



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 19 juni 2024, IENW/BSK-2024/176038, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met subsidie publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, 10, tweede lid, 13, 16, 22, tweede lid, 23, vijfde lid, en 24, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

In de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit wordt na paragraaf 2.1 een paragraaf ingevoegd, luidende:

Paragraaf 2.2 Publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer

Artikel 2.2.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

hernieuwbare elektriciteit: elektriciteit als bedoeld in artikel 2, punt 102 quinquies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

laadinfrastructuur: oplaadinfrastructuur als bedoeld in artikel 2, punt 102bis, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

laadlocatie: locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken of laadparkeervakken;

laadpunt: laadpunt als bedoeld in artikel 2, punt 48, van verordening 2023/1804;

laadstation: laadstation als bedoeld in artikel 2, punt 52, van verordening 2023/1804;

stationaire batterij: systeem voor het opslaan en op een later tijdstip leveren van elektriciteit, dat zich niet bevindt in een elektrisch voertuig, maar wel communiceert met het laadstation;

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

Artikel 2.2.2 Doel van de subsidie

Deze paragraaf heeft tot doel het stimuleren van investeringen gericht op versnelling van de uitrol van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor zwaar elektrisch wegvervoer.

Artikel 2.2.3 Subsidiabele activiteiten

- De Minister kan op grond van deze paragraaf subsidie verstrekken voor investeringen in de aanleg of uitbreiding van een publiek toegankelijke elektrische laadlocatie in Nederland die geschikt is of wordt voor zwaar elektrisch wegvervoer tot een maximum van 3.600 kW en die:
 - over een netaansluiting van minimaal 600 kVA beschikt;
 - over minimaal 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt die geschikt zijn voor zware voertuigen;
 - over minimaal twee laadstations beschikt met een vermogen van ten minste 350 kW;
 - voor alle laadpunten beschikt over een CCS- of MCS-connector;
 - voor alle laadpunten is voorzien van funderingen die geschikt zijn voor voertuigen van ten minste 50 ton;
 - voor alle laadpunten doorrijhoogtes heeft van minimaal 4,2 meter;
 - voor alle laadpunten beschikt over fysieke ruimtes voor het laden van een trekker met oplegger combinatie van 16,5 meter; en
 - te allen tijde publiek toegankelijk is, ongeacht of de laadlocatie zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt.
- Indien de aanvrager aangeeft dat ter plaatse van de laadlocatie waarvoor subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt aangevraagd, binnen twee jaar na indiening van de aanvraag onvol-



doende netcapaciteit beschikbaar is of zal komen, kan de Minister subsidie verstrekken voor een investering in een stationaire batterij tot een maximum van 1.400 kWh per laadlocatie.

Artikel 2.2.4 Aanvrager

1. Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door een onderneming die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland.
2. In afwijking van het eerste lid kan geen aanvraag worden ingediend door:
 - a. een OV-concessiehouder, te weten een vergunninghoudende vervoerder bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, van een concessie voor openbaar busvervoer; of
 - b. een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, een provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Artikel 2.2.5 Subsidiabele kosten

1. Voor de subsidiabele activiteiten, bedoeld in artikel 2.2.3, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking komen.
2. In afwijking van het eerste lid komen investeringskosten voor on-site productie van hernieuwbare elektriciteit niet voor subsidie in aanmerking.

Artikel 2.2.6 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, per laadstation:
 - a. € 19.000 voor een laadstation met een vermogen vanaf 200 kW tot 350 kW;
 - b. € 43.000 voor een laadstation met een vermogen vanaf 350 kW.
2. Onverminderd het eerste lid is de subsidiehoogte bij een modulair systeem, waarbij sprake is van een fysieke scheiding tussen laadstations en vermogenskast, gebaseerd op de som van het geïnstalleerd vermogen dat parallel maximaal geleverd kan worden door de vermogenskast.
3. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, € 80 per kWh opslag.

Artikel 2.2.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2024 € 15.000.000.
2. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
3. Indien de Minister op dezelfde dag voor meer dan drie laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling aanvragen ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting.
4. In afwijking van het tweede lid vindt, indien een gevraagde subsidie niet geheel doch voor ten minste 70 procent kan worden verstrekt omdat het subsidieplafond, bedoeld in het eerste lid, bijna is bereikt, overleg plaats met de aanvrager.

Artikel 2.2.8 Aanvraagperiode

Een aanvraag tot subsidieverstrekking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend van 1 oktober 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur.

Artikel 2.2.9 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 aanvrager kan per week twee aanvragen indienen voor de aanleg of uitbreiding van een laadlocatie.
3. Indien een aanvrager per week meer dan twee aanvragen indient, of indien eenzelfde groep waartoe meerdere aanvragers behoren per week meer dan twee aanvragen indient, neemt de



Minister uitsluitend de eerste twee ingediende aanvragen in behandeling.

4. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
 - a. gegevens over de aanvrager, waaronder het nummer waarmee de onderneming is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel en het post- en bezoekadres;
 - b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - c. offerte met merk, type en specificaties van de laadstations en van de installatiekosten waaruit het vermogen van elk laadstation blijkt en waaruit blijkt dat de laadinfrastructuur permanent met het internet is verbonden en waarbij de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol versie 1.6 met CS-certificaat of hoger verloopt teneinde sturing van het laden mogelijk te maken;
 - d. de volledige postcode met het huisnummer of dichtstbijzijnde huisnummer van de laadlocatie;
 - e. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie voor dezelfde laadlocatie;
 - f. toestemming de laadlocatie en het aantal laadpunten van de aanvraag anoniem te publiceren;
 - g. onderbouwing waaruit blijkt dat alle laadstations binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar zijn voor gebruik door zwaar elektrisch wegvervoer;
 - h. documenten waaruit blijkt wat het huidige aansluitvermogen en gecontracteerde transportvermogen is op de laadlocatie; en
 - i. documenten waaruit blijkt dat:
 - i. de aanvrager aantoonbaar toestemming heeft van de eigenaar van de locatie voor het plaatsen en exploiteren van publiek toegankelijke elektrische laadstations die geschikt zijn voor zware voertuigen;
 - ii. de laadlocatie voldoet aan artikel 2.2.3, eerste lid, onderdelen a tot en met h.
5. In aanvulling op het vierde lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, een offerte met opslagcapaciteit en vermogen van de stationaire batterij waaruit blijkt dat de batterij communiceert met het laadstation waarvoor subsidie wordt aangevraagd.

Artikel 2.2.10 Afwijzingsgronden

1. Onverminderd 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 indien:
 - a. de te verstrekken subsidie lager is dan € 25.000, of
 - b. door toekenning voor meer dan drie laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling subsidie zou worden toegekend.

Artikel 2.2.11 Subsidieverstrekking

Op grond van artikel 16 van het Kaderbesluit zijn de regels inzake een subsidie van € 25.000 tot € 125.000 van toepassing op subsidies van € 125.000 of meer.

Artikel 2.2.12 Verplichtingen subsidieontvanger

In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht:

- a. alle laadpunten binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar te hebben voor gebruik door zware elektrische wegvoertuigen;
- b. uiterlijk ten tijde van de aanvraag tot subsidievaststelling uitsluitend hernieuwbare elektriciteit te laten leveren voor de laadstations; en
- c. een laadsysteem te gebruiken dat permanent met het internet is verbonden waarbij de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol versie 1.6 met CS-certificaat of hoger verloopt.

Artikel 2.2.13 Voorschot

De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 80 procent van het totaal verleende bedrag.



Artikel 2.2.14 Aanvraag subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat de activiteit is afgerond wordt door de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.
2. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, in elk geval:
 - a. de EAN-code, te weten het unieke 18-cijferig nummer dat de hernieuwbare elektriciteit op het net identificeert die de laadstations gebruiken; en
 - b. een contract met een energieleverancier of een garantie van oorsprong als bedoeld in artikel 19 van Richtlijn (EU) 2018/2001 waaruit blijkt dat uitsluitend hernieuwbare elektriciteit wordt geleverd voor de laadstations.
3. De subsidieontvanger kan bij de Minister 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 benodigde tijd voor de realisatie van de laadinfrastructuur langer is dan de periode, genoemd in artikel 2.2.12, onderdeel a.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 oktober 2024.

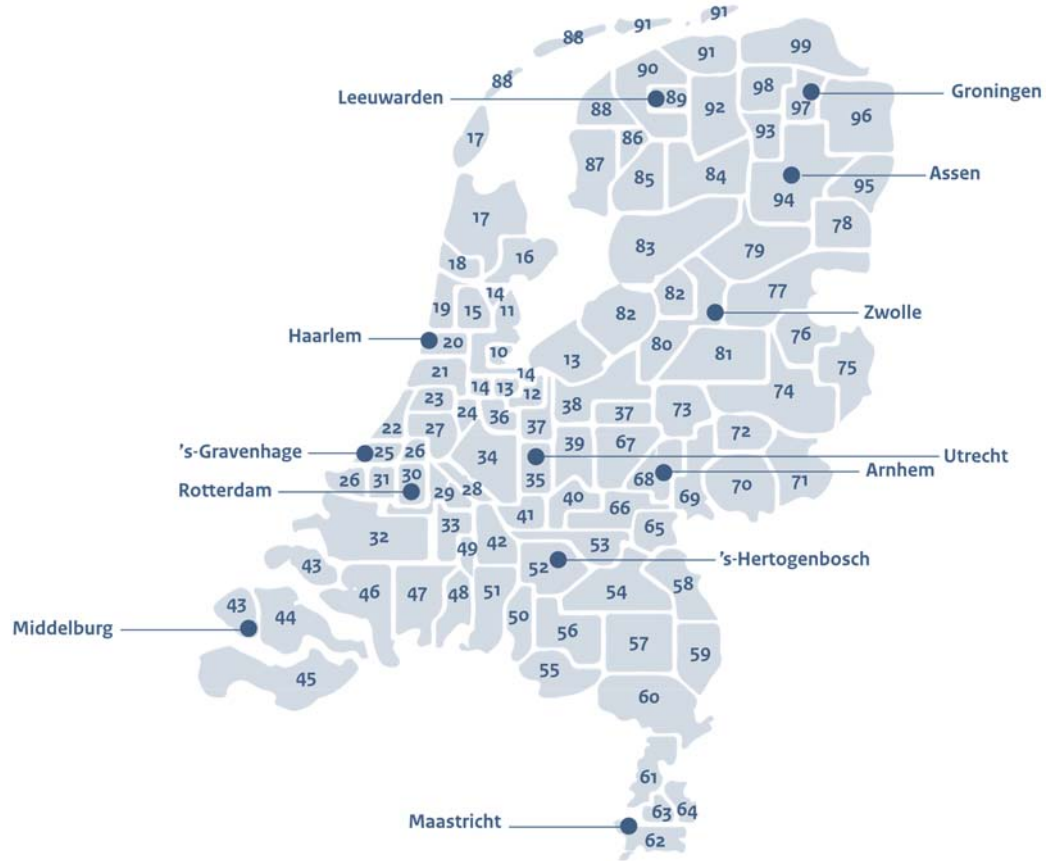
Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



BIJLAGE 1 BIJ DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSIE MOBILITEIT IN VERBAND MET SUBSIDIE PUBLIEKE LAADINFRASTRUCTUUR ZWAAR VERVOER

BIJLAGE 4 BIJ ARTIKEL 2.2.10, TWEDE LID, EN ARTIKEL 2.2.7, DERDE LID, VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSIE MOBILITEIT



De tweecijferige postcode betreft de eerste twee cijfers van de postcode



TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Op 1 juli 2024 is de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in werking getreden. Deze wijzigingsregeling voegt aan hoofdstuk 2 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit paragraaf 2.2 toe, genaamd: Publieke laadinfrastructuur zwaar elektrisch wegvervoer. Op grond van deze paragraaf kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg of uitbreiding van publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer.

2. Hoofddlijnen van de regeling

Doel

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben gemeenten, provincies, rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties afgesproken dat laden geen belemmering mag zijn voor de transitie naar elektrisch vervoer. Desalniettemin ondervinden bedrijven in verschillende modaliteiten op dit moment knelpunten bij het realiseren van laadinfrastructuur.

Aanleiding voor deze paragraaf is dat de uitrol van logistieke laadinfrastructuur maar langzaam op gang komt vanwege het nog bescheiden aantal batterij-elektrische vrachtauto's (hierna: BEV) en de daardoor moeilijke businesscase van laadlocaties (en de netcongestie) in grote delen van Nederland. Om te voorkomen dat laadinfrastructuur een belemmering vormt voor de overstap naar BEV, is het doel van de paragraaf de uitrol van de publieke laadinfrastructuur te versnellen. Dit om:

- a) op tijd voldoende publieke laadzekerheid te bieden om zo de landelijke transitie naar BEV te kunnen maken (onder andere ook in relatie tot de invoering van 30 zero emissiezones (hierna: ZE-zones) voor stadslogistiek per 2025), en
- b) er tegelijkertijd voor te zorgen dat Nederland op tijd (vanaf eind 2025) voldoet aan de verplichtingen op grond van verordening 2023/1804 voor de uitrol van laadinfrastructuur (beter bekend onder de Engelse afkorting AFIR¹) voor zware elektrische voertuigen. En tegelijkertijd voorbereidingen te treffen voor de AFIR- verplichtingen voor 2027 en 2030². De AFIR bevat verplichtingen voor publieke laadinfrastructuur langs het TEN-T kernnetwerk, onderliggend netwerk, stedelijke knooppunten, en truckparkings. Op grond van de AFIR dienen bijvoorbeeld uiterlijk 31 december 2030 op het TEN-T-kernwegennetwerk in elke rijrichting openbaar toegankelijke laadpools voor zware elektrische voertuigen te zijn geïnstalleerd met een laadvermogen van ten minste 3 600 kW. Dit binnen 60 kilometer van elkaar. Hierbij geldt dat de huidige reeds gerealiseerde laadinfrastructuur overwegend onvoldoende laadcapaciteit heeft voor gebruik door het zwaar transport.

Met deze paragraaf wordt het kip-ei-dilemma rondom voldoende publieke laadinfrastructuur doorbroken en wordt de ingroei van BEV niet gehinderd door een tekort aan publieke laadinfrastructuur. En wordt de overstap van fossiel naar volledig elektrisch transport aantrekkelijker. Daarbij zal het oplaadproces moeten worden geoptimaliseerd op een manier die de beschikbaarheid van hernieuwbare elektriciteit optimaal benut. De paragraaf richt zich hiermee primair op infrastructuur voor het laden van zware (elektrische) vrachtoertuigen (N2 en N3). Tegelijkertijd is de verwachting dat veel locaties ook geschikt zullen worden voor het laden van andere zware elektrische voertuigen, zoals touringcars en bouwvoertuigen.

Doelgroep

De subsidie is gericht op ondernemers die investeren in laadpalen voor zware voertuigen. Potentiële aanvragers zijn daarmee voornamelijk exploitanten van laadinfrastructuur, de zogenaamde Charge Point Operators (CPO). Andere ondernemers kunnen ook subsidie aanvragen. Hierbij geldt dat zij daarmee zelf CPO worden: het gaat immers om de aanleg van laadinfrastructuur die te allen tijde publiek toegankelijk is, en die een laadlocatie betreft die over minstens 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt (waarvan in ieder geval twee laadstations met een vermogen van ten minste 350 kW).

De subsidie is daarnaast uitsluitend bedoeld voor ondernemingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met een vestiging in Nederland. Zowel natuurlijke personen (éénmanszaak, VOF, CV

¹ Alternative Fuels Infrastructure Regulation

² Zie artikel 3, vierde lid, van de AFIR



en maatschap) als rechtspersonen (BV, NV, coöperatie en onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen.

Concessiehouders van een concessie voor openbaar busvervoer zijn uitgesloten van subsidie. Voor deze groep staat de paragraaf voor private laadinfrastructuur open. 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.

Verwachte impact van de wijzigingsregeling

Met de subsidie krijgen ondernemingen die publieke laadinfrastructuur willen realiseren een deel van de kosten vergoed. Daarmee is de verwachting dat het aantal publieke laadpunten zal groeien. De uitrol van logistieke laadinfrastructuur versnelt door het stimuleren van ondernemingen die laadlocaties willen ontwikkelen. Hiermee voorkomt deze wijzigingsregeling dat laden een belemmering wordt voor de transitie naar elektrisch zwaar vervoer.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze paragraaf wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Meer specifiek kan gewezen worden op de titels 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers.

Kaderbesluit subsidies I en M

Deze wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit (de regeling) is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: 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 wijzigingsregeling, ook wanneer er niet expliciet in de wijzigingsregeling (lees, in de nieuwe paragraaf 2.2 van de regeling) naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze wijzigingsregeling, 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

De subsidieverstrekking aan ondernemingen op grond van paragraaf 2.2 is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De subsidieverstrekingen worden onder de vrijstellingen van artikel 36bis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) gebracht. Deze wijziging van de regeling is bij aanvang kennisgegeven aan de Europese Commissie.

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 2.2.6 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.

Bovendien mag de steun die aan één van de begunstigden wordt toegekend, niet meer dan 40% van het totale budget van de betrokken regeling bedragen (artikel 36 bis, zevende lid, van de AGVV). Gelet op het maximaal te subsidiëren vermogen van 3.600 kW, en de beperking tot maximaal twee aanvragen per week, is het onwaarschijnlijk dat deze bepaling tot weigering van een aanvraag zal leiden.



Begrotingsbehandeling

De wijzigingsbegroting die openstelling van het budget mogelijk maakt, is nog niet in het parlement behandeld. Daarom kan er geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een voorbehoud bij te maken. Aanvragen op grond van een subsidieregeling worden vaak ver van tevoren voorbereid. Om de sector een indicatie te geven van het beschikbare budget, zodat deze daarop kan anticiperen, wordt nu het beoogde plafond vastgesteld. Met ingang van 1 oktober 2024 kunnen aanvragen worden ingediend. Een verlaging van een reeds bekend gemaakt en in werking getreden subsidieplafond heeft in de regel geen gevolgen voor reeds ingediende aanvragen. Artikel 4:28 Awb biedt hierop een uitzonderingsmogelijkheid voor subsidieplafonds die worden vastgesteld voordat de begroting is vastgesteld of goedgekeurd. Deze bepaling borgt dat een eventuele latere plafondverlaging voor deze paragraaf gevolgen heeft voor eerder ingediende aanvragen.

4. Uitvoerbaarheid en privacy

Uitvoering

Paragraaf 2.2 van de 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 (inclusief voor deze wijzigingsregeling) 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 wijzigingsregeling 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

De gegevensverwerking binnen deze regeling verloopt op identieke wijze als bij de Aanschafsubsidie-regeling Zero Emissie Trucks (AanZET), waarvoor net als voor deze regeling een Data Protection Impact Assessment (DPIA) is uitgevoerd. De DPIA voor de subsidieregeling AanZET is positief is beoordeeld door de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

De regeling en de DPIA zijn voorgelegd aan de functionaris gegevensbescherming (hierna: FG) voor advies. Dit heeft niet geleid tot wijziging van de regeling.

5. Financiële gevolgen

De wijzigingsregeling zal leiden tot kostenreductie voor ondernemers die willen investeren in laadinfrastructuur en de bouw en installatie ervan.

6. Advies en consultatie

Regeldruk

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennismaken van de regeling. Aanvragers zullen doorgaans exploitanten van laadinfrastructuur zijn. Zij werken veelal projectmatig, en zijn goed in staat om voorwaarden en mogelijkheden te begrijpen. Voor de paragraaf worden vijf tot vijftien unieke aanvragers verwacht. Een aanvrager mag meerdere aanvragen doen. Het is ook de verwachting dat een aanvrager voor meer dan een laadlocatie subsidie aanvraagt.

Na het uitwerken van de plannen voor een laadlocatie, waarbij rekening wordt gehouden met alle benodigde randvoorwaarden, kan een onderneming een aanvraag voor subsidieverlening indienen via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. De aanvrager ontvangt bij toekenning van de aanvraag een verleningsbesluit. Daarbij wordt tevens een voorschot van 80% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Als de activiteiten zijn uitgevoerd, dient de subsidieontvanger het verzoek tot vaststelling in. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de rest van de subsidie.

De tijd die een onderneming per laadlocatie aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door de bestede tijd aan het kennismaken van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van de aanvraag. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal twee uur



besteedt aan kennisnemen van de regeling en maximaal twee uur besteedt aan het verzamelen en eventueel het digitaliseren van de benodigde stukken. Voor het aanleveren van de gegevens voor de vaststelling wordt 1 uur per aanvraag gerekend. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers en non-profitinstellingen wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 300 per aanvraag. Bij het niet toekennen van een subsidieaanvraag neemt deze regeldruk toe met maximaal € 120 (2 uur) vanwege het mogelijk aanvragen van een andere laadlocatie.

Uitgaande van een subsidiebedrag van minimaal € 25.000 tot maximaal € 486.000 per aanvraag betekent dit een regeldruk van 0,06% tot 1,2%. Voor de duur van de gehele paragraaf worden met de kennis van nu ongeveer 360 aanvragen voor subsidie voor nieuwe laadlocaties verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze paragraaf ongeveer € 108.000 voor de hele duur.

Advies Adviescollege toetsing regeldruk

Deze wijzigingsregeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 22 maart 2024 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen voor de regeldruk. Het college adviseert toe te lichten wat de verplichtingen uit de AFIR zijn, en in welke mate de paragraaf bijdraagt aan de realisatie van deze verplichtingen en de achterliggende doelen. Naar aanleiding van dit advies is in hoofdstuk 2 van de toelichting een voetnoot toegevoegd waarin wordt verwezen naar artikel 3, vierde lid, van AFIR.

Het college adviseert om bij de subsidie rekening te houden met verschillen in businesscases voor openbare laadinfrastructuur. Verder stelt het college dat, indien dit adviespunt niet wordt opgevolgd, in de evaluatie van de eerste aanvraagperiode expliciet aandacht moet worden besteed aan de verschillen tussen regio's en de businesscases die daarbij aan de orde zijn. Aan dit punt is geen opvolging gegeven. Er zijn op dit moment nog weinig BEV-vrachtauto's op de Nederlandse wegen te vinden (+/- 1000 op een totaal van 150.000). Met deze vlootomvang is het gebruik van publieke laadinfrastructuur beperkt. Vanuit ondernemersperspectief ligt het voor de hand dat zij bij de realisatie van laadlocaties zullen kiezen voor locaties waar op korte of iets langere termijn een positieve businesscase kan worden gerealiseerd. Het doel van de paragraaf is het versneld realiseren van deze laadlocaties. In lijn met het advies van het college zal in de evaluatie van de eerste aanvraagperiode expliciet aandacht worden besteed aan de verschillen tussen regio's en de businesscases die daarbij aan de orde zijn. Voor aanvang van een nieuwe subsidieronde zal ook het spreidingscriterium worden geëvalueerd en worden bekeken of dit nog altijd de meest voor de hand liggende manier is.

Het college adviseert nader te onderbouwen waarom is gekozen voor maximaal 2 aanvragen per tijdvak en daarbij aandacht te besteden aan overwogen alternatieven voor dit maximum en waarom daarvoor niet is gekozen. Naar aanleiding van dit advies is de toelichting op artikel 2.2.9, tweede lid, aangepast.

Het college adviseert te verduidelijken in hoeverre netcongestie de verdere uitrol van openbare laadinfrastructuur (en het doelbereik van de subsidieregeling) bedreigt en welke maatregelen worden getroffen om voldoende netcapaciteit te garanderen. Wat de precieze impact van netcongestie op deze paragraaf zal zijn, is lastig te onderbouwen. Om te voorkomen dat subsidie wordt verstrekt voor laadinfrastructuur die om deze reden uiteindelijk niet gerealiseerd kan worden, dient een aanvrager een minimale netaansluiting te hebben van 600 kVA. In het geval van onvoldoende netcapaciteit biedt de paragraaf de mogelijkheid tot het verstrekken van subsidie voor een stationaire batterij. Dit is specifiek opgenomen om waar nodig voldoende laadcapaciteit te waarborgen.

Het college adviseert verder de subsidievoorwaarden werkbaar te formuleren en daarbij in het bijzonder rekening te houden met een reële realisatietermijn van de laadinfrastructuur, gegeven netcongestie en de doorlooptijden van onder andere vergunningsprocessen. Dit advies is niet overgenomen. Netcongestie is op veel plaatsen een realiteit, waardoor de realisatietermijn van 24 maanden niet haalbaar is voor een partij die geen geschikte netaansluiting heeft. Het doel van de subsidie is echter om de realisatie van laadinfrastructuur te versnellen, waardoor het niet mogelijk is te wachten op oplossingen voor netcongestie die een langere tijd in beslag nemen. Daarbij zorgt de subsidie voor een batterij ervoor dat ook met een niet optimale netaansluiting toch op hogere vermogens kan worden geladen.

Internetconsultatie

Deze wijzigingsregeling heeft van 16 februari 2024 tot en met 17 maart 2024 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 50 reacties ontvangen waarvan 37 openbaar.



De belangrijkste opmerkingen betreffen het belang van een batterij, randvoorwaarden voor uitvoering en technische eisen.

Algemene opmerking

De tekst is van toepassing op de eerste openstellingsronde van een paragraaf die meerdere jaren zal gaan lopen. Voor ieder volgend jaar zal steeds weer worden beoordeeld of omstandigheden zijn veranderd en of de eisen en voorwaarden van de paragraaf moeten worden aangepast. Als een reactie uit de consultatie op dit moment niet wordt overgenomen, wil dat niet zeggen dat deze in de toekomst niet alsnog wordt verwerkt.

Het belang van batterijopslag

Bijna alle respondenten geven aan dat batterijen helpen en belangrijk kunnen zijn bij het versneld realiseren van een project. Bedrijven geven echter aan dat de 40 euro subsidie per kWh te laag is om investeringen in batterijopslag te stimuleren. Het subsidiebedrag is aangepast in de regelingstekst naar 80 euro per kWh. Dat dekt ongeveer 20% van de kosten.

Verder zijn er vragen gesteld over de maximumcapaciteit van de batterijopslag van 1.400 kWh. Aanvragen met een grotere batterijopslag kunnen wel in aanmerking komen voor de subsidie, maar kunnen voor maximaal 1.400 kWh subsidie krijgen. Dit is omdat de paragraaf tot doel heeft om de uitrol van laadinfrastructuur te versnellen en het grootste gedeelte van het beschikbare budget naar laadinfrastructuur moet gaan.

Randvoorwaarden voor de uitvoering

Realisatietermijn

De meeste reacties ondersteunen de eis dat een project binnen 24 maanden operationeel moet zijn, met de mogelijkheid van eenmalig uitstel van 12 maanden bij onvoorziene omstandigheden.

Verdelingscriteria over locaties

Dat er op spreiding moet worden gestuurd, wordt in de reacties ondersteund. Wel worden andere criteria voorgesteld. Voor deze openstellingsronde is er voor spreiding op basis van postcodegebieden gekozen. Dit om enerzijds spreiding te realiseren en anderzijds zoveel mogelijk ruimte te geven aan de plannen en voorkeuren van ondernemers. Daarmee verwachten we op korte termijn de grootste versnelling in uitrol van laadlocaties te realiseren.

Subsidiebedrag

Enkele respondenten vinden het subsidiebedrag te laag. Dit bedrag is gemaximaliseerd aan de hand van de gemiddelde kostprijs en de staatssteunregels.

Technische eisen

Laadvermogen per locatie

Er is gekozen voor een minimum vermogen van 1.400 kW per locatie, in overeenstemming met de AFIR-eisen voor publieke laadlocaties. Sommige reacties suggereren dat dit minimum beperkend kan zijn omdat weinig locaties een geschikte netaansluiting hebben. Andere reacties noemen onduidelijkheid over de vereiste minimale beschikbare capaciteit van de netaansluiting. In reactie hierop is in de paragraaf opgenomen dat een laadlocatie minimaal een netaansluiting van 600 kVA moet hebben om zo een bruikbare minimale capaciteit te kunnen garanderen.

Ook waren er vragen over het maximum subsidiabele vermogen van 3.600 kW per laadlocatie. Aanvragen met een groter laadvermogen kunnen wel in aanmerking komen voor subsidie, maar kunnen slechts tot een maximum van 3.600 kW subsidie ontvangen.

Groene stroom

Een reactie is dat de eis om een contract van een energieleverancier te overleggen geen ruimte biedt voor een constructie waarbij bedrijven via Garanties van Oorsprong groene energie aankopen. De tekst is aangepast zodat ook via garanties van oorsprong kan worden voldaan aan deze eis.



Megawatt (MW/MCS) laden

Meerdere respondenten vragen om een hoger subsidiebedrag voor megawatt-laden. De paragraaf zal hier nu niet op worden aangepast. Het doel van de paragraaf is laders en vermogens te stimuleren die momenteel breed beschikbaar zijn in de markt en die geschikt zijn voor publiek snelladen voor zwaar vervoer. Op dit moment zijn er nauwelijks vrachtwagens die met megawatt kunnen laden. Wel kan het opnemen van MCS-laders worden overwogen voor toekomstige openstellingsrondes.

Interoperabiliteit

Er is opgemerkt dat de eis dat laders aan OCPP 2.01 moeten voldoen niet overeenkomt met de momenteel gebruikte versie. Naar aanleiding van deze opmerkingen de tekst aangepast naar de vereiste van OCPP 1.6. Mogelijk zal deze eis in toekomstige openstellingsrondes worden herzien naar OCPP 2.01.

Gesplitste of modulaire systemen

Enkele respondenten wijzen er op dat er gesplitste systemen op de markt zijn waarbij laadstations en het geïnstalleerde vermogen van elkaar zijn gescheiden. Deze gesplitste of modulaire systemen vallen ook onder de paragraaf. In de tekst en in de toelichting is deze verduidelijking opgenomen.

Funderingen

Opgemerkt is dat het toegestane gewicht van trucks in Nederland 50 ton is, zodat het voor de hand ligt het draagvermogen van de fundering daar op te baseren. De tekst is hierop aangepast.

Overige opmerkingen

Publieke laadinfrastructuur

Er bleek onduidelijkheid te zijn over wat er precies onder 'publiek' wordt verstaan bij publieke laadinfrastructuur. In de toelichting is dit verder verduidelijkt.

Netcongestie

Bij diverse opmerkingen is de relatie met netcongestie gelegd. Op veel plaatsen zal de realisatietermijn van 24 maanden hierdoor niet altijd haalbaar zijn. Het doel van de paragraaf is om de realisatie van laadinfrastructuur te versnellen waardoor het niet mogelijk is om te wachten op oplossingen voor netcongestie die een langere tijd in beslag nemen. Anderzijds zorgt de subsidie voor een batterij ervoor dat er ook met een niet optimale netaansluiting toch op hogere vermogens kan worden geladen.

Artikelsgewijs deel

Artikel 2.2.1 Begripsbepalingen

Artikel 2.2.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor de in paragraaf 2 van hoofdstuk 2 van de regeling genoemde activiteiten. Bepalingen die in het Kaderbesluit zijn gedefinieerd, zijn niet in de opsomming opgenomen. Deze paragraaf is gebaseerd op het Kaderbesluit. Het Kaderbesluit kent onder meer definities voor: aanvrager, AGVV, ondernemer, onderneming. Deze begrippen zijn ook voor onderhavige paragraaf van toepassing.

Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

hernieuwbare elektriciteit

Hernieuwbare elektriciteit als bedoeld in de AGVV betreft uit hernieuwbare bronnen geproduceerde elektriciteit zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn (EU) 2018/2001: energie uit hernieuwbare niet-fossiele bronnen, namelijk windenergie, zonne-energie (thermische zonne-energie en fotovoltaïsche energie) en geothermische energie, omgevingsenergie, getijdenenergie, golfslagenergie en andere energie uit de oceanen, waterkracht, en energie uit biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties, en biogas.



laadpunt

Bij een laadpunt gaat het om een al dan niet op het net aangesloten interface voor het overbrengen van elektriciteit naar een elektrisch voertuig die eventueel weliswaar beschikt over een of meer connectoren zodat zij compatibel is met verschillende typen connectoren, maar die slechts in staat is één elektrisch voertuig tegelijk op te laden.

laadstation

Een laadstation is een fysieke installatie op een specifieke locatie, bestaande uit een of meer laadpunten.

laadinfrastructuur

De begripsbepaling verwijst naar de AGVV. Bij laadinfrastructuur gaat het gelet op de vereisten in deze paragraaf om vaste laadinfrastructuur die vervoermiddelen van elektriciteit voorziet.

Artikel 2.2.3 Subsidiabele activiteiten

eerste lid

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze paragraaf, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanleg of uitbreiding van een publiek toegankelijke laadlocatie. De subsidie betreft een maximum van 3.600 kW. Een subsidieontvanger kan overigens meer dan 3.600 kW aan vermogen op de laadlocatie neerzetten, maar de investering komt dan slechts tot aan 3.600 kW in aanmerking voor deze subsidie.

De laadlocatie is bestemd voor opladen door zwaar elektrisch wegvervoer. Het gaat bij dit zwaar vervoer om emissievrije vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onderdeel c, van de AGVV, die als elektrische voertuigen kwalificeren.

De kern van deze paragraaf is het stimuleren van publiek toegankelijke laadinfrastructuur voor zwaar wegvervoer. Daarom staat in het eerste lid dat de investering een publiek toegankelijke elektrische laadlocatie betreft. Bij publiek toegankelijke infrastructuur gaat het om openbaar toegankelijke infrastructuur als bedoeld in artikel 2, punt 45 van verordening 2023/1804: infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op een locatie of in een ruimte die toegankelijk is voor het publiek, ongeacht of die infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt. Dit komt terug in de eis in onderdeel h.

onderdelen b en c

Uit deze onderdelen volgt dat de laadlocatie in ieder geval over 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt, waarvan in ieder geval twee laadstations met een vermogen van ten minste 350 kW. Het gaat hierbij om het totale vermogen van het laadstation. Stel dat een laadstation van 350 kW twee laadpunten heeft, waardoor het vermogen wordt verdeeld als er twee voertuigen laden. Bij dit laadstation is het per laadpunt mogelijk 350 kW te leveren wanneer er 1 voertuig laadt. Dit is overigens niet het geval als er twee voertuigen tegelijk laden. De subsidie voor dit laadstation bedraagt € 43.000. De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt. Om te voldoen aan de eis dat de laadlocatie over minimaal twee laadstations beschikt met een vermogen aan het laadpunt van ten minste 350 kW, zijn er dus minstens twee van dit soort laadstations nodig.

Uit deze eis vloeit eveneens voort dat het niet mogelijk is subsidie te verlenen voor een laadlocatie die uitsluitend laadstations tot 350 kW betreft. Die aanvraag zou immers niet voldoen aan de eis uit onderdeel c.

Voorbeeld: een aanvraag voor een laadlocatie betreft de aanleg van twee laadstations van 350 kW, en vier laadstations van 200 kW. De aanvraag betreft daarmee een laadlocatie van $(2 \cdot 350 + 4 \cdot 200 =)$ 1.500 kW. Hiermee voldoet de aanvraag aan de eis uit onderdeel b. Aangezien op de laadlocatie twee laadstations worden aangelegd met een vermogen van 350 kW, voldoet de aanvraag eveneens aan de eis uit onderdeel c.

Bij uitbreiding geldt overigens dat reeds bestaande laadstations van minder dan 200 kW niet meetellen om te voldoen aan het vereiste dat een laadlocatie over minimaal 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt. Dit minimum van 1.400 kW betreft immers laadstations van 200 kW of meer die geschikt zijn voor zware voertuigen.



onderdeel h

Dit onderdeel bevat de eis dat de laadlocatie te allen tijde publiek toegankelijk is, ongeacht of de laadlocatie zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt. Het gaat hierbij om de voorwaarden waaronder bij de laadlocatie kan worden geladen. Op de tijdstippen waarop kan worden geladen, dient de subsidieontvanger toegang te verlenen aan gebruikers.

voorbeelden van situaties waarin de laadlocatie niet te allen tijde publiek toegankelijk is

- Wanneer een terrein bijvoorbeeld 18 uur per dag open is, dan moet de laadinfrastructuur gedurende die tijd beschikbaar zijn voor alle mogelijke gebruikers. Zou een terrein laadinfrastructuur bevatten die bijvoorbeeld 18 uur per dag beschikbaar is voor groep A, en 6 uur per dag voor groep B, dan voldoet de aanvraag niet aan de eis.
- Wanneer laadinfrastructuur met voorrang voor een specifieke groep gebruikers beschikbaar is, dan voldoet de aanvraag niet aan de eis. Te denken valt aan de situatie dat de laadinfrastructuur primair bedoeld is voor eigen vrachtwagens, en slechts toegang biedt voor andere gebruikers als een laadpunt vrij is.

Verder geldt op grond van artikel 36bis, achtste lid, van de AGVV dat de subsidieontvanger gebruikers niet-discriminerende toegang biedt, onder meer wat betreft tarieven, authenticatie- en betaalmethoden en andere gebruiksvoorwaarden. De vergoedingen die gebruikers niet zijnde de begunstigde of begunstigde van de steun worden berekend voor het gebruik van de oplaad- of tankinfrastructuur, stemmen overeen met marktprijzen.

Conform de AFIR zijn de prijzen die exploitanten van publiek toegankelijke laadpunten in rekening brengen, redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend.

tweede lid

De subsidie voor de investering in een stationaire batterij betreft een maximum van 1.400 kWh. Een subsidieontvanger kan een batterij neerzetten met een grotere opslagcapaciteit dan 1.400 kWh aan vermogen, maar de investering komt dan slechts tot aan 1.400 kWh in aanmerking voor deze subsidie.

Artikel 2.2.4 Aanvrager

De aanvrager in deze paragraaf is de onderneming die investeert in de laadinfrastructuur en de bouw en installatie ervan. In principe kan dit elke onderneming zijn. Te denken valt vooral aan charge point operators of exploitanten van tankstations. De onderneming moet ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland. Concessiehouders voor het OV zijn, net als (kort gezegd) publiekrechtelijke instellingen, uitgesloten als aanvrager. Voor deze groep geldt de in het algemene deel geschetste aanleiding voor deze paragraaf niet.

Artikel 2.2.5 Subsidiabele kosten

Bij de subsidie voor de investering in aanleg of uitbreiding van publieke laadinfrastructuur voor zwaar elektrisch wegvervoer komen de kosten genoemd in artikel 36bis van de AGVV als subsidiabele kosten in aanmerking. Het gaat bijvoorbeeld om de kosten voor de bouw en installatie van de laadinfrastructuur. Hoewel de subsidie in de vorm van een vast bedrag wordt uitgekeerd, moeten de kosten die een aanvrager maakt onder artikel 36bis van de AGVV passen. Hiervan uitgezonderd zijn de kosten voor (on site) productie van energie. Dit betreft activiteiten die niet het concrete beleidsdoel van deze paragraaf dienen, en die kostbaar zijn. Daarnaast zijn voor on-site productie van duurzame energie andere subsidies beschikbaar, zoals de SDE++.

Artikel 2.2.6 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt € 19.000 voor een laadstation met een vermogen van 200 kW tot 350 kW, en € 43.000 voor laadstation met een vermogen vanaf 350 kW. De subsidie omvat een vergoeding voor de kosten van de laadinfrastructuur zelf, alsook voor de kosten voor de bouw en installatie van laadinfrastructuur. Deze kosten zijn gebaseerd op onafhankelijk onderzoek van APPM en Rebel naar de kosten van laadinfrastructuur voor logistiek (2023)³. Hierbij wordt gebruik gemaakt van actuele cijfers uit het TCO-model voor heavy-duty elektrisch wegtransport van Panteia (2023)⁴.

³ Kosten laadinfrastructuur logistiek laden op privaat terrein

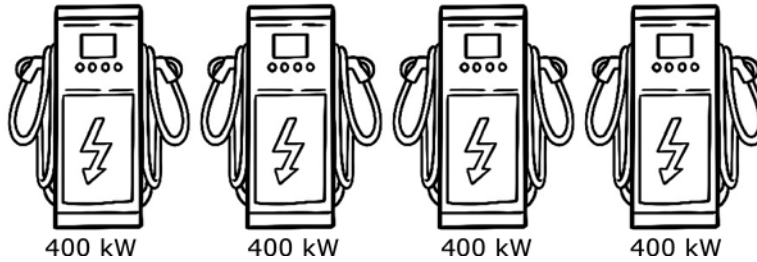
⁴ het TCO-model is gepubliceerd op <https://topsectorlogistiek.nl/tco-vrucht/>

tweede lid

Indien sprake is van een geïntegreerd systeem (alles-in-een laadstation), dan is de som van het geïnstalleerd vermogen gelijk aan de som van het nominale vermogen van het laadstation.

Indien sprake is van een modulair systeem (fysiek gescheiden laadstations en vermogenskast), dan is de som van het geïnstalleerd vermogen gelijk aan de som van het geïnstalleerd vermogen dat de vermogenskast maximaal parallel kan leveren aan de laadstations.

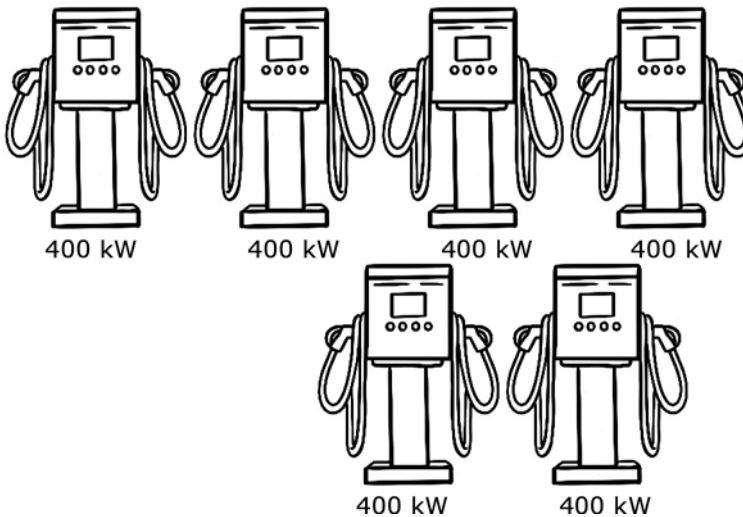
geïntegreerd systeem (alles-in-een laadstation):



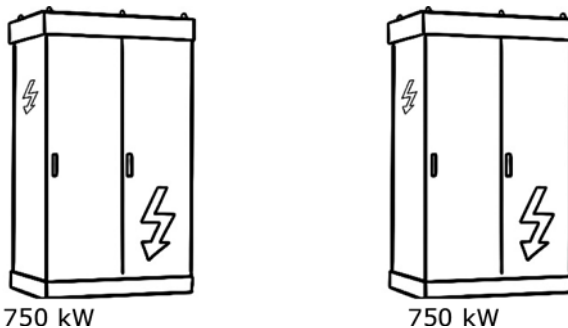
Subsidie: 4 maal € 43.000 (vier laadstations met een vermogen vanaf 350 kW).

modulair systeem:

1. laadstations



2. vermogenskasten



Subsidie: Als sprake is van een modulair systeem mag de aanvrager een verdeling kiezen van laadstations tussen 200 en 350 kW, en vanaf 350 kW. Dit tot maximaal de som van het geïnstalleerd vermogen dat de twee vermogenskasten maximaal parallel kunnen leveren aan de zes laadstations. Als er bijvoorbeeld sprake is van vermogenskasten met een totaal geïnstalleerd vermogen van 1.500 kW en 6 laadstations die elk voor zich zijn begrensd op 400 kW kan de aanvrager subsidie aanvragen voor 4 maal 350 kW (totaal: 1.400 kW), of voor 2 maal 350 kW en 4 maal 200 kW (totaal: 1.500 kW).



Artikel 2.2.7 Subsidieplafond en wijze verdelen

In artikel 2.2.7, is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M voorzien in een plafond.

Overeenkomstig artikel 8, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt het beschikbare bedrag verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen. Daarbij geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit het volgende. Als een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en hij met toepassing van artikel 4:5 van de Awb, de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst. Indien de Minister op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting (artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit).

derde lid

Om te voorkomen dat de met deze paragraaf gesteunde laadlocaties te dicht bij elkaar komen te liggen, geldt een maximum van drie verleningen per tweecijferig postcodegebied. Uit artikel 2.2.10, tweede lid, volgt daarom dat de aanvraag wordt afgewezen als door toekenning voor meer dan drie laadlocaties per tweecijferig postcodegebied subsidie zou worden verleend. Gelet hierop geldt, in de situatie dat op een dag meerdere aanvragen worden ontvangen per tweecijferig postcodegebied, de verdelingsregel uit artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit. De Minister stelt de onderlinge rangschikking van die aanvragen dan vast door middel van loting. Mocht bij de beoordeling blijken dat een aanvraag niet aan de inhoudelijke eisen voldoet, dan wordt deze afgewezen en kan de volgende aanvraag in de rangschikking in aanmerking komen voor subsidie.

Artikel 2.2.9 Aanvraag

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag tot subsidieverlening voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.2.3 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

Een aanvrager kan per week twee aanvragen indienen voor de aanleg of uitbreiding van een laadlocatie. Het gaat daarbij steeds om een aanvraag voor één laadlocatie. Als een aanvrager in een week twee aanvragen wil indienen, gaat dat dus om twee losse aanvragen. Per aanvraag kan subsidie voor één laadlocatie worden aangevraagd. Bij de keuze voor dit maximum aantal aanvragen per tijdvak speelt een belangrijke rol dat dit voor gelijke kansen voor een zo groot mogelijke groep aanvragers zorgt. Door te kiezen voor een laag maximum wordt de kans groter dat meer aanvragers de voordelen van de subsidie kunnen ervaren.

derde lid

Dient een aanvrager in een week toch meer dan twee aanvragen in, dan worden de twee eerst ingediende aanvragen behandeld. De overige aanvragen worden afgewezen, aangezien deze niet voldoen aan de bepaling dat per week slechts twee aanvragen kunnen worden ingediend. Dit gebrek is niet herstelbaar. Een groep kan niet aan deze afwijzingsgrond ontkomen door meerdere ondernemingen die tot de groep behoren in dezelfde week aanvragen te laten indienen, zo volgt uit het derde lid.

vierde lid

onderdeel e

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 dit onderdeel de eis om informatie te verstrekken over de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen.

onderdeel i

Voor de laadlocatie dient te blijken dat deze voldoet aan de eisen die zijn genoemd in artikel 2.2.3,



eerste lid, onderdelen a tot en met f. Daarom laat de aanvrager bij deze aanvraag documenten zien waaruit blijkt dat de laadlocatie aan deze eisen voldoet.

Artikel 2.2.10 Afwijzingsgronden

eerste lid

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.

tweede lid

Dit onderdeel bevat de bepaling dat de aanvraag wordt geweigerd als de subsidie minder dan € 25.000 bedraagt. Hierdoor is uitgesloten dat een aanvraag voor uitbreiding van een laadlocatie slechts een laadstation onder de 350 kW betreft.

Onderdeel b betreft de invulling van de spreidingseis (zie ook de toelichting op artikel 2.2.7. derde lid). In bijlage 4 bij de regeling is een overzicht opgenomen van de tweecijferige postcodegebieden.

Artikel 2.2.12 Verplichtingen subsidieontvanger

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

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