

Uitvoeringsprogramma Laadvisie Dalfsen 24-26

1. Inleiding

De gemeente Dalfsen wil haar inwoners faciliteren en enthousiast maken om elektrisch te (gaan) rijden. Dit uitvoeringsprogramma laadvisie bepaalt de strategie van de gemeente Dalfsen om tijdig een toegankelijke, betaalbare, betrouwbare en veilige laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen te realiseren. Dit gebeurt in navolging van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

We faciliteren het elektrisch rijden door het plaatsen van laadpalen in de gemeente met een goede spreiding van deze palen. Enerzijds doen we dit voor de vraag uit en op strategische locaties (voordat een inwoner een elektrische auto gekocht heeft), anderzijds kan de inwoner bij ons een paal aanvragen als hij een auto gekocht heeft. Dit doen we als de inwoner geen mogelijkheid heeft de paal op eigen terrein te plaatsen.

Dalfsen plaatst palen zorgvuldig, op basis van verschillende data. We doen dat samen met de provincie Overijssel en Gelderland (GoRal) en de concessiehouder, op dit moment Vattenfall. Dalfsen faciliteert nu circa 55 laadpalen. Een actuele kaart is te vinden op www.oplaadpalen.nl

De verplichting om een uitvoeringsprogramma laadvisie te maken komt uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), een bijlage van het Klimaatakkoord.

De NAL stelt dat elke Nederlandse gemeente een uitvoeringsprogramma voor laadinfrastructuur en plaatsingsbeleid moet hebben. Dit uitvoeringsprogramma laadvisie richt zich met name op de inwoners van Dalfsen tot 2026. In 2025 gaan we het uitvoeringsprogramma laadvisie integreren in het nieuwe GVVP (gemeentelijke verkeer en vervoersplan). Hierin zoeken we naar het verband met de duurzaamheid visie die eveneens in 2025 wordt herzien. In 2025 loopt de huidige concessie voor het plaatsen van laadpalen met Vattenfall af. In 2025 komt veel samen en kunnen we een meer integrale visie ontwikkelen.

De Provincies Gelderland en Overijssel vormen samen de Samenwerkingsregio Oost en hebben zich verenigd in de GoRal; Gelderland Overijssel – Regionale Aanpak Laadinfrastructuur. De GoRal ondersteunt bij het opstellen van beleid, dient als vraagbaak en heeft laadconsulenten beschikbaar voor zowel bedrijven als particulieren.

Op 18 december 2023 is de motie Kabelgoottegels ingediend. De beantwoording van deze motie is separaat opgenomen in het raadsmemo waarin nader op dit vraagstuk wordt ingegaan.

1.1 Aanleiding

Om te voldoen aan de groeiende laadbehoefte, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. De NAL is een meerjarige beleidsagenda met ambities en acties die zorgen voor een versnelling van de ontwikkeling van laadinfrastructuur. Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's voor een belangrijk deel elektrisch. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is.

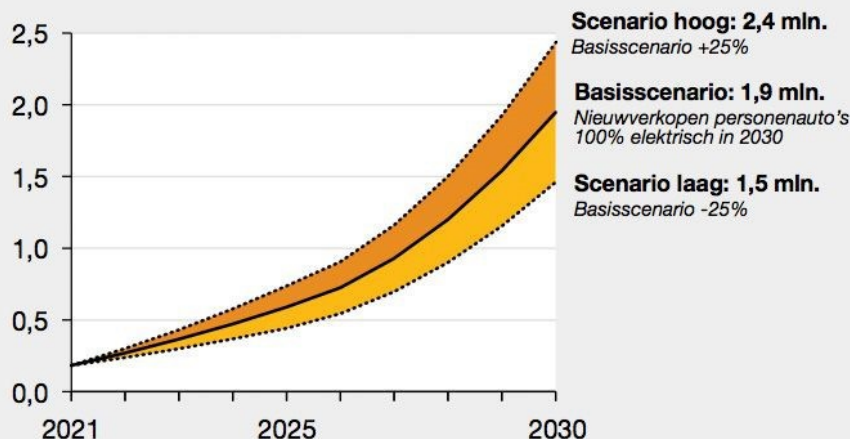
Dit uitvoeringsprogramma laadvisie geeft tot 2026 richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Dit uitvoeringsprogramma laadvisie vormt de basis rondom de uitrol en de uitvoering van laadinfra. De ontwikkelingen en nieuwe inzichten volgen elkaar snel op. Een reden temeer om in 2026 deze visie te herzien in combinatie met het te herziene GVVP en duurzaamheidsvisie in 2025.

1.2 Opgave

We staan pas aan het begin van de transitie naar elektrisch vervoer. De verwachting is dat het aantal elektrische voertuigen de komende jaren fors gaat groeien, mede doordat er steeds meer betaalbare modellen beschikbaar komen.

Prognose aantal elektrische personenauto's in het wagenvark van Nederland (in miljoenen)



Bronnen: RDW, CPB, Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), Europese Commissie en PwC Autofacts®

Tijdens de coronacrisis is de prognose opgesteld. Zowel overheid als inwoners zoeken naar alternatieven voor de conventionele brandstoffen.

De groei van het aantal laadpunten heeft een grote impact op het elektriciteitsnet en het beslag op de openbare ruimte. De laadpunten moeten zorgvuldig en tijdig worden ingepast. Deze laadpalen krijgen een plek in de publieke ruimte, voor inwoners die geen eigen oprit hebben of voor bezoekers aan onze gemeente.

1.3 Doel van het uitvoeringsprogramma laadvisie

Het doel van het uitvoeringsprogramma laadvisie is om een passende laadinfrastructuur te realiseren. Hiermee willen we onze inwoners, bezoekers en bedrijven vertrouwen geven om de stap naar elektrisch vervoer te kunnen maken. Dalfsen heeft als uitgangspunt het Stomp principe (stappen trappen, ov, maas personenauto). Onze voorkeur is het volgen van dit principe. We geven de voorkeur aan andere vervoerswijze dan de auto, maar als er wel gekozen wordt voor de auto, dan bij voorkeur elektrisch.

Doelgroepen

Het uitvoeringsprogramma laadvisie richt zich op personenvervoer (personenauto's van bewoners en bezoekers). Daarnaast zien we dat de vraag naar elektrisch laden op bedrijventerreinen fors toeneemt. Verschillende grotere transport- en vervoersbedrijven schaffen elektrische busjes, bussen en vrachtwagens aan. Ondernemers zullen in eerste instantie zelf de laadvoorziening moeten regelen, maar waar mogelijk kunnen we ondersteunen met de inzet van laadconsulenten van uit de GoRaI.

Ontwikkelingen

Naast elektrische voertuigen zet zowel Nederland als Europa in op waterstof als energiedrager en 'brandstof' voor met name zware emissievrije voertuigen. De ontwikkeling van waterstof is nog niet zo ver als elektrisch. Het aanbod van vulpunten, betaalbare voertuigen en groene waterstof is nog heel beperkt en duur. Op dit gebied volgen we de ontwikkelingen in de markt.

Zero emissie zones

De overstap naar elektrisch rijden verloopt niet voor alle gebruikersgroepen en typen voertuigen in hetzelfde tempo. Voor personenvervoer is de overstap al volop gaande en hebben we redelijk zicht op wat er nodig is. Voor vrachtvervoer is nog onzeker hoe elektrisch rijden zich gaat ontwikkelen. In 2025 zullen circa 30 steden een zero emissie zone gaan instellen, waaronder Zwolle. Hierdoor zullen bedrijven niet meer op de oude-fossiele-maniër bevoorrad kunnen worden.

1.4 Uitgangspunten voor de uitrol

Om te zorgen dat laadinfrastructuur geen belemmering vormt voor de groei van elektrisch vervoer werken we aan een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur:

- **Dekkend:** We willen dat EV-rijders nooit lang moeten zoeken.
- **Toegankelijk:** Laadpunten moeten voor iedereen eenvoudig te gebruiken zijn.
- **Betaalbaar:** We zorgen ervoor dat laadsessies betaalbaar blijven.
- **Veilig:** Iedereen moet zijn of haar elektrische voertuig veilig kunnen laden en gebruiken.

We kunnen deze doelen behalen in samenwerking met GO-Ral (Gelderland-Overijssel, Regionale Aanpak Laadinfrastructuur), de netbeheerder en uitvoerende marktpartijen zoals Vattenfall, maar houden zelf de regie. Sinds 2022 nemen we deel aan de concessie vanuit Go-Ral met Vattenfall.

2. Kenmerken Laadinfrastructuur.

We onderscheiden laadinfrastructuur naar twee kenmerken: locaties en vermogen.

2.1 Locaties laadinfrastructuur

Het laadnetwerk bestaat uit laadpunten in de publieke, semipublieke en private ruimte. Waar de paal staat, bepaalt mede de toegankelijkheid. Als gebruikers geen toegang hebben tot laadpunten op privaat terrein moeten ze kunnen uitwijken naar semipublieke of publieke laadpunten.

- *Publiek laadpunt:* Een laadpunt dat 24/7 openbaar toegankelijk is, zonder barrières zoals slagbomen of poorten;
- *Semipubliek laadpunt:* Een privaat laadpunt 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.

2.2 Vermogen laadinfrastructuur

Laadpunten kunnen verschillende vermogens aan elektriciteit leveren:

- *Regulier laden:* laadpunt met een vermogen tot 22 kilowatt (kW)
- *Snelladen:* laadpunt met een vermogen van meer dan 22 kW, waarmee elektrische voertuigen in kortere tijd kunnen opladen.

Snelladers zijn gewenst op plaatsen waar een korte verblijfsduur gepaard gaat met een grote laadbehoefte of een korte oplaadtijd. We onderzoeken mogelijkheden bij bijvoorbeeld supermarkten, sportparken of in de nabijheid van het centrum. We faciliteren hiermee de bewoners, bezoekers en toeristen. We kijken op dit moment of een snellader bij het gemeentehuis haalbaar is. Het knelpunt is de capaciteit van het elektriciteitsnetwerk op dit moment. Snelladers vallen buiten de huidige concessie.

3. Ontwikkelingen

3.1 Elektrische voertuigen en laadpaalgebruik

Wij verwachten dat laden in de toekomst efficiënter verloopt. Door deze ontwikkelingen wordt het mogelijk dat hetzelfde aantal laadpunten meer EV-rijders kan bedienen dan nu het geval is. Deze ontwikkelingen zijn:

- *Efficiëntere voertuigen:* Volledig elektrische voertuigen krijgen een steeds grotere actieradius.
- *Efficiëntere laadpunten:* Het aantal (snel)laders neemt toe, vooral langs snelwegen, maar ook binnen gemeentegrenzen.
- *Efficiënter laadpaalgebruik:* Er zijn steeds meer manieren om laadpaalkleven tegen te gaan, zoals tarifiering en apps.

3.1.1 Slim laden

Slim laden gebeurt op het meest optimale moment, wanneer de kosten laag zijn en het aanbod van (duurzame) energie hoog. Slimme technieken zorgen ervoor dat het elektriciteitsnet niet te zwaar wordt belast. Zo wordt het net optimaal gebruikt. Deze technieken zijn beperkt beschikbaar in de markt.

Een aspect van slim laden is vehicle-to grid (v2g). Bij v2g laden kan het elektrische voertuig stroom terug leveren aan bijvoorbeeld een gebouw of het elektriciteitsnet. Hiermee kunnen pieken en dalen in het energieverbruik worden gebalanceerd. Binnen de Proeftuin Slimme Laadpleinen wordt de techniek getest. We volgen deze ontwikkelingen.



3.1.2 Wet- & regelgeving

Nederland en Europa bouwen aan wet- en regelgeving voor elektrisch laden.

Onderwerpen waar Nederland aan werkt, zijn:

- Brandveiligheid in parkeergarages;
- Digitale veiligheid;
- Prijstransparantie, zodat voor de gebruiker vooraf duidelijk is wat het laden kost.

Het bouwbesluit verplicht om laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen aan te leggen bij nieuwbouw, bij ingrijpende renovaties of bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

3.2 Energietransitie

De energietransitie heeft grote impact op het elektriciteitsnetwerk. Duurzame bronnen als zon en wind veroorzaken piekmomenten in het aanbod, terwijl bijvoorbeeld aardgasvrije wijken juist voor een grotere vraag naar elektriciteit zorgen. In dit speelveld neemt het groeiende aantal elektrische voertuigen ook een plek in. Als door al deze veranderingen netproblemen ontstaan, kan dat tot hoge maatschappelijke kosten leiden, de uitrol van laadinfrastructuur sterk vertragen.

De samenhang tot verduurzaming van woningen en wagenpark zorgt voor een nieuwe dynamiek. De ontwikkelingen gaan snel en moeten vanuit duurzaamheid en verkeer domein overschrijdend worden benaderd. Medio 2025 kunnen beide domeinen met de opgave vanuit een nieuwe mobiliteitsvisie en duurzaamheidsvisie combineren.

3.3 Gemeentelijke kaders en aanpalend beleid

Dit uitvoeringsprogramma laadvisie raakt verschillende bestaande beleidskaders waar we in de uitwerking rekening mee houden. De kaders zijn:

Omgevingsvisie

In het hoofdstuk 'Technologische ontwikkelingen' van deze visie staat; 'Meer elektrisch rijden leidt tot minder hinder (dit is niet altijd veiliger) en minder emissies'. Dat kan ertoe leiden dat de (milieu-) belemmeringen van het verkeer minder zwaar gaan wegen in plannen voor bijvoorbeeld woningbouw of natuurontwikkeling, maar biedt geen vermindering van het ruimtegebruik'. We zullen hierin steeds een afweging maken.

Concessie Laadpalen

Gemeente Dalfsen neemt deel aan de concessie die is opengesteld voor gemeentes in de provincies Gelderland en Overijssel. Beide provincies spannen zich in om voor gemeentes zo goed mogelijke voorwaarden te bedingen. We maken gebruik van de expertise van de provincie en de schaalvoordelen van gezamenlijke aanpak.

GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Dalfsen 2016-2026)

Hoofdstuk 10.3 'Duurzame autoverplaatsingen' van bovengenoemd plan gaat over het stimuleren van elektrisch rijden en het formuleren van beleid op dit punt. Met het opstellen van deze laadvisie anticiperen wij daar op.

Beleidsplan duurzaamheid 2017-2025

In hoofdstuk 4.4 van dit plan geven wij aan het voortouw te nemen voor de inzet van elektrische voertuigen. Dit geldt zowel voor dienstauto's als voor de voertuigen van onze buitendienst.

In hoofdstuk 4.5 geven wij aan dat we de voorkeur geven aan deelname aan een regionale aanbesteding. Met de deelname aan de concessie van Go-Ral is dit ingevuld.

APV (artikelen 2.10 en 2.11, obstakels in de openbare ruimte).

Op dit moment is het niet mogelijk om over de stoep een laadkabel te leggen naar een woning volgens de APV. Op 18 december 2023 is de motie Kabelgoottegels ingediend door de Raad. De beantwoording van deze motie is separaat opgenomen in het raadsmemo waarin nader op dit vraagstuk wordt ingegaan.

Het Bouwbesluit

Afdeling 5.4. 'Laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, nieuwbouw en bestaande bouw' gaat over de eisen voor de aanleg van laadinfra bij (nieuwbouw)projecten. Het gaat hier met name om de artikelen 5.14 en 5.15. (verplichting om laadpalen te plaatsen bij een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen). Bij de toetsing van (nieuw)bouwprojecten houden we hier rekening mee.

4. aantal laadpalen

4.1 Inleiding

De prognoses geven inzicht in het aantal benodigde publieke en private laadpunten en het aantal benodigde reguliere en laadpunten, voor de periodes 2025, 2030 en 2035. Hiervoor hebben we gebruikt gemaakt van ElaadNL met veel openbare databestanden, zoals gegevens over kavels (eigen opritten) en demografische en welvaartsgegevens (waar komen als eerste elektrische auto's). Op basis van deze gegevens heeft ElaadNL drie scenario's ontwikkeld, waarvan het 'midden-scenario' dient als leidraad voor deze laadvisie.

4.2 Prognose benodigde publieke laadpunten

Momenteel zijn er ongeveer 55 laadpalen in gemeente Dalfsen. Om in 2025 in de laadbehoefte van elektrische personenauto's te voorzien zijn ongeveer 126 laadpalen nodig. In 2030 en 2035 zijn respectievelijk ongeveer 445 en 926 laadpalen nodig voor elektrische personenauto's. Over het algemeen heeft 1 laadpaal 2 laadpunten.

De verwachting is dat er verhoudingsgewijs minder laadpunten per elektrische auto nodig zijn dan in de huidige situatie (zie hiervoor ook paragraaf 3.1). In de prognose is rekening gehouden met deze ontwikkelingen. De ontwikkeling van snelladers speelt daar mede een rol in.

5. Strategische keuzes

Waar wordt geladen, hoe vaak wordt geladen en hoe hoog moet het gewenste laadvermogen zijn? Dalfsen wil met name de particulier faciliteren met een elektrische auto.

We bouwen onze strategie op aan de hand van de volgende onderwerpen:

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:** vraag gestuurd en/of voor de vraag uit.

5.1 Type laadinfrastructuur

Het uitgangspunt is dat EV-rijders zoveel mogelijk laden op privaat terrein. EV-rijders die geen toegang hebben tot een privaat laadpunt moeten gebruik kunnen maken van een openbare laadpaal. Inwoners zonder eigen oprit kunnen een (gratis) laadpaal aanvragen via de gemeente Dalfsen. De gemeente fa-

ciliteert een basisnetwerk van publieke laadpunten voor de bewoners en bezoekers. Daarbij houden we rekening met een goede spreiding van laadpunten over de gemeente.

5.2 Soorten laadpunten

Om de laadbehoefte van EV-rijders op te vangen, is minimaal een netwerk van reguliere laadpunten nodig.

Voor Dalfsen kan snelladen, met een vermogen tot 125 KWh in de toekomst relevant zijn bij onder andere supermarkten, hotels en vergaderlocaties. Bij nieuwe ontwikkelingen kijken we naar de mogelijkheden.

5.3 Uitvoeringsmodel

We zijn aangesloten bij de concessie van Gelderland/Overijssel. We hebben daarvoor gekozen omdat er daardoor minder ambtelijke capaciteit nodig is. Ook verwachten we dat onze gemeente de komende jaren nog niet heel aantrekkelijk is voor marktpartijen. Met een regionale concessie kunnen we 'meeliften' op locaties die wel aantrekkelijk zijn voor de markt in zijn geheel.

5.4 Plaatsingsstrategieën (Vraag gestuurd of strategisch)

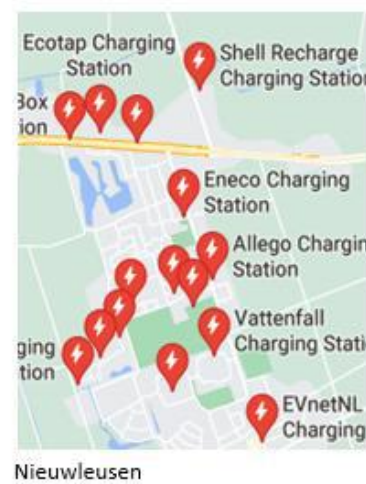
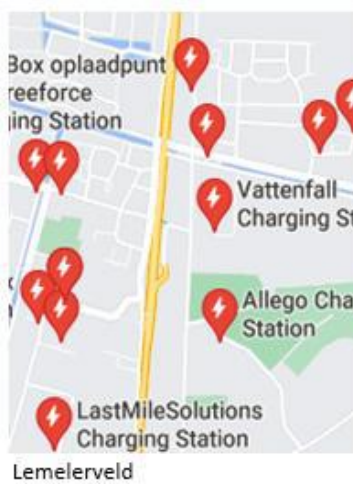
Met de groei van het aantal elektrische voertuigen en de opkomst van de tweedehandsmarkt is de verwachting dat vraag gestuurde plaatsing alleen niet langer voldoet vanwege de lange doorlooptijden. De behoefte om (ook) proactief uit te rollen – en daarmee vóór de vraag uit te plaatsen – wordt steeds groter. Onze plaatsingsstrategie voor publieke laadpunten gaat uit van een combinatie van vraag gestuurd, en data-gedreven op basis van gebruiks- en voorspellende data. Dit heeft geresulteerd in een plankaart.

5.4.1 Vraag gestuurd (paal volgt vraag)

Vraag gestuurde plaatsing betekent dat bewoners (dus geen forenzen) die geen beschikking hebben over eigen parkeergelegenheid een aanvraag kunnen indienen voor een publiek laadpunt. Daarna zoeken we een geschikte locatie. We werken samen met marktpartijen die bereid zijn om op basis van aanvragen te investeren in laadinfrastructuur. We verwachten dat in sommige delen van de gemeente nog geen aanvragen voor laadpunten binnenkomen en monitoren of dit problemen oplevert voor bezoekers.

5.4.2 Strategisch (voor de vraag uit)

Naast een vraaggerichte aanpak plaatsen we ook pro actief laadpunten. Voor Dalfsen is in de concessie vastgelegd dat er jaarlijks 9 laadpunten worden gerealiseerd op plekken waar bewoners of forenzen geen aanvraag doen, zoals bij een toeristische trekpleister, winkelcentra of sportparken. Daarmee faciliteren we bezoekers en inwoners van onze gemeente.



5.4.3 plaatsingscriteria.

1. Zijn er bestaande oplaadpalen aanwezig in de openbare ruimte binnen een straal van 300 meter;
2. Is de desbetreffende ondergrond in eigendom van de gemeente;
3. Is de locatie van de oplaadpaal voldoende vindbaar en zichtbaar;
4. Is het aannemelijk dat de locatie door meerdere gebruikers gedeeld kan worden;
5. Kan de oplaadpaal worden voorzien van twee of meer aansluitpunten;
6. Blijft de doorgang voor ander verkeer (auto, fiets, voetganger, rolstoel etc.) gewaarborgd;
7. Zijn er geen belemmeringen ten aanzien van ander straatmeubilair of (openbaar) groen;
8. Past de oplaadpaal in het straatbeeld;
9. Is er sprake van geplande reconstructies of andere infrastructurele ontwikkelingen.

6. Gebruikersgroepen

Dalfsen kent verschillende gebruikersgroepen die overstappen naar elektrisch rijden, met elk hun eigen kenmerken en behoeftes aan laadinfrastructuur. De belangrijkste groep zijn de inwoners van Dalfsen. Maar we hebben ook bezoekers zoals zakelijke en recreatieve EV-rijders in onze gemeente. De bezoekers kunnen gebruik maken van de publieke laadinfrastructuur.

Fiets

Elektrische fietsen kunnen worden geladen met een 230 volt aansluiting en kunnen door de uitneembare accu's makkelijk thuis worden opgeladen. Wel zien we een toenemende behoefte aan fietslaadpunten op strategische locaties, zoals stationsomgeving en toeristische locaties. Deze laadbehoefte moet waar mogelijk ingevuld worden met private laadpunten. Bij bouwprojecten vraagt de gemeente aandacht voor laadinfra voor fietsers. De fiets oplaadpunten staan op: www.fietsoplaadpunten.nl.

Nautisch

Pleziervaartuigen worden vaker elektrisch. In de haven van Dalfsen is walstroom (220V) beschikbaar. Mogelijke opwaardering en uitbreiding wordt betrokken bij de ontwikkelingen van de haven.



7. Uitvoering en organisatie

7.1 Gemeentelijke organisatie.

Het domein ruimte is verantwoordelijk voor de uitrol. De opschaling van laadinfrastructuur vraagt om grotere uitvoeringskracht en verdere professionalisering van het werkproces.

7.2 Samenwerking en afstemming.

We werken samen met verschillende partners, zoals de NAL-samenwerkingsregio Oost-Nederland. Dit is een samenwerkingsverband tussen provincies Gelderland en Overijssel en de netbeheerders. De samenwerkingsregio ondersteunt gemeenten bij de uitrol van laadinfrastructuur, onder andere door

het delen van kennis en het organiseren van aanbestedingen voor laadpunten in de publieke ruimte². Daarnaast zijn de bewoners, netbeheerder en de (markt)partijen die de laadinfrastructuur plaatsen, belangrijke partijen waar we mee samenwerken en afstemmen.

7.3 Grotere logistieke bedrijven.

We merken dat de interesse voor elektrisch vrachtvervoer toeneemt. Bedrijven zoeken naar oplossingen om (op termijn) busjes en vrachtwagens op diesel te vervangen voor elektrische voertuigen. Waar mogelijk ondersteunen en faciliteren we bedrijven met de inzet van een laadconsulent vanuit GoRal.

7.4 Monitoring

Monitoring levert inzichten op over de groei van elektrisch vervoer in onze gemeente, het gebruik van specifieke laadpunten, de laadinfrastructuur als geheel en de belasting van het energienetwerk. Als gemeente zijn we eigenaar van de gebruiksdata van de laadpunten in de publieke ruimte. Deze gebruiksdata benutten we om samen met NAL-regio Oost-Nederland de monitoring verder invulling te geven. Op deze manier kunnen we de ontwikkeling van elektrisch vervoer en het laadnetwerk volgen en waar nodig uitbreiden.

7.5 Participatie

Bij de realisatie van publieke laadpunten in- en nabij woonwijken maken wij dit bekend door middel van het publiceren van het verkeersbesluit. Bij inloop- en/of informatieavonden voor de herinrichting of nieuwbouw van een wijk, bieden wij de mogelijkheid om inbreng op de inrichting te leveren.

7.6 Aanschaffkosten en ambtelijke capaciteit.

We onderscheiden bij de financiële kaders 2 zaken; enerzijds de aanschaffkosten van een paal en anderzijds de ambtelijke capaciteit om tot de realisatie te komen.

Een reguliere laadpaal kan worden uitgevoerd zonder financiële bijdrage van de gemeente. Deze aanschaffkosten zijn voor de concessiehouder.

De implementatie en de realisatie van deze laadvisie vraagt om ambtelijke capaciteit. Het gaat daarbij onder anderen om het monitoren van de situatie, het maken van verkeersbesluiten en het proces van afstemming en plaatsing.

Op dit moment is de verwachting dat binnen de huidige capaciteit de aanvragen verwerkt kunnen worden. Enerzijds door een efficiëntere werkwijze en anderzijds door een betere verdeling van de werkzaamheden.