

Zaaknummer : 31799
Kenmerk : 404431
Auteur : Niek Duijf
Adviseur : Willem van der Velde, Marieke Wijnands

Strategisch plan

Op weg naar duurzame en efficiënte bedrijfswagens

1. Inleiding

Ons waterschap wil samen met inwoners, (maatschappelijke) organisaties en ondernemers werken aan een duurzame omgeving waar we kunnen wonen, werken en genieten. De zorg voor de leefomgeving is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Door het Rijk, regionale overheden en maatschappelijke partners zijn diverse wetten aangenomen en concrete ambities vastgesteld ten aanzien van klimaat en duurzaamheid. Het waterschap heeft zelf stevige plannen opgesteld in het voldoen aan wet- en regelgeving, zoals de Klimaatwet. Bij alles wat we doen is duurzaamheid dan ook een belangrijke afweging. De duurzame uitvoering van onze waterschapstaken is een belangrijk doel.

Dit geldt ook voor onze mobiliteit. De komende jaren wordt de wetgeving op het verduurzamen van mobiliteit steeds strenger, zoals blijkt uit de *Regeling ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (2021)*. Tijdens de uitvoering van de waterschapstaken is voor een groot aantal van onze collega's de bedrijfsauto de werkplek én het gereedschap. Voldoende passend werkgereedschap en moderne mobiliteit is hen een voorwaarde voor een efficiënte en doelmatige uitvoering van de werkzaamheden.

De auto's uit het wagenpark van het waterschap lopen tegen het einde van hun economische levensduur aan en moeten worden vervangen. Deze mogelijkheid wordt benut om te verduurzamen. De vervanging en verduurzaming van het wagenpark moet worden gerealiseerd binnen de context van een snel veranderende wereld, stevige klimaatdoelstellingen en een duurzame (bedrijfs-)automarkt die nog vol in ontwikkeling is. Om binnen deze kaders een duurzaam wagenpark te realiseren waarbij de risico's beheersbaar blijven is een strategie ontwikkeld. In deze strategie wordt uiteengezet hoe tussen 2022 en 2027 een wagenpark wordt gerealiseerd, waarmee het waterschap is toegerust voor de uitvoering van de kerntaken en een maximale bijdrage levert aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

2. Kader

Door het Rijk, regionale overheden en maatschappelijke partners zijn diverse wetten aangenomen en concrete ambities vastgesteld ten aanzien van klimaat en duurzaamheid. De belangrijkste voor de vervanging van het wagenpark zijn:

- *Klimaatakkoord, 2019:*
 - o 49% minder CO₂-equivalenten, inclusief lachgas en methaan, ten opzichte van 1990 gerealiseerd in 2030 en 95% minder in 2050 (Klimaatwet, 2019);
 - o In het Klimaatakkoord zijn verschillende afspraken gemaakt over het duurzaam aanbesteden van voertuigen door de Rijksoverheid en andere overheden, die verdergaan dan de verplichtingen uit de wijzigingsrichtlijn. Zo hebben regionale overheden afgesproken:
 - dat in 2030 hun eigen wagenpark emissieloos is op het gebied van lichte voertuigen;
 - dat bij de inkoop van opdrachten de voorwaarde gesteld zal worden dat het vervoer emissieloos moet zijn;
 - en dat bij zware voertuigen gestreefd wordt naar zoveel mogelijk emissieloze voertuigen.
- *Grondstoffenakkoord, 2017:* 50% minder primair grondstoffengebruik ten opzichte van 2014 realiseren in 2030 en volledig circulair zijn in 2050;
- *Manifest MVI (2016):* In het Manifest MVI hebben 160 overheidspartijen afgesproken, waaronder Waterschap Brabantse Delta, om werk te gaan maken van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) in de eigen organisatie.

Daarnaast wordt wetgeving op het verduurzamen van mobiliteit steeds strenger:

- *Regeling ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen*: Deze regeling heeft als gevolg dat 38,5% van alle lichte voertuigen (auto's en bestelbussen), die tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025 worden aangeschaft middels overheidsopdrachten en speciale sector opdrachten, schone lichte voertuigen moeten zijn. Schoon betekent in dit geval dat een voertuig maximaal 50 gram CO₂ per km en maximaal 80% van de toegestane luchtverontreinigende emissies mag uitstoten.
(Gedurende de eerste periode van 2021-2025 wordt de mogelijkheid onderzocht om de afspraken uit het Klimaatakkoord vast te leggen in deze regeling. Wanneer er voor wordt gekozen om aan te sluiten bij het Klimaatakkoord, dan wordt deze regeling overeenkomstig aangepast).
- *Mobiliteitstafel van het Klimaatakkoord*: Voor zakelijke mobiliteit geldt vanaf 1 januari 2026 een maximumnorm van 96 gram CO₂ per kilometer. Werkgevers die nog niet aan die norm voldoen, hebben tot 1 januari 2026 om acties te ondernemen die leiden tot minder zakelijke kilometers. De wijziging verplicht werkgevers ook tot een jaarlijkse rapportage van de werkgebonden personenmobiliteit, die vanaf 1 januari 2022 ieder jaar uiterlijk op 30 april via een digitaal systeem aan het bevoegd gezag moet worden verstrekt

In het Bestuursakkoord waterschap Brabantse Delta 2019 – 2023 spreekt het waterschap de ambitie uit om een voorbeeldfunctie te vervullen in het bereiken van de nationale klimaatdoelen. Deze ambitie wordt geconcretiseerd met de doelstellingen:

- energieneutrale bedrijfsvoering in 2025 en grondstoffenneutrale bedrijfsvoering in 2050;
- verdere stappen zetten op het gebied van circulair werken van de eigen organisatie;
- producten en diensten duurzaam, sociaal en maatschappelijk verantwoord inkopen.

De hoofdambitie van het waterschap blijft primair gericht op de kerntaken: voldoende oppervlaktewater van goede kwaliteit en veiligheid tegen overstroming. De inzet van passend en modern materieel is een voorwaarde voor een goede uitvoering van de werkzaamheden.

3. Doel

Het strategisch plan beschrijft en beargumenteert de strategie om tussen 2022 en 2027 een wagenpark en de benodigde laadinfrastructuur te realiseren dat is toegerust voor de uitvoering van de kerntaken van het waterschap en een maximale bijdrage levert aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. Dit plan beschrijft de manier *hoe* het waterschap haar wagenpark gaat verduurzamen, vervangen en financieren. De Regeling bedrijfsauto's waterschap Brabantse Delta 60510 en de arbeidsvoorwaarden vallen buiten deze strategie. Deze zijn afzonderlijk door het DB vastgesteld. De volgende doelstellingen zijn geformuleerd:

1. Realiseren van een wagenpark tussen 2022 en 2027, dat is toegerust voor de efficiënte uitvoering van de kerntaken van het waterschap;
2. Realiseren van een duurzaam wagenpark;
3. Ontwikkelen van een strategie waarmee doelstellingen 1 en 2 worden bereikt binnen de context van een snel veranderende markt van duurzaam vervoer.

4. Analyse

4.1 Huidige situatie - IST

Het wagenpark bestaat uit 113 bedrijfsauto's, 10 pick-ups, 11 poolauto's en 4 directieauto's. 133 bedrijfsauto's in het wagenpark rijden op diesel. In 2019 werden er 2.692.827 kilometers gereden en 169.514 liters diesel getankt. Dit resulteert in een CO2 uitstoot van 547 ton. Van de 133 bedrijfsauto's worden er 30 ingezet voor de muskusrattenbeheersing. Zij opereren Brabant breed voor drie de waterschappen, die dit gezamenlijk financieren.

Categorie	Aantal	Benzine	Diesel	Elektrisch	Hybride
Bedrijfsauto's	113	-	113	-	-
Pick-up	10	-	10	-	-
Poolauto's	11	1	10	-	-
Directieauto's	4	-	-	2	2
Totaal	138	1	133	2	2

In 2015 is er vanuit *Winnend Samenwerken* gekozen voor een wagenpark in eigen beheer. Om dit te bereiken is in 2015, in de nota 15IT014974, het advies uitgebracht om de financieringsvorm te wijzigen. Het algemeen bestuur heeft ingestemd met het wijzigen van de financieringsvorm van *lease* naar *koop*. Het huidige wagenpark is in 2016 aanbesteed en ingekocht en is volledig in eigen beheer. Uit gesprekken met andere water- en hoogheemraadschappen en externe adviseurs, blijkt dat deze partijen inmiddels kiezen voor lease. Zij willen hiermee de huidige technologische en financiële risico's in de onzekere markt beheersen. Duurzaam vervoer, met name elektrisch, is duurder in aanschaf (ca. 1.8 keer duurder) terwijl de kosten voor onderhoud, de levensduur en de restwaarde een onzekere factor zijn.

Tijdens de aanbesteding in 2016 is het wagenpark ingekrompen en zuiniger gemaakt. Het aantal grote 4-wheeldrive auto's is beperkt en vervangen door bedrijfsauto's of kleine 4-wheeldrive auto's wanneer dit functioneel noodzakelijk was. Verder is bij de aanschaf van dieselauto's een model geselecteerd met een zo laag mogelijke CO2-uitstoot.

Op de parkeerplaatsen van Bouvigne en de steunpunten Zundert en Heerle zijn in totaal 14 laadpunten aanwezig. De 12 laadpunten op Bouvigne zijn niet allemaal aangesloten en werkend. Dit wordt gerealiseerd in Q1 2022.

Voor 6 poolauto's, die bij het kantoor Bouvigne zijn gestationeerd, loopt sinds 1 november een pilot om de auto's te vervangen door het elektrisch deelauto concept AMBER¹. Na afronden van de pilot wordt definitief besloten wel of niet over te gaan tot vervangen.

4.2 Gewenste situatie - SOLL

Het waterschap bereikt de mobiliteit die nodig is voor de efficiënte uitvoering van de kerntaken van het waterschap en een maximale bijdrage levert aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

- Een zo groot mogelijk deel van het wagenpark wordt vervangen door een elektrisch aangedreven auto. Waar een elektrisch auto niet aan de gestelde eisen kan voldoen, wordt voor het meest duurzame alternatief gekozen. De gekozen aandrijving mag geen negatief effect hebben de uitvoering van de werkzaamheden.
- Er wordt passende mobiliteit gerealiseerd. Dit houdt in dat er voldoende mobiliteit beschikbaar is die de uit te voeren werkzaamheden ondersteunt. In praktijk betekent dit dat er 132 bedrijfsauto's geleidelijk worden vervangen tussen 2022 en 2027. Bij het inzetten van vervoersmiddelen/gereedschap is het uitgangspunt dat deze optimaal worden ingezet. Door het toenemen van flexibel en parttime werken kan het begrip persoonsgebonden meer worden losgelaten en kunnen de voertuigen steeds meer als deelauto worden beschouwd. Het huidige beleid, *Regeling bedrijfsauto's waterschap Brabantse Delta 60510*, sluit hier goed op aan. Er is geen aanleiding om dit beleid te wijzigen.
- De 6 poolauto's die bij het kantoor Bouvigne zijn gestationeerd worden vervangen door een 100% elektrisch extern deelauto concept.
- De laadinfrastructuur op de parkeerplaatsen van Bouvigne, de steunpunten en de RWZI's wordt geleidelijk uitgebreid naar 44 laadpunten. De laadinfrastructuur sluit aan op de omvang van het wagenpark van Brabantse Delta.

¹ Het betreft hier het extern deelautoplatform AMBER voor de zakelijke en particuliere gebruiker, met 100% elektrische auto's en een app waarmee je de auto reserveert, ontgrendelt, start, parkeert en oplaadt. De auto's worden vooraf gereserveerd en staan gegarandeerd op loopafstand.

Alternatieven:

Het inperken van het aantal auto's is een efficiënte werkwijze om te verduurzamen. Deze optie is onderzocht en op korte termijn niet haalbaar.

- Er is juist behoefte aan meer mobiliteit (zie adviesnota 407743 - Uitbreiding duurzame bedrijfsmobiliteit – 800593). Naast functiewijzigingen en formatie-uitbreiding wordt gewerkt aan kostenbesparende procesoptimalisaties. Er wordt meer effectief preventief onderhoud uitgevoerd op de assets ter voorkoming van storing. Dit gebeurt met eigen personele inzet in de uitvoering waarmee kennis wordt geborgd in de eigen organisatie. Hiermee wordt geld bespaard doordat er minder storingen plaatsvinden en er minder extern personeel wordt ingehuurd. De procesoptimalisatie vraagt om passend werkgereedschap en moderne mobiliteit. De inzet van voldoende bedrijfsauto's draagt bij aan een efficiënte beheerorganisatie.
- Er zijn al diverse maatregelen genomen om het aantal auto's te beperken. Tijdens de aanbesteding in 2016 is het wagenpark ingekrompen door meer gebruik te maken van poolauto's in plaats van persoonsgebonden auto's. Daarnaast is afstand gedaan van o.a. de bodeauto en loopt er een pilot met AMBER om de 6 poolauto's bij Bouvigne te kunnen afstoten.

4.3 Context

Wensen gebruikers

Auto's zijn het werkgereedschap waarmee medewerkers het werk adequaat en veilig uitvoeren. De functionele eisen die gesteld worden aan de auto's zijn leidend voor de aanschaf van de nieuwe auto's. Er is uitgebreid met de teammanagers van de gebruikers van het wagenpark gesproken. De teammanagers hebben geen bezwaar tegen een vorm van duurzaam vervoer, zolang de auto's beschikken over alle benodigde functionaliteiten om werkzaamheden goed te kunnen uitvoeren.

Markt

De markt van duurzaam vervoer en de benodigde laadinfrastructuur is sterk in ontwikkeling, maar nog erg onzeker.

- De technologische ontwikkeling van elektrische auto's en de daarbij behorende infrastructuur gaat snel. Jaarlijks komen er nieuwe modellen (bedrijfs-)auto's uit met een betere actieradius, snellere laadmogelijkheden, hogere trekkracht en betere prestaties. Er komen ook steeds meer modellen uit in alle klassen (groot/klein, personenvervoer/bedrijfsauto's). Hetzelfde geldt voor de technologische ontwikkeling van laadinfrastructuur. Nieuwe elektrische laadinfrastructuur laadt bijvoorbeeld sneller, slimmer en vraagt steeds minder capaciteit van het bedrijfsnetwerk.
- Er heerst schaarste op de markt van elektrische auto's, doordat de markt wordt overvraagd en door een groot tekort aan chips. Hierdoor zijn levertijden van ca. 1 jaar momenteel geen uitzondering.
- De restwaarde van elektrische bedrijfsauto's is op dit moment moeilijk te bepalen. Levensduur van bijvoorbeeld elektrische bedrijfsauto's is nog niet bewezen. Daarnaast worden modellen steeds beter, waardoor oude modellen hun waarde snel verliezen.
- Ontwikkelingen en vooral het aanbod op het gebied van waterstof aangedreven auto's en de benodigde tankinfrastructuur, zijn op dit moment nog beperkt. Ontwikkelingen gaan echter snel. Grote spelers, zoals bijvoorbeeld Shell en Toyota, geven aan in te zetten op deze technologie. Ook zijn er momenteel 3 tankstations in aanbouw: in Breda, Oosterhout en Roosendaal. De vuilophaaldienst van deze gemeenten gaat op waterstof rijden.

5. Strategie en aanpak

Om een maximale bijdrage te leveren aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, de kansen optimaal te benutten en tegelijkertijd de risico's beheersbaar te houden is het van belang op een dynamische manier te blijven zorgen voor de beste strategische keuzes. Om dit te bewerkstelligen wordt de volgende strategie voorgesteld:

1. Het wagenpark wordt gefaseerd vervangen;
2. Het wagenpark wordt verduurzaamd *op basis van*: 'Elektrisch tenzij';
3. Het wagenpark en de benodigde laadinfrastructuur worden duurzaam, sociaal en maatschappelijk verantwoord aanbesteed;

De geadviseerde strategie is bepaald na onderzoek van de kansen en risico's. in Bijlage 1 zijn de resultaten van SWOT analyse opgenomen.

5.1 Het wagenpark wordt gefaseerd vervangen;

Aanpak

Vervangen van het gehele wagenpark op één of twee momenten is in de huidige markt niet verstandig. De techniek en het aanbod van zowel de bedrijfsauto's als de laadinfrastructuur veranderen snel. Jaarlijks biedt de markt producten die beter aansluiten op de wensen en eisen van de gebruikers. Aanvullend hierop treedt er op 2 augustus 2021 de *Regeling ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen* in werking.

Daarom wordt gekozen voor gefaseerde vervanging van de bedrijfsauto's in het wagenpark.

- Tussen 2022 en 2027 wordt jaarlijks een klein deel van het wagenpark (ca. 20%) vervangen door een duurzaam alternatief.
 1. Voorafgaande aan de vervangingsronde wordt geïnventariseerd welke bedrijfsauto's in aanmerking komen voor vervanging. In de afweging wordt meegenomen:
 - Technische eisen en gebruikerswensen (per gebruikersgroep) die worden gesteld aan de bedrijfsauto's;
 - Leeftijd en het aantal gereden kilometers van de te vervangen bedrijfsauto's
 - Aanbod op de markt;
 - Mogelijkheden tot aanpassingen van werkprocessen bij gebruikers van de bedrijfsauto's;
 2. Met afvaardiging van gebruikersgroep en eventueel specialisten van de leverancier wordt een functioneel ontwerp (FO) opgesteld. Op basis van dit FO wordt een uitvraag gedaan.
 3. Het voorstel van de leverancier wordt voorgelegd aan de gebruikersgroep, waarna een keuze wordt gemaakt.
- Op 1 november 2021 is een pilot gestart voor de vervanging van de 6 poolauto's op Bouvigne door een concept met elektrische deelauto's. Wanneer de pilot een succes is worden de auto's definitief vervangen door elektrische deelauto's².
- In 2022 worden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor de laadinfrastructuur. De elektrische infrastructuur (kabels en installaties) wordt aangelegd.
- Tussen 2022 en 2027 wordt de laadinfrastructuur geplaatst en geleidelijk uitgebreid naar 44 laadpunten. De palen worden verdeeld over de waterschap locaties afgestemd op de aan te schaffen auto's en behoeften per waterschap locatie. De laadinfrastructuur wordt geplaatst, gebruikt en onderhouden op basis van een passende laadstrategie. De laadstrategie wordt opgesteld samen met het Programma Klimaat en Duurzaamheid. Simultaan wordt er met het Programma Klimaat en Duurzaamheid gewerkt aan een lange termijn visie op het gebied van elektrisch laden.

Onderbouwing:

- Gefaseerd vervangen van het wagenpark zorgt voor flexibiliteit. Er wordt meebewogen met de snelle ontwikkelingen in markt op het gebied van duurzaam vervoer. Hierdoor worden bedrijfsauto's waarvoor op dit moment geen geschikt duurzaam alternatief bestaat enkele jaren later vervangen wanneer dit alternatief wel wordt aangeboden door de markt. Het

² Het betreft hier een extern deelautoplatform voor zakelijke en particuliere gebruiker, met 100% elektrische auto's en een app waarmee je de auto reserveert, ontgrendelt, start, parkeert en oplaadt. De auto's worden vooraf gereserveerd en staan gegarandeerd op loopafstand.

verduurzamen van het wagenpark zorgt hierdoor niet voor negatieve effecten in taakuitoefening van het waterschap.

- Door het aantal duurzame bedrijfsauto's geleidelijk toe laten nemen, worden benodigde veranderingen in werkprocessen en in houding en gedrag van de medewerkers beproefd in de praktijk en geleidelijk doorgevoerd. Zo realiseren we een wagenpark dat het werkproces goed ondersteund en bijdraagt aan een efficiënte uitvoering van de werkzaamheden.
- Delen van het huidige wagenpark worden langer gebruikt. Hierdoor gaat het waterschap duurzaam om met de huidige middelen. Dit draagt bij aan de klimaatdoelstellingen doordat minder consumptie de uitstoot van broeikasgassen over de hele linie te verminderd. Hiertegenover staat dat het een negatief effect heeft op de restwaarde van de bedrijfsauto's en dat onderhoudskosten licht stijgen.
- Gefaseerd uitbreiden van de laadinfrastructuur zorgt voor een verlaging van financiële en technologische risico's. Er wordt meebewogen met de toename in het gebruik van laadinfrastructuur door het waterschap, woon-werk verkeer en bezoekers. Zo voorkomen we dat er te veel of te weinig laadpalen worden geplaatst en er te veel wordt geïnvesteerd of er juist geld tekort is. Risico's zoals overbelasting of kortsluiting worden sterk beperkt door geleidelijk uit te breiden en door de inzet van een slimmere infrastructuur. De steeds slimmer wordende laadinfrastructuur vraagt om minder aanpassingen aan meterkasten, transformatoren en bekabeling en daarmee om minder kosten en investeringen.
- Gefaseerd vervangen zorgt ervoor dat het aantal elektrische (of andere duurzame alternatieven) auto's geleidelijk toeneemt. Benodigde aanpassingen in werkprocessen of houding en gedrag worden herkend, uitgedacht en geleidelijk doorgevoerd.

5.2 Het wagenpark wordt verduurzaamd vanuit het adagium: 'Elektrisch tenzij';

Aanpak:

De bedrijfsauto's in het wagenpark worden vervangen door een elektrisch alternatief. Het kan voorkomen dat de markt op het moment van vervangen geen realistisch alternatief biedt. Wanneer ook procesaanpassingen (bijvoorbeeld ruilen van auto's binnen een team of proces) geen oplossing bieden wordt gekozen voor het meest duurzame alternatief op dat moment. Nu is dit biogas, maar binnen enkele jaren wellicht waterstof. Tijdens de eerste vervangingsronde wordt gewerkt met onderstaande prioritering naar aandrijving. Jaarlijks wordt onderzocht welke realistische alternatieven beschikbaar zijn. Nu is dit biogas, maar binnen enkele jaren kan dit wellicht waterstof zijn. Wanneer er betere alternatieven op de markt komen, wordt de prioritering aangepast.

1. Elektrisch
2. (Bio)gas
3. Hybride
4. HVO100 diesel
5. Waterstof (Rijden op waterstof is een wens, maar niet realistisch door een beperking in aanbod van bedrijfsauto's en het ontbreken van een goede laadinfrastructuur).

De bedrijfsauto's die langer blijven rijden gaan, waar mogelijk, rijden op HVO100 diesel. Dit zorgt voor een directe reductie van ca 90% aan CO2 uitstoot per dieselauto.

Kanttekening: Het aanbod van HVO100 diesel is op dit moment in regio West-Brabant beperkt. Op basis van uitspraken van tankmaatschappijen is de verwachting dat dit in aantal jaarlijks gaat toenemen.

Onderbouwing:

- Elektrisch rijden is momenteel in de huidige markt de meest haalbare maatregel. Elektrische auto's worden steeds verder doorontwikkeld en worden steeds meer gewoonged. Hierdoor stijgt het aanbod en dalen de kosten voor bedrijfsauto's en laadinfrastructuur. Daarnaast past elektrisch rijden binnen zowel de bedrijfsdoelstelling als binnen de belevingswereld van berijders. Ook de gestelde functionele eisen aan de auto's kunnen voor het overgrote deel van het wagenpark binnen nu en 5 jaar worden ingevuld.
- Elektrisch rijden is, in de huidige markt, de beste optie om te voldoen aan de *Regeling ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen*.
- Een elektrisch aangedreven wagenpark draagt bij aan de doelstellingen *Klimaatneutraal* en *Vitale leefomgeving*.
 - Door te kiezen voor een elektrisch wagenpark kan een maximale CO2-reductie worden behaald van 197 gram * 2.691.827 km = 530 ton CO2 per jaar. Dit geldt voor een volledig elektrisch wagenpark (zie bijlage 2).

Ter referentie: De gemiddelde uitstoot per huishouden in Nederland is 20,5 ton CO₂ -eq: 8 ton CO₂ -eq directe uitstoot door energie in huis en vervoer en 12,5 ton CO₂ -eq indirecte uitstoot

- Door gebruik te maken van slimme laadsystemen kunnen we bijvoorbeeld gebruik maken van de reststroom van door het waterschap zelf opgewekte elektriciteit, of kunnen we de accu's van de auto's in de avond en nacht gebruiken voor energieopslag.
- Bij de uitvoering van onze kerntaken dragen we bij aan een vitale leefomgeving met minder stikstof en fijnstof.
- Met een elektrisch wagenpark draagt het waterschap zichtbaar bij aan het streven om een voorbeeldfunctie te vervullen in het bereiken van de nationale klimaatdoelen. Dit heeft een positief effect op het imago van het waterschap als duurzame organisatie.

5.3 *Het wagenpark en de benodigde laadinfrastructuur worden duurzaam, sociaal en maatschappelijk verantwoord aanbesteed;*

In 2015 is er vanuit Winnend Samenwerken gekozen voor een wagenpark in eigen beheer en is de toenmalige financieringsvorm gewijzigd. Met deze wijziging werd een jaarlijkse besparing beoogd door gezamenlijke inkoop van het wagenpark met De Dommel en Aa en Maas en door kritisch te kijken naar de inzet van het type auto. Op basis van het aanbestedingsresultaat is in 2016 aan Molthoff Fleetmanagement BV de opdracht gegeven om door te rekenen hoe het kostenvoordeel heeft uitgepakt. Op basis van de doorrekening blijkt de beoogde besparing deels zijn bereikt. Er is daadwerkelijk een kostenbesparing gerealiseerd van 2,1%. Lease zou een iets hogere kostenreductie hebben opgeleverd t.o.v. koop. Een nieuwe lease-aanbesteding had naar verwachting geleid tot een kostenreductie van 2,9%. Deze kennis is meegenomen in het advies van deze nota.

Na gesprekken met De Dommel en Aa en Maas is gebleken dat er geen draagvlak bestaat voor een gezamenlijke aanbesteding. Uit gesprekken met andere water- en Hoogheemraadschappen en externe adviseurs, blijkt dat deze partijen inmiddels kiezen voor lease. Belangrijkste reden voor deze keuze is het beheersen van de technologische en financiële risico's in de onzekere markt. Duurzaam vervoer, met name elektrisch, is duurder in aanschaf (ca. 1.8 keer duurder) terwijl de kosten voor onderhoud, de levensduur en de restwaarde een onzekere factor zijn.

Het huidige wagenpark in eigen beheer biedt ons wel het voordeel dat we eenvoudig langer (meer dan 7 jaar) kunnen doorrijden met de auto's. Hierdoor is gefaseerd vervangen van auto's door duurzame alternatieven goed uitvoerbaar en behalen we een financieel voordeel doordat er geen kapitaalslasten meer zijn.

Strategie:

In de nieuwe strategie kiest het waterschap Brabantse Delta voor de volgende strategie:

- *Het wagenpark wordt aanbesteed en ingekocht op basis van lease.*
- *Het benodigde laadnetwerk wordt gerealiseerd vanuit een eenmalige investering in project 800593 (Voor deze investering wordt via nota 407743 uitvoeringskrediet aangevraagd).*

Aanpak:

- In 2022 wordt een Europees aanbestedingstraject opgestart. Na gunning worden de bedrijfsauto's de komende jaren fasegewijs toegevoegd aan het wagenpark.
- De laadinfrastructuur bestaat uit twee componenten: De infrastructuur (kabels en installaties) en laadpalen.
 - o In 2022 wordt de infrastructuur op het terrein van Bouvigne, bij de steunpunten en de RWZI's gerealiseerd vanuit project 800593.
 - o In 2022 wordt het aanbestedingstraject opgestart voor het plaatsen van de laadpalen op alle locaties. Laadpalen voor elektrische auto's kunnen op de aanwezige infrastructuur worden aangesloten.
 - o Tussen 2022 en 2027 worden laadpalen geplaatst en wordt de laadinfrastructuur geleidelijk uitgebreid.

Onderbouwing:

- De kans op financiële risico's in een onzekere markt wordt verminderd, doordat het wagenpark niet in eigendom is van WSBD. Duurzaam vervoer, met name elektrisch, is fors duurder in aanschaf (ca. 1.8 keer duurder). Onderhoud, levensduur en restwaarde zijn een onzekere factor en risico. Het leasen van je auto's betekent dat alle risico's die bij de auto's horen, worden

overgenomen door de leasemaatschappij. Zij nemen het risico van kosten voor schade, verzekering en restwaarde op zich.

- Door leasen worden financiën binnen de huidige onzekere markt overzichtelijk en goed te budgetteren, doordat er wordt gewerkt met vaste leasetarieven.
- Leasen is per saldo goedkoper dan investeren. Dit wordt verklaard door de wijze van inkoop van een leasemaatschappij. Het inkoopvoordeel bij aanschaf, gebruik, onderhoud, reparatie, verzekeringen wordt verrekend in de leaseprijs. Dit voordeel is groter dan de beheerskosten en winstmarge die in rekening worden gebracht. Daarnaast wordt gewerkt met hogere restwaarden van elektrische auto's, dan waarvoor elektrische auto's door onszelf kunnen worden verkocht.
- Leasen biedt meer flexibiliteit en mogelijkheden in een krappe en onzekere markt van duurzaam vervoer. Lease biedt meer vrijheid in keuze voor automerken en modellen. Bij het verschijnen van concurrerende modellen voor lagere kosten kan dan eenvoudig de overstap naar een ander merk worden gemaakt. Dit is binnen een aanbesteding van de voertuigen zeer beperkt mogelijk.
- Leasen is een maatregel in kader duurzaam financieel beleid. Minder activeren en meer exploitatie betekent een lagere schuldpositie;
- Het technische en administratieve beheer wordt uitgevoerd door een leasemaatschappij. Dit zorgt voor een daling van het benodigde aantal uren van de contractmanager voor het wagenparkbeheer.
- De duurzaamheidseisen en -ambities van het waterschap worden onderdeel van de selectiecriteria en het contract.

6. Kanttekeningen en risico's

Kanttekeningen

- Overstappen naar Full Operational Lease van bedrijfsauto's is een wijziging ten opzichte van het besluit uit 2015 om het wagenpark zelf te financieren.
- De benodigde financiering is opgenomen in het investeringsplan, aangezien er in de kadernota tot nu toe is uitgegaan van wagenpark in eigen beheer. Het advies om te kiezen voor lease vraagt om aanpassingen in de investeringsbegroting en exploitatiebegroting.
- Wanneer gekozen wordt voor investeren komt eventueel tussentijds aanschaffen van extra benodigde auto's ten laste van exploitatie, omdat onder de investeringsdrempel wordt gebleven.

Risico's

1. Tijdige realisatie van de benodigde laadinfrastructuur in de vorm van extra laadpalen is een voorwaarde voor het succesvol elektrificeren van het wagenpark.
2. Het waterschap is afhankelijk van het beschikbare aanbod van energieneutrale bedrijfsauto's bij leveranciers.
3. Het waterschap is afhankelijk van de markt voor de snelheid van technologische ontwikkeling van duurzame bedrijfsauto's.
4. Bestaande verworvenheden en regelingen (gebruik bedrijfsauto's voor woon-werk verkeer en piketdiensten) moeten mogelijk worden aangepast wanneer werkprocessen door de komst van elektrisch rijden moeten worden gewijzigd. De beperkte mogelijkheden van het laden van auto's aan huis of in de wijk kunnen er bijvoorbeeld toe leiden dat bedrijfswagens na werktijd worden geparkeerd en geladen op een waterschapsterrein. Dit kan leiden tot weerstand bij de betreffende berijders doordat zij in dat geval met eigen vervoer naar de waterschap locatie moeten gaan.
5. Beperkte laadmogelijkheden in de regio (nabij woning ambtenaar) kunnen tijdens piketdiensten voor langere aanrijtijden zorgen, doordat auto's moeten worden opgehaald bij een verder weg gelegen laadpunt in de wijk of bij een waterschap locatie.

De genoemde risico's worden beheerst door het wagenpark gefaseerd te vervangen. De gefaseerde vervanging geeft het waterschap ook de tijd om eventuele aanpassingen in regelingen en werkprocessen goed te beoordelen en verwerken.

(Zie Bijlage 1 - SWOT Elektrisch rijden).

7. Middelen en planning

De investeringsraming voor de gehele vervanging worden geschat op €7.333.643,-. De investeringen passen binnen de ramingen die zijn opgenomen in de kadernota. De exacte financiële consequenties worden doorgerekend wanneer bekend is in welke maanden de nieuwe auto's worden gekocht of geleased en wat het resultaat van de aanbesteding is. Op basis van voorlopige aannames en een volledige vervanging van het wagenpark is een berekening van de totale lasten van de vervanging gemaakt. Voor de investering is uitgegaan van de cataloguswaarde (incl. inrichting, boardcomputer en bestickering) (prijsniveau 2021), verzekeringen, reparatie/onderhoud/banden en beheer. Bij de lease zitten deze kosten in de leaseprijs inbegrepen. Verder zijn bij zowel de investering als lease de kosten voor brandstof en doorlopende kosten van het huidige contract (langer inzetten huidige wagenpark) meegenomen.

Het besluit om te kiezen voor lease betekent een aanpassing in de investeringsbegroting 2022 en exploitatiebegroting 2022. Bij instemming met de andere financieringsmethode, vindt er een verschuiving plaats van de kapitaallasten (investeringen) naar de directe lasten (exploitatie).

De investering voor het uitbreiden van het wagenpark in 2022 en de aanleg van een laadinfrastructuur is niet in dit overzicht opgenomen. Voor deze investering wordt via nota 407743 uitvoeringskrediet aangevraagd.

Vergelijking investering vs lease tot en met 2027

	Investeren	Lease
Leasekosten	-	€ 7.153.230,35
Investering (incl. exploitatiekosten)	€ 7.333.643,10	-

* Totaal bedragen zijn gebaseerd op het prijspeil en de leasetarieven in 2021 en te verwachten indexatie. Prijzen kunnen in de toekomst afwijken door marktontwikkeling (denk aan hogere/lager indexeringen, hogere/lager kortingen, schaarste et cetera).

Het besluit om te kiezen voor lease betekent een aanpassing in de investeringsbegroting 2022 en exploitatiebegroting 2022. Bij instemming met de andere financieringsmethode, vindt er een verschuiving plaats van de kapitaallasten (investeringen) naar de directe lasten (exploitatie). Ten opzichte van de kadernota 2022-2031 wijzigt de exploitatie begroting met de volgende bedragen:

	Kadernota 22-31 (investering + exploitatie)*	Voorstel (huidige exploitatiekosten + leasekosten) **	Effect op de lasten
2022	€ 642.963,44	€ 642.491,00	€ -472,44
2023	€ 671.242,25	€ 669.603,00	€ -1.639,25
2024	€ 723.305,08	€ 967.762,88	€ 244.457,80
2025	€ 1.594.836,85	€ 1.513.667,32	€ -81.169,53
2026	€ 1.729.690,84	€ 1.681.363,24	€ -48.327,60
2027	€ 1.971.604,64	€ 1.678.342,91	€ -293.261,73
2028	€ 1.971.976,25	€ 1.737.215,41	€ -234.760,84
2029	€ 1.970.671,34	€ 1.742.245,28	€ -228.426,06
2030	€ 1.985.512,77	€ 1.742.245,28	€ -243.267,49
2031	€ 2.024.099,25	€ 1.729.718,15	€ -294.381,10

* In de kadernota zijn meerdere projecten voor het vervangen van bedrijfsauto's opgenomen. In de eerste jaren van een investering bestaan kapitaallasten alleen uit rentelasten. Zodra een investering in bedrijf wordt genomen, starten ook de afschrijvingslasten.

Naast de kapitaallasten zijn ook de kosten uit de exploitatie opgenomen. Deze bestaan uit verzekeringen, reparatie/onderhoud/banden, beheer en brandstof.

** De leasekosten per auto bestaan uit aanschafwaarde (incl. inrichting) minus de verwachte restwaarde gedurende de looptijd. Verder zijn in de leaseprijs de kosten voor verzekeringen, reparatie/onderhoud/banden en beheer opgenomen. In de berekening is tevens rekening gehouden met de kosten voor elektrisch laden.

De verwachting is dat het resultaat van een aanbesteding iets gunstiger uitpakt door het behalen van 'vlootkortingen' bij de dealers en/of leasemaatschappij, waardoor de totale kosten lager kunnen uitvallen. Dit is nu niet meegenomen in de berekeningen.

De investering voor het uitbreiden van het wagenpark in 2022 en de aanleg van een laadinfrastructuur is niet in dit overzicht opgenomen. Voor deze investering wordt via nota 407743 uitvoeringskrediet aangevraagd. Deze investering valt nog onder het huidige contract en worden dus aangeschaft. Voor de vervanging van het huidige wagenpark moet een nieuwe aanbesteding plaatsvinden waarbij geopteerd wordt voor lease.

Planning

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Aanbesteden							
Fase 1 vervanging							
Fase 2 vervanging							
Fase 3 vervanging							
Fase 4 vervanging							
Fase 5 vervanging							
Aanleggen en plaatsen laadinfrastructuur							
Uitbreiden/optimaliseren laadinfra (waar nodig)							
Opstellen laadstrategie							

- In 2022 wordt een Europees aanbestedingstraject opgestart. Na gunning worden de bedrijfsauto's de komende jaren fasegewijs toegevoegd aan het wagenpark.
- De laadinfrastructuur bestaat uit twee componenten: De infrastructuur (kabels en installaties) en laadpalen.
 - o In 2022 (Q1-2) wordt de infrastructuur op het terrein van Bouvigne, de steunpunten en de RWZI's gerealiseerd (reeds opgenomen in begroting, project 800593).
 - o In 2022 wordt het aanbestedingstraject opgestart voor het plaatsen van de laadpalen. Laadpalen voor elektrische auto's kunnen op de aanwezige infrastructuur worden aangesloten.
 - o Tussen 2022 en 2027 worden laadpalen geplaatst en wordt de laadinfrastructuur geleidelijk uitgebreid. Samen met het Programma Klimaat en Duurzaamheid wordt er gewerkt aan een visie en strategie op het gebied van elektrisch laden.
- Voor de vervanging van de 6 poolauto's is op 1 november 2021 een pilot gestart met een deelauto concept. Na afronden van de pilot wordt definitief besloten wel of niet over te gaan tot vervangen.

Communicatie

De aanschaf van de auto's, de inrichting, de belettering, etc. gaat in nauw overleg met de berijders van de auto's. Dit geldt ook voor eventuele ondersteuning in het aanpassen van de rijstijl of het leren omgaan met elektrisch rijden. Een goede communicatie is van wezenlijk belang om dit veranderproces goed te laten verlopen. Hiermee kan eventuele weerstand worden beperkt.

De communicatie over het verduurzamen van het wagenpark, zowel binnen als buiten de organisatie, is opgenomen in de Communicatie Strategie Klimaat en Duurzaamheid 2021-2023.

Bijlage 1 - SWOT Elektrisch rijden

	Positieve factoren	Negatieve factoren
	Sterkten	Zwaktes
Intern	100% elektrische voertuigen hebben geen lokale CO₂-uitstoot of andere schadelijke emissies. - Relatief eenvoudig om de benodigde energie te "vergroenen". - Auto fabrikanten ontwikkelen steeds meer 100% elektrische modellen. - Veel innovatie bij de ontwikkeling van accu's. Prestaties (o.a. actieradius) verbeteren zeer snel door technologische ontwikkeling. - De prijsdaling van accu's gaat snel. - Er is een grote groei in aantallen elektrische voertuigen. - Lage "brandstof" kosten per kilometer. Ook in de toekomst door slim gebruik van eigen opwek of overcapaciteit/reststroom. - Lage gebruikskosten. - De fiscale voordelen voor 100% elektrische voertuigen. - Voertuigen kennen lagere onderhoudskosten. - Stiller rijden, positief effect op de leefbaarheid.	- Actieradius van huidige aanbod bedrijfsbedrijfsauto's is beperkt. - Hoge aanschafprijs bedrijfsauto's (ca 1.8x duurder)(Verwachting is dat deze prijzen dalen naarmate de techniek zich ontwikkelt en er meer modellen op de markt komen). - Investeren in laadinfrastructuur. - Ontwikkeling van (snel)laadnetwerk op niet waterschapsterreinen is afhankelijk van beleid per gemeente/provincie. - Bestaande verworvenheden en regelingen (gebruik bedrijfsauto's voor woon-werk verkeer en piketdiensten) moeten mogelijk worden aangepast wanneer werkprocessen door de komst van elektrisch rijden worden gewijzigd. Dit kan leiden tot weerstand bij de betreffende berijders. - Thuis opladen van elektrische bedrijfsauto's (piket).
Extern	Kansen - De inzet van elektrische voertuigen is belangrijk om de klimaat doelstellingen van het waterschap te behalen. - Klimaatwetgeving wordt strenger. - Gebruik van reststroom op de waterschaps-locaties (opwekken en gebruiken van overcapaciteit). - Slimme laadinfrastructuur vereist minder aanpassingen aan meterkasten, transformatoren en bekabeling en vereist daarmee minder investeringen. - Subsidies ed. van de gemeente ter stimulering van laadpalen/ elektrische voertuigen heeft vaak een positief effect op de aantallen elektrische voertuigen en daarmee de beschikbare infrastructuur binnen de regio. - De verwachting is dat kosten voor aanleg laadinfrastructuur gaan dalen. Dit in combinatie met een toename in gebruik van laadpalen, maakt de businesscase voor laadpalen positief (intern en extern).	Bedreigingen - Benodigde laadinfrastructuur wordt niet tijdig gerealiseerd op waterschapsterreinen. - Schaarste in de markt, waardoor auto's niet tijdig worden geleverd en/of prijzen stijgen. - Door de kleine actieradius en beperkte trek- en laadvermogen van elektrisch auto's, is een wagenpark nodig dat bestaat uit auto's met verschillende soorten aandrijving. - Onvoldoende oplaadcapaciteit in de regio. - Oplaadcapaciteit op waterschapsterreinen te beperkt, waardoor niet alle bedrijfsauto's geladen kunnen worden. - De restwaarde van bedrijfsauto's is op dit moment moeilijk te bepalen.

		Kansen			Bedreigingen			Totaal
		De inzet van duurzame voertuigen is belangrijk middel om de klimaat doelstellingen van het waterschap te behalen.	Gebruik van reststroom op de waterschaps-locaties (opwekken en gebruiken van overcapaciteit).	Elektrisch rijden neemt snel toe in de regio. De beschikbare infrastructuur voor Elektrisch binnen de regio breidt hierdoor snel uit.	Schaarste in de markt: Auto's en benodigde laadinfrastructuur niet tijdig geleverd en/of prijzen stijgen.	Door de kleine actieradius en beperkte trek- en laadvermogen van elektrisch auto's, is een wagenpark nodig dat bestaat uit auto's met verschillende soorten aandrijving.	De restwaarde van bedrijfsauto's is op dit moment moeilijk te bepalen.	
Sterkten	100% elektrische voertuigen hebben geen lokale CO2-uitstoot of andere schadelijke emissies.	2	2	2	-1	0	0	5
	Snelle technologische ontwikkelingen en snel groeiend aanbod.	2	1	2	-1	1	1	6
	Lagere gebruikskosten (onderhoud, brandstof)	1	2	1	0	0	-1	3
Totaal		3	7	8	-7	0	-2	
Zwakten	Hoge aanschafprijs van elektrische bedrijfsauto's (ca 1.8x duurder)	-1	1	1	-2	-1	-2	-4
	Investeren in laadinfrastructuur.	-1	1	1	-2	0	0	-1
	Bestaande verworvenheden en regelingen (gebruik bedrijfsauto's voor woon-werk verkeer en piketdiensten) moeten mogelijk worden aangepast wanneer werkprocessen door de komst van elektrisch rijden worden gewijzigd. Dit kan leiden tot weerstand bij de betreffende berijders.	0	0	1	-1	0	0	0
Totaal		3	7	8	-7	0	-2	

Toelichting:

Op basis van de totaal scores wordt duidelijk dat er voor het waterschap drie belangrijke strategische hoofdaandachtspunten zijn:

1. *Verduurzamen door elektrificeren:* Er liggen grote verduurzamingskansen, wanneer wordt gekozen voor een elektrisch alternatief. De markt ontwikkelt zich snel en richting elektrisch rijden. Het wordt daarmee steeds meer gewoongoed. Het aanbod neemt snel toe en de kosten voor auto's en laadinfrastructuur dalen. Ook de mogelijkheden van het gebruik van overcapaciteit (niet gebruikte stroom) op de eigen assets is een groot voordeel. Dit in tegenstelling tot de alternatieven die worden aangedreven door bio- en fossiele brandstoffen.
2. *De onzekerheid in de markt:* De markt is onzeker. De technologische ontwikkelingen gaan snel, maar er is nog veel niet bekend over de nieuwe technologie (denk aan onderhoudskosten en restwaarden). Overhaast aanschaffen is risicovol.
3. *Aanbod:* Duurzaam rijden brengt hogere kosten met zich mee. Daarnaast is het aanbod op dit moment te beperkt, maar deze neemt jaarlijks snel toe. Een groei van het aanbod zorgt voor meer keuzemogelijkheden en een dalende prijs. Flexibiliteit in het aanschaffen van auto's is daarmee gewenst.

Bijlage 2 – Gegevens berekening CO2-reductie

Type voertuig	Brandstof	CO2	Verbruik	Aanschaf	Roet en fijnstof	Verbruikskosten bij 10.000 km
Citroen Jumpy GB 10 L1h1	Diesel	197 g/km	6.4 L per 100 km	23.840 euro	0.51m ⁻¹	Bij 1.5 euro/L: 960 euro
Citroen E-Jumpy	Elektrisch	0 g/km	26 kWh per 100 km	28.800 euro	0	Bij 0.40 euro/kWh: 1.040 euro
Op alle diesel-5 en diesel-6 modellen	HVO100	-70% t.o.v. diesel	6.2 L per 100 km	Reguliere auto plus ombouwen naar HVO	-33%	Bij 1.7 euro/L: 1054 euro

RDW gegevens Citroen Jumpy basis van kenteken: V-721-BV

<https://ovi.rdw.nl/>

Basis	Motor & Milieu	Technisch	Fiscaal
Motor +			
Milieuprestaties +			
Uitstoot -			
P.3	Brandstof		Diesel
V.5	Uitstoot deeltjes (licht)		0.0046 g/km
V.5	Uitstoot deeltjes (zwaar)		Niet geregistreerd
V.6	Roetuitstoot		0.51 m ⁻¹
	Af Fabriek Roetfilter APK		Ja
V.7	CO2-uitstoot NEDC		197 g/km
V.7	CO2-uitstoot WLTP		Niet geregistreerd
	Emissieklasse		5
V.9	Milieuklasse EG		EURO 5 M
V.9	Milieuklasse EG Goedkeuring (licht)		715/2007*136/2014M
V.9	Milieuklasse EG Goedkeuring (zwaar)		Niet geregistreerd

© RDW Over het raadplegen van voertuiginformatie

<https://www.anwb.nl/experts/auto/122/fijnstoftoeslag>

