

Duurzaamheidsagenda gemeente Kapelle: Bouwsteen Mobiliteit

Zaaknummer Z22.014235

Documentnummer D22.272108

Voorwoord

De gemeente Kapelle hecht veel waarde aan een duurzame leefomgeving. De mobiliteit binnen de gemeente Kapelle wordt veel aangedreven uit niet duurzame bronnen die bijdragen aan de CO₂ footprint van de gemeente.

In de raadscontourennota 2022 – 2026 hebben wij afgesproken dat we als gemeente het goede voorbeeld geven en dat we de Duurzaamheidsagenda Kapelle afronden.

In 2019 is een start gemaakt met het opstellen van het duurzaamheidsbeleid. Dit beleid wordt gevat in de Duurzaamheidsagenda met onderwerpen als elektriciteit, warmte in de gebouwde omgeving en een klimaatbestendige leefomgeving. Dit document is de Bouwsteen Mobiliteit. In deze Bouwsteen wordt de ambitie bepaald voor de beperking van onze CO₂ uitstoot binnen de mobiliteit.

Als portefeuillehouder Energie- warmtetransitie en milieu zet ik me met volle overtuiging in om tot realisatie van de ambitie te komen en zo op een passende wijze de CO₂ footprint van onze prachtige gemeente te verkleinen en bij te dragen aan een schonere leefomgeving voor onze kinderen.

Siwart Mackintosh
Wethouder gemeente Kapelle

1 Inleiding

Het concept van duurzame mobiliteit wordt de laatste jaren steeds populairder. Er zijn veel verschillende vormen van duurzame mobiliteit mogelijk, waaronder het gebruik van het openbaar vervoer, fietsen en wandelen, carpoolen en het gebruik van elektrische voertuigen. De verschillende opties voor duurzame mobiliteit hebben allemaal hun eigen voor- en nadelen, maar ze hebben allemaal één gemeenschappelijk doel: het verminderen van de hoeveelheid CO₂ die vrijkomt in de atmosfeer.

Er zijn veel uitdagingen bij het implementeren van duurzame mobiliteit. Eén uitdaging is de kosten van duurzame vervoersopties. Elektrische voertuigen zijn bijvoorbeeld duurder dan benzinevoertuigen. Daarnaast zullen kosten moeten worden gemaakt voor het aanleggen en onderhouden van laadinfrastructuur. Een andere uitdaging is om mensen hun gewoontes te laten veranderen. Veel mensen zijn gewend aan autorijden en het kan moeilijk zijn om ze over te laten stappen op een ander vervoermiddel. Een laatste uitdaging is de ondersteuning van beleid en planning. Deze moeten opnieuw ontwikkelen en uitgevoerd worden om nieuwe modaliteiten te integreren in het bestaande vervoersnetwerk.

Kortom, duurzame mobiliteit is haalbaar en het is belangrijk dat we er samen aan werken. Het belangrijkste doel van deze Bouwsteen is het verlagen van de CO₂ uitstoot in de mobiliteitssector. Daarnaast willen we met de Bouwsteen een stuk bewustwording creëren van de mogelijke duurzame mobiliteitsopties. Een ander belangrijk onderdeel van deze Bouwsteen is het stimuleren van elektrische of op waterstof aangedreven voertuigen.

2 Beleidskaders

Deze Bouwsteen is opgesteld vanuit verschillende nationale en regionale beleidskaders. In het Parijs Akkoord is vastgesteld dat we CO₂ moeten reduceren. Om ons te conformeren aan de internationale doelstellingen heeft Nederland het Nationaal Klimaatakkoord opgesteld. De daarin opgenomen doelstellingen zijn verdeeld in verschillende sectoren, waaronder ook mobiliteit. De volgende nationale en regionale beleidskaders zijn voor deze Bouwsteen van toepassing.

2.1 Regionale Energie Strategie (RES)

In de RES worden zes mobiliteitsthema's behandeld, deze zijn vertaald in de volgende bouwstenen: verduurzaming personenmobiliteit, verduurzaming van de logistieke sector, Zero-emissie zee-, kust- en binnenvaart en havens, duurzame GWW en duurzaam inkopen overheden, duurzaam openbaar

vervoer, duurzame energiedragers en de voor al deze ontwikkelingen benodigde laad- en tankinfrastructuur.

2.2 Regionale mobiliteitsprogramma

Deze strategie is opgesteld om de stap te maken naar slimme en duurzame mobiliteit. Hierbij wordt het aanbod afgestemd op de vraag naar mobiliteit. Dit vindt plaats door in te zetten op een samenspel van innovatieve technologische systemen en klassieke vervoersvormen (bus, trein, ferry). Het perspectief van de reiziger is het uitgangspunt en niet het denken vanuit verschillende overheden in losse systemen. Door ontwikkelingen zoals Mobility as a Service-apps en (telefonisch) via de mobiliteitscentrale, kan de reiziger makkelijker verschillende modaliteiten combineren en heeft de reiziger daardoor meer mogelijkheden om van deur tot deur te reizen.

2.3 De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)

Dit is de landelijke beleidsagenda waar gewerkt wordt aan de ambities en acties, om ervoor te zorgen dat we straks altijd overal, makkelijk en slim kunnen laden. Een aantal van de afspraken en acties wordt lokaal en regionaal belegd en uitgevoerd. Binnen het programma werken de markt, overheid en netbeheerders nauw samen en ondersteunen gemeenten en regio's om een dekkend, betrouwbaar en toekomstbestendig laadnetwerk te realiseren.

2.4 Regionale Aanpak Laadinfrastructuur Zuidwest (RAL ZW)

Zuidwest Nederland bestaat uit Zeeland en Zuid-Holland waarin gemeenten Rotterdam en Den Haag uitgezonderd zijn. Zij maken onderdeel uit van de G4 regio. De RAL focust zich op het inzichtelijk maken van de opgaven om een slim, dekkend, toegankelijk en betaalbaar laadnetwerk te realiseren. De afstemming met de netbeheerder over de netcapaciteit en de ruimtelijke opgaven zijn hierin belangrijke factoren.



Figuur 1 Beleidskaders klimaatakkoord

3 Verkeer

Voer- en vaartuigen in het huidige verkeer stoten veelal CO₂ uit. In de gemeente Kapelle zijn veel verkeersaders zoals de rijksweg A58, diverse provinciale N-wegen, het spoor en vaarwegen op de Oosterschelde en het Kanaal door Zuid-Beveland. De bevoegdheid van de gemeente op deze verkeersaders is gering, omdat het beheer bij andere overheden ondergebracht is. Ook de carpoolplaats aan de Vierwegen is in beheer bij een ander bestuursorgaan. De gemeente heeft alleen zeggenschap over de verkeersaders binnen de bebouwde kom. Het besparen van CO₂ over de volle breedte van verkeer, kan daarom alleen met een interbestuurlijke samenwerking. Beleidsmatige aspecten voor de inrichting van de openbare ruimte en de verkeersaders worden niet vastgelegd in deze Bouwsteen. Hiervoor is een bredere en integrale afweging nodig, waarvan CO₂ besparing slechts een onderdeel is.

3.1 CO₂ besparing in verkeer

Dit hoofdstuk richt zich met name op het beperken van CO₂ in het verkeer binnen de bebouwde kom.

Kortweg kan deze CO₂ besparing gerealiseerd worden door het:

- ✓ stimuleren van fietsgebruik en/of gaan wandelen ter vervanging van brandstof voertuigen;
- ✓ creëren van robuuste- en betrouwbare voorzieningen die uitstootvrij verkeer mogelijk maken;

Voor besparing in het verkeer buiten de bebouwde kom zal deelgenomen worden aan de interbestuurlijke samenwerking, maar de beslissingsbevoegdheid hierover ligt bij een ander bestuursorgaan.

3.2 Stimuleren wandelen en gebruik fiets

Fietsen en wandelen heeft veel voordelen ten opzichte van het gebruiken van een brandstof voertuig. Uiteraard wordt hiermee CO₂-uitstoot voorkomen, maar er zijn ook andere voordelen zoals: een vitale

gezondheid door extra lichaamsbeweging, voorkomen geluidsoverlast en luchtvervuiling, vergroten verkeersveiligheid en beperken ruimtevraag.

Op verschillende beleidsvlakken is het stimuleren van de fiets al ingezet. Dit is terug te zien in de Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF), het optimaliseren van het fietsknooppunten netwerk en campagnes zoals "MONO" (campagne veilig verkeersgedrag), "komveiligthuis" (fietsverlichting) en "IkFiets" (Fietsstimuleringscampagnes).

De grootste slagkracht wordt behaald door in gemeentelijke projecten de faciliteiten voor fietsen en wandelen optimaal in te richten. De faciliteiten moeten zo zijn ingericht dat bij een keuzemogelijkheid, inwoners kiezen voor wandelen of het gebruik van de fiets in plaats van de auto. Om bovengemeentelijke fietsroutes goed op elkaar aan te laten sluiten is afstemming in de regio van groot belang. Hiervoor bestaan al samenwerkingen waar we als gemeente aan deelnemen.



Figuur 2 Gebruik fiets

3.3 Creëren robuuste- en betrouwbare voorzieningen

Met het faciliteren van voorzieningen kan CO₂ besparing over de volle breedte van verkeer voorkomen worden. In hoofdzaak gaat het hier over de transitie naar emissieloze voertuigen zoals elektrische auto's, maar ook het openbaar vervoer speelt hierin een belangrijke rol. Op (semi)-lange termijn zal deelmobiliteit ook hierin zijn plaats krijgen. De rol van de gemeente als stimulator en facilitator is in deze belangrijk. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5. Met het bieden van carpoolmogelijkheden wordt autogebruik ook teruggedrongen. Samen met betrokken partijen zal gekeken worden naar het toekomstbestendig houden van carpoolplaats Vierwegen.

Ambities verkeer

- ✓ Samenwerken met andere bestuursorganen om uitstootvrij gebruik van verkeersaders te creëren.
- ✓ Faciliteiten voor wandelen en fietsgebruik optimaal inrichten bij gemeentelijke projecten
- ✓ Regionale samenwerking voor regionale fietsverbindingen
- ✓ Faciliteren, stimuleren en creëren robuuste- en betrouwbare voorzieningen voor uitstootvrij vervoer

4 Laad- & tankvisie



Figuur 3 Opladen auto

4.1 Doel en scope

Het doel van deze integrale laadvisie is om duidelijk te maken hoe gemeente Kapelle de komende jaren de afspraken invult die zijn opgenomen in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) over laadinfrastructuur. De visie heeft een zichttermijn van tien tot vijftien jaar.

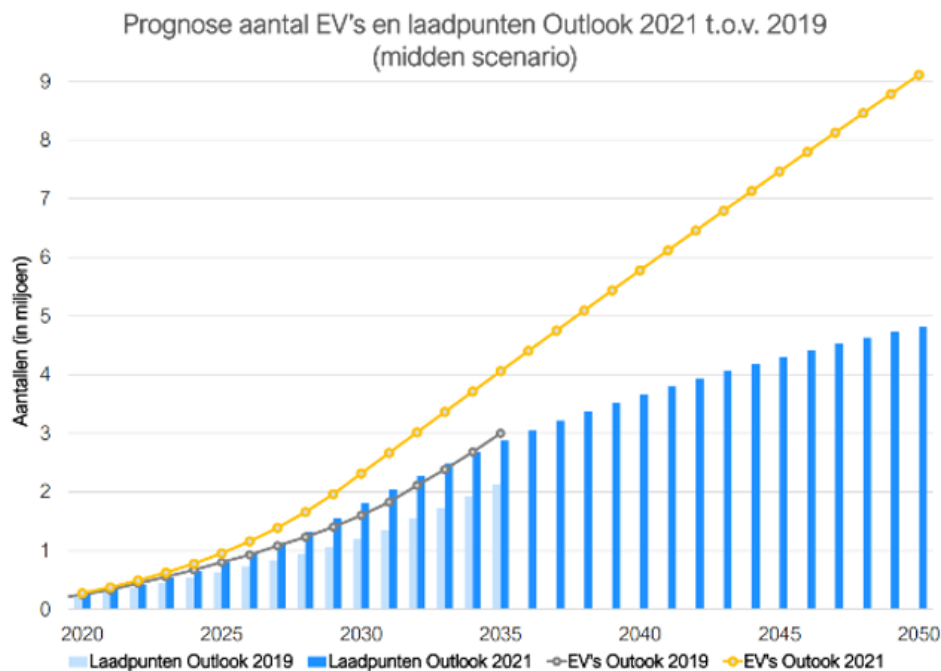
De visie gaat in op alle verschillende vormen van laden, van publiek tot privaat, en gaat over laadinfrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Verder is de visie aangevuld met de ambities voor tankmogelijkheden voor de vervoerssector. De integrale laad- en tankvisie zien we als een groeimodel. De gemeente heeft tot nu toe vooral ervaring opgedaan met laadinfrastructuur voor personenauto's in de openbare ruimte. Daar zal de focus in eerste instantie op blijven liggen. Andere modaliteiten zoals taxi's, bestelbussen en vrachtwagens en binnen- en pleziervaart hebben vaak een andere laadbehoefte. Dat is bepalend voor de laadlocatie en zwaarte van de aansluiting op het elektriciteitsnet.

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en type voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenauto's is de overstap al volop gaande en hebben wij als gemeente zicht op wat er nodig is om deze groep te voorzien van laadpunten.

Voor bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer is nog onzeker in hoeverre elektrisch rijden uitkomst biedt en zo ja, wat de behoefte is aan laadinfrastructuur. Bepaalde doelgroepen kunnen mogelijk in de toekomst (deels) gebruik maken van het bestaande laadnetwerk voor personenauto's, of hebben juist eigen laadinfrastructuur nodig. De gemeente voorziet hierin vooral een faciliterende rol en zal haar rol opnieuw bekijken bij de herijking van deze laadvisie. Op dit moment wordt voor deze doelgroep een transitie naar waterstof voorzien. Door de visie periodiek te herijken kunnen we nieuwe inzichten en ontwikkelingen tijdig meenemen en er zo voor zorgen dat we op elk moment een passend laad- en tanknetwerk hebben voor verschillende doelgroepen.

4.2 Verwachtingen personenauto's Nederland

ElaadNL, een samenwerking van de Nederlandse netbeheerders, berekent periodiek de verwachte groei aan elektrische personenauto's en de daarvoor benodigde aantallen laadpunten voor heel Nederland. In de meest recente prognose (Q3 2021) zijn de verwachtingen uit 2019 bijgesteld naar ongeveer 2,2 miljoen elektrische personenauto's en maar liefst vier miljoen in 2035. Daarmee is in 2035 ongeveer de helft van de Nederlandse personenauto's volledig elektrisch. Daarvoor zijn in 2035 bijna drie miljoen laadpunten nodig. Figuur 4 illustreert deze verwachting van ElaadNL.



Figuur 4: Geprognostiseerde landelijke groei aantal elektrische personenauto's en laadpunten in 2021 versus 2019 (bron: ElaadNL)

4.3 Verwachtingen bestel- en vrachtwagens

Logistiek is een belangrijke hoeksteen van de Nederlandse economie en samenleving. Er zijn ongeveer 852.000 Nederlandse bestelwagens en 140.000 vrachtwagens op de weg. Slechts 0,3% van de logistieke voertuigen rijdt elektrisch, het grootste gedeelte rijdt op diesel. Steeds meer logistieke bedrijven overwegen de overstap naar elektrisch of een andere energiebron zoals waterstof. Bij de realisatie van logistieke laadinfrastructuur kan veel geleerd worden van personenvervoer. Tegelijkertijd stelt de logistieke sector andere eisen. Bijvoorbeeld in standaardisering, benodigde laadsnelheid, geschikte laadlocaties en impact op het net en beschikbare ruimte. Het realiseren van passende- en effectieve laadinfrastructuur voor de logistieke sector vraagt een gezamenlijke inspanning van onder andere de logistieke sector, overheden en netbeheerders. Binnen de NAL is hiervoor een werkgroep actief.

Voor bestelwagens wordt een sterke stijging van elektrische voertuigen verwacht. ElaadNL prognosticeerde de verwachte groei van deze gebruikersgroep. Daarin wordt duidelijk dat in het midden scenario het aandeel elektrische bestelwagens in 2034 al meer dan 50% is van het totale bestelwagenpark.

4.4 Slim laden en de Energietransitie

Smart charging oftewel slim laden is een relevant onderwerp in de NAL. De aandacht voor slim laden richt zich op het voorkomen van overbelasting van het elektriciteitsnet en het effectiever gebruiken van duurzame energie. Het 'slim laden' van elektrische voertuigen kan hierbij uitkomst bieden. Met slim laden is het tijdstip van het laden, het vermogen en de richting van de elektriciteit variabel. Hiermee wordt overbelasting van het elektriciteitsnet voorkomen en worden duurzame (lokale) bronnen als zon en wind optimaal benut. De elektrische auto wordt hiermee onderdeel van het duurzame energiesysteem van de toekomst. Slim laden biedt daarmee volop kansen en – bij de juiste toepassing ervan – kan het de verduurzaming van het energiesysteem bevorderen en maatschappelijke investeringen in het elektriciteitsnet voorkomen. De gemeente volgt de ontwikkelingen van slim laden en draagt er zorg voor dat geplaatste laadpunten slimme laadtechnieken kunnen ondersteunen.

4.5 Uitgangspunten laadvisie

Door de geschetste ontwikkelingen komt er veel op de gemeente af. De gemeente hanteert voor de laadvisie de volgende uitgangspunten:

1. Elektrisch rijden staat niet op zichzelf en is onderdeel van een grootschaligere transitie. De gemeente werkt in dit verband samen met de betrokken stakeholders.
2. Als gemeente hebben wij een verantwoordelijkheid voor het ordentelijk faciliteren van een publiek laadnetwerk. Uitgangspunt is dat laden op privaat terrein prevaleert boven het laden in de openbare ruimte.

3. Geleverde stroom op publieke laadinfrastructuur is groen en in Nederland of waar mogelijk lokaal opgewekt.
4. We stemmen regelmatig af met de netbeheerder over de plannen, prognoses en de impact op en huidige stand van het elektriciteitsnet.
5. Gemeente werkt met een wijkkaart om inzicht te krijgen op het mogelijke laadnetwerk.
6. De integrale laad- en tankvisie zien we als een groeimodel. Voor bepaalde doelgroepen is op dit moment nog niet duidelijk waar de laadbehoefte gaat ontstaan of dat een alternatieve energiebron, zoals waterstof, gemeengoed wordt. Daarom wordt periodiek bekeken of de visie nog aansluit bij de lokale ontwikkelingen.
7. De gemeente handelt als regisseur van het laad- en tanknetwerk. De investering het plaatsen, beheren en exploiteren van laadpalen ziet de gemeente als een markt activiteit.
8. Voldoende passend laad- en tankaanbod en gebruiksgemak moeten belemmeringen wegnemen om over te stappen naar uitstootvrij vervoer. Het publieke laadnetwerk dient te anticiperen op de transitie en moet voldoende flexibel zijn om te versnellen als de vraag naar emissieloos vervoer toeneemt.
9. Bij grootschalige herstructureringen nemen we de laadinfrastructuur integraal mee in de planvorming, zodat een toekomstbestendige situatie ontstaat.
10. Bij faciliteren van beleid en projecten wegen we af of er onevenredige investeringen nodig zijn op het elektriciteitsnet.

4.6 Kenmerken van laadinfrastructuur

Laadinfrastructuur kan worden onderscheiden op basis van toegankelijkheid en op basis van laadvermogen. In dit hoofdstuk geven we een kort overzicht van de bestaande type laadpunten.



Figuur 5 Laadpaal

4.6.1 Soort laadpunten

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar een laadpunt staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten zij kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten. De gemeente heeft vooral een belangrijke rol in de realisatie van publieke laadpunten. In onze gemeente onderscheiden wij de volgende laadpunten:

- **Publiek laadpunt:** Een laadpunt in de openbare ruimte;
- **Semipubliek laadpunt:** Een privaat laadpunt op een parkeergelegenheid in privaat eigendom dat is opengesteld voor publiek. Denk aan parkeergarages, tankstations of horeca-locaties. Er kunnen beperkte toegangstijden zijn;
- **Privaat laadpunt:** Een laadpunt op eigen terrein, aan huis of bij een bedrijf. Iedereen mag een laadpunt realiseren op eigen terrein en deze op een parkeerplek op eigen terrein ook beschikbaar stellen voor derden.

4.6.2 Publieke laadpunten op gemeentelijk eigendom

De gemeente neemt haar verantwoordelijkheid om te zorgen voor een dekkend basisnetwerk van publieke laadpunten op haar eigendom. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. Om hierin te voorzien beschikt de gemeente over beleidsregels met wijkkaarten voor potentiële laadlocaties en een contract met een laadpaalexploitant, ook wel Charge Point Operator (CPO) genaamd.

4.6.2.1 Beleidsregels & wijkkaarten

Het plaatsen van laadpalen heeft impact op de openbare ruimte. Om deze impact te reguleren zijn criteria noodzakelijk voor het plaatsen van laadpalen. Deze laadvisie geeft nieuwe inzichten die vragen om een herziening van bestaande beleidsregels.

De volgende hoofdlijn zal geborgd worden in deze beleidsregels:

- ✓ Laadpalen mogen uitsluitend geplaatst worden door gecontracteerde exploitanten (CPO's).
- ✓ Een verzoeker heeft geen redelijke mogelijkheid tot het laden van een elektrisch voertuig op eigen terrein.
- ✓ Realisatie van laadpalen mag niet leiden tot onevenredige maatschappelijke investeringen in het elektriciteitsnet.
- ✓ *Laadlocaties worden voorzien van een parkeerverbod voor voertuigen met een verbrandingsmotor. Dit versterkt de gebruiksmogelijkheden van laadlocaties en geeft een efficiënter gebruik van de laadlocatie. Het voorkomen van laadplaalklevers is een verantwoordelijkheid van de exploitanten. Deze hebben hiervoor instrumenten zoals een negatief tarief.*
- ✓ In de omgeving van laadpleinen wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van laadpalen om het gebruik van het laadplein te stimuleren.
- ✓ Openbaar groen mag niet onevenredig ten koste gaan van de realisatie van een oplaadlocatie.

Nadere uitwerking op detailniveau zal door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld worden.

4.6.2.2 Laadpaal exploitanten (CPO)

Het plaatsen van laadpalen is een markactiviteit. De gemeente Kapelle exploiteert zelf geen laadpalen, maar stelt onder voorwaarden haar eigendom hiervoor beschikbaar. De exploitatie vindt plaats door een zogenaamde Charge Point Operator (CPO). Het plaatsen van laadpalen op gemeentelijk eigendom is uitsluitend toegestaan door CPO's die hiervoor een overeenkomst hebben met de gemeente. In de overeenkomst worden zaken vastgelegd zoals eigendom, aansprakelijkheid, exploitatietermijnen, technische eisen en het verwerken van gebruikersdata. Gelet op de omvang van het geprognostiseerde laadnetwerk wordt met maximaal drie actief opererende CPO's een overeenkomst aangegaan. Voor de selectie zal een openbare uitvraag gedaan worden, waarbij partijen hun interesse kenbaar kunnen maken. Hiervoor zal het college van burgemeester en wethouders selectiecriteria vaststellen.

4.6.3 Verlengde particuliere aansluiting (VPA)

Naast de eerdergenoemde drie type locaties zijn er ook zogenoemde 'verlengd private aansluitingen' (VPA) mogelijk. Hierbij staat het voertuig tijdens het laden op een openbaar parkeervak, maar maakt het gebruik van een privaat laadpunt. De netaansluiting van het laadpunt is gevestigd in het pand van de eigenaar. Tot nu toe was een VPA niet toegestaan in Kapelle.

Uit onderzoek is gebleken dat aan een VPA meerdere risico's en belemmeringen zitten, namelijk:

- ✓ aansprakelijkheidsrisico voor de gemeente indien de particuliere installatie in aanraking komt met het gemeentelijk eigendom.
- ✓ val en struikelgevaar over een kabel op de openbare ruimte;
- ✓ gevaar voor elektrocutie bij een beschadigde of ondeugdelijke installatie;
- ✓ belemmering bij onkruid- en gladheidsbestrijding;
- ✓ belemmering bij inzet hulpdiensten in de openbare ruimte bij een incident met het voertuig;

Mede door deze belemmeringen ziet de Nationale agenda laadinfra (NAL) en de aangesloten regio's (waaronder Zuidwest Nederland) een VPA niet als een wenselijke ontwikkeling die bijdraagt aan de opschaling van het publieke laadnetwerk.

De VPA sluit wel aan bij de behoefte van inwoners. Met regelmaat informeren inwoners naar de mogelijkheden. Dit wordt versterkt door het tariefverschil tussen thuis en publiekladen. Daarnaast kunnen inwoners zelf opgewekte energie optimaal inzetten met het laden van hun voertuig. Hierbij moet wel de kanttkening gemaakt worden dat gebruikelijke zonnepanelen op een woning te weinig opwekken om te voorzien in de energiebehoefte van een auto.

Ondanks de genoemde beklemmingen en het negatieve advies van de NAL lopen in Zeeland meerdere pilots voor het toestaan van VPA's in verschillende vormen zoals een kabelgoot of afdekmat. De resultaten van deze pilots worden tot mei 2023 gevolgd, aansluitend wordt het beleid ten aanzien van VPA's in de gemeente Kapelle bepaald.

4.6.4 Tankstation van de toekomst

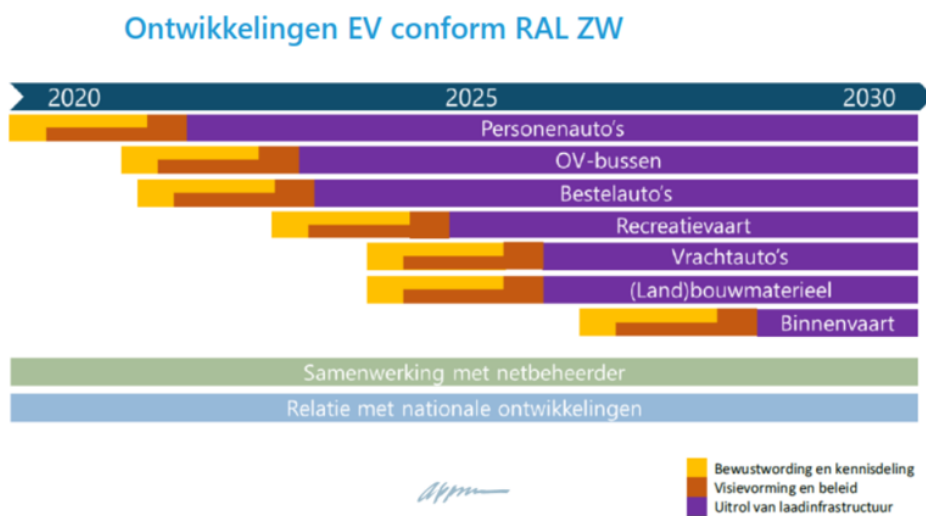
De toename van elektrische voertuigen resulteert in een afname van het gebruik van fossiele brandstoffen. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.7.3 *Personenauto's*. Daarnaast zal voor de doelgroep waar elektrificatie niet voor de hand ligt, behoefte ontstaan voor alternatieve fossiel- en uitstootvrije brandstoffen. Hierbij is te denken aan plantaardige brandstoffen en waterstof.

Daarom zullen tankstations de komende jaren een transitie doormaken naar zogenoemde multi-fuel tankstations. Bij deze tankstations kunnen bijvoorbeeld naast de traditionele brandstoffen zoals Diesel en Benzine ook plantaardige brandstoffen en waterstof getankt worden. Verder hebben deze tankstations voorzieningen om te (snel)laden. Door deze combinatie van producten kunnen de toekomstige duurzame voertuigen van schone energie worden voorzien.

Bij ontwikkelingen van nieuwe en de herstructurering van bestaande tankvoorzieningen, dient daarom het tankstation minstens een multi-fuel tankstation te zijn. Dit betekent dat er naast traditionele brandstoffen ook emissieloze energiedragers worden aangeboden. Aan een nieuw traditioneel tankstation wordt geen (planologische) medewerking meer verleend.

4.7 Opgave per gebruikersgroep tot 2030

Om inzicht te krijgen in de behoefte van het aantal benodigde laadpunten maakt de gemeente gebruik van prognoses. Het doel is daarbij is niet om het aantal voorspelde laadpunten te realiseren, maar om te zorgen dat de laadinfrastructuur in het juiste tempo meegroeit en om de ontwikkeling van elektrisch vervoer niet te beperken. Omdat er in prognoses altijd onzekerheden zitten, houden we de ontwikkelingen goed in de gaten en stellen als nodig onze doelstellingen bij.



Figuur 7 Transitie per doelgroep

4.7.1 Huidige situatie laden

Momenteel zijn er ongeveer 52 *publieke* laadpalen met twee laadpunten in onze gemeente gefaciliteerd, waarvan er 32 operationeel zijn. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid om te zorgen voor een basisnetwerk van publieke laadpunten. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente. De rol en inzet van de gemeente verschilt per gebruikersgroep. De gemeente geeft invulling aan het laadnetwerk door te faciliteren, stimuleren/informeren of te reguleren.

4.7.2 Huidige situatie tanken

In de gemeente zijn vijf tankstations gevestigd waar fossiele brandstoffen getankt kunnen worden. Verder hebben verschillende bedrijven tankfaciliteiten op eigen terrein. Met de toename van het aantal elektrische voertuigen zal de verkoop van fossiele brandstoffen afnemen. Hiermee komt de levensvatbaarheid van de tankstations onder druk te staan, maar er ontstaan ook kansen. Niet alle voertuigen zullen uiteindelijk geëlektrificeerd worden. Hiervoor kunnen andere energiedragers zoals plantaardige brandstoffen of waterstof een rol krijgen. Tankstations kunnen zich richten op deze marktontwikkeling.

4.7.3 Personenauto's

Om in 2030 de laadbehoefte van de elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 150 laadpalen met twee laadpunten nodig. Er zal daarmee een toename nodig zijn voor publieke laadpunten. Bij laadinfrastructuur voor personenauto's houden we zo goed mogelijk rekening met zowel inwoners als bezoekers en forenzen in onze gemeente. De gemeente vult het uitrollen van het laadnetwerk als volgt in:

Rol gemeente	
Faciliteren	Door contracten te sluiten voor publieke laadpalen.
Stimuleren/informeren	Door het aanvraagproces zo makkelijk mogelijk te maken en actief te communiceren op gemeentelijke website en laadinfrastructuur structureel mee te nemen in gebiedsontwikkelingen.
Reguleren	In beleidsregels worden eisen voor laadlocaties nader uitgewerkt.

De transitie naar emissieloze personenauto's zal in hoofdzaak elektrificatie zijn. In ondergeschikte mate zullen nieuwe personenauto's ook aangedreven worden door andere emissieloze brandstoffen zoals waterstof. De transitie naar plantaardige brandstoffen bij particulier gebruik lijkt niet rendabel. Daarnaast zullen liefhebbers van oude personenauto's altijd een behoefte behouden aan traditionele fossiele brandstoffen.

4.7.4 Bestel- en stadslogistiek

In onze gemeente kunnen bestelwagens dezelfde laadinfrastructuur gebruiken als personenauto's. Rijders van elektrische bestelauto's kunnen een aanvraag voor een publieke laadpaal doen, conform het aanvraagproces voor personenauto's. Op dit moment heeft Kapelle geen plannen om een zero-emissiezone voor logistiek in te richten. We verwachten geen direct effect van een grote laadvraag van bestelwagens in onze gemeente. We monitoren de ontwikkelingen en passen indien nodig onze visie en ons beleid hierop aan.

Rol gemeente	
Faciliteren	Volgen van ontwikkelingen en sturen op gebruik bestaande laadnetwerk personenauto's.
Stimuleren/informeren	In contact treden met de lokale logistieke sector en in gezamenlijkheid bepalen wat nodig is.

4.7.5 Zwaar vervoer over de weg

In de transportsector ontwikkelt zich de behoefte voor enkele grote snellaadhub's en Multifuel-tankstations. Door deze te plaatsen op centrale locaties, waar langer verbleven kan worden om onder meer te voldoen aan de Rijtijdenwet, vraagt dit naast het hoge vermogen van de laders ook om andere faciliteiten, zoals wc's, wifi, restaurant en/of douche- en sportfaciliteiten. De gemeente Kapelle lijkt geen logische locatie voor een dergelijke hub voor doorgaand vrachtverkeer. Dit is anders voor laadmogelijkheden bij lokale bedrijven. Hier is behoefte om bij het eigen bedrijf het wagenpark te kunnen laden. Naast laadmogelijkheden speelt in deze sector ook een transitie naar andere emissieloze brandstoffen zoals waterstof. Dit komt omdat elektrificatie niet in alle situaties mogelijk is, bijvoorbeeld bij lange afstand transport of voertuigen die zware vermogens nodig hebben. Ontwikkelingen uit onze lokale markt betreffende zwaar vracht volgen en faciliteren we waar mogelijk.

Rol gemeente	
Faciliteren	Deelname aan onderzoeken waarbij de gemeente een rol heeft.
Stimuleren/informeren	Samen met de stakeholders ontwikkelingen volgen.

4.7.6 Vracht- en pleziervaart

Het kanaal door Zuid-Beveland kent doorgaand vracht- en pleziervaart. Op dit moment ziet de gemeente geen aanleiding om voor doorgaand vracht- en pleziervaart walstroom te faciliteren. De gemeente ziet walstroom als commerciële activiteit. Gebruikers kunnen dit zelf organiseren door contact op te nemen met walstroom.eu.nl.

Pleziervaart is in onze gemeente vrijwel allemaal zeewaardig. De transitie van elektrificatie van pleziervaart richt zich nu op schepen voor de binnenwateren. Voor zeewaardige schepen zal dat pas hierna

plaatsvinden. Komende jaren zien wij deze transitie nog niet ontstaan voor de jachthaven in onze gemeente. Ook op het gebied van tanken worden geen ontwikkelingen voorzien. Ontwikkelingen worden gevolgd om te kunnen anticiperen op de transitie in de vaart.

Rol gemeente	
Stimuleren/informereren	Samen met de stakeholders ontwikkelingen volgen.

4.7.7 Bezoekers/ toeristen

Elektrisch vervoer is een mondiale ontwikkeling, waardoor onze gemeente ook rekening moet houden met de laadbehoefte van bezoekers en toeristen. Deze gebruikersgroep kan uiteraard gebruik maken van het bestaande publieke laadnetwerk in onze gemeente. Het is de verwachting dat voornamelijk toeristen de vraag naar snellaadinfrastructuur zal doen groeien. De huidige snellaadstations langs het hoofdwegenet zijn niet voldoende om de (toekomstige) laadbehoefte van toeristen te vervullen. Om invulling te geven aan deze behoefte werkt de gemeente binnen de samenwerkingsregio actief samen met andere gemeenten en met de netbeheerder. Door in gezamenlijkheid locaties aan te wijzen worden de maatschappelijke kosten voor het realiseren en aanpassen van het stroomnet geminimaliseerd.



Figuur 8 Dorpskern Wemeldinge

De lokale behoefte voor toeristen zal met name ontstaan bij de recreatieparken, stranden, duikhotspots, jachthaven, dorpscentra en opstappunten voor fietsrecreatie. Dit is een seizoensgebonden behoefte wat een commerciële levensvatbare exploitatie moeilijk maakt. Kansen ontstaan als voorzieningen gekoppeld kunnen worden met een laadbehoefte voor andere doelgroepen.

Rol gemeente	
Faciliteren	✓ Medewerking geven aan laadlocaties op gemeentelijk eigendom; ✓ Partijen bij elkaar brengen om koppelkansen te creëren en te benutten.
Stimuleren/informereren	Laadinfrastructuur inzichtelijk maken voor bezoekers en toeristen.

4.7.8 Agrarische sector

Voor lichte voertuigen in de agrarische sector ligt elektrificatie het meest voor de hand. Hier wordt een combinatie met autonoom en precisielandbouw voorzien. Deze voertuigen zullen op het bedrijf zelf geladen worden. Hier ontstaat dus geen behoefte aan een openbare voorziening. Voor een duurzame

opwek van de benodigde opwek biedt de Bouwsteen Elektriciteit mogelijkheden voor met name de agrarische sector.

Voor de zwaardere voertuigen en/of de voertuigen die (seizoensgebonden) volcontinue inzetbaar moeten zijn ligt elektrificatie niet voor de hand. Accu's bieden te weinig vermogen voor de krachtvraag of de langdurige inzet. Hier zal een transitie plaatsvinden naar emissieloze brandstoffen zoals waterstof.

Voor de transitie naar waterstof is de opzet van een keten voor groene waterstof noodzakelijk. Hier wordt in hoofdstuk 7 *Grond-, weg-, en (water)bouw* verder op ingegaan.

4.8 Uitvoering en organisatie

4.8.1 Gemeentelijke organisatie

De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces. Ook is het belangrijk dat het onderwerp structureel aandacht krijgt bij projecten en beleidsdocumenten.

4.8.2 Samenwerking en afstemming

Om de doelen uit onze laadvisie te behalen, werken we samen met verschillende partners, zoals de RAL Zuidwest. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Zeeland en Zuid-Holland en de inliggende netbeheerders. Daarnaast zijn gebruikers, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

4.8.3 Monitoring

Monitoring levert waardevolle inzichten op over onder meer de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten en de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Zo wordt de realisatie van openbare laadpalen vastgelegd en wordt waar nodig inzicht gevraagd in de gebruiksdata bij de CPO's.

4.8.4 Financiële kaders

Op basis van de huidige markt is de verwachting dat de plaatsing van reguliere laadinfrastructuur kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente.

Daarnaast vraagt de uitrol van laadinfrastructuur en de uitvoering van deze laadvisie ambtelijke capaciteit. Dit is momenteel geborgd binnen de afdeling Leefomgeving.

Voor reguliere laadpalen die we op aanvraag plaatsen, gaan we uit van een ambtelijke capaciteitsbijdrage van acht uur per laadpaal.



Figuur 9 Laadpaal

Ambities Laad- en tankvisie

- ✓ *In de gemeente is een gebiedsdekkend robuust en betrouwbaar openbaar laadnetwerk;*
- ✓ *Gecontracteerde exploitanten (CPO's) realiseren het laadnetwerk;*
- ✓ *Alle laadlocaties bestemmen we uitsluitend voor elektrische voertuigen;*
- ✓ *We volgen Zeeuwse pilots voor laden in de openbare ruimte vanaf particulier terrein voordat we het beleid voor onze gemeente bepalen.*
- ✓ *Nieuwe tankstations zijn uitsluitend Multi fuel tankstations;*
- ✓ *Het ontwikkelen van een groene waterstofketen wordt gestimuleerd. en gefaciliteerd*

5 Deelmobiliteit & mobiliteitshubs

5.1 Deelmobiliteit

De afgelopen jaren is het aantal mensen dat gebruikmaakt van gedeelde mobiliteitsdiensten enorm toegenomen. Deze diensten, waaronder deelauto's, deelscooters en deelfietsen, stellen gebruikers in staat voertuigen met anderen te delen. Het gebruik van een deelauto heeft veel voordelen. Om te beginnen is het goed voor het milieu. Wanneer mensen auto's delen, vermindert het aantal auto's op de weg, wat minder vervuiling betekent. Daarnaast is bijna alle deelmobiliteit elektrisch en stoot daarmee geen CO₂ uit.

Een ander groot voordeel is dat je betaalt voor de auto alleen wanneer je deze nodig hebt. In plaats van een auto te bezitten en te betalen voor benzine, verzekering en reparaties. Dit kan afhankelijk van hoe vaak de auto gebruik wordt op termijn geld besparen. Dit principe geldt eveneens voor deelfietsen of deelscooters.

5.2 Gebruik van deelauto's in Kapelle

Omdat de kosten van autobezit blijven stijgen, kijken steeds meer mensen naar autodelen als alternatief. Deelauto's kunnen per uur of per dag worden gehuurd. Dit kan een alternatief zijn voor mensen die slechts af en toe een auto nodig hebben of voor korte ritten.

In Kapelle zijn op dit moment nog geen deelauto's beschikbaar. In Zeeland wel, op dit moment lopen er een aantal pilots met betrekking tot deelauto's, deze pilots tonen aan dat de ontwikkeling minder hard gaat dan in stedelijk gebied.

5.3 Gebruik van deelfietsen en scooters

Deelfietsen worden steeds populairder. Deze fietsen kunnen gedurende een bepaalde tijd worden ontgrendeld en gebruikt. Vervolgens kunnen ze op een andere, daarvoor aangewezen locatie worden neergezet. Een van de voordelen van het gebruik van deelfietsen is dat ze vaak in de buurt van haltes van het openbaar vervoer staan. Omdat de fietsen op elke locatie kunnen worden opgehaald en afgezet, zijn ze perfect voor toeristen die zoveel mogelijk van de omgeving willen zien zonder zich zorgen te hoeven maken over parkeren of verkeer. Ook elektrische deelscooters zijn een populair vervoersmiddel geworden. Met de scooters kunnen rijders zich verplaatsen zonder zich zorgen te hoeven maken over parkeren. Dit gemak is vooral aantrekkelijk voor jonge rijders die geen voertuig bezitten. Deze scooters staan geparkeerd op trottoirs en in de buurt van haltes voor openbaar vervoer.

5.4 Deelmobiliteit in Kapelle

Gemeente Kapelle staat positief in de ontwikkeling van deelmobiliteit en zal dit ook blijven volgen. Het is namelijk een mooi alternatief voor inwoners die de auto minder vaak nodig hebben. Wanneer een initiatiefnemer komt die graag één of meerdere deelauto's, deelscooters of deelfietsen, wilt exploiteren in de gemeente zal de gemeente hier medewerking aan verlenen en faciliteren waar nodig. Daarnaast zal ook de regionale afstemming worden opgezocht om zo de slagingskans voor deelmobiliteit te vergroten.

5.5 Mobiliteitshub als stimulans voor duurzame mobiliteit

Minder treinen en bussen betekent dat er meer flexibiliteit dient te zijn in openbaar vervoer. Een mobiliteitshub is hier een oplossing voor. Deze ontwikkeling integreert verschillende mobiliteitsvormen zoals bussen, treinen, (deel)fietsen (deel)scooters en (deel)auto's, op één toegankelijke locatie. Doordat bij een hub individueel, collectief en gedeeld vervoer bij elkaar komen, wordt het makkelijker voor reizigers om naar hun bestemming te reizen, zonder het gebruik van de auto. Op deze locaties worden gepaste voorzieningen ontwikkeld zodat het overstappen comfortabel en veilig is en daarmee een aantrekkelijke manier van reizen. Mobiliteitshubs bieden een aantal voordelen. Zoals benoemd wordt het ten eerste makkelijker om zich te verplaatsen zonder auto. Ten tweede helpen ze verkeersopstoppen en vervuiling te verminderen. Ten derde bevorderen ze een gezonde levensstijl door gemakkelijke toegang tot fiets- en voetpaden te bieden.

5.5.1 Verschillende soorten mobiliteitshubs

Zeeland heeft een knooppuntenaanpak ontwikkeld en onderscheidt daarin drie typen hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Deze hebben de volgende functionaliteiten:

5.5.1.1 Stationshubs

Een stationshub is het meest uitgebreide knooppunt. Hier worden veel voorzieningen aangeboden en is er een treinstation en een bushalte voor de verbindingen naar andere hubs in de regio. Bij een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, beleven en verblijven van reizigers. Hier wordt invulling aan gegeven door uitgebreide stallingsmogelijkheden, parkeervoorzieningen met mogelijkheid tot opladen en voorzieningen zoals verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca.

5.5.1.2 Regiohub

Een regiohub zorgt voor een snelle verbinding in de regio en heeft minder voorzieningen dan bij een stationshub. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit en beleven. Middels bushaltes, voldoende parkeerplaatsen, overdekte fietsparkeerplaatsen, laadvoorzieningen, deelmobiliteit en mogelijk ook een treinstation staat een regiohub in verbinding met andere hubs in de regio.

5.5.1.3 Reguliere hub

Een reguliere hub is een knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overgestapt. Door dit te combineren met deelauto's, deelscooters en deelfietsen kan er eenvoudig worden overgestapt op eigen fiets en op het openbaar vervoer. Op deze locaties speelt aanbod van laadinfrastructuur een belangrijke rol. De reiziger die met elektrisch vervoer richting de hub komt vindt hier een mogelijkheid om te laden en te kunnen overstappen op een praktische oplossing voor the-last-mile.

5.6 Mobiliteitshubs in Kapelle

De hubs ontwikkeling vraagt om een stapsgewijze uitrol, waarbij per locatie met lokale stakeholders wordt verkend hoe plannen worden ontwikkeld, uitgevoerd en gefinancierd. Binnen de Regionale mobiliteitsstrategie Zeeland is er een verkenning gedaan, waarna 40 potentiële hub locaties zijn aangewezen. Eén van deze locaties ligt in onze gemeente bij het station. Samen met de Bevelandse gemeenten is een onderzoekstraject gestart om te komen tot een Bevelandse visie voor de komst van mobiliteitshubs. Hierin wordt gekeken naar welke type hubs aansluiten op de behoefte van bewoners en toeristen in de regio.

Ambities Deelmobiliteit en Mobiliteitshubs

- ✓ *We faciliteren de ontwikkeling van deelmobiliteit in Kapelle om daarmee CO₂ te reduceren.*
- ✓ *In 2025 hebben we tenminste één mobiliteitshub in Kapelle en onderzoeken we of dit er meer kunnen worden.*

6 Stimuleren (schoon) openbaar vervoer & doelgroepenvervoer

6.1 Doelgroepenvervoer

Elke Zeeuwse gemeente is verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer van haar inwoners. Samen met andere overheidsinstanties, netbeheerders en het bedrijfsleven werkt de gemeente Kapelle aan de verdere uitrol en opschaling van zero-emissie doelgroepenvervoer. Dit gebeurt middels het Bestuursakkoord zero-emissie doelgroepen vervoer (BAZED). Onderdeel hiervan is dat 50% van de taxi's in 2025 zero-emissie zullen zijn. Dit gebeurt door het gebruik maken van zero-emissie voertuigen zoals elektrische buurtbussen of haltetaxi's, maar ook door het uitsparen van kilometers door het doelgroepen vervoer slimmer te organiseren. Denk hierbij aan combinaties tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (vooral Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)-vervoer). Daarnaast zijn er in de regio diverse kansrijke pilots hiervoor benoemd en zullen deze pilots de komende jaren worden uitgewerkt. Onder deze 'flexibiliteitsslag' valt ook Smart Mobility, dat is gericht op het verminderen van autokilometers en het leveren van maatwerk voor personenmobiliteit door middel van deelmobiliteit.

6.2 Mobiliteitscentrale in Zeeland

Na een succesvolle pilot in Zeeuws-Vlaanderen heeft de provincie de ambitie om te komen tot een provinciale mobiliteitscentrale. Middels deze centrale gaan gemeenten en provincie gezamenlijk invulling geven aan de mobiliteitstaken en daarmee inspelen op de mobiliteitsbehoeften van reizigers. De mobiliteitscentrale vormt het centrale aanspreekpunt voor de reizigers. Daarnaast bundelt de mobiliteitscentrale de bij overheden bestaande kennis binnen Zeeland en maakt het meer en slimmere combinaties van mobiliteit mogelijk. Naast openbaar en doelgroepenvervoer ondersteunt de mobiliteitscentrale ook private initiatieven, bijvoorbeeld deelmobiliteit. Hiermee moet een flexibel en toegankelijk mobiliteitsnetwerk ontstaan waarmee de bereikbaarheid binnen Zeeland wordt vergroot.

6.3 Stimuleren duurzaam doelgroepenvervoer

In Zeeland is afgesproken dat alle aanbestedingen van overheidsinstanties voor o.a. reinigingsvoertuigen, doelgroepenvervoer, taxi's, etc. in 2030 volledig CO₂-neutraal zijn. Dit is conform de landelijke doelstelling waarbij Kapelle zich aansluit. Zoals later terug te lezen is in hoofdstuk 7.3, zullen we bij het aanbesteden van doelgroepenvervoer gunningscriteria meenemen die zullen leiden tot CO₂-reductie. Deze criteria zullen we blijven afstemmen met andere Zeeuwse overheden zodat de doelstelling in 2030 gehaald wordt.

Naast duurzame gunningscriteria in aanbestedingen, is het van belang dat we voor zowel de exploitant als de gebruiker een aantrekkelijk aanbod creëren. Hiervoor zullen we met de verschillende stakeholders moeten schakelen zodat ook de infrastructuur mee ontwikkelt met de behoefte. Daarnaast is bij een verandering van het mobiliteitssysteem van belang dat, de gebruikers tijdig en volledig worden meegenomen. Wanneer mogelijk zoeken we daarvoor aansluiting bij de mobiliteitscentrale.

6.4 Stimuleren openbaar vervoer

Een duurzaam alternatief voor de auto is natuurlijk het openbaar vervoer. Door ervoor te zorgen dat dit aantrekkelijker wordt voor inwoners, is de verwachting dat hier meer gebruik van gemaakt wordt. De ontwikkeling om van het treinstation in Kapelle een mobiliteitshub te maken moet hierbij helpen. Doordat er meer verbindingen bij elkaar komen wordt het in de toekomst aantrekkelijker om voor het openbaar vervoer te kiezen.

Het organiseren van openbaar vervoer, zowel de trein als de bus, ligt niet binnen de beïnvloedingssfeer van de gemeente. Dit wordt georganiseerd door de NS en de provincie. Wel heeft de gemeente een rol wanneer eventuele verbindingen wegvallen. Dan is het aan de gemeente om ervoor te zorgen dat er een duurzaam alternatief komt wanneer dat nodig is. Wanneer dit aan de orde is, zullen we met de omgeving onderzoeken wat een gepast alternatief is. Zodat het wegvallen van het openbaar vervoer niet ten koste gaat van de bereikbaarheid van Kapelle.

Naast het nemen van maatregelen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, is communicatie en participatie ook een manier om het openbaar vervoer positief onder de aandacht te brengen. Door de inwoners te betrekken en inzicht te geven in ontwikkelingen, kunnen ze meedenken aan de oplossing.

Wanneer zelf invulling gegeven kan worden in deze behoefte stimuleert dit het gebruik van het openbaar vervoer en verminderen we CO₂.

Ambities Stimuleren (schoon) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer

- ✓ *Het wegvallen van openbaar vervoer mag niet ten kosten gaan van de bereikbaarheid.*
- ✓ *Inwoners van Kapelle zijn op de hoogte van de verschillende mogelijkheden ten aanzien van mobiliteit.*
- ✓ *We stimuleren openbaar vervoer door meer aantrekkelijke (flexibele) verbindingen te creëren op basis van behoeften.*



Figuur 10 Fietstunnel Kapelle

7 Grond-, weg-, & (water)bouw

7.1 CO₂ besparing in GWW

Binnen de grond-, weg-, en (water) bouwsector (verder GWW) is veel zwaar materieel actief, zoals grondverzetmachines, kranen, vrachtauto's, tractoren, walsen en asfaltmolens. Dit materieel is veelal aangedreven met motoren die fossiele brandstoffen gebruiken en daarmee o.a. CO₂ uitstoten. Met het vervangen van deze brandstof door een schone, emissieloze brandstof wordt o.a. CO₂-uitstoot voorkomen. Moeilijkheid van deze sector is dat het materieel om een grote krachtbron vraagt, die veelal aan het werk is op een terrein met minimale infrastructuur.



Figuur 11 Zwaar materiaal

7.2 Doelgroepen

Binnen de gemeente zijn meerdere partijen betrokken bij GWW. Deze zijn te verdelen in de volgende categorieën:

Partij	Rol	Bevoegdheid
Rijkswaterstaat	Beheerder	Aanbestede dienst en beheerder eigen machinepark
Provincie	Beheerder	Aanbestede dienst en beheerder eigen machinepark
Waterschap	Beheerder	Aanbestede dienst en beheerder eigen machinepark
Gemeente	Beheerder	Aanbestede dienst en beheerder eigen machinepark
Grondeigenaren	Beheerder en ontwikkelaar	Opdrachtgever
Bouwbedrijven	Uitvoerende partij werken	Beheerder machinepark
Civiele aannemers	Uitvoerende partij werken	Beheerder machinepark
Sloopbedrijven	Uitvoerende partij werken	Beheerder machinepark
Loonbedrijven	Leveren materieel	Beheerder machinepark
Landbouwbedrijven	Beheerder eigen gronden, en levering materieel aan GWW-sector	Opdrachtgever en beheerder machinepark

Uit dit overzicht blijkt dat veel partijen betrokken zijn bij GWW en ieder zijn eigen rol heeft. Het materieelpark is verdeeld over al deze partijen. Het inzetten van de transitie naar een schoon en duurzaam GWW-machinepark start bij de overheden. Deze partijen hebben veelal een eigen machinepark, maar zijn daarnaast ook gezamenlijk een grote aanbestedende dienst voor de GWW-sector. Als opdrachtgevers en aanbestedende diensten hun aannemers uitdagen in het verduurzamen van hun machinepark loont het om hierin te investeren.

7.3 Aanbestedingen

In een aanbesteding voor een werk ontstaat de mogelijkheid om te sturen op de inzet van o.a. duurzame, fossielvrije machines. In de RES 1.0 is hiervoor de CO₂-Prestatieladder genoemd. De CO₂-Prestatieladder

is een instrument om bedrijven die deelnemen aan aanbestedingen te stimuleren tot CO₂-reductie tijdens de gehele levensduur van een infrastructuurobject. Bijvoorbeeld door energiebesparing bij de aanleg, het efficiënt gebruik maken van materialen, inkoop van duurzame materialen, levensduur verlengend onderhoud, en het gebruik of zelf opwekken van duurzame energie. Naast de CO₂-Prestatieladder bestaan meer instrumenten zoals een Milieu kosten index (MKI). Voor de aanbesteding van werken zal vanaf een drempel aanbesteed worden volgens het Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) principe. Inschrijvende partijen moeten in het aanbod scoren op o.a. duurzame, emissieloze en CO₂ arme GWW. Per project zal bekeken worden welk instrument het best passend is om de vastgestelde ambitie te halen. Om kleine (lokale) bedrijven niet uit te sluiten, wordt deze systematiek pas vanaf een bepaalde drempel toegepast. Om op langere termijn ook deze bedrijven te stimuleren om de verduurzamingslag te maken, wordt deze drempel periodiek verlaagd.

Voorbeelden van gunningscriteria op duurzaamheid zijn:

- ✓ Het toekennen van een fictieve korting op het kwaliteitscriterium Duurzaamheid;
- ✓ Het toekennen van score punten op het kwaliteitscriterium Duurzaamheid;

Insteek is een waarde toekenning van ca. 20 – 30% voor het thema Duurzaamheid bij aanbestedingen boven de drempelwaarde.

Over het toepassen van aanbestedingscriteria voor een duurzame GWW zal afstemming blijven plaatsvinden met de andere Zeeuwse overheden om de slagkracht en doeltreffendheid te vergroten.

7.4 Eigen materiaalpark

In de RES 1.0 is al afgesproken het gemeentelijk wagenpark emissieloos is in 2030. Het wagenpark van de gemeente is breder dan alleen auto's. Hierbij is te denken aan kleine tractoren, grasmaaiers en kleine machines met een verbrandingsmotor zoals bladblazers en zagen. Het gemeentelijke wagenpark bevat geen zware voertuigen.

De ambitie is om 2030 een fossiel vrij, en sterk CO₂ vrij gemeentelijk materiaalpark te hebben. Deze transitie vindt plaats op natuurlijke vervangmomenten, waarbij voor bestaand materiaal 2030 niet leidend is maar de technische afschrijving.

7.5 Waterstof in GWW

Voor zwaar materieel en/of materieel dat werken moet uitvoeren ver van voorzieningen is elektrificatie vaak geen oplossing. De krachtbron geeft te weinig vermogen of de infrastructuur mist om energie te leveren aan het materieel. Voor deze doelgroep is groene waterstof heel kansrijk. Bestaande aandrijftechniek van materieel kan veelal benut worden en met een waterstof tank kan langere tijd "off grid" worden gewerkt. Omdat deze keten voor deze groene waterstof nog nauwelijks bestaat, moet deze ontwikkeld worden. Lokale bedrijven richten zich op deze ontwikkeling. Waar mogelijk wordt deze transitie gestimuleerd en gefaciliteerd.



Figuur 12 Waterstof tractor

Ambities GWW

- ✓ *In 2030 is CO₂ uitstoot en gebruik van fossiele brandstoffen in GWW werken met 55% gereduceerd en in 2050 met 100%.*
- ✓ *In aanbestedingen van werken met een omvang van meer dan €500.000,00 worden criteria bepaald om CO₂ te reduceren en het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen. Inschrijvende partijen kunnen hierop punten scoren in een MVI-aanbesteding.*
- ✓ *In 2030 is het gemeentelijk materiaalpark fossielvrij en CO₂ neutraal, met het uitgangspunt dat alleen op natuurlijke vervangmomenten deze transitie wordt uitgevoerd.*
- ✓ *Het ontwikkelen van een groene waterstofketen wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.*

8 Communicatie & participatie

We sluiten aan bij het overkoepelende communicatieplan over de Duurzaamheidsagenda en het participatiebeleid (in ontwikkeling). Uitgangspunten van dit communicatieplan zijn: dicht bij de doelgroep, transparant en oprecht communiceren, communicatiemiddelen op maat (online en offline), goede voorbeelden vanuit de samenleving, inspelen op actualiteiten en uitgaan van kansen en mogelijkheden in plaats van problemen en opofferingen. We stimuleren participatie door keuzes aan de samenleving over te laten waar mogelijk. We betrekken inwoners, ondernemers en (maatschappelijke) organisaties op een actieve manier wanneer nodig. Daarnaast sluiten we aan bij bestaande plannen, zowel op landelijk als provinciaal niveau. Verder is in de uitvoeringsmatrix opgenomen welke communicatieactiviteiten er plaatsvinden en welke stakeholders waarbij betrokken worden.

9 Uitvoeringsagenda & organisatie

9.1 Inleiding

Om de gestelde ambities uit deze Bouwsteen te halen zal uitvoering gegeven moeten worden aan deze ambities. Het is nog niet mogelijk om deze uitvoering voor alle ambities op detail niveau weer te geven in activiteiten. In dit hoofdstuk zal inzicht gegeven worden op de uitvoeringsactiviteiten die al te definiëren zijn.

9.2 Uitvoeringsmatrix

Indien activiteiten in eigen beheer worden uitgevoerd, kunnen geraamde kosten lager uitvallen.

9.3 Monitoring en evaluatie

9.3.1 De CO₂-footprint

De gemeente heeft een CO₂-footprint. Doel van de CO₂-footprint is om inzichtelijk te maken in hoeverre CO₂-reductie binnen de gemeente plaatsvindt. Deze footprint wordt met regelmaat opgesteld en aangeboden aan de gemeenteraad. Dit document is dan ook geschikt om te monitoren of de bepaalde ambities behaald worden.

9.3.2 Begroting en rapportage

Aan de hand van het opgestelde actieplan zullen activiteiten ieder jaar worden opgenomen in de gemeentelijke begroting. Op deze wijze worden capaciteit en middelen beschikbaar gesteld om tot uitvoering van deze activiteit te komen. Ook de gemeenteraad heeft zo zeggenschap over de jaarlijkse activiteiten. Met de bestuursrapportages en jaarrekening wordt verantwoording afgelegd over de stand van zaken van de voorziene activiteiten.

9.3.3 Integratie beleid

Bij de uitwerking van iedere Bouwsteen van de duurzaamheidsagenda kan er aanleiding zijn om de reeds vastgestelde Bouwstenen te herzien om integratie tussen de onderwerpen te waarborgen. Deze integratie is een vast onderdeel van het besluitvormingsproces per Bouwsteen. Verder wordt voor de hele gemeente een omgevingsvisie opgesteld. Ambities zullen worden geïntegreerd in deze omgevingsvisie als deze relatie hebben met de fysieke leefomgeving.

Ambitie	Activiteit	Betrokken partijen	Organisatorische inzet	Raming kosten
Verkeer				
1 <i>Samenwerken met andere bestuursorganen om uitstootvrij gebruik van verkeersaders te creëren.</i>	Deelname interbestuurlijke afstemming.	➤ Rijkswaterstaat ➤ Provincie ➤ Waterschap ➤ Prorail/NS	Ambtelijke en bestuurlijke deelname aan samenwerking met betrokken partijen.	N.v.t.
2 <i>Faciliteiten voor wandelen en fietsgebruik optimaal inrichten bij gemeentelijke projecten.</i>	Faciliteiten fietsen en wandelen meenemen in projectontwerpen.	➤ Ontwerpers ➤ Ingenieursbureaus ➤ Ontwikkelaars ➤ Aannemers	Implementatie in projecten.	Inschatting is dat deze activiteit niet leidt tot een hogere investering voor het project.
3 <i>Regionale samenwerking voor regionale fietsverbindingen.</i>	Deelname interbestuurlijke afstemming.	➤ Rijkswaterstaat ➤ Provincie ➤ Waterschap	Ambtelijke en bestuurlijke deelname aan samenwerking met betrokken partijen.	N.v.t.
4 <i>Faciliteren, stimuleren en creëren robuuste- en betrouwbare voorzieningen voor uitstootvrij vervoer.</i>	Toekomstbestendig houden van carpoolplaats Vierwegen. Overige activiteiten komen terug in de andere hoofdstukken.	➤ Rijkswaterstaat ➤ Provincie ➤ Exploitanten	Het uitvoeren van een marktconsultatie voor laadinfrastructuur en eventueel deelmobiliteit op de carpoolplaats.	Ca. € 5.000,00.
Laad- en Tankvisie				
5 <i>In de gemeente is een dekkend, ro-</i>	Toestemming verlenen voor nieuwe laadlocaties.	➤ CPO's	Geschatte tijdsbesteding van 8 uur	N.v.t.

	<i>buust en betrouwbaar openbaar laadnetwerk.</i>		➤ Netwerkbedrijf	per laadpaal voor het gehele ambtelijke proces.	
6	<i>Gecontracteerde exploitanten (CPO's) realiseren het laadnetwerk.</i>	Openbare uitvraag en contractvorming met nieuwe exploitanten.	➤ Inkoopbureau ➤ CPO's	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	€ 15.000,00.
7	<i>Alle laadlocaties bestemmen we uitsluitend voor elektrische voertuigen;</i>	1. Aanpassen beleidsregels oplaadlocaties; 2. Voorlichting gebruik oplaadlocaties.	➤ CPO's ➤ Netwerkbedrijf	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	1. Aanpassen beleid: € 7.500,00; 2. Voorlichting: € 5.000,00.
8	<i>We volgen Zeeuwse pilot voor laden in de openbare ruimte vanaf particulier terrein voordat we het beleid voor onze gemeente bepalen</i>	Aanpassen beleidsregels oplaadlocaties.	➤ Brandweer ➤ RAL deelnemers	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	Kosten al geraamd bij bovenstaande.
9	<i>Nieuwe tankstations zijn uitsluitend Multi-fuel tankstations.</i>	Alleen medewerking te verlenen aan nieuwe Multi-fuel tankstations.	➤ Exploitanten	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	N.v.t.
10	<i>Het ontwikkelen van een groene waterstofketen wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.</i>	Structuur en haalbaarheidsonderzoek groene waterstofketen.	➤ Gasuni ➤ Netbeheerder Provincie ➤ Exploitanten ➤ Industrie ➤ Mobiliteit	Ambtelijke inzet voor deelname aan onderzoek en afstemming met stakeholders.	Kosten al geraamd bij activiteiten Grond- weg en (water) bouw.
Deelmobiliteit					
11	<i>We faciliteren de ontwikkeling van deelmobiliteit in Kapelle om daarmee CO₂ te reduceren.</i>	Openbare uitvraag en contractvorming met nieuwe exploitanten aangaan.	➤ Bevelandse gemeenten ➤ Exploitanten	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	Ca. € 7.500,00.
12	<i>In 2025 hebben we tenminste één mobiliteitshub in Kapelle en onderzoeken we of dit er meer kunnen worden.</i>	Naast de vastgestelde locatie wordt in de regio onderzoek gedaan naar aanvullende mobiliteits-hubs om de bereikbaarheid te optimaliseren.	➤ Bevelandse gemeenten ➤ Exploitanten ➤ Ingenieursbureaus	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	€ 10.000,00 Voor procesgelden. De investeringskosten zullen blijken uit de lopende onderzoeken.
Openbaar- & doelgroepenvervoer					
13	<i>Het wegvallen van openbaar vervoer mag niet ten kosten</i>	Monitoren en afstemmen van de mobiliteitswijzigingen	➤ Vervoersbedrijven	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	N.v.t.

	<i>gaan van de bereikbaarheid.</i>	gen met stakeholders.	➤ Provincie ➤ Burgers		
14	<i>We stimuleren openbaar vervoer door meer aantrekkelijke (flexibele) verbindingen te creëren op basis van behoeften.</i>	Deze activiteit wordt uitgevoerd binnen hoofdstuk deelmobiliteit.	➤ Bevelandse gemeenten ➤ Exploitanten ➤ Burgers	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	N.v.t.
15	<i>Inwoners van Kapelle zijn op de hoogte van de verschillende mogelijkheden aanzien mobiliteit.</i>	Het voeren van een communicatiecampagne onder de noemer van duurzaam Kapelle.	➤ Burgers ➤ Pers ➤ Communicatiebureau	Ambtelijke inzet voor procesbegeleiding.	€ 5.000,00.
Grond- weg en (water)bouw					
16	<i>In 2030 is CO₂ uitstoot en gebruik van fossiele brandstoffen in GWW werken met 55% gereduceerd en in 2050 met 100%.</i>	Uitvoering vindt plaats met ondergenoemde activiteiten.			
17	<i>In aanbestedingen van werken met een omvang van meer dan €500.000,00 worden criteria bepaald om CO₂ te reduceren en het gebruik van fossiele brandstoffen terug te dringen. Inschrijvende partijen kunnen hierop punten scoren in een MVI-aanbesteding.</i>	1. Aanpassen inkoopbeleid; 2. Implementatie in aanbestedingen GWW werken.	➤ Inkoopbureau ➤ Ingenieursbureaus ➤ Aannemers	1. Aanpassing inkoopbeleid gaat mee in een algehele herziening; 2. Ambitie wordt door projectleiders geïmplementeerd in aanbestedingen. De MVI-systeemmatiek vraagt een uitgebreidere gunningsbeoordeling van enkele uren ten opzichte van gunning op laagste prijs.	De meerkosten aanbestedingsproces worden geraamd op een toename van ca. 1%. Of het stellen van deze ambities leidt tot een hogere investering voor het werk is niet vooraf in te schatten. Ervaringen uit de markt laten geen explosieve stijging zien zolang innovatie bij inschrijver wordt gelaten zodat dit aansluit bij de transitie van zijn onderneming.
18	<i>In 2030 is het gemeentelijk materiaalpark fossielvrij en CO₂ neutraal, met het uitgangspunt dat alleen op natuurlijke vervangmomenten deze transitie wordt uitgevoerd.</i>	Op natuurlijke vervangmomenten het aanschaffen van uitstootvrij materiaal.	➤ Leveranciers	Geen extra inzet ten opzichte van een reguliere inkoop.	De totale kosten van eigendom (TCO) van een elektrische bedrijfsauto zijn na een bedrijfsduur van ruim drie jaar lager dan een brandstof voertuig. Hierin zijn meegenomen belasting, verzekering, afschrijving, onderhoud & repa-

					ratie, brandstof/ stroomverbruik en subsidies.
19	<i>Het ontwikkelen van een groene waterstofketen wordt gestimuleerd en gefaciliteerd.</i>	Structuur en haalbaarheidsonderzoek groene waterstofketen.	➤ Gasuni ➤ Netbeheerder ➤ Provincie ➤ Exploitanten ➤ Industrie ➤ Mobiliteit	Ambtelijke inzet voor deelname aan onderzoek en afstemming met stakeholders.	Ca. € 15.000,00.

10 BIJLAGE I Begrippenlijst

Laadpaal

Fysiek object met meestal één of twee laadpunten.

Laadpunt

De elektrische aansluiting op een laadpaal waar de stekker wordt aangesloten. Reguliere laadpalen beschikken meestal over twee laadpunten. Een laadpunt kan ook verwerkt zijn in bijvoorbeeld een muurbox of lichtmast.

Slim laden

Brede term, die wordt gebruikt om aan te duiden dat slimme technieken de laadtransactie op afstand kunnen aansturen. Minimaal betekent dit dat het opladen van elektrische auto's op het meest optimale moment gebeurt, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog.

Laadpaalkleven

Het onnodig bezet houden van een elektrisch laadpunt door een elektrische auto.

Batterij elektrisch voertuig (BEV)

Volledig elektrisch voertuig, waarbij een brandstofmotor ontbreekt. Dit in tegenstelling tot een Plug-In Hybride Elektrisch Voertuig (PHEV).

Charge Point Operator (CPO)

De CPO is verantwoordelijk voor beheer, onderhoud en exploitatie van laadpalen. Ook wel laadpaalexploitant genoemd.

NAL-regio's

Zes samenwerkingsregio's die zijn voortgekomen uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Gemeenten werken binnen deze regio's samen met de provincie en met de netbeheerder.

Snellaadhub

Een locatie waar voertuigen kunnen snelladen en bestuurders (meerdere) faciliteiten hebben tijdens het laden/verblijf. Denk aan: Wc's, wifi, restaurant en/of douche- en sportfaciliteiten.

Zero-emissielogistiek (ZE-logistiek)

Zonder uitstoot van schadelijke stoffen goederen verplaatsen voor bijvoorbeeld bouw, retail, afval, horeca, en e-commerce. Voertuigen rijden op elektriciteit of waterstof.

Zero-emissiezones (ZE-zones)

Zones waarbinnen geen logistieke voertuigen mogen komen die emissies uitstoten.

GWW

Grond-, weg-, en (water)bouw.

RES 1.0

Regionale Energie Strategie (RES) 1.0 van februari 2020.

TCO

Total Cost of Ownership/ totale kosten van eigenaarschap.

VPA

Verlengde particuliere aansluiting, een installatie voor laden vanaf particulier in de openbare ruimte.

Laadplein

Een oplaadlocatie met meer dan 4 laadpalen & 8 laadplaatsen.

Mobiliteitshub

Locatie waar meerdere modaliteiten van mobiliteit bij elkaar komen.

11 BIJLAGE II Literatuurlijst

- o Regionale Energie Strategie (RES) 1.0 van februari 2020
- o Uitvoeringsplan RES 1.0 2021-2023
- o CROW, duurzaam GWW
- o Nationaal Toekomstbeeld Fiets, https://fietsberaad.nl/getmedia/554518f4-ba28-4b60-a7ee-78ffeb6c7696/Nationaal-Toekomstbeeld-Fiets-printversie-LR_def.pdf.aspx
- o <https://www.zakelijkelektrischleasen.nl/kosten-van-een-elektrische-bedrijfswagen-versus-brandstofvariant/>
- o Regionale mobiliteitsstrategie
- o <https://nknederland.nl/afwegingskader-verlengd-private-aansluitpunten-ondersteunt-gemeenten/>
- o https://nknederland.nl/wp-content/uploads/2022/08/Afwegingskader-VPA_DEF.pdf