



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 17 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/160167, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, 9, 10, eerste, tweede en vierde lid, 13, 15, vierde lid, 22, tweede lid, 23, derde lid, 24, derde lid, en 26 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

Richtlijn (EU) 2018/2001: Richtlijn 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen (PbEU 2018, L328);

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

verordening 2018/858: Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L151);

verordening 2023/1804: verordening (EU) 2023/1804 van het Europese Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU van het Europese Parlement en de raad (PbEU 2023, L234).

Artikel 1.2 Doel van de regeling

Deze regeling heeft als doel het stimuleren van activiteiten gericht op investeringen in oplaad- en tankinfrastructuur en emissievrije voertuigen ten behoeve van de overstap naar emissievrije voertuigen, teneinde de emissie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen te verminderen.

Artikel 1.3 Algemene afwijzingsgronden

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit wordt een subsidieaanvraag afgewezen als de algemene groepsvrijstellingsverordening van toepassing is en:

- voor zover er sprake is van ongeoorloofde cumulatie van steun als bedoeld in artikel 8 van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- er sprake is van een onderneming in moeilijkheden als bedoeld in artikel 2, punt achttien, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;
- de werkzaamheden aan het project reeds zijn aangevangen voordat de aanvraag voor dat project is ingediend; of
- de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

HOOFDSTUK 2 ZERO-EMISSIE MOBILITEIT

Paragraaf 2.1 Waterstof in mobiliteit

Artikel 2.1.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

aanschaf: verkrijging van de eigendom, bedoeld in artikel 84, eerste lid, van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, krachtens koop of financial leasing, bedoeld in paragraaf 3.2 van het Besluit heffing omzetbelasting bij leasing;



basnafname: gemiddelde maandelijkse afname door emissievrije waterstofvoertuigen van deelnemers aan het samenwerkingsverband van 30% van de dagcapaciteit van een waterstoftankstation;

categorie: voertuigcategorie als bedoeld in artikel 4 van verordening 2018/858;

dagcapaciteit: aantal kilogram waterstof dat een waterstoftankstation per dag kan laten tanken;

directe loonkosten: het totaal van het bruto loon volgens de loonstaat, de vakantie-uitkering, de niet van winst afhankelijke eindejaarsuitkering of dertiende maand, de werkgeverslasten bestaande uit werkgeversdeel pensioenpremie, WW-premie, WIA/WAO-premie en bijdrage Zorgverzekeringswet, en de overige werkgeverspremies voor werkloosheids- en ziektekostenuitkeringen;

emissievrij licht waterstofvoertuig: een emissievrij vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onderdeel b, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, dat als waterstofvoertuig kwalificeert;

emissievrij zwaar waterstofvoertuig: een emissievrij vervoermiddel als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onderdeel c, van de algemene groepsvrijstellingsverordening, dat als waterstofvoertuig kwalificeert;

gewicht: technisch toegestane maximummassa als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen;

hernieuwbare waterstof: waterstof als bedoeld in artikel 2, punt 102 quater, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

nieuw emissievrij waterstofvoertuig: emissievrij licht of zwaar waterstofvoertuig waarvan, blijkens vermelding in het kentekenregister, de datum eerste toelating, de datum eerste inschrijving in Nederland en de datum tenaamstelling gelijk zijn;

offerte: formeel, schriftelijk, aanbod tot het sluiten van een overeenkomst voor de aanschaf van een nieuw emissievrij waterstofvoertuig, opgesteld op verzoek van de aanvrager;

offerteprijs: prijs inclusief af fabriek opties zoals vermeld in de offerte, verminderd met de daarin begrepen omzetbelasting;

overeenkomst: schriftelijke overeenkomst tot koop als bedoeld in artikel 1 van Boek 7 van het Burgerlijk Wetboek of een schriftelijke overeenkomst tot financial leasing, bedoeld in paragraaf 3.2 van het Besluit heffing omzetbelasting bij leasing;

referentievoertuig: vervoermiddel van dezelfde categorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn aangeschaft;

retrofitting: het aanpassen van vervoermiddelen waardoor deze als emissievrije vervoermiddelen kwalificeren;

stedelijk knooppunt: stedelijk knooppunt opgenomen in bijlage 1;

tankpunt: een tankfaciliteit voor de levering van een vloeibare of gasvormige alternatieve brandstof via een vaste installatie, waaraan slechts één voertuig tegelijk kan worden bijgetankt;

waterstoftankstation: een vaste installatie, bestaande uit een of meer tankpunten, om vervoermiddelen van waterstof te voorzien;

waterstofvoertuig: een voertuig dat voor de voortbeweging waterstof gebruikt als energiedrager;

zwaar wegvervoer: wegvervoer door voertuigen van categorie M3, N2 of N3 volgens verordening 2018/858.

Artikel 2.1.2 Doel van de subsidie

Deze paragraaf heeft tot doel het stimuleren van investeringen in waterstoftankstations en emissievrije waterstofvoertuigen voor wegvervoer teneinde een bijdrage te leveren aan de ambitie uit het Klimaatakkoord van 50 waterstoftankstations in 2025, aan de behoefte aan waterstofvoertuigen in de transportmarkt en aan het verminderen van de emissie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen door vervoer.

Artikel 2.1.3 Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze paragraaf, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor projecten gericht op:
 - a. de investering in de aanleg of opwaardering van een waterstoftankstation dat geschikt is of wordt voor zwaar wegvervoer, in combinatie met:
 - b. de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissievrije lichte of zware waterstofvoertuigen; of
 - c. retrofitting van één of meerdere vervoermiddelen, waardoor deze als emissievrije lichte of zware waterstofvoertuigen kwalificeren.
2. Indien de exploitant die deelneemt aan het samenwerkingsverband bedoeld in artikel 2.1.4 reeds een waterstoftankstation exploiteert, of daartoe met de werkzaamheden is aangevangen, dat voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 2.1.10, achtste lid, onderdelen b en c, kan de aanvraag voor het project onverminderd van het eerste lid uitsluitend de subsidiabele activiteiten bedoeld in het eerste lid, onderdeel b of c, betreffen.



Artikel 2.1.4 Aanvrager

1. Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door de penvoerder van een samenwerkingsverband van ondernemingen die elk afzonderlijk:
 - a. zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, en
 - b. een vestiging in Nederland hebben.
2. Tot het samenwerkingsverband behoren ten minste een exploitant van een waterstoftankstation en een onderneming die actief is in transport of logistiek.
3. Een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen kan geen deel uitmaken van het samenwerkingsverband.

Artikel 2.1.5 Subsidiabele kosten

1. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel a, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking komen.
2. Indien loonkosten op grond van het eerste lid voor subsidie in aanmerking komen, worden de kosten van de gewerkte uren berekend op basis van een uurtarief voor directe loonkosten.
3. Het uurtarief voor de directe loonkosten wordt bepaald door de directe loonkosten per jaar te delen door het aantal contracturen per jaar.
4. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b of c, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36ter van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking komen.
5. In afwijking van het vierde lid zijn de kosten voor de aanschaf of retrofitting van een emissievrij licht waterstofvoertuig van categorie M1 slechts subsidiabel indien het een voor rolstoelen toegankelijk voertuig betreft als bedoeld in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het voertuig over meer dan vijf zitplaatsen beschikt.

Artikel 2.1.6 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt:

- a. voor de investering in de aanleg of opwaardering van een waterstoftankstation dat geschikt is of wordt voor zwaar wegvervoer: maximaal 40% van de in aanmerking komende kosten, tot een maximum van € 2.000.000 per aanvraag;
- b. voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissievrije waterstofvoertuigen, of voor de retrofitting van één of meerdere vervoermiddelen, waardoor deze als emissievrij lichte of zware waterstofvoertuigen kwalificeren: maximaal 80% van de in aanmerking komende kosten, tot een maximum van € 4.000.000 per aanvraag en een maximum van:
 - i. € 60.000 per emissievrij licht waterstofvoertuig van categorie N1;
 - ii. € 150.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N2 dat voorzien is van een brandstofcel;
 - iii. € 50.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N2 dat voorzien is van een waterstofverbrandingsmotor;
 - iv. € 220.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N3, met een gewicht van minder dan 30.000 kilogram, dat voorzien is van een brandstofcel;
 - v. € 300.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N3, met een gewicht van ten minste 30.000 kilogram, dat voorzien is van een brandstofcel;
 - vi. € 70.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N3, met een gewicht van minder dan 30.000 kilogram, dat voorzien is van een waterstofverbrandingsmotor;
 - vii. € 100.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie N3, met een gewicht van ten minste 30.000 kilogram, dat voorzien is van een waterstofverbrandingsmotor;
 - viii. € 100.000 per emissievrij licht waterstofvoertuig van categorie M1;
 - ix. € 150.000 per emissievrij licht waterstofvoertuig van categorie M2;
 - x. € 300.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie M3 dat voorzien is van een brandstofcel;
 - xi. € 100.000 per emissievrij zwaar waterstofvoertuig van categorie M3 dat voorzien is van een waterstofverbrandingsmotor.



Artikel 2.1.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond is voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, voor het jaar 2024 € 13.000.000.
2. Het subsidieplafond is voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.1.3, tweede lid, voor het jaar 2024 € 9.000.000.
3. Indien een subsidieplafond, als bedoeld in eerste lid, voor dat jaar ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, worden de bedragen aangevuld met de onaangesproken middelen gereserveerd op grond van het tweede lid.
4. Indien een subsidieplafond, als bedoeld in tweede lid, voor dat jaar ontoereikend is om alle daarvoor in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, worden de bedragen aangevuld met de onaangesproken middelen gereserveerd op grond van het eerste lid.
5. De Minister stelt de subsidieplafonds vast voor de jaren 2025 tot en met 2028 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het betreffende subsidieplafond wordt vastgesteld.
6. De Minister verdeelt de in de betreffende subsidieperiode beschikbare gelden op volgorde van rangschikking van de aanvragen.

Artikel 2.1.8 Rangschikkingscriteria

1. Aanvragen voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel a, worden beoordeeld op:
 - a. de mate waarin de financiële middelen effectiever en efficiënter worden ingezet, blijkend uit de hoogte van de gevraagde subsidie afgezet tegen de dagcapaciteit vermenigvuldigd met het aantal tankpunten van het waterstoftankstation, te waarden met maximaal 70 punten;
 - b. de fase waarin de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor het waterstoftankstation verkeert, te waarden met maximaal 10 punten;
 - c. de dagcapaciteit van het waterstoftankstation en de opschaalbaarheid van de dagcapaciteit, te waarden met maximaal 10 punten;
 - d. het aantal onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten, zoals blijkt uit de aangevraagde of verleende omgevingsvergunning, te waarden met maximaal 10 punten.
2. Aanvragen voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b of c, worden beoordeeld op de mate waarin de financiële middelen effectiever en efficiënter worden ingezet, blijkend uit de hoogte van het gevraagde subsidiepercentage afgezet tegen het maximale percentage subsidie dat kan worden aangevraagd, te waarden met maximaal 100 punten.
3. De hoogte van de score ten aanzien van de criteria bedoeld in het eerste en tweede lid geschiedt met inachtneming van de nadere uitwerking hiervan zoals opgenomen in bijlage 2.
4. Bij een aanvraag voor subsidie als bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, worden de scores bedoeld in het derde lid bij elkaar opgeteld.
5. Indien de aanvrager aantoont dat het waterstoftankstation uitsluitend hernieuwbare waterstof levert, ontvangt de aanvraag 5 punten bovenop de score zoals deze volgt uit toepassing van het vierde lid.
6. De Minister rangschikt de aanvragen waarop niet afwijzend is beslist hoger naarmate in totaal meer punten aan de aanvraag zijn toegekend.
7. Indien subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, wordt aangevraagd door een samenwerkingsverband waarvan het waterstoftankstation is of wordt gevestigd in een stedelijk knooppunt waar nog geen waterstoftankstation operationeel is dat is opgenomen in bijlage 1, heeft deze aanvraag in afwijking van het bepaalde in het zesde lid voorrang op aanvragen van een samenwerkingsverband waarvoor geldt dat het waterstoftankstation:
 - a. is of wordt gevestigd in een stedelijk knooppunt waar reeds een waterstoftankstation operationeel is dat is opgenomen in bijlage 1, of
 - b. is of wordt gevestigd buiten een stedelijk knooppunt.
8. Indien meerdere aanvragen worden ingediend door samenwerkingsverbanden waarvan het waterstoftankstation is of wordt gevestigd in een stedelijk knooppunt waar nog geen waterstof-



tankstation operationeel is dat is opgenomen in bijlage 1, geldt de voorrangsregel uit het zevende lid uitsluitend voor de aanvraag die het hoogste aantal punten heeft behaald zoals deze volgt uit toepassing van het vierde en vijfde lid.

9. Indien aanvragen na toepassing van het achtste lid op een gelijk puntenaantal eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting en geldt de voorrangsregel uit het zevende lid uitsluitend voor de aanvraag die als hoogste is gerangschikt.
10. Indien na toepassing van het zesde tot en met negende lid aanvragen op een gelijk puntenaantal eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 2.1.9 Aanvraagperiode

1. Een aanvraag tot subsidieverlening op grond van deze paragraaf kan worden ingediend in 2024 van 15 juli 2024, 9.00 uur tot en met 6 september 2024, 12.00 uur.
2. Een wijziging of aanvulling van een ingediende aanvraag, die na de sluiting van de aanvraagperiode op eigen initiatief door de aanvrager wordt ingediend, wordt niet bij de beoordeling betrokken.

Artikel 2.1.10 Aanvraag

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag om subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
 - a. naam en adres van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
 - b. contactpersoon met contactgegevens van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
 - c. inschrijfnummer van de deelnemers aan het samenwerkingsverband bij de Kamer van Koophandel;
 - d. de code of codes verbonden aan de Standaard Bedrijfsindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek van de deelnemers aan het samenwerkingsverband die actief zijn in transport of logistiek;
 - e. onderbouwing waaruit blijkt dat het project uiterlijk 36 maanden na verlening kan worden afgerond;
 - f. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen.
3. In aanvulling op het tweede lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel a, de volgende gegevens en bescheiden:
 - a. onderbouwing van de kosten van de investering in aanleg of opwaardering van een waterstof-tankstation;
 - b. onderbouwing van de dagcapaciteit van het waterstof-tankstation aan de hand van een offerte;
 - c. onderbouwing aan de hand van de uitgangspunten zoals opgenomen in bijlage 3 van:
 - i. de huidige afname door emissievrije waterstofvoertuigen van de dagcapaciteit; en
 - ii. de afname door emissievrije waterstofvoertuigen van de dagcapaciteit na het uitvoeren van het project;
 - d. uit de onderbouwing bedoeld in onderdeel c blijkt dat het waterstof-tankstation de basisafname behaalt, of na het uitvoeren van het project behaalt, waarbij minimaal de helft van deze afname bestaat uit afname door emissievrije zware waterstofvoertuigen;
 - e. documenten waaruit blijkt dat de benodigde omgevingsvergunning ten minste ter inzage ligt of heeft gelegen;
 - f. documenten waaruit blijkt dat de exploitant van het waterstof-tankstation een huur- of koopovereenkomst heeft voor de grond waarop het waterstof-tankstation is gelegen of komt te liggen;
 - g. een intentieverklaring dat het waterstof-tankstation op de beoogde locatie past, afkomstig van de eigenaar van de grond bedoeld in onderdeel f;
 - h. een omgevingsvergunning, of aanvraag daarvoor, waaruit blijkt dat het waterstof-tankstation:
 - i. openbaar toegankelijk is, met een minimale dagcapaciteit van 500 kilogram, en voorzien is van ten minste twee onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten, waaronder in elk geval een tankpunt van 350 bar en een tankpunt van 700 bar;
 - ii. toegankelijk is voor zwaar wegvervoer;
 - iii. vanuit twee rijrichtingen bereikbaar is;
 - i. een technisch ontwerp waaruit blijkt dat het waterstof-tankstation:
 - i. beschikt over mogelijkheden waardoor de eindgebruiker elektronisch kan betalen via



- terminals en apparatuur voor betaaldiensten, waaronder ten minste een van de volgende:
- 1° betaalkaartlezers;
 - 2° apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;
- ii. voorzien is van prijsinformatie die beschikbaar is vóór het begin van een tankbeurt waarbij de in rekening gebrachte prijs redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend is.
4. Indien hij in aanmerking wil komen voor de extra punten bedoeld in artikel 2.1.8, vijfde lid, verstrekt de aanvrager in aanvulling op het tweede lid een garantie van oorsprong als bedoeld in artikel 19 van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, of toont hij op basis van artikel 25, 27, 28 en 30 van Richtlijn (EU) 2018/2001 aan dat sprake is van hernieuwbare waterstof van niet-biologische oorsprong.
5. Indien hij niet in aanmerking wil komen voor de extra punten bedoeld in artikel 2.1.8, vijfde lid, verstrekt de aanvrager in aanvulling op het derde lid een toezegging dat het waterstoftankstation uiterlijk op 31 december 2035 uitsluitend hernieuwbare waterstof zal leveren.
6. In aanvulling op het tweede lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b, de volgende gegevens en bescheiden:
- a. merk, type en handelsbenaming van elk nieuw emissievrij waterstofvoertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
 - b. kopie van de offerte, met inbegrip van de offerteprijs, voor de voorgenomen aanschaf van elk nieuw emissievrij waterstofvoertuig waaruit blijkt dat het voertuig kwalificeert als emissievrij licht of zwaar waterstofvoertuig;
 - c. een bewijs van minder dan zes maanden oud waaruit blijkt wat de prijs van het referentievoertuig is.
7. In aanvulling op het tweede lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel c, de volgende gegevens en bescheiden:
- a. merk, type en handelsbenaming van elk voertuig dat door retrofitting als emissievrij waterstofvoertuig kwalificeert;
 - b. kopie van de offerte, met inbegrip van de offerteprijs, voor de voorgenomen retrofitting, waaruit blijkt dat in het voertuig bedoeld in onderdeel a geen interne verbrandingsmotor achterblijft waardoor het voertuig niet kwalificeert als emissievrij licht of zwaar waterstofvoertuig.
8. Indien de aanvraag op grond van artikel 2.1.3, tweede lid, uitsluitend de subsidiabele activiteiten bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b of c, betreft, verstrekt de aanvrager in aanvulling op de gegevens bedoeld in het zesde of zevende lid de volgende gegevens en bescheiden:
- a. een onderbouwing waaruit aan de hand van de uitgangspunten zoals opgenomen in bijlage 3 blijkt dat de exploitant van het waterstoftankstation de basisafname behaalt, of na het uitvoeren van het project behaalt, waarbij minimaal de helft van deze afname bestaat uit afname door emissievrije zware waterstofvoertuigen;
 - b. een omgevingsvergunning waaruit blijkt dat het waterstoftankstation:
 - i. openbaar toegankelijk is, met een minimale dagcapaciteit van 500 kilogram, en voorzien is van ten minste twee onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten, waaronder in elk geval een tankpunt 350 bar en van 700 bar;
 - ii. toegankelijk is voor zwaar wegvervoer;
 - iii. vanuit twee rijrichtingen bereikbaar is;
 - c. een technisch ontwerp waaruit blijkt dat het waterstoftankstation:
 - i. beschikt over mogelijkheden waardoor de eindgebruiker elektronisch kan betalen via terminals en apparatuur voor betaaldiensten, waaronder ten minste een van de volgende:
 - 1° betaalkaartlezers;
 - 2° apparatuur voor contactloos betalen die ten minste in staat is betaalkaarten te lezen;
 - ii. voorzien is van prijsinformatie die beschikbaar is vóór het begin van een tankbeurt waarbij de in rekening gebrachte prijs redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend is.
9. Indien de aanvraag een emissievrij licht waterstofvoertuig van categorie M1 betreft, verstrekt de aanvrager in aanvulling op het zesde of zevende lid een kopie van de offerte waaruit blijkt dat:
- a. het een voor rolstoelen toegankelijk voertuig betreft als bedoeld in artikel 86c van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
 - b. het voertuig over meer dan vijf zitplaatsen als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen beschikt.



10. De Minister kan de aanvrager naar aanleiding van de aanvraag verzoeken documenten te overleggen met betrekking tot de investering.

Artikel 2.1.11 Afwijzingsgronden

1. In aanvulling op artikel 1.3 beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze paragraaf.
2. In aanvulling op het eerste lid beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b, indien ten tijde van de aanvraag om subsidieverlening het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig reeds is tenaamgesteld.
3. In aanvulling op het eerste lid beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel c, indien uit de aanvraag blijkt dat het voertuig na de retrofitting niet kwalificeert als emissievrij licht of zwaar waterstofvoertuig.

Artikel 2.1.12 Verplichtingen subsidieontvanger

1. In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht het project binnen 36 maanden na de subsidieverlening af te ronden.
2. In aanvulling op het eerste lid is de exploitant van het waterstoftankstation bij de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel a, verplicht een van de volgende soorten waterstof te leveren:
 - a. blauwe waterstof, te weten waterstof geproduceerd uit fossiele brandstoffen, waarbij gebruikt wordt gemaakt van CO₂-afvang en opslag;
 - b. waterstof als bijproduct uit chlor-alkali-proces op basis van gecertificeerde hernieuwbare elektriciteit;
 - c. waterstof verkregen uit steam methane reforming op basis van gecertificeerd groen gas; of
 - d. hernieuwbare waterstof.
3. In aanvulling op het eerste lid is de subsidieontvanger bij de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b, verplicht er zorg voor te dragen dat het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig gedurende 48 maanden vanaf de datum van de eerste inschrijving en tenaamstelling, of registratie van het verstrekkingvoorbehoud bedoeld in artikel 25 van het Kentekenreglement, ononderbroken op zijn naam is gesteld of een verstrekkingvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd in het kentekenregister.
4. De verplichting bedoeld in het derde lid geldt niet indien de subsidieontvanger het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig vervangt door een ander nieuw emissievrij waterstofvoertuig dat ook in aanmerking zou zijn gekomen voor subsidie op grond van deze paragraaf en dit andere voertuig gedurende de nog resterende termijn van de periode, genoemd in het tweede lid, op zijn naam is gesteld of middels een verstrekkingvoorbehoud op zijn naam is geregistreerd.
5. De uitzondering van het vierde lid geldt niet wanneer de subsidieontvanger voor het vervangende nieuwe emissievrije waterstofvoertuig subsidie aanvraagt.
6. Indien het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig wordt vervangen door een ander nieuw emissievrij waterstofvoertuig als bedoeld in het vierde lid, is de subsidieontvanger verplicht om gedurende de in dat lid bedoelde resterende termijn te beschikken over het vervangende nieuwe emissievrije waterstofvoertuig.
7. In aanvulling op het eerste lid is de subsidieontvanger bij de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel c, verplicht gedurende 48 maanden na het sluiten van de overeenkomst op basis waarvan de retrofitting heeft plaatsgevonden het emissievrije waterstofvoertuig, zonder overdracht aan derden, in eigendom te hebben.
8. De Minister kan in de beschikking tot subsidieverlening nadere verplichtingen opleggen.

Artikel 2.1.13 Voorschot

Met de beschikking tot subsidieverlening wordt 50% van het verleende subsidiebedrag als voorschot verstrekt.



Artikel 2.1.14 Aanvraag subsidievaststelling

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag tot vaststelling van de subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. De aanvrager kan bij RVO een eenmalig verzoek doen tot uitstel van maximaal 12 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de realisatie van het waterstofstation of de levertijd van nieuwe emissievrije waterstofvoertuigen langer is dan de periode, genoemd in artikel 2.1.12, eerste lid.
3. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel a, in elk geval de volgende gegevens:
 - a. indien het waterstofstation reeds operationeel is, de afschriften van de leveringscontracten voor waterstof als bedoeld in 2.1.12, tweede lid, over de laatste 12 maanden van de projectperiode;
 - b. een afschrift van het actuele leveringscontract voor waterstof als bedoeld in 2.1.12, tweede lid.
4. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel b, in elk geval de volgende gegevens:
 - a. de overeenkomst op basis waarvan het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig is aangeschaft;
 - b. een document waaruit blijkt dat het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig:
 - i. op naam van de subsidieontvanger is gesteld; of
 - ii. op naam van de subsidieontvanger met een verstrekkingsvoorbehoud is geregistreerd in het kentekenregister;
 - c. het kenteken van het nieuwe emissievrije waterstofvoertuig dat is vermeld in de overeenkomst.
5. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, onderdeel c, in elk geval de volgende gegevens:
 - a. de overeenkomst op basis waarvan de retrofitting heeft plaatsgevonden;
 - b. het kenteken van het betrokken waterstofvoertuig.

Artikel 2.1.15 Gewijzigde vaststelling en terugvordering

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.1.12, derde of zevende lid, kan de Minister de vaststelling van de subsidie wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terugvorderen.
2. Het terug te vorderen bedrag wordt bepaald door de subsidie te verminderen met 1/48^e deel van het verstrekte subsidiebedrag vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting, bedoeld in artikel 2.1.12, derde of zevende lid.

Paragraaf 2.2 Publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer

[gereserveerd]

Paragraaf 2.3 Private laadinfrastructuur elektrische voertuigen

[gereserveerd]

HOOFSTUK 3 SLOTBEPALINGEN

Artikel 3.1 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024 en vervalt met ingang van 1 juli 2029, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op subsidies die voor de laatstgenoemde datum zijn aangevraagd.

Artikel 3.2 Evaluatie

De subsidieontvanger verleent gedurende vijf jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling medewerking aan een evaluatie van de effecten van de door hem op grond van deze regeling uitgevoerde activiteiten, voor zover deze medewerking redelijkerwijs van hem kan worden verlangd.



Artikel 3.3 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*



BIJLAGE 1 BIJ ARTIKEL 2.1.1 EN ARTIKEL 2.1.8, ZEVENDE EN ACHTSTE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSIE MOBILITEIT

Stedelijk knooppunten: de hieronder opgenomen gemeenten plus maximaal 10 rijkilometers vanaf de gemeentegrens	Waterstofkstation operationeel dat voldoet aan de eisen genoemd in artikel 2.1.10, derde lid, onderdeel h en onderdeel i
gemeente Alkmaar	X
gemeente Almere	
gemeente Amersfoort	X
gemeente Amsterdam	X
gemeente Apeldoorn	
gemeente Arnhem	X
gemeente Breda	X
gemeente Den Bosch	
gemeente Den Haag	
gemeente Dordrecht	
gemeente Eindhoven	X
gemeente Emmen	
gemeente Enschede	
gemeente Groningen	X
gemeente Haarlem	X
gemeente Leeuwarden	
gemeente Leiden	
gemeente Maastricht	
gemeente Middelburg	
gemeente Nijmegen	
gemeente Rotterdam	X
gemeente Tilburg	
gemeente Utrecht	X
gemeente Venlo	
gemeente Zoetermeer	
gemeente Zwolle	



BIJLAGE 2 BIJ ARTIKEL 2.1.8, DERDE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSIE MOBILITEIT

Punten ten behoeve van de criteria genoemd in het eerste lid:

criterium	invulling	score
a: inzet financiële middelen	A/B(=x*y): A. gevraagd subsidiebedrag gedeeld door B. (=x. dagcapaciteit als bedoeld in artikel 2.1.10, derde lid onder b, * y. aantal tankpunten)	De uitkomst van de invulling delen door 20. Dit getal wordt als percentage in mindering gebracht op de maximale score van 70 punten
b. fase vergunningaanvraag	ontwerpbesluit ligt ter inzage	1 punt
	ontwerpbesluit heeft ter inzage gelegen	3 punten
	vergunning is verleend	5 punten
	vergunning is onherroepelijk	10 punten
c. dagcapaciteit en opschaalbaarheid	Dagcapaciteit van 1.000 kg, of vergunning daarvoor aanwezig	6 punten
	Dagcapaciteit van 1.500 kg, of vergunning daarvoor aanwezig	8 punten
	Dagcapaciteit van 2.000 kg of meer, of vergunning daarvoor aanwezig	10 punten
d. aantal onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten	Twee onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten	5 punten
	Drie of meer onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten	10 punten

Punten ten behoeve van het criterium genoemd in het tweede lid:

criterium	invulling
inzet financiële middelen	100 -/ (gevraagd percentage van het maximale subsidiebedrag)



BIJLAGE 3 BIJ ARTIKEL 2.1.10, DERDE LID, ONDERDEEL C, EN ACHTSTE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSIE MOBILITEIT

voertuigtype	verbruik per dag op basis van 365 d/j
N1	3 kg/d
N2	8,2 kg/d
N3 gewicht < 30 ton	15 kg/d
N3 gewicht vanaf 30 ton	25 kg/d
M1	3,5 kg/d
M2	6,6 kg/d
M3	21 kg/d



TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit (hierna: regeling) kunnen subsidies worden verstrekt aan ondernemingen voor de aanleg of opwaardering van oplaad- of tankinfrastructuur of de aanschaf of retrofitting van emissievrije voertuigen. Het betreft een aanbouwregeling waarmee invulling wordt gegeven aan Aanwijzing voor de regelgeving 2.45, eerste lid. Deze aanwijzing vereist immers harmonisatie van regelgeving in het geval onderwerpen binnen één beleidsterrein vallen.

Met deze regeling wordt uitvoering gegeven aan de ambities uit het Klimaatakkoord van 28 juni 2019. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49% in 2030 ten opzichte van 1990.

De regeling richt zich in de huidige fase op het bevorderen van waterstof in mobiliteit. Onderdeel van het Klimaatakkoord is een reductieopgave voor de mobiliteitssector, waaronder (naast batterij-elektrisch rijden) doelstellingen om waterstof in mobiliteit verder te ontwikkelen. Een van de doelen is de ontwikkeling van 50 waterstoftankstations in 2025. Op dit moment zijn er 22 publieke (openbaar toegankelijke) waterstoftankstations in bedrijf, waarvan er enkele ook geschikt zijn voor zwaar wegvervoer.

Uit onderzoek van Ekinetix¹ blijkt dat voor rendabele exploitatie van een waterstoftankstation een gegarandeerde basisafname van waterstof door een vloot aan voertuigen noodzakelijk is. Dat betekent dat niet alleen geïnvesteerd dient te worden in tankinfrastructuur, maar ook in bijbehorende voertuigen, met een focus op zwaar wegvervoer. Gelet hierop maakt deze regeling het mogelijk om subsidie aan te vragen voor investeringen in zowel waterstoftankstations als emissievrije waterstofvoertuigen.

In latere fases van de regeling kunnen ook andere activiteiten in aanmerking komen voor subsidie. Paragrafen voor publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer en voor private laadinfrastructuur zijn voor 2024 voorzien. Indien nieuwe activiteiten voor subsidie in aanmerking komen, zal de regeling gewijzigd worden. Dit gebeurt door het toevoegen van paragrafen aan hoofdstuk 2. Het onderwerp waarop de regeling in de huidige fase betrekking heeft, wordt hieronder nader toegelicht. In het artikelsgewijze deel van deze toelichting wordt ingegaan op de vereisten die worden gesteld aan de aanvrager, wijze van verdelen van de subsidie, verplichtingen die worden gesteld aan de subsidieverstrekkende en andere details van de regeling.

2. Hoofdpijnen van de regeling

Doel

Het doel van de in paragraaf 2 van deze regeling opgenomen subsidie is het doorbreken van de patstelling tussen de uitrol van voertuigen en tankinfrastructuur. Dit is de bekende kip-ei problematiek: exploitanten van tankstations investeren niet omdat er geen voertuigen op waterstof rijden, en ondernemingen investeren niet in voertuigen omdat er geen waterstoftankstations zijn. Door deze patstelling en het bijbehorende ontbreken van afzetmogelijkheden op korte termijn worden investeringen in waterstoftankstations uitgesteld en soms afgesteld. Dit geldt ook bij gesubsidieerde projecten. Daarnaast is de onrendabele top van zowel waterstoftankinfrastructuur (door beperkte afname) als waterstofvoertuigen (door hoge aanschafkosten als gevolg van een beperkte productieschaal) nu te hoog voor marktpartijen om zonder aanvullend beleid van de rijksoverheid te investeren in één van beide kanten van de patstelling. Dit maakt dat de noodzakelijke opschaling, en bijbehorende daling in de kosten, van de waterstoftankinfrastructuur en de waterstofvoertuigen niet tot stand komt. Een daling van de prijs van hernieuwbare waterstof komt hierdoor evenmin tot stand.

Het doel is daarnaast te komen tot een evenwichtige en landelijk dekkende spreiding van waterstoftankstations als noodzakelijke basis voor verdere autonome groei van de tankinfrastructuur. Dit draagt bij aan het achterliggende hogere doel van een wegtansportsector die klimaatneutraal en emissievrij opereert.

Hiermee kan de regeling tevens een bijdrage leveren aan de ambitie uit het Klimaatakkoord van 50 waterstoftankstations in 2025, aan de Europese verplichtingen zoals die vanaf 13 april 2024 gelden op

¹ Strategische verkenning Waterstof in mobiliteit 2030



grond van de verordening betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (verordening 2023/1804) en de voorgestelde wijziging van richtlijn 2018/2001 (voorstel 2021/0218, RED III²) en aan de behoefte aan waterstoftrucks in de transportmarkt. Op grond van verordening 2023/1804 dient onder meer in alle stedelijke knooppunten een waterstoftankstation te komen. Hierbij geldt dat de huidige generatie reeds gerealiseerde waterstoftankstations overwegend onvoldoende tankcapaciteit heeft en niet altijd geschikt is voor gebruik door het zwaar transport. Dit geldt ook voor een deel van de waterstoftankstations die nu in ontwikkeling zijn. Het vereist grote investeringen, zonder uitzicht op een dekkende exploitatie op korte of middellange termijn, om waterstoftankstations te exploiteren die voldoende tankcapaciteit hebben en geschikt zijn voor gebruik door het zwaar transport.

Door de combinatie van voertuigen en tankinfrastructuur in de regeling kan de exploitant van de tankinfrastructuur bij de start van de exploitatie rekenen op een basisafname, terwijl hiermee voor gebruikers van de voertuigen een betrouwbare landsdekkende tankinfrastructuur wordt bereikt. Hierdoor wordt een noodzakelijke randvoorwaarde gecreëerd voor de logistieke sector om te investeren in waterstofvoertuigen voor zwaar wegvervoer, krijgen de exploitanten van tankinfrastructuur het perspectief van afname van waterstof en doorgroei van de afname, en dus zicht op een gezonde toekomstige exploitatie en krijgen vrachtwagenfabrikanten zicht op een serieuze markt.

Keuze voor subsidie

Uit de in paragraaf 1 genoemde studie van Ekinetix blijkt dat het voor daadwerkelijke opschaling belangrijk is dat partijen uit de gehele waterstofketen samenwerken, dus ook productie, transport en distributie, tankinfrastructuur en vrachtwagenproducenten, verladers en transportondernemingen.

Uit een analyse van beschikbare subsidie-instrumenten is gebleken dat er geen bestaand instrument beschikbaar is dat de mogelijkheid biedt om waterstoftankinfrastructuur en emissievrije (waterstof-)voertuigen gecombineerd te subsidiëren. Bestaande instrumenten richten zich alleen op voertuigen, en bieden ook financieel onvoldoende prikkel om de opschaling van waterstofvoertuigen mogelijk te maken. De uitrol van waterstof als energiedrager voor mobiliteit bevindt zich vooralsnog in een vroeger stadium dan batterij-elektrisch vervoer, en mede daardoor is het gezamenlijk stimuleren van aanbod en vraag van grote meerwaarde. Bestaande regelingen als AanZET³ en SEBA⁴ zouden specifiek voor waterstofvoertuigen aanzienlijk aangepast moeten worden. Daarom is de keuze gemaakt voor de ontwikkeling van een subsidie die zich richt op de opschaling van waterstof op de weg voor het doorbreken van de hierboven onder 'doel' genoemde patstelling, met een focus op het zwaar wegvervoer. Dit laatste omdat in dat segment van de mobiliteit waterstof als energiedrager naar verwachting de grootste meerwaarde heeft.

Doelgroep

De subsidie is gericht op samenwerkingsverbanden van in ieder geval exploitanten van waterstoftankstations enerzijds en vervoerders anderzijds. Daarnaast kunnen ook andere partijen aansluiten, zoals bijvoorbeeld verladers.

De subsidie is uitsluitend bedoeld voor ondernemingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met een vestiging in Nederland. Zowel natuurlijke personen (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als rechtspersonen (BV, NV, coöperatie en onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen. Publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen komen niet in aanmerking voor de subsidie omdat zij al publieke financiering ontvangen. Andere onderdelen van de rijksoverheid dan de genoemde ZBO's komen niet voor subsidie in aanmerking omdat de subsidieverstrekking een geldstroom zou betreffen binnen één publiekrechtelijke rechtspersoon, namelijk de Staat. Gelet op de definitie van het begrip subsidie in artikel 4:21, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) worden dergelijke geldstromen niet als subsidie aangemerkt.

Naast de koop van een emissievrij waterstofvoertuig komt ook financial lease in aanmerking voor subsidie. Wat betreft financial lease komt alleen de lessee (onderneming die leaset) voor subsidie in aanmerking. Een leasemaatschappij die emissievrije waterstofvoertuigen ter beschikking stelt voor

² Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EU) 2018/1999 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0557

³ Aanschafsubsidieregeling zero-emissie trucks AanZET - BWBR0046589 (overheid.nl)

⁴ Subsidieregeling emissieloze bedrijfsauto's - BWBR0044795 (overheid.nl)



financial lease is uitgesloten van ontvangst van subsidie. Bij operational lease is de lessee uitgesloten van ontvangst van subsidie doordat in artikel 2.1.1 'aanschaf' is gedefinieerd als koop of 'financial lease'.

Verwachte impact van de regeling

De verwachte impact is dat de regeling een stimulans geeft aan het gebruik van waterstof in de Nederlandse transportsector. Er zal voor 2030 een basisinfrastructuur van waterstoftankstations ontstaan. Op die manier kan waterstof op termijn een volwaardige optie worden voor de energietransitie in de transportsector.

Minimale duur tenaamstelling

Het is de wens om emissievrije waterstofvoertuigen voor Nederland te behouden om zo ook voor de langere termijn milieuwinst in Nederland te realiseren. Tegelijk is voor de onderneming een zekere mate van flexibiliteit gewenst wat betreft het bezit van de voertuigen. Daartussen is een balans gezocht door in deze regeling de eis te stellen dat het aangeschafte waterstofvoertuig vier jaar in eigendom moet blijven van de subsidieontvanger.

De tenaamstelling van de emissievrije waterstofvoertuigen van subsidieontvangers zal bij de aanvraag tot subsidievaststelling bij de Dienst wegverkeer (hierna: RDW) door RVO worden gecontroleerd. Na de tenaamstelling zal eveneens periodiek, gedurende de looptijd van de verplichting, bij de RDW worden gecontroleerd of aan deze eis wordt voldaan.

Bij operational lease kan het kenteken van het emissievrije waterstofvoertuig op naam van de lessor of van de lessee staan. Voor RVO is het mogelijk de instandhoudingstermijn die voor de leasemaatschappij geldt te controleren via de tenaamstelling (als het voertuig op naam van de leasemaatschappij staat) of via het verstrekingsvoorbehoud als het voertuig op naam van de gebruiker (de lessee) staat. De RDW faciliteert dit laatste via het RTL-register, Registratie Tenaamstelling Leasemaatschappij.

Indien een onderneming de gesubsidieerde waterstofvoertuigen tussentijds verkoopt, dient de subsidie naar rato te worden terugbetaald. Dit geldt niet wanneer het voertuig tussentijds wordt vervangen door een ander emissievrij waterstofvoertuig van dezelfde categorie dat op grond van deze regeling ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient de onderneming de wijziging te melden bij RVO en dient dit andere voertuig voor de resterende duur van de geëiste periode van eigendom op naam van de subsidieontvanger te blijven staan. Het subsidiebedrag blijft ongewijzigd.

Subsidiebedragen

Het maximale subsidiebedrag voor waterstoftankstations is 2.000.000 euro en het maximale subsidiepercentage is 40 procent van de totale in aanmerking komende kosten.

Het subsidiebedrag voor nieuwe emissievrije waterstofvoertuigen is afhankelijk van de categorie. Er wordt onderscheid gemaakt tussen voertuigen in de categorieën N1 (lichte bedrijfsauto's), N2 en N3 (vrachtwagens), M1 (het gaat daarbij om doelgroepenvervoer: daarom is vereist dat deze voor rolstoelen toegankelijk zijn), M2 en M3 (bussen en touringcars).

Tevens wordt bij zwaar vrachtvervoer onderscheid gemaakt tussen voertuigen met een brandstofcel en voertuigen met een waterstofverbrandingsmotor (H2ICE).



Categorie	Maximaal subsidiebedrag	Maximaal subsidiepercentage
N1	60.000	80% meerkosten
N2 brandstofcel	150.000	
N2 waterstofverbrandingsmotor	50.000	
N3 brandstofcel, gewicht < 30 ton	220.000	
N3 brandstofcel, gewicht vanaf 30 ton	300.000	
N3 waterstofverbrandingsmotor, gewicht < 30 ton	70.000	
N3 waterstofverbrandingsmotor, gewicht vanaf 30 ton	100.000	
M1	100.000	
M2	150.000	
M3 brandstofcel	300.000	
M3 waterstofverbrandingsmotor	100.000	

Bij het doen van de aanvraag om subsidie voor een emissievrij waterstofvoertuig dient de aanvrager voor de opgave van de aanschafprijs uit te gaan van de door de fabrikant of importeur door middel van een offerte kenbaar gemaakte aanschafprijs. Bij de vaststelling van de subsidie wordt uitgegaan van de prijs in het koop- of financial leasecontract. Wanneer deze prijs hoger is dan de offerteprijs die is opgegeven door de aanvrager in de aanvraag om subsidieverlening, wordt voor de bepaling van de hoogte van de subsidie uitgegaan van de offerteprijs die is opgegeven door de aanvrager.

Het maximale subsidiebedrag voor alle voertuigen in één samenwerkingsverband is 4.000.000 euro. De maximale subsidie voor een aanvraag bedraagt daarmee zes miljoen euro: 2 miljoen voor het waterstoftankstation en 4 miljoen voor de emissievrije waterstofvoertuigen.

3. Wettelijk kader

Nationaal recht

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Awb. Meer specifiek gaat het om hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers. Daarnaast zijn het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit), de aan het Kaderbesluit ten grondslag liggende Kaderwet subsidies I en M en de staatssteunregels van belang voor de onderhavige regeling.

Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van de onderhavige regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, maar ook het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over de subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievaststelling (hoofdstuk 10).

Europeesrechtelijke aspecten

In hoofdstuk 1 van de regeling zijn de algemene voorwaarden uit hoofdstuk 1 van de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) verwerkt, voor zover deze niet volgen uit het Kaderbesluit.

De subsidieverstrekking voor de aanschaf of opwaardering van waterstoftankstations en voor de aanschaf of retrofitting van emissievrije waterstofvoertuigen is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Om deze goedgekeurd te kunnen verstrekken, wordt toepassing gegeven aan de AGVV.

waterstoftankstations

De subsidieverstrekking voor de aanschaf of opwaardering van waterstoftankstations kan onder de vrijstelling van artikel 36bis van de AGVV worden gebracht. Dit artikel is bedoeld voor 'Investerings-



steun voor oplaad- of tankinfrastructuur'. Bij paragraaf 2.1 gaat het om de tankinfrastructuur, te weten infrastructuur die vervoermiddelen van waterstof voorziet. Hierbij geldt dat de aanvrager in ieder geval de toezegging doet dat de tankinfrastructuur uiterlijk op 31 december 2035 uitsluitend hernieuwbare waterstof zal leveren. De steun wordt verleend op basis van een concurrerende biedprocedure zoals gedefinieerd in artikel 2, onderdeel 38, van de AGVV. In het vierde lid van artikel 36bis staan aanvullende eisen voor deze procedure. De belangrijkste eisen zijn de volgende:

- om daadwerkelijke mededinging mogelijk te maken, is de steunverlening gebaseerd op objectieve, heldere, transparante en niet-discriminerende criteria, en op selectiecriteria, die vooraf worden vastgesteld;
- aanpassingen achteraf van de uitkomst van de biedprocedure (zoals aansluitende onderhandelingen over de uitkomsten van de biedingen) zijn uitgesloten;
- ten minste 70% van de totale selectiecriteria wordt vastgesteld als steun in verhouding tot de bijdrage van het project aan de milieudoelstellingen van de maatregel, bijvoorbeeld de gevraagde steun per oplaad- of tankpunt.

waterstofvoertuigen

De subsidieverstrekking voor de aanschaf van of retrofitting tot emissievrije waterstofvoertuigen kan onder de vrijstelling van artikel 36ter van de AGVV worden gebracht.

Uit artikel 36ter volgt dat in geval van investeringssteun de vervoermiddelen moeten worden aangeschaft. Bij financial lease gaat het economisch eigendom van de leasemaatschappij over naar de lessee. Daarom is ook bij financial lease sprake van aanschaf in de zin van artikel 36ter van de AGVV.

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidie is rekening gehouden met het maximaal toegestane steunpercentage in de AGVV. Mocht het toepassen van artikel 2.1.6 in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van dat steunpercentage, dan zal in dat geval het bedrag van de subsidie worden verlaagd. Daarnaast geldt op grond van artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

4. Uitvoering en privacy

Uitvoering

Paragraaf 2 van deze regeling wordt uitgevoerd door RVO, onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van deze regeling is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging directeur-generaal Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en een door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Privacy

Voor de goede uitvoering en controle van de regeling maakt RVO gebruik van de gegevens van de RDW en het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. Voor een deel betreft het hier de openbare gegevens die voor eenieder in het kentekenregister beschikbaar zijn. Voor een ander deel vindt er een uitwisseling plaats tussen de gegevens van de RDW en RVO. Zo zal RVO bij de vaststelling van de subsidie in alle gevallen nagaan of de tenaamstelling van de subsidieontvanger overeenkomt met de tenaamstelling in het kentekenregister. Deze handelwijze is identiek aan die bij de subsidieregeling AanZET, waarvoor net als voor deze regeling een Privacy Impact Assessment (PIA) is uitgevoerd.

De regeling en de PIA zijn voorgelegd aan de functionaris gegevensbescherming (hierna: FG) voor advies. De FG heeft een advies uitgebracht over de regeling waarin deze heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben bij de regeling. Het advies heeft daarom niet geleid tot wijziging van de regeling.

5. Gevolgen

Doeltreffendheid

Uit de eerder in paragraaf 1 genoemde studie van Ekinetix blijkt dat de investeringen in waterstof voor mobiliteit vanaf 2030 kunnen leiden tot een substantiële CO₂-reductie. Waterstof zal met name vanaf



2030 een bijdrage leveren aan de CO₂-reductie met naar schatting 0,5 megaton per jaar. De verwachting is dat waterstof op de langere termijn de potentie heeft als energiedrager voor circa 30 procent van het zwaar transport.

Regeldrukeffecten

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de regeling. Vervolgens zal een samenwerkingsverband moeten worden gevormd tussen in ieder geval tankstationhouders en vervoerders.

Nadat het samenwerkingsverband is samengesteld, doet de penvoerder een aanvraag voor subsidieverlening via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. De aanvrager ontvangt een verleningsbesluit. Daarbij wordt tevens een voorschot van 50% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Als de waterstofvoertuigen zijn geleverd en te naam gesteld, en het tankstation is gerealiseerd, volgt het verzoek van de aanvrager tot vaststelling. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de rest van de subsidie.

Een belangrijke subsidieverplichting is de minimale eigendomsduur van vier jaar van elk waterstofvoertuig. Als binnen deze periode de tenaamstelling wijzigt, moet RVO hiervan op de hoogte worden gesteld door de subsidieontvanger.

De tijd die een subsidieaanvrager aan deze stappen besteedt, is afhankelijk van het aantal voertuigen waarvoor subsidie wordt aangevraagd en de tijd die het kost om een tankstation te realiseren. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per voertuig besteedt aan al deze stappen. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 180 per voertuig. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een gemiddelde aanvrager 5 tot 10 voertuigen zal aanschaffen. Indien een individuele aanvrager voor minder voertuigen subsidie aanvraagt dan zal de tijd die het kost om subsidie aan te vragen per voertuig hoger liggen. Om te komen tot 30 procent van de dagcapaciteit⁵ zijn naar verwachting 12 tot 50 voertuigen nodig, afhankelijk van de voertuigcategorieën. Dit komt neer op een bedrag van € 2.000 tot € 9.000.

Voor het tankstation rekenen we op een regeldruk van circa 200 uur en daarnaast maximaal € 10.000 aan accountants- en andere administratieve kosten voor het gehele project.

Uitgaande van een subsidiebedrag van maximaal € 6.000.000 betekent dit een regeldruk van ca. € 36.000. Voor de duur van de regeling worden met de kennis van nu maximaal 150 aanvragen verwacht. Daarmee is de macroregeldruk van deze regeling ongeveer € 5,4 miljoen voor de hele duur van de regeling. Dat bedrag is 2,7% van het subsidiebudget.

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 18 oktober 2023 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk.

ATR adviseert om inzichtelijk te maken in welke mate de subsidieregeling zal leiden tot lagere gebruikskosten en daarbij toe te lichten of aanvullend beleid nodig is om deze gebruikskosten (verder) te laten dalen. Aan dit advies is invulling gegeven in de toelichting van deze regeling.

ATR adviseert duidelijk te maken welke partijen voor de stakeholderbijeenkomsten zijn geraadpleegd en hoe opvolging is gegeven aan aandachtspunten uit deze consultatie over de werkbaarheid. Specifiek adviseert het college aan te geven in hoeverre MKB-bedrijven zijn geraadpleegd. Dit is nader toegelicht in deze regeling.

ATR adviseert om de subsidie in stand te laten bij binnenlandse verkoop van het waterstofvoertuig. Aan dit punt is geen opvolging gegeven. Een verruiming van de verplichting om de voertuigen vier jaar in eigendom te houden, kan leiden tot het ongewenste effect dat voertuigen uiteindelijk toch binnen vier jaar buiten Nederland verkocht worden. RVO kan de tenaamstelling van voertuigen alleen controleren als het gaat om voertuigen in eigendom van de subsidieontvanger. Zodra deze de voertuigen heeft verkocht, heeft RVO geen bevoegdheid meer om de tenaamstelling te controleren. De koper van het gesubsidieerde voertuig kan daarmee de voertuigen buiten Nederland verkopen binnen de termijn van 48 maanden, zonder consequenties voor de subsidie. Het opnemen van de verruiming van de verplichting kan er daardoor toe leiden dat meer voertuigen buiten Nederland terechtkomen. De doelmatigheid van de regeling komt hiermee onder druk te staan.

ATR adviseert de mogelijkheid te creëren om te schuiven met budgetten tussen jaren, zodat meer flexibiliteit ontstaat met betrekking tot de subsidieplafonds. Dit advies is niet overgenomen. Het past niet binnen de begrotingssystematiek, waarbij uitgaven per jaar over de looptijd van een subsidieregeling worden geraamd. Het is voor de verantwoordelijk bewindspersoon reeds mogelijk om bij

⁵ bij een dagcapaciteit van 1.000 kilogram



overinschrijving het subsidieplafond te verhogen, mits hiervoor de financiële dekking bestaat.

ATR adviseert tot slot de berekening van de regeldruk aan te vullen, conform de Rijksbrede methodiek. Deze passage is nog tijdens de internetconsultatie aangevuld.

6. Financiële gevolgen

De regeling zal leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen om waterstof-tankstations te realiseren of waterstofvoertuigen aan te schaffen. Aanvragers kunnen de impuls uit deze regeling combineren met de milieu-investeringsaftrek (MIA). Zij zijn er daarbij voor verantwoordelijk dat ze binnen de grenzen van de staatsteunregels en de fiscale regels blijven.

7. Advies en consultatie

Advies vooraf

Bij het opstellen van deze regeling zijn stakeholders in of met een directe relatie met de logistieke sector geraadpleegd. In april 2023 heeft een webinar plaatsgevonden en in september 2023 een stakeholderbijeenkomst. Bij deze bijeenkomsten waren grootbedrijven, MKB-bedrijven, kennisinstellingen, OV-bedrijven en overheden aanwezig. Daarnaast is de regeling toegelicht tijdens verscheidene evenementen en bilaterale overleggen, vooral met (groepen) geïnteresseerde MKB-bedrijven vanwege hun grote vertegenwoordiging in de transportsector.

Internetconsultatie

De subsidieregeling heeft van 18 september 2023 tot en met 16 oktober 2023 opengestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 78 reacties ontvangen waarvan 66 openbaar. Gelet op het aantal ontvangen reacties is het niet mogelijk om in deze toelichting inhoudelijk in te gaan op alle individuele inspraakreacties. Een uitgebreid verslag is na te lezen op https://www.internetconsultatie.nl/subsidieregeling_waterstof_in_mobiliteit/b1.

De consultatie heeft niet geleid tot fundamentele inhoudelijke aanpassingen van de regeling. Wel zijn enkele wijzigingen doorgevoerd, zoals het specificeren van CO₂-arme waterstof, verruiming van de maximale projectduur, aanpassing van het maximale totale subsidiebedrag voor voertuigen per samenwerkingsverband. Ook zijn voor bepaalde voertuigcategorieën de gemiddelde dagelijkse afname en het maximum subsidiebedrag aangepast.

CO₂-arme waterstof als standaard

In de conceptregeling was voor de waterstof die door de gesubsidieerde tankstations geleverd zou worden geen standaard bepaald als het gaat om de CO₂ die vrijkomt bij de productie van waterstof. In de definitieve regeling is expliciet voorgeschreven CO₂-arme waterstof aan te bieden. Grijs waterstof (geproduceerd met fossiele brandstoffen) wordt hiermee uitgesloten. CO₂-arme waterstof is reeds de standaard bij bestaande tankstations.

Verlengde projectduur

Over de maximale projectduur van 24 maanden uit de concept-regeling zijn diverse reacties ontvangen. Er bestaan zorgen over de snelheid waarmee waterstofvoertuigen op de markt komen. Zo worden de eerste waterstoftrucks pas in 2025 verwacht. Ook is er gewezen op de complexiteit van het realiseren van een waterstof-tankstation. Daarom is besloten om de maximale projectduur te verlengen tot 36 maanden, waarbij onder voorwaarden uitstel met 12 maanden mogelijk is.

Aanpassingen dagverbruik per voertuigcategorie

Versillende indieners hebben gewezen op de tabel waarin per voertuigcategorie wordt bepaald wat het dagverbruik is. Op basis van deze tabel kan worden bepaald hoeveel voertuigen nodig zijn om tot de verplichte 30% afname van de dagcapaciteit van het betrokken tankstation te komen. Voor een aantal categorieën, in het bijzonder categorie N1 (bestelbussen), werd de afname als zeer conservatief beoordeeld.

Op basis van deze reacties is opnieuw gekeken naar de aannames die ten grondslag liggen aan de tabel. Dat leidt tot de conclusie dat het gepast is om voor een aantal categorieën uit te gaan van een hoger jaarkilometrage, en daaruit voortvloeiend een hoger dagverbruik.

Tevens is op basis van ingezonden reacties besloten om de indeling binnen de categorie N3 (zware



trucks) aan te passen. Waar in de concept-regeling onderscheid werd gemaakt tussen N3 bakwagen en N3 trekker+oplegger, betreft de uiteindelijke regeling N3 met een gewicht (te weten: technisch toegestane maximummassa) tot 30 ton en N3 met een gewicht vanaf 30 ton. Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen:

- Categorie N1: van 2 naar 3 kg per dag;
- Categorie N3 (gewicht tot 30 ton): van 11 naar 15 kg per dag;
- Categorie N3 (gewicht vanaf 30 ton): blijft 25 kg per dag;
- Categorie M3 (bussen): van 18 naar 21 kg per dag.

Aanpassing maximale subsidiebedragen

In een aantal reacties werd aangegeven dat de maximum subsidiebedragen voor bepaalde voertuigcategorieën te laag zijn om tot een subsidiepercentage van 80% van de meerkosten te komen. Ook werd in sommige reacties geopperd om de maximum subsidiebedragen te schrappen of het totale subsidiebedrag te verhogen.

Aan deze reacties wordt tegemoet gekomen door het maximale totale subsidiebedrag voor voertuigen per samenwerkingsverband te verhogen van 3 miljoen euro naar 4 miljoen euro. Tevens is voor de volgende voertuigcategorieën het maximale subsidiebedrag per voertuig verhoogd:

- Categorie N1: van 50.000 naar 60.000 euro;
- Categorie N3 tot 30 ton (brandstofcel): van 180.000 naar 220.000 euro;
- Categorie N3 tot 30 ton (H2ICE): van 60.000 naar 70.000 euro.

Aanpassing scoringsmethodiek voor voertuigen

In verscheidene reacties werd erop gewezen dat de gekozen scoringsmethodiek voor voertuigen, die was gebaseerd op het aangevraagde subsidiebedrag afgezet tegen de afname van waterstof door het voertuig, aanvragen voor voertuigen met een waterstofverbrandingsmotor bevoordeelt, vanwege hun relatief lage aanschafprijs en hoge afname van waterstof.

Om dit te voorkomen, is gekozen voor een aangepaste scoringsmethodiek waarin het gevraagde subsidiebedrag per voertuig wordt afgezet tegen het maximale toegestane subsidiebedrag. Op die manier worden alle aanvragen voor alle typen voertuigen op dezelfde manier beoordeeld.

Verruiming mogelijkheden voor participatie bestaande waterstoftankstations

De mogelijkheid voor bestaande tankstations om mee te doen in een samenwerkingsverband is verruimd. In de concept-regeling was het enkel mogelijk voor bestaande tankstations met een dagcapaciteit vanaf 1.000 kilogram om deel te nemen aan een samenwerkingsverband dat uitsluitend subsidie voor voertuigen aanvraagt. In de uiteindelijke regeling volstaat een dagcapaciteit van 500 kilogram voor een bestaand tankstation. Op die manier worden de kleinere tankstations van de eerste generatie niet benadeeld en kunnen zij via deze regeling ook hun businesscase verbeteren. Wel blijft voor deze tankstations de eis staan dat zij geschikt zijn voor zwaar vervoer.

Toegevoegde waarde waterstof in mobiliteit

Veruit de meeste reacties op de internetconsultatie gingen over de toegevoegde waarde van waterstof in mobiliteit. Vaak werd de hoge prijs voor waterstof aangehaald, alsmede de achterstand die het gebruik van waterstof heeft ten opzichte van batterij-elektrische voertuigen.

Het klopt dat batterij-elektrische voertuigen in veel gevallen een goed zero-emmissie alternatief zijn voor voertuigen die rijden op fossiele brandstoffen. De verwachting is echter dat voor bepaalde typen mobiliteit waterstof wel degelijk een interessante aanvullende optie kan zijn. Bijvoorbeeld voor vervoer over lange afstanden of in situaties waar netcongestie optreedt. Daarnaast is het de verwachting dat de prijs van hernieuwbare waterstof op termijn zal dalen door toenemende en een meer stabiele vraag, toenemende productie in Nederland en goedkope productie in regio's met veel zonnekracht.

8. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2024. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per 1 juli 2029. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Awb).



Artikelsgewijs

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

Artikel 1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor de gehele regeling. Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit. Het Kaderbesluit kent onder meer definities voor: aanvrager, algemene groepsvrijstellingsverordening, ondernemer, onderneming, penvoerder en samenwerkingsverband. Deze begrippen zijn ook voor onderhavige regeling van toepassing.

Artikel 1.3 Algemene afwijzingsgronden

In de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit zijn de gronden voor afwijzing van een aanvraag om subsidie opgenomen. Daarnaast zijn in deze regeling, onder andere in artikel 1.3, aanvullende afwijzingsgronden opgenomen. De afwijzingsgronden in artikel 1.3 zijn opgenomen om te voldoen aan de vereisten van de AGVV. In onderdeel d is bepaald dat de subsidieaanvraag wordt afgewezen als de subsidieverstrekking niet in overeenstemming is met enige andere bepaling van de AGVV. Dit speelt bijvoorbeeld als er geen sprake zou zijn van stimulerend effect als bedoeld in artikel 6 van de AGVV. De overeenkomst op basis waarvan het waterstof-tankstation wordt opgewaardeerd of aangeschaft mag ten tijde van de aanvraag geen onherroepelijke verplichtingen bevatten. Dit geldt ook voor de overeenkomst op basis waarvan emissievrije waterstofvoertuigen worden aangeschaft of een retrofitting plaatsvindt. Als dit wel het geval is, voldoet de subsidie niet aan het vereiste dat steun een stimulerend effect moet hebben. Een ander voorbeeld van toepassing van deze afwijzingsgrond is gebaseerd op het specifieke artikel waarop de steunverlening voor waterstof-tankstations is gebaseerd (36bis). Lid 7 van dit artikel bepaalt dat de steun die aan één onderneming wordt toegekend, niet meer bedraagt dan 40% van het totale budget van de betrokken regeling. Hieruit vloeit een beperking voort van het aantal keer dat een deelnemer van een samenwerkingsverband subsidie kan krijgen.

Bij de deelnemers aan het samenwerkingsverband gaat het om ondernemingen. Gelet op artikel 1 van het Kaderbesluit is een onderneming iedere eenheid, ongeacht haar rechtsvorm of wijze van financiering, die een economische activiteit uitoefent. Deze definitie sluit aan bij de definitie van onderneming in de AGVV. Het gaat gelet daarop om één onderneming. Een deelnemer aan een samenwerkingsverband kan dan ook niet aan een afwijzingsgrond ontkomen door bijvoorbeeld een aanvraag door een dochteronderneming in te laten dienen.

Hoofdstuk 2 Zero emissie mobiliteit

Paragraaf 2.1 Waterstof in mobiliteit

Artikel 2.1.1 Begripsbepalingen

Artikel 2.1.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze paragraaf. Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

Basisafname

Zoals toegelicht in paragraaf 2 van de algemene toelichting op deze regeling is onderdeel van de regeling dat de exploitant van tankinfrastructuur bij de start van de exploitatie kan rekenen op een basisafname. De basisafname wordt berekend als de gemiddelde maandelijkse afname van 30% van de dagcapaciteit van een waterstof-tankstation. Bij een dagcapaciteit van bijvoorbeeld 1.000 kilogram, dat wil zeggen dat een waterstof-tankstation 1.000 kilogram waterstof per dag kan laten tanken, moeten emissievrije waterstofvoertuigen in 30 dagen minstens 9.000 kilogram waterstof afnemen (30 dagen * 300 kilo). Het gaat om een gemiddelde: 100 kilogram op dag 1 en 500 kilogram op dag 2 is gemiddeld 300 kilogram. Bij de afname door emissievrije waterstofvoertuigen gaat het om alle voertuigen van deelnemers aan het samenwerkingsverband die komen tanken: de optelsom is niet beperkt tot de lichte en zware bedrijfsvoertuigen die op grond van paragraaf 2.1 kunnen worden gesubsidieerd. Een samenwerkingsverband kan daardoor aan de hand van bijlage 3 het dagverbruik opvoeren van waterstofvoertuigen die van het waterstof-tankstation gebruik maken of gaan maken, doch waarvoor geen subsidie op grond van paragraaf 2.1 wordt gevraagd.

Emissievrij waterstofvoertuig

De begripsbepalingen emissievrij licht waterstofvoertuig en emissievrij zwaar waterstofvoertuig verwijzen naar de AGVV. Bij een emissievrij licht waterstofvoertuig gaat het om een bedrijfsvoertuig van categorie M1, M2 of N1 volgens verordening 2018/858 zonder CO₂-uitlaatemissies, zoals bepaald



overeenkomstig de vereisten van Verordening (EU) nr. 2017/1151⁶.

Bij een emissievrij zwaar waterstofvoertuig gaat het om een bedrijfsvoertuig van categorie M3, N2 of N3 volgens verordening 2018/858 als gedefinieerd in punt 4, onder b), van artikel 4 van Richtlijn 2009/33/EG⁷ zonder interne verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor met emissies van minder dan 1 g CO₂/kWh als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 595/2009⁸, of met emissies van minder dan 1 g CO₂/km als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 715/2007⁹.

Hernieuwbare waterstof

Bij hernieuwbare waterstof gaat het om waterstof die uitsluitend uit hernieuwbare energiebronnen is geproduceerd overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001.

Retrofitting

De praktische invulling van retrofitting betreft de ombouw van een in gebruik zijnd voertuig tot emissievrij waterstofvoertuig door inbouw en installatie van een brandstofcel of een waterstofverbrandingsmotor.

Stedelijk knooppunt

Bij een stedelijk knooppunt zoals opgenomen in bijlage 1 gaat het om een stedelijk gebied waar de vervoersinfrastructuur van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals havens, passagiersterminals daaronder begrepen, luchthavens, spoorwegstations, logistieke platforms en goederenterminals, die in en rond het stedelijk gebied zijn gelegen, verbonden is met andere delen van die infrastructuur en met de infrastructuur voor regionaal en lokaal verkeer.

Artikel 2.1.3 Subsidiabele activiteiten

Zoals toegelicht in paragraaf 2 van de algemene toelichting op deze regeling is het doel van de subsidie het doorbreken van de patstelling tussen de uitrol van voertuig- en tankinfrastructuur. Gelet hierop is de hoofdregel dat een samenwerkingsverband subsidie aanvraagt voor zowel de aanleg of opwaardering van een waterstoftankstation als de aanschaf of retrofitting van emissievrije waterstofvoertuigen. Het tweede lid bevat een uitzondering op deze regel, die het mogelijk maakt dat de subsidieaanvraag uitsluitend emissievrije voertuigen betreft. Dit kan wenselijk zijn in een situatie waarin een exploitant de benutting van de dagcapaciteit van het waterstoftankstation wil verhogen. Door deel te nemen aan het samenwerkingsverband dat de subsidie aanvraagt, kan hij dit doel bereiken. Voor de overige deelnemers aan het samenwerkingsverband gaat het erom dat voor hun voertuigen een waterstoftankstation beschikbaar is. Of dat tankstation al bestaat of nieuw wordt gerealiseerd, is daarbij niet doorslaggevend.

Door in het tweede lid op te nemen dat het gaat om een exploitant die reeds een waterstoftankstation exploiteert of daartoe met de werkzaamheden is aangevangen, geldt deze mogelijkheid eveneens voor een exploitant die de laatste stap naar het operationeel krijgen van het waterstoftankstation nog moet zetten. Het aangevangen van de werkzaamheden verwijst naar de begripsbepaling uit artikel 2, punt 39, van de AGVV. Er moet bijvoorbeeld sprake zijn van de eerste, juridisch bindende toezegging om uitrusting te bestellen, of van een andere toezegging die de investering onomkeerbaar maakt.

De uitzondering van het tweede lid verruimt de mogelijkheden van de exploitant: die heeft op basis van het eerste lid ook de mogelijkheid een aanvraag in te dienen voor opwaardering van zijn waterstoftankstation.

⁶ Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PbEU 2017, L 175)

⁷ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit (PbEU 2009, L 120)

⁸ Verordening (EG) Nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188)

⁹ Verordening (EG) Nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171)



Artikel 2.1.4 Aanvrager

Bij het indienen van de aanvraag door de penvoerder is van belang dat in artikel 26 van het Kaderbesluit is bepaald dat de penvoerder namens de deelnemers van het samenwerkingsverband de aanvraag indient. Bij de aanvraag voegt hij een overeenkomst betreffende de samenwerking van de deelnemers van het samenwerkingsverband, en een verklaring van de deelnemers waarin een penvoerder is aangewezen.

Naast een exploitant van een waterstoftankstation moet in elk geval een onderneming die actief is in transport of logistiek deel uitmaken van het samenwerkingsverband. Dit kan bijvoorbeeld gaan om transportondernemers of andere logistieke partners, zowel uit het midden- en kleinbedrijf als daarbuiten.

Artikel 2.1.5 Subsidiabele kosten

waterstoftankstations

Bij de subsidie voor de investering in aanleg of opwaardering van een waterstoftankstation komen de kosten genoemd in artikel 36bis van de AGVV als subsidiabele kosten in aanmerking. Het gaat om de kosten voor de bouw, installatie, upgrade of uitbreiding van het waterstoftankstation. Onder deze kosten kunnen ook activiteiten vallen die een subsidieontvanger zelf kan uitvoeren, zoals civieltechnische werken of installatiekosten. Daarom bevat het tweede lid de mogelijkheid loonkosten als subsidiabele kosten op te nemen. De berekening daarvan bestaat uit de directe loonkosten per jaar, gedeeld door het aantal contracturen per jaar. Stel dat iemand een arbeidsovereenkomst heeft voor 30 uur per week, waarbij de directe loonkosten € 60.000 bedragen. Het uurtarief is dan $60.000 / (52 * 30 = 1.560) = € 38,46$.

emissievrije waterstofvoertuigen

Bij de subsidie voor de aanschaf van nieuwe emissievrij lichte of zware waterstofvoertuigen komen de kosten genoemd in artikel 36ter van de AGVV als subsidiabele kosten in aanmerking. Dit betreft de meerprijs: subsidiabel zijn de extra kosten voor de aanschaf in vergelijking met het referentievoertuig (doorgaans een regulier dieselveertuig van dezelfde categorie). Bij retrofitting zijn de kosten van de investering in de retrofitting subsidiabel.

Artikel 2.1.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen

eerste en tweede lid

Als het waterstoftankstation van de exploitant al voldoet aan de eisen bedoeld in artikel 2.1.10, achtste lid, onderdelen b en c, is er voor hem geen reden subsidie aan te vragen voor de aanleg of opwaardering van het waterstoftankstation. In dat geval heeft het samenwerkingsverband op grond van artikel 2.1.3, tweede lid, de mogelijkheid uitsluitend subsidie aan te vragen voor de aanschaf of retrofitting van waterstofvoertuigen. Dit in afwijking van de hoofdregel uit artikel 2.1.3, eerste lid, dat het samenwerkingsverband voor zowel waterstoftankstation als waterstofvoertuigen subsidie aanvraagt. Voor deze twee varianten (aanvragen voor waterstoftankstation plus waterstofvoertuigen, en aanvragen voor waterstofvoertuigen) bevatten het eerste en tweede lid aparte subsidieplafonds.

derde en vierde lid

Als in een bepaald jaar het budget voor aanvragen voor waterstoftankstation plus waterstofvoertuigen (artikel 2.1.3, eerste lid) ontoereikend is om alle in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, wordt dat budget op grond van het derde lid aangevuld met de onaangesproken middelen die voor dat jaar zijn gereserveerd voor aanvragen die alleen waterstofvoertuigen betreffen (artikel 2.1.3, tweede lid). Het vierde lid bevat een regeling voor het omgekeerde geval. Op deze wijze is verzekerd dat de subsidieplafonds voor de twee categorieën aanvragen zo efficiënt mogelijk kunnen worden gebruikt.

Artikel 2.1.8 Rangschikkingscriteria

eerste tot en met zesde lid

De verdeling van de subsidie vindt plaats aan de hand van beoordelingscriteria op basis waarvan een rangschikking wordt gemaakt van projecten. Vervolgens wordt de hoogst gerangschikte aanvraag toegekend, daarna de een-na-hoogst gerangschikte aanvraag, enzovoort, totdat het subsidieplafond is bereikt.



Zowel bij de waterstoftankstations als bij de emissievrije waterstofvoertuigen geldt dat sprake is van een concurrerende biedprocedure als bedoeld in artikel 2, punt 38, van de AGVV. Daarnaast bevatten de artikelen 36bis en 36ter aanvullende voorwaarden. De belangrijkste daarvan is dat minimaal 70% van de gehanteerde selectiecriteria samenhangt met de hoogte van de steun in verhouding tot de bijdrage van het project aan de milieudoelstellingen. Bij de waterstoftankstations is dit criterium de hoogte van de gevraagde subsidie, afgezet tegen de dagcapaciteit vermenigvuldigd met het aantal tankpunten van het waterstoftankstation. Daarnaast kunnen de aanvragers op drie andere criteria punten scoren. Bij de emissievrije waterstofvoertuigen is het enige criterium de hoogte van de gevraagde subsidie, afgezet tegen het cumulatieve dagverbruik van de betrokken emissievrije waterstofvoertuigen. Via deze criteria kunnen de effectiefste aanvragers steun ontvangen zonder dat hiervoor een ingewikkelde en tijdrovende procedure noodzakelijk is.

Berekening van criterium inzet financiële middelen (waterstoftankstations)

De berekening betreft het gevraagde subsidiebedrag gedeeld door de som van de dagcapaciteit van het waterstoftankstation maal het aantal onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten. Het maximale subsidiebedrag is € 2.000.000 (artikel 2.1.5, eerste lid, onder a). De minimale dagcapaciteit is 500 kilogram en het minimale aantal onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten is twee (artikel 2.1.10, derde lid, onder h). Hierdoor is 2.000 de slechts denkbare score van een aanvraag die binnen de eisen uit paragraaf 2.1 past: $2.000.000 / (500 * 2) = 2.000$. De best denkbare score is afgerond 0. Hierop kom je uit wanneer de aanvraag een symbolisch bedrag van 1 euro betreft.

De score zit daarmee tussen 0 en 2.000. De puntenscore voor dit criterium komt tot stand door de score door 20 te delen en dat getal als percentage in mindering te brengen op de maximale score van 70 punten.

Voorbeeld

Een aanvraag betreft € 1.500.000 subsidie voor een waterstoftankstation van 2.000 kilogram met 4 onafhankelijk van elkaar werkende tankpunten. De score is daarmee $1.500.000 / (2.000 * 4) = 187,50$. Dit getal wordt gedeeld door 20, waarna de uitkomst ($187,5/20=$) 9,375 als percentage in mindering wordt gebracht op het maximum van 70 punten. $0,09375 * 70 = 6,56$. 70 minus 6,56 is 63,44 punten.

Berekening van criterium inzet financiële middelen (emissievrije waterstofvoertuigen)

Op grond van artikel 2.1.6, onderdeel b, bedraagt de subsidie maximaal 80% van de in aanmerking komende kosten (te weten de meerkosten ten opzichte van een referentievoertuig), tot een maximumbedrag voor verschillende voertuigcategorieën. De berekening omvat het gevraagde percentage van het maximale subsidiebedrag. Dit percentage wordt als getal in mindering gebracht op het getal 100.

Hierdoor is de slechtst denkbare score van een aanvraag $100 - (100\%) = 0$. De best denkbare score is afgerond 100. Hierop kom je uit wanneer de aanvraag een symbolisch bedrag van 1 euro betreft.

Voorbeeld

Een aanvraag betreft 3 bussen van categorie M3 met een brandstofcel, 10 vrachtwagens van categorie N2 met een brandstofcel en 1 vrachtwagen van categorie N3, met een gewicht van 35 ton, met een brandstofcel. De aanvraag bedraagt per bus € 180.000 subsidie. Dat is 60 procent van het maximale subsidiebedrag (en dus niet het maximum van 100 procent). Per vrachtwagen van categorie N2 bedraagt de aanvraag € 75.000 subsidie (50 procent van het maximale subsidiebedrag). Voor de vrachtwagen van categorie N3 bedraagt de aanvraag eveneens € 180.000 subsidie (60 procent van het maximale subsidiebedrag). Het gevraagde percentage van het maximale subsidiebedrag wordt berekend door voor alle voertuigen het gevraagde subsidiebedrag op te tellen, en dat te delen door de som van de maximale subsidiebedragen voor voertuigen:

Categorie	aantal voertuigen	Maximale subsidie	Totaal maximale subsidie	Gevraagde subsidie per voertuig	Totaal gevraagde subsidie
N2 brandstofcel	10	150.000	1.500.000	75.000	750.000
N3 brandstofcel, gewicht vanaf 30 ton	1	300.000	300.000	180.000	180.000
M3 brandstofcel	3	300.000	900.000	180.000	540.000
Totaal			2.700.000		1.470.000

Het gevraagde percentage van het maximale subsidiebedrag is $1.470.000 / 2.700.000 = 0,5444$: 54,44%



Dit percentage wordt als getal in mindering wordt gebracht op het maximum van 100. Dit levert een score op van 45,56 punten.

vijfde lid

Om het achterliggende hogere doel van een wegtansportsector die klimaatneutraal en emissievrij opereert sneller te kunnen bereiken, ontvangt een aanvraag als bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid, 5 punten extra wanneer het samenwerkingsverband aantoont dat het waterstoftankstation uitsluitend hernieuwbare waterstof gebruikt. Stel dat de score voor het waterstoftankstation 80 punten is, en die voor de emissievrije waterstofvoertuigen 20 punten. Dat levert een totale score op van 105 punten: 100 (80 + 20), plus 5 punten bonus.

zevende tot en met negende lid

Op basis van het huidige beeld van de uitrol van waterstoftankstations is een ongelijkmatige verdeling te zien in de geografische spreiding. In sommige regio's komen nu meerdere tankstations dicht op elkaar te staan, terwijl er ook regio's en stedelijke knooppunten zijn waar op dit moment nog onvolgende zicht is op ontwikkeling van tankinfrastructuur op de juiste locaties.

Om het doel te bereiken van een evenwichtige en landelijk dekkende spreiding van waterstoftankstations, bevatten deze leden een voorrangregeling voor aanvragen in stedelijk knooppunten waar nog geen waterstoftankstation operationeel is. De stedelijk knooppunten waar al wel een waterstoftankstation operationeel is, liggen vast in bijlage 1. Door dit zo vast te leggen, wordt voorkomen dat onzekerheid ontstaat over de vraag of een waterstoftankstation al dan niet operationeel is. Deze voorrangregeling betreft subsidieaanvragen voor de subsidiabele activiteiten bedoeld in artikel 2.1.3, eerste lid. Het gaat dus om aanvragen waarbij voor zowel waterstoftankstation als waterstofvoertuigen subsidie wordt aangevraagd.

Voorbeeld

Stel dat er drie aanvragen zijn, met een score van 50, 60 en 70 punten. De rangschikking is dan als volgt:

1. 70 punten
2. 60 punten
3. 50 punten.

Als de aanvraag die 50 punten scoort de aanleg betreft van een waterstoftankstation in een stedelijk knooppunt waar nog geen (in bijlage 1 opgenomen) waterstoftankstation operationeel is, terwijl dat bij de twee andere aanvragen wel het geval is, leidt dat tot de volgende rangschikking:

1. 50 punten
2. 70 punten
3. 60 punten.

Artikel 2.1.10 Aanvraag

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op www.rvo.nl. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

tweede lid

In artikel 5 van het Kaderbesluit ligt vast dat, kort samengevat, subsidies van andere bestuursorganen in mindering worden gebracht op de subsidie. Gelet daarop bevat het tweede lid de vraag om informatie te verstrekken over de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen.

derde lid

Op grond van onderdeel h moet een aanvrager een omgevingsvergunning, of aanvraag daarvoor, indienen. Hieruit moet onder meer blijken dat het waterstoftankstation toegankelijk is voor zwaar wegvervoer.

Een praktijksituatie die ertoe kan leiden dat een aanvraag niet voldoet aan de vereisten, is de volgende. Een waterstoftankstation biedt technisch de mogelijkheid voor het tanken van zware voertuigen, maar de mogelijkheden voor frequent tanken hiervan zijn beperkt door bijvoorbeeld



ruimte, of veiligheid of logistieke indeling. In dit geval wordt het station niet gezien als toegankelijk voor zwaar wegvervoer.

Hiermee wordt aangesloten bij de bedoeling met de stations uit verordening 2023/1804: 'In de waterstofstrategie voor een klimaatneutraal Europa werd het segment van de zware voertuigen aangemerkt als het meest kansrijke segment voor een snelle grootschalige uitrol van waterstofvoertuigen. Daarom moet de infrastructuur voor het tanken van waterstof in eerste instantie op dat segment focussen en moeten lichte voertuigen ook gebruik kunnen maken van openbaar toegankelijke waterstoftankstations. Met het oog op de interoperabiliteit moeten alle openbaar toegankelijke waterstoftankstations een druk van 700 bar leveren.'

zesde lid

Bij de onderbouwing van de prijs van het referentievoertuig (zesde lid, onder c) gaat het bijvoorbeeld om een offerte of een catalogusprijs.

achtste lid

Als de subsidieaanvraag uitsluitend emissievrije voertuigen betreft, dan is het noodzakelijk een aparte onderbouwing aan te leveren waaruit blijkt dat de exploitant van het waterstoftankstation de basisafname behaalt. Zonder de koppeling aan de basisafname zou de aanvraag anders een situatie kunnen betreffen waarin het waterstoftankstation deze basisafname niet haalt. Dit zou niet passen bij het doel van de subsidie. Daarnaast dient voor het waterstoftankstation te blijken dat dit voldoet aan de eisen die ook zijn genoemd in artikel 2.1.10, derde lid, onderdelen h en i. Daarom laat de aanvrager bij deze aanvraag de omgevingsvergunning en het technisch ontwerp zien waaruit blijkt dat het waterstoftankstation aan deze eisen voldoet.

negende lid

Bij de eis dat het voertuig over meer dan vijf zitplaatsen als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen beschikt, telt de bestuurdersstoel als zitplaats.

Artikel 2.1.11 Afwijzingsgronden

Naast de algemene afwijzingsronden zoals opgenomen in artikel 12 van het Kaderbesluit kent dit artikel enkele specifieke afwijzingsronden. In de toelichting op artikel 1.3 is al opgenomen dat dit artikel enkele afwijzingsgronden kent die voortvloeien uit algemene bepalingen in de AGVV.

Artikel 2.1.12 Verplichtingen subsidieontvanger

Naast de verplichtingen die zijn genoemd in artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit zijn in dit artikel specifieke subsidieverplichtingen opgenomen.

derde tot en met zesde lid

De subsidieontvanger zal tot vier jaar na de datum van de beschikking tot subsidievaststelling moeten kunnen bewijzen dat hij daadwerkelijk het emissievrije waterstofvoertuig heeft aangeschaft. Tevens is de subsidieontvanger verplicht om het kenteken van het met de subsidie aangeschafte voertuig gedurende vier jaar ononderbroken op zijn naam te hebben staan. Deze verplichting is opgenomen om voor langere termijn in Nederland milieuwinst te realiseren. Hieruit volgt logischerwijs dat de tenaamstelling plaats moet vinden in het Nederlandse kentekenregister.

Als uit de informatie uit het kentekenregister blijkt dat de tenaamstelling binnen vier jaar is gewijzigd, moet de subsidie naar rato worden terugbetaald. Dit is vastgelegd in artikel 2.1.15. Hierop geldt een uitzondering voor het geval de subsidieontvanger het voertuig vervangt door een ander voertuig dat op grond van deze paragraaf ook voor subsidie in aanmerking zou zijn gekomen. In dat geval dient dit andere voertuig wel de resterende termijn op naam van de subsidieontvanger in het kentekenregister te blijven staan. Deze uitzondering geldt uiteraard niet wanneer de subsidieontvanger subsidie aanvraagt voor dit vervangende voertuig.

Artikel 2.1.14 Aanvraag subsidievaststelling

De aanvraag om vaststelling van de subsidie wordt ingediend via een door RVO beschikbaar gesteld aanvraagformulier.

Om de aanspraak op subsidie te kunnen controleren, dient onder meer het kenteken van het emissie-



vrije waterstofvoertuig bij de aanvraag tot vaststelling vermeld te worden. Dit geldt ook voor voertuigen die door retrofitting tot emissievrij waterstofvoertuig zijn geworden.

Hoofstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 3.2 Evaluatie

Van de subsidieontvanger wordt verlangd dat hij meewerkt aan een evaluatie om de effecten van de onder deze regeling verleende subsidie te onderzoeken. Daarbij kan van hem worden verlangd dat hij, binnen de maatstaven van redelijkheid, gehouden kan worden gegevens te delen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om vragen over het aanvraagproces, gemaakte overwegingen of administratieve lasten.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers*