Integrale laadvisie - gemeente Westervoort		
Oude tekst	**Nieuwe tekst**	**Toelichting**
Hoofdstuk 1. Inleiding		
In de inleiding van de laadvisie wordt de aanleiding, opgave, doel, scope van de laadvisie besproken.	De scope van de laadvisie wordt uitvoeriger besproken en opgedeeld in de onderdelen: 1.3 gebruikersgroepen, 1.4 laadlocaties, 1.5 soorten laadpunten. Ook wordt de huidige situatie besproken in 1.6	Er is meer aandacht voor gebruikersgroepen en waar deze laden, deze zijn uitgebreid ten opzichte van de vorige versie. Nu ook taxi- en doelgroepenvervoer, bestelbussen, logistiek- en vrachtvervoer, bouwvoertuigen. Aandacht voor de huidige situatie geeft een goed beeld van het vertrekpunt van de openbare laadinfrastructuur in 2025.
Ook worden in 1.4 de uitgangspunten voor de uitrol van openbare laadpalen kort besproken.	In de nieuwe laadvisie is hier een hoofdstuk aan gewijd: 3. Uitgangspunten. In dit hoofdstuk wordt vanuit verschillende perspectieven beschreven hoe de gemeente de ontwikkeling van de openbare laadinfrastructuur aanpakt. Waaronder de rol van de gemeente, netbewust laden, regionale samenwerking, inpassing in de openbare ruimte en participatie. Op het gebied van participatie is in lijn met het beleidskader participatie bewust een rol voor inwoners gekozen voor locatiekeuze voor laadpalen: raadplegen en adviseren.	De uitgangspunten zijn verder uitgewerkt en reflecteren de ervaring die de gemeente op dit gebied heeft opgedaan de afgelopen jaren. Deze maakt een verder uitgewerkte keuze van uitgangspunten passend. Participatie heeft een meer centrale rol gekregen in lijn met het beleidskader, en wordt daarom eerder beschreven dan in de oude laadvisie.
Hoofdstuk 2. Kenmerken laadinfrastructuur (oude laadvisie)		
In dit hoofdstuk worden de typen laadinfrastructuur, verschillende soorten laadpunten en de huidige situatie in Westervoort besproken.	Deze onderdelen worden in de nieuwe laadvisie uitvoeriger behandeld in paragraaf 1.4, 1.5 en 1.6	Het aantal laadpunten in Westervoort is toegenomen de afgelopen jaren, en ook is er de afgelopen periode beleid voor verlengde private aansluitingen (laden over de stoep) vastgesteld, dat is terug te zien in de nieuwe laadvisie.

Hoofdstuk 3. Ontwikkelingen (oude laadvisie) vs. Hoofdstuk 2 Markt- en beleidsontwikkelingen (nieuwe laadvisie)		
In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling van elektrische voertuigen (toen met name personenvervoer) en laadpaalgebruik beschreven. Ook is er aandacht voor slim laden, wet- en regelgeving, en de energietransitie, de eerste problemen op het elektriciteitsnet werden al voorzien. Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid worden kort beschreven.	De markt en het beleid zijn de afgelopen jaren verder ontwikkeld en uitgebreid. Per gebruikersgroep worden ontwikkelingen beschreven. Er is aandacht voor EU, nationaal en lokaal beleid. Netcongestie heeft een grotere rol gekregen. Ook is er aandacht voor de samenhang met ruimtelijke en economische ontwikkelingen.	De wijzigingen in het hoofdstuk reflecteren de ontwikkelingen van de afgelopen jaren, de uitbreiding van beleid op dit gebied, en de netcongestie problematiek.
Hoofdstuk 4. Opgave (oude laadvisie) vs. Hoofdstuk 4. De laadopgave per gebruikersgroep (nieuwe laadvisie)		
De verwachte toename van het aantal elektrische voertuigen en de bijbehorende behoefte aan laadpalen voor personenauto's is hier beschreven op basis van een prognose (Over Morgen).	De verwachte ontwikkelingen en prognose (ElaadNL) worden per gebruikersgroep uitgebreid omschreven.	Er is inmiddels meer bekend over de ontwikkeling en verwachte groei van het aantal elektrische voertuigen van verschillende doelgroepen op basis van landelijke prognoses. Dit onderschrijft ook de keuze om meer doelgroepen op te nemen in de laadvisie.
Hoofdstuk 5. Strategische keuzes (oude laadvisie) vs. Hoofdstuk 5. Strategische keuzes per laadlocatie (nieuwe laadvisie)		

Strategische keuzes op de volgende onderdelen worden in dit hoofdstuk uitgewerkt: 1. Type laadinfrastructuur: de verhouding private, semipublieke en/of publieke laadpunten; 2. Soorten laadpunten: reguliere laadpalen, laadpleinen en snelladen; 3. Uitvoeringsmodel: de wijze van samenwerking met Charge Point Operators (CPO) voor de uitrol van publieke laadpunten; 4. Plaatsingsstrategie: vraaggestuurd en/of meer proactief plaatsen; 5. Participatie: het verkrijgen van draagvlak voor laadvoorzieningen in of nabij woonwijken.	In dit hoofdstuk komen dezelfde strategische keuzes terug (alleen participatie niet, dat wordt in hoofdstuk 3 behandeld in de nieuwe laadvisie). De strategische keuzes worden voor verschillende type locaties besproken, er wordt onderscheid gemaakt tussen reguliere laadpalen en snelladers in de woonkernen. Het onder voorwaarden toestaan van snelladers is nieuw, de afwegingen en kaders om deze te beoordelen worden hier beschreven. Voor laden op de bouwplaats – voor bouwvoertuigen – wordt een nieuwe aanpak beschreven. Relevante ontwikkelingen op het gebied van publieke laadinfra onderweg (langs grote wegen, tankstations) wordt hier beschreven.	Omdat er meer typen laadinfrastructuur, voor nieuwe doelgroepen, op meer verschillende soorten locaties zijn, moeten ook meer keuzes gemaakt worden. Daarom is dit hoofdstuk uitgebreider.
Hoofdstuk 6. Gebruikersgroepen (oude laadvisie)		
In dit hoofdstuk worden de verschillende doelgroepen die gebruik maken van elektrisch personenvervoer omschreven, ook elektrische fietsen worden beschreven, en de eerste ontwikkelingen in de logistieke sector worden hier beschreven.	In de nieuwe laadvisie komen gebruikersgroepen gelijk in hoofdstuk 1 aan bod en komen deze in verschillende hoofdstukken terug.	De gebruikersgroepen zijn de afgelopen jaren verder gedifferentieerd en ontwikkeld. Dit vraagt om een meer specifieke aanpak voor verschillende doelgroepen, dit is terug te zien in de hele structuur van de laadvisie.
Hoofdstuk 7. Uitvoering en organisatie (oude laadvisie) vs. Hoofdstuk 6. Uitvoering en financiering (nieuwe laadvisie)		
De gemeentelijke organisatie, samenwerkingspartners, monitoring en financiële kaders worden beschreven.	Indeling is hetzelfde gebleven. Bij gemeentelijke organisatie worden nu ook relevante ontwikkelingen beschreven.	Indeling van dit hoofdstuk past nog steeds goed bij de nieuwe laadvisie.