Garage)         | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.2 Parkeren / 7.2 Riolering / 7.3 Afval                               | 2020     | Elektriciteit |
| <b>VHF-28-G</b>   | ALGEMEEN - Onkruid op verharding              | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                                      | 2020     | Diesel        |
| <b>G-152-F</b>    | BEGRAAFPL. - Addax kipper                     | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                                               | 2019     | Elektriciteit |
| <b>PORTAALKR</b>  | BEGRAAFPL. - Gerhart portaalkraan             | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                                               | 2010     | Benzine       |
| <b>TSG-93-F</b>   | BEGRAAFPL. - Grafdelfmachine Boki 2651        | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                                               | 2010     | Diesel        |
| <b>E.STEENL.</b>  | BEGRAAFPL. - Hogervorst e. Steenlift          | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                                               | 2020     | Elektriciteit |
| <b>TSG-03-G</b>   | BEGRAAFPL. - Schmitz 1700E electro            | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                                                               | 2018     | Elektriciteit |
| <b>1-VFG-69</b>   | BOS - Toyota Hilux 2.5 D-4D 4WD               | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                                                     | 2009     | Diesel        |
| <b>46-ZN-FP</b>   | BOS - Toyota RAV4 2.0 VVT-I (Bosbeheer)       | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                                                     | 2008     | Benzine       |
| <b>J-792-ZB</b>   | GEM.H - Polestar 2 (College B&W)              | 0.1 Bestuur                                                                                     | 2020     | Elektriciteit |
| <b>VN-700-X</b>   | GEM.H – VW Caddy 2.0 (Handhaving)             | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                                                  | 2015     | Benzine       |
| <b>VL-773-L</b>   | GEM.H – Nissan E-NV200 (Handhaving)           | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                                                  | 2016     | Elektriciteit |
| <b>FFV-90-S</b>   | GEM. H – NIU NQI Sport e.scooter (Handhaving) | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                                                  | 2021     | Elektriciteit |
| <b>KN-509-P</b>   | GEM.H - Renault ZOE (Realisatie&Beheer)       | 2.1 Verkeer en vervoer / 5.7 Openbaar groen en (openlucht)recreatie / 7.2 Riolering / 7.3 Afval | 2016     | Elektriciteit |
| <b>35-LLS-9</b>   | GEM.H - Suzuki SX 1.6 (Bouwzaken)             | 8.3 Wonen en bouwen                                                                             | 2010     | Benzine       |
| <b>42-JNL-3</b>   | GEM.H - Peugeot 107 (MIZ - Sociaal domein)    | 0.4 Overhead                                                                                    | 2009     | Benzine       |
| <b>58-KXB-1</b>   | GEM. H – Peugeot 206 (MIZ - Facilitair)       | 0.4 Overhead                                                                                    | 2010     | Aardgas/LPG   |
| <b>95-PGR-5</b>   | GEM. H – Fiat Punto EVO3D 1.4 (MIZ)           | 0.4 Overhead                                                                                    | 2011     | Aardgas/LPG   |
| <b>49-VJV-3</b>   | GEM. H – VW Caddy (MIZ – Landmeters)          | 0.4 Overhead                                                                                    | 2007     | Diesel        |

|                 |                                          |                                                                      |      |               |
|-----------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|------|---------------|
| <b>LIMACH</b>   | GRIJS - Limach elektrische minigraver    | 7.2 Riolering / 2.1 Verkeer en vervoer                               | 2020 | Elektriciteit |
| <b>VK-381-V</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter (bebording)    | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)           | 2014 | Diesel        |
| <b>VK-936-R</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter (ongedierte)   | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)           | 2014 | Diesel        |
| <b>V-424-LZ</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter (stratenmkrs)  | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)           | 2018 | Diesel        |
| <b>VK-352-V</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter (stratenmkrs)  | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)           | 2014 | Diesel        |
| <b>V-612-XG</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter 3C13 (Riool)   | 7.2 Riolering                                                        | 2019 | Diesel        |
| <b>V-592-XP</b> | GRIJS - Mitsubishi Canter 3S15 (Techn.d) | 2.1 Verkeer en vervoer / 2.2 Parkeren / 7.2 Riolering / 7.3 Afval    | 2019 | Diesel        |
| <b>87-BJR-8</b> | GRIJS - Volvo FM 330 (kolkenzuiger)      | 7.2 Riolering                                                        | 2017 | Diesel        |
| <b>TSG-63-H</b> | GROEN - Holder X30                       | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie / 2.1 Verkeer en vervoer | 2016 | Diesel        |
| <b>TRL-34-B</b> | GROEN - JD6090RC (Groen)                 | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2014 | Diesel        |
| <b>T-25-BPR</b> | GROEN - VALTRA G105 (Groen)              | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2021 | Diesel        |
| <b>V-613-XG</b> | GROEN - Mitsubishi Canter (Groen)        | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2018 | Diesel        |
| <b>V-748-RP</b> | GROEN - Nissan e-NV200 (Groen)           | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2018 | Elektriciteit |
| <b>TSG-70-F</b> | GROEN - Toro Cirkelmaaier 4010D (Groen)  | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2016 | Diesel        |
| <b>V-589-LT</b> | GROEN - VW Transporter dubbele cab.      | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2018 | Diesel        |
| <b>V-907-LV</b> | GROEN - VW Transporter dubbele cab.l     | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                          | 2018 | Diesel        |
| <b>TRZ-34-H</b> | SPORTVELDEN - John Deere 4049            | 5.2 Sportaccommodaties                                               | 2016 | Diesel        |
| <b>TRK-36-X</b> | SPORTVELDEN - John Deere 4066R           | 5.2 Sportaccommodaties / 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie | 2020 | Diesel        |
| <b>T20</b>      | HOUTWAL - Schrobzuigmach. Tennant T20    | 2.2 Parkeren                                                         | 2011 | Diesel        |
| <b>TSG-55-F</b> | REINIGING - Mathieu Azura Flex MC210     | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2020 | Diesel        |
| <b>V-747-RP</b> | REINIGING - Nissan e-NV200 Vuilopbouw    | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2018 | Elektriciteit |
| <b>VGD-15-B</b> | REINIGING - Nissan e-NV200 Vuilopbouw    | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2020 | Elektriciteit |
| <b>VGD-16-B</b> | REINIGING - Nissan e-NV200 Vuilopbouw    | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2020 | Elektriciteit |
| <b>V-187-LJ</b> | REINIGING - VW Transporter               | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2018 | Diesel        |
| <b>TSG-62-F</b> | REINIGING - Veegmachine RAVO EU6         | 21. Verkeer en vervoer                                               | 2018 | Diesel        |
| <b>TGS-49-T</b> | REINIGING - Veegmachine Cleango500       | 2.1 Verkeer en vervoer                                               | 2021 | Diesel        |

### Bijlage 3 – Overzicht (groot) materieel

| Kenteken/Code       | Omschrijving                           | Taakveld                                                        | Bouwjaar | Brandstof        |
|---------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------|------------------|
| <b>Tekstkar 1</b>   | GEM. H. – Tekstkar (Handhaving)        | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                  | 2007     |                  |
| <b>Tekstkar 2</b>   | GEM. H. – Tekstkar (Handhaving)        | 1.2 Openbare orde en veiligheid / 2.2 Parkeren                  | 2007     |                  |
| <b>99-WV-TN</b>     | GROEN - OBM TP215 versnipperaar        | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                     | 2019     | Diesel           |
| <b>38-WH-SV</b>     | REINIGING – Hogedrukset                | 2.1 Verkeer en vervoer                                          | 2011     | Diesel           |
| <b>52-WV-SF</b>     | EVENEMENTEN – Mobiel podium            | 5.3 Cultuurpresentatie, cultuurproductie en cultuurparticipatie | 2019     |                  |
| <b>HEETWATERM</b>   | GRIJS – Empass Heetwatermachine        | 2.1 Verkeer en vervoer                                          | 2017     | Benzine / Diesel |
| <b>59-WH-JZ</b>     | GRIJS – Minikolkenzuiger               | 7.2 Riolering                                                   | 2011     | Benzine          |
| <b>LJL-77-T</b>     | GROEN – Trilo S8                       | 5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie                     | 2016     |                  |
| <b>P.CONT 1</b>     | REINIGING – Perscontainer gemeentewerf | 2.1 Verkeer en vervoer                                          | 2020     |                  |
| <b>P.CONT 2</b>     | BEGRAAFPL. – Perscontainer Elzenhof    | 7.5 Begraafplaatsen en crematoria                               | 2008     |                  |
| <b>STROOI.SILOS</b> | ALGEMEEN – Strooisilo's                | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2014     |                  |
| <b>STROOIER KL1</b> | B08-24 PEP-350                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2017     |                  |
| <b>STROOIER KL2</b> | B08-24 PEP-350                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2017     |                  |
| <b>STROOIER KL3</b> | B08-24 PEP-350                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2020     |                  |
| <b>STROOIER KL4</b> | B08-24 PEP-350                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2020     |                  |
| <b>STROOIER KL5</b> | B08-24 PEP-350                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2020     |                  |
| <b>STROOIER GR1</b> | B40-42 PEP-490                         | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2020     |                  |
| <b>SCHUIF 1</b>     | SNK 240 EPZ                            | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 1997     |                  |
| <b>SCHUIF 2</b>     | SNK 210 EPZ                            | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2011     |                  |
| <b>SCHUIF 3</b>     | SNK 210 EPZ                            | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2005     |                  |
| <b>SCHUIF 4</b>     | SNK 210 EPZ                            | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2005     |                  |
| <b>SCHUIF 5</b>     | SNK 150 EPZ                            | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 1997     |                  |
| <b>SCHUIF 6</b>     | SNK 180-R EPZ                          | 2.1 Verkeer en vervoer (gladheid)                               | 2001     |                  |