



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 19 juni 2024, nr. IENW/BSK-2024/63686, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met subsidie private laadinfrastructuur

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, derde en vijfde lid, 24, derde lid, en 26 van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit als volgt te wijzigen:

A

Artikel 1.1 komt te luiden:

Artikel 1.1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

groep: groep als bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;

grote onderneming: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

Kaderbesluit: Kaderbesluit subsidies I en M;

Minister: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

mkb-onderneming: onderneming in de zin van artikel 2, onderdeel 2, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

RVO: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

verordening (EU) 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).

B

Paragraaf 2.3 komt te luiden:

Paragraaf 2.3 Private laadinfrastructuur elektrische voertuigen

Artikel 2.3.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

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

OV-concessiehouder: vergunninghoudende vervoerder als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 van een concessie voor openbaar busvervoer;

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

exploitant van laadinfrastructuur: onderneming waarvan de activiteiten op de locatie in hoofdzaak bestaan uit het via laadinfrastructuur of tankstations aanbieden van elektriciteit of brandstoffen aan derden;

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;

MIA: Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009;

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.

Artikel 2.3.2 Doel van de subsidie

Deze paragraaf heeft tot doel het stimuleren van investeringen gericht op versnelling van de uitrol van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Artikel 2.3.3 Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan op grond van deze paragraaf subsidie verstrekken voor:
 - a. advisering door een bij de Kamer van Koophandel ingeschreven onderneming over de realisatie van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is; of
 - b. investeringen in de aanleg van nieuwe private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is.
2. De advisering bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, bestaat uit een na 1 april 2024 opgesteld advies dat ten minste de volgende elementen bevat:
 - a. het aantal benodigde laadpunten, type laadstation, verwachte investeringskosten van de laadinfrastructuur en de meest geschikte locaties passend bij de bedrijfsvoering, beschikbare netcapaciteit en de verwachte groei van het elektrische wagenpark van de aanvrager, diens klanten of huurders;
 - b. de voorziene netcapaciteit, de grootte van de benodigde netaansluiting en, bij ontbreken van voldoende netcapaciteit, de verwachte duur tot realisatie of aanpassing van de netaansluiting; en
 - c. een situatietekening waarin de fysieke inpassing van de laadinfrastructuur is weergegeven.
3. De laadinfrastructuur bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, bestaat uit een of meer laadstations en bevat ten minste:
 - a. de basislaadinfrastructuur, bestaande uit het totaal van de infrastructuur behorende bij het laadpunt, waaronder de hoofdaansluiting en de bekabeling, waarop laadpunten die voldoen aan mode 3 of mode 4 als bedoeld in NEN 1010 kunnen worden aangesloten, in combinatie met:
 - b. een of meer DC laadstations met een vermogen vanaf 20 kW bestaande uit ten minste een laadpunt;
 - c. een of meer AC laadstations met een vermogen van minimaal 11 kW die in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten; of
 - d. een of meer AC laadstations met een vermogen vanaf 43 kW.
4. De Minister kan in combinatie met de subsidie bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, subsidie verstrekken voor een investering in een stationaire batterij tot een maximum van 1.000 kWh per laadlocatie indien de subsidie voor de activiteit bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, ten minste € 25.000 betreft.
5. De stationaire batterij bedoeld in het vierde lid:
 - a. heeft een maximaal in- en uitgaand vermogen van 50% van het gecontracteerde transportvermogen;
 - b. heeft een maximale C-waarde van 0,25; en
 - c. heeft een opslagcapaciteit van maximaal 1.000 kWh.

Artikel 2.3.4 Aanvrager

1. Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door een onderneming die staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een samenwerkingsverband van ondernemingen als bedoeld in het eerste lid subsidie aanvragen voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a.



3. In afwijking van het eerste lid geldt dat voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, indien de investering de aanleg van een laadstation betreft met een vermogen vanaf 600 kW, alleen een OV-concessiehouder subsidie kan aanvragen.
4. In afwijking van het eerste en tweede lid kan geen subsidie worden aangevraagd door:
 - a. een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen;
 - b. een exploitant van laadinfrastructuur.
5. In afwijking van het vierde lid, onderdeel b, kan een exploitant van laadinfrastructuur subsidie aanvragen indien de aanvraag realisatie van laadinfrastructuur voor eigen voertuigen of voertuigen van de eigen werknemers betreft.

Artikel 2.3.5 Subsidiabele kosten

1. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, zijn subsidiabel de kosten van het advies.
2. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, of vierde lid, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking kunnen komen.
3. In afwijking van het tweede lid komen investeringskosten als bedoeld in artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor on-site productie van hernieuwbare elektriciteit niet voor subsidie in aanmerking.

Artikel 2.3.6 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 3.500, met dien verstande dat de subsidie per aanvrager, of indien meerdere aanvragers tot dezelfde groep behoren, per groep, maximaal € 10.000 per kalenderjaar bedraagt.
2. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b:
 - a. voor een grote onderneming:
 - i. € 452 voor een AC laadstation met een vermogen vanaf 11 kW;
 - ii. € 1.200 voor een AC laadstation met een vermogen vanaf 43 kW;
 - iii. € 2.640 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW;
 - iv. € 6.421 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW;
 - v. € 18.644 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW;
 - vi. € 27.535 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 225 kW;
 - vii. € 41.696 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW;
 - viii. € 70.306 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 600 kW.
 - b. voor een mkb-onderneming:
 - i. € 904 voor een AC laadstation met een vermogen vanaf 11 kW;
 - ii. € 2.400 voor een AC laadstation met een vermogen vanaf 43 kW;
 - iii. € 5.279 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW;
 - iv. € 12.842 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW;
 - v. € 37.287 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW;
 - vi. € 55.069 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 225 kW;
 - vii. € 83.393 voor een DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW.
3. Onverminderd het tweede 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.
4. De subsidie voor aanvragen als bedoeld in artikel 2.3.11 wordt verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de gemelde in aanmerking komende investeringskosten bedoeld in artikel 2.3.11, tweede lid, onderdeel i.
5. In aanvulling op het tweede en derde lid bedraagt de subsidie per aanvrager maximaal € 350.000 per kalenderjaar.
6. In afwijking van het vijfde lid geldt geen maximum indien de aanvrager OV-concessiehouder is.



7. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, vierde lid:
 - a. voor een grote onderneming € 80 per kWh opslag;
 - b. voor een mkb-onderneming € 160 per kWh opslag.

Artikel 2.3.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, voor het jaar 2024:
 - a. € 17.900.000 voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die AC laadstations betreft;
 - b. € 15.542.000 voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die DC laadstations voor andere aanvragers dan OV-concessiehouders of touringcarbedrijven betreft;
 - c. € 3.480.000 voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die DC laadstations voor OV-concessiehouders of touringcarbedrijven betreft.
2. In aanvulling op het eerste lid geldt dat de Minister in totaal ten hoogste 400 subsidies verstrekt voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a.
3. Het subsidieplafond bedraagt voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, vierde lid, voor het jaar 2024:
 - a. € 4.500.000 voor investeringen in een stationaire batterij voor andere aanvragers dan OV-concessiehouders of touringcarbedrijven;
 - b. € 800.000 voor investeringen in een stationaire batterij voor OV-concessiehouders of touringcarbedrijven.
4. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
5. In afwijking van het vierde lid geldt voor een volledige aanvraag voor een subsidie van minder dan € 25.000 die is ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond voor het betreffende jaar is bereikt, en die na de loting bedoeld in artikel 8, derde lid, onderdeel b van het Kaderbesluit geen subsidie ontvangt, als datum van indiening de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan.
6. In afwijking van het vierde 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 2.3.7a tot en met 2.3.7d

[gereserveerd voor subsidieplafonds voor de jaren 2025 tot en met 2028]

Artikel 2.3.8 Aanvraagperiode

Een aanvraag tot subsidieverstrekking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend van 24 september 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur.

Artikel 2.3.9 Aanvraag algemeen

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 voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, per laadlocatie een aanvraag indienen.
3. Een aanvrager kan voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, of vierde lid, per laadlocatie een aanvraag per kalenderjaar indienen.

Artikel 2.3.10 Aanvraag advisering

1. Een aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, bevat in afwijking van artikel 10, vierde lid, van het Kaderbesluit de volgende gegevens:
 - a. naam en adres van de aanvrager;
 - b. het bankrekeningnummer;
 - c. adresgegevens van de locatie waarvoor het laadadvies wordt opgesteld;
 - d. contactpersoon met contactgegevens;
 - e. inschrijfnnummers bij de Kamer van Koophandel van de aanvrager en de onderneming

- bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a;
- f. de doelgroep waartoe de beoogde gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
 - g. het opgestelde advies;
 - h. factuur en betaalbewijs voor het advies bedoeld in onderdeel g;
 - i. de-minimisverklaring.
2. Indien de aanvraag wordt ingediend door de penvoerder van het samenwerkingsverband bevat deze:
- 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.

Artikel 2.3.11 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur onder € 25.000

1. Indien de aangevraagde subsidie minder dan € 25.000 bedraagt, wordt de aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, ingediend binnen 13 weken na de datum waarop de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd.
2. De aanvraag bevat, naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens, ten minste:
 - a. gegevens over de aanvrager, waaronder het inschrijfnummer bij de Kamer van Koophandel, het post- en bezoekadres en het bankrekeningnummer;
 - b. een mkb-verklaring indien de aanvrager een mkb-onderneming is;
 - c. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - d. de doelgroep waartoe de gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
 - e. de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur is aangelegd;
 - f. een factuur voor de aanleg van de laadstations, voorzien van merk, type en specificaties van de laadstations, waaruit het vermogen van elk laadstation blijkt en waaruit blijkt op welke datum de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd;
 - g. de-minimisverklaring;
 - h. een document 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; en
 - i. hoogte van de gemelde in aanmerking komende investeringskosten op grond van de MIA.

Artikel 2.3.12 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur vanaf € 25.000

1. Indien de aangevraagde subsidie ten minste € 25.000 bedraagt, bevat een aanvraag tot subsidieverlening voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:
 - a. gegevens over de aanvrager, waaronder het inschrijfnummer bij de Kamer van Koophandel, het post- en bezoekadres en het bankrekeningnummer;
 - b. een mkb-verklaring indien de aanvrager een mkb-onderneming is;
 - c. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - d. de doelgroep waartoe de gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
 - e. de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur wordt aangelegd;
 - f. een contract met de netbeheerder dat de voorziene netcapaciteit dekt;
 - g. een offerte met merk, type en specificaties van de laadstations en met de installatiekosten waaruit het vermogen van elk laadstation blijkt en waaruit blijkt dat:
 - i. het laadsysteem 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; en
 - ii. het project gelet op de realisatiedatum uiterlijk 24 maanden na de verlening kan worden afgerond;
 - h. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie voor de aanleg van laadinfrastructuur op dezelfde locatie.
2. In afwijking van eerste lid, onderdeel f, overlegt de aanvrager een capaciteitsberekening waarin wordt aangetoond dat de benodigde netcapaciteit binnen 24 maanden na de verlening gerealiseerd wordt, indien de benodigde netcapaciteit meer dan 50% is van het gecontracteerde transportvermogen dat blijkt uit het contract bedoeld in het eerste lid, onderdeel f.



3. In aanvulling op eerste lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, vierde lid, een offerte met opslagcapaciteit, vermogen en C-waarde van de stationaire batterij, waaruit tevens blijkt dat de batterij communiceert met het laadstation waarvoor subsidie wordt aangevraagd.

Artikel 2.3.13 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 voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onder a, indien de adviseur tot dezelfde groep of onderneming behoort als de aanvrager.

Artikel 2.3.14 Subsidieverstrekking

1. De subsidie wordt direct vastgesteld indien de subsidieverlening minder dan € 25.000 bedraagt.
2. 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 2.3.15 Verplichtingen subsidieontvanger

In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht binnen 24 maanden na de subsidieverlening het project af te ronden en de laadinfrastructuur in gebruik te nemen.

Artikel 2.3.16 Voorschot

Indien de subsidieverlening € 25.000 of meer bedraagt, verstrekt de Minister gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening een voorschot van 50 procent van het totaal verleende bedrag.

Artikel 2.3.17 Aanvraag subsidievaststelling

1. Een subsidieontvanger 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 subsidieontvanger kan bij de Minister een eenmalig verzoek doen tot uitstel van ten hoogste 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 2.3.15.
3. In aanvulling op artikel 24, derde lid, van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, in elk geval de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur op het elektriciteitsnet is aangesloten.

Artikel 2.3.18 Staatssteun

1. Subsidie voor de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, wordt verleend op basis van de de-minimisverordening.
2. Subsidie voor de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, of vierde lid, wordt:
 - a. verleend op basis van de de-minimisverordening indien de aangevraagde subsidie minder dan € 25.000 bedraagt;
 - b. in andere gevallen verleend op basis van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 september 2024.



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

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



TOELICHTING

1. Inleiding

Op 1 juli 2024 is de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in werking getreden. Deze wijzigingsregeling voegt aan hoofdstuk 2 van die regeling een paragraaf toe. Op grond van deze paragraaf kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

2. Hoofdlijnen 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.

De volgende algemene knelpunten zijn geïdentificeerd:

- De transitie naar emissieloze mobiliteit vraagt investeringen in zowel voertuigen als infrastructuur. Deze kosten kunnen zwaar drukken op een onderneming.
- Bestaande fiscale regelingen hebben een te beperkte impact op de totale kosten van realisatie van laadinfrastructuur en dragen hierdoor onvoldoende bij aan de uitrol van laadinfrastructuur.
- Een gebrek aan kennis over oplaadinfrastructuur bij de bedrijven is een belangrijk knelpunt. Bedrijven zijn vaak van tevoren niet op de hoogte van kosten bij het realiseren van laadinfrastructuur. Potentiële extra kosten komen bijvoorbeeld door de verzwaaring van de netaansluiting, extra veiligheidsmaatregelen in parkeergarages of een complexe installatie. Het is voor bedrijven vaak lastig om dit van te voren in te schatten. Bovendien is onbekend hoe deze problematiek zich de komende jaren zal ontwikkelen.

Met deze paragraaf voor stimulering van kennis over, advies voor en realisatie van private laadinfrastructuur wordt beoogd bovenstaande knelpunten op te lossen en de instroom van voldoende private laadpunten te versnellen. Laadinfrastructuur is een cruciale voorwaarde om gebruik te maken van zero emissie voertuigen en zal bovendien bijdragen aan een vermindering van CO₂-uitstoot.

Keuze voor subsidie

Er zijn momenteel verschillende regelingen die gericht zijn op de ingroei van emissieloze voertuigen. Deze regelingen richten zich echter niet op de ingroei van de benodigde laadinfrastructuur. Kijkend naar de grote interesse voor deze regelingen dient ook de aanschaf van laadinfrastructuur te worden gestimuleerd. Tijdige beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur is namelijk een belangrijke factor in de beoogde transitie.

Deze transitie brengt hoge investeringskosten met zich mee en de wens van het kabinet is om dit waar mogelijk zo veel mogelijk te ondersteunen – ook voor het behoud van draagvlak voor de invoering van nul-emissiezones en andere duurzaamheidsdoelstellingen. Om ondernemers financieel tegemoet te komen bij de aanschaf van private laadinfrastructuur, hebben zij reeds recht op Milieu investeringsaftrek (MIA). Dit levert een fiscaal voordeel op. Uit evaluatie blijkt echter dat meerdere bedrijven dit in het verleden niet hebben aangevraagd. Redenen hiervoor waren de onbekendheid van de regeling, het feit dat alleen ondernemers met eigen voertuigen kunnen aanvragen en/of het relatief kleine financiële voordeel van de regeling. In theorie zouden deze aandachtspunten deels kunnen worden opgelost door aanpassing van de MIA-regeling. Aanpassing van de MIA is vanwege de complexiteit en grootte van de regeling een ingewikkeld proces en aan grenzen gebonden. Daarnaast zouden bij keuze voor de MIA weer andere nadelen ontstaan. Zo zal het aantal ondernemers dat in aanmerking komt voor MIA verkleinen bij hogere steunpercentages, omdat het een fiscaal voordeel betreft. Vanwege bovenstaande argumentatie gaat de voorkeur uit naar het verlenen van extra financiële steun door middel van een separate subsidieregeling expliciet voor laadinfrastructuur.

Doelgroep

De subsidieverlening waarop deze wijzigingsregeling ziet, is gericht op ondernemers die voornemens zijn laadinfrastructuur te realiseren of daar advies over willen inwinnen. Potentiële aanvragers zijn daarmee voornamelijk ondernemers met eigen elektrische voertuigen (auto's, bestelauto's, taxi's, OV-bussen en/of vrachtwagens), ondernemers met werknemers en/of klanten met elektrische



voertuigen of vastgoedeigenaren met huurders die laadinfrastructuur behoeven. Deze regeling is niet gericht op ondernemers die laadinfrastructuur willen gaan exploiteren. Voor hen kan paragraaf 2.2 van de regeling (publieke laadinfrastructuur) eventueel een oplossing bieden. Exploitanten van laadinfrastructuur zijn in deze paragraaf daarom expliciet uitgesloten. Het is onwenselijk als laadinfrastructuur zowel onder deze paragraaf als onder de paragraaf voor publieke laadinfrastructuur kan worden aangevraagd.

Deze paragraaf stimuleert expliciet ook (advies voor) realisatie van gezamenlijke laadinfrastructuur, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen. Dat kent voordelen, in het bijzonder als er wordt samengewerkt bij netcongestieproblematiek. In dat geval kunnen individuele oplossingen namelijk fors meer impact hebben op de al beperkte netcapaciteit dan een gezamenlijke oplossing. Zo kan deze subsidie bijdragen aan het collectief verduurzamen van een bedrijventerrein.

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 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.

Subsidiabele activiteiten

De paragraaf biedt de mogelijkheid om voor twee activiteiten subsidie te verstrekken:

- a. een advies dat ingaat op de specifieke laadbehoefte van de aanvrager en de realisatie van de benodigde oplaadinfrastructuur;
 - b. de aanleg van nieuwe private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Bij het advies hoeft het niet noodzakelijkerwijze om advies van een adviesbureau te gaan. Het kan ook gaan om een persoon die bij Kamer van Koophandel staat ingeschreven, en die zodanige kennis en expertise heeft dat een opdrachtgever aan de hand van het advies de laadinfrastructuur kan laten aanleggen. De ondersteuning voor het advies dient nadrukkelijk ook om ondernemers te helpen bij het verkrijgen van inzicht in mogelijke oplossingen indien de beschikbare (net)capaciteit op de locatie onvoldoende blijkt voor het realiseren van de laadinfrastructuur. Het gaat dan om inzicht in mitigerende maatregelen zoals maatregelen om energie te besparen, slim energiemanagement, slim laden, batterijopslag, eventueel in combinatie met eigen opwek, een nieuw contract met de netbeheerder of eventuele andere maatregelen. De uitwerking hiervan is niet verplicht om subsidie voor het advies te krijgen.

De subsidie die met deze paragraaf wordt verstrekt, is in beginsel bedoeld voor het versterken van de bedrijfsvoering van ondernemers door het realiseren van private laadinfrastructuur voor eigen voertuigen of voertuigen van werknemers, klanten of huurders. De laadinfrastructuur die met deze subsidie wordt gesubsidieerd, mag echter ook onder voorwaarden een deel van de tijd ook worden opengesteld voor derden. Zo kan deze laadinfrastructuur bijdragen aan een landelijk dekkend netwerk van laadinfrastructuur.

Voor de investering in aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen komen de kosten genoemd in artikel 36bis van de AGVV als subsidiabele kosten in aanmerking. Het gaat om de kosten voor zowel de realisatie en installatie, als om kosten voor de laadinfrastructuur zelf. Zie ook de toelichting op artikel 2.3.5, tweede lid.

De private aard van de laadinfrastructuur ligt vast in de eis dat deze niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de tijdstippen waarop bij de laadlocatie kan worden geladen. Wanneer een terrein bijvoorbeeld 18 uur per dag open is, en de laadinfrastructuur gedurende die tijd beschikbaar is voor alle mogelijke gebruikers, dan gaat het om laadinfrastructuur die te allen tijde voor het publiek toegankelijk is: op elk tijdstip waarop bij de laadlocatie kan worden geladen, is dat voor alle mogelijke gebruikers het geval. Een aanvraag voldoet in dat geval niet aan de eis dat de laadinfrastructuur niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is. Laadinfrastructuur die een dergelijke toegang biedt, is immers te allen tijde voor het publiek toegankelijk.

Bevat een terrein laadinfrastructuur die bijvoorbeeld 18 uur per dag beschikbaar is voor groep A, en 6 uur per dag voor groep B, dan voldoet de aanvraag wel aan de eis. Deze is dan immers niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk.



Een ander voorbeeld van laadinfrastructuur die voldoet aan de eis is een laadstation op een parkeerterrein dat slechts toegankelijk is voor gemachtigde bezoekers van een kantoorgebouw. De laadinfrastructuur kan dus wel door derden worden gebruikt, zo lang deze maar niet te allen tijde voor publiek toegankelijk is.

Het gaat bij deze subsidie om de aanschaf van nieuwe laadinfrastructuur. Laadinfrastructuur die gebruikt of refurbished is ('als nieuw'), komt dan ook niet in aanmerking.

Verwachte impact van de wijzigingsregeling

Met de subsidie voor private laadinfrastructuur krijgen ondernemingen die private laadinfrastructuur willen realiseren een deel van de kosten vergoed. De verwachting is dat het aantal private laadpunten zal groeien. Hiermee voorkomt deze wijzigingsregeling dat opladen van elektrische voertuigen een belemmering wordt voor de transitie naar elektrisch vervoer. De wijzigingsregeling bevat nu alleen subsidieplafonds en een openstellingsperiode voor 2024. Voor de jaren vanaf 2025 worden de subsidieplafonds en data van de openstellingsperiodes nog concreet ingevuld.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

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

Kaderbesluit

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 2.3 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 op grond van paragraaf 2.3 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 de artikel 36bis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) gebracht. Deze wijziging van de regeling wordt bij aanvang kennisgegeven aan de Europese Commissie. Uitzonderingen hierop vormen de steun die verstrekt wordt voor advisering en de steun voor de aanleg van laadinfrastructuur die minder dan € 25.000 bedraagt. Deze steun wordt verstrekt op basis van een de-minimisverordening¹. De-minimissteun heeft volgens de Europese Commissie slechts beperkt effect op het handelsverkeer tussen lidstaten, waardoor deze steun niet aan voldoet aan het staatssteuncriterium dat er sprake moet zijn van een grensoverschrijdend effect. De-minimissteun vormt daarom geen staatssteun en is dan ook vrijgesteld van de aanmeldingsplicht bij 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 2.3.6 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.

¹ Verordening (EU) 2023/2831 van de Commissie van 13 december 2023 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU 2023, Serie L), Verordening (EU) nr. 1408/2013 van de Commissie van 18 december 2013 inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun in de landbouwsector (PbEU 2013, L 352), of Verordening (EU) nr. 717/2014 van de Commissie van 27 juni 2014 inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun in de visserij- en aquacultuursector (PbEU 2014, L 190).



Begrotingsbehandeling

De verdeling van de financiële middelen bedoeld voor laadinfrastructuur voor OV-concessiehouders over de komende jaren is recent aangepast. Reden voor deze aanpassing is een wijziging van de concessiekalender. De nieuwe verdeling sluit zo beter aan op de behoeften van de sector. De nieuwe verdeling is opgenomen in de Voorjaarsnota 2024. Op dit moment is onbekend wanneer de Tweede en Eerste Kamer zullen instemmen met de voorjaarsnota. Dat is noodzakelijk om de subsidie te kunnen verlenen. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2024 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 24 september 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 2.3 van de regeling wordt uitgevoerd door Rijksdienst voor ondernemend Nederland (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 de Tijdelijke subsidieregeling (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 deze wijzigingsregeling.

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).

5. Financiële gevolgen

De op grond van deze wijzigingsregeling te verlenen subsidies zullen leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen om laadinfrastructuur aan te schaffen. Aanvragers kunnen de impuls uit deze paragraaf in sommige gevallen combineren met de MIA of de energie-investeringsaftrek². Indien sprake is van een aanvraag om een subsidie van minder dan € 25.000 bevat paragraaf 2.3 bepalingen die voorkomen dat door subsidieverstrekking de maximale staatssteunintensiteit kan worden overschreden. Voor aanvragen om subsidie vanaf € 25.000 zijn de aanvragers ervoor verantwoordelijk dat ze binnen de grenzen van de staatsteunregels en de fiscale regels blijven.

Financiering

Middelen voor deze paragraaf zijn afkomstig uit twee verschillende bronnen, namelijk het Klimaatfonds en de zogenaamde 'Terugsluis Vrachtwagenheffing' (zie hoofdstuk 6 respectievelijk artikel 12 Wet vrachtwagenheffing). In het laatste geval gaat het in de jaren 2024 en 2025 specifiek om de voorfinanciering van de Terugsluis Vrachtwagenheffing. Dat betreft een lening uit het Mobiliteitsfonds van € 70 miljoen en € 100 miljoen voor respectievelijk 2024 en 2025 om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen. Deze middelen worden overgeboekt naar de beleidsbegroting en een deel daarvan zal worden gebruikt voor deze paragraaf, zoals beschreven in het stimuleringspakket 2024-start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Met deze voorfinanciering is invulling gegeven aan de motie Van Ginneken c.s. (Kamerstuk II, 2021/22, 35 910, nr. 15). Vanaf 2026 is op grond van artikel 12 van de Wet vrachtwagenheffing de financiering afkomstig uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing en daarmee komt de paragraaf te laste van de terugsluis. Dit betreft dus een andere wijze dan financiering op grond van de

² Uitvoeringsregeling energie-investeringsaftrek 2001



Comptabiliteitswet of de Wet mobiliteitsfonds en om die reden is een voorhangprocedure geen vereiste.

Zowel de middelen uit het Klimaatfonds als uit de Terugsluis Vrachtwagenheffing zijn bedoeld voor specifieke doelgroepen. Zo wordt de vrachtwagenheffing opgebracht door de vervoersector, en is het een vereiste dat de middelen uit de terugsluis ook bij deze doelgroep terecht komen. Om dit te waarborgen, wordt in het aanvraagproces gevraagd naar de primaire gebruikersgroep van de te realiseren laadinfrastructuur. Op basis daarvan vindt de budgetverdeling vanuit de verschillende financieringsbronnen plaats.

6. Advies en consultatie

Regeldruk

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de regeling. Binnen deze paragraaf zien we drie groepen van aanvragers. Per groep wordt de regeldruk in kaart gebracht. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemingen wordt een standaarduurtarief van € 60 gehanteerd.

MKB-toets

Op woensdag 29 november 2023 vonden er twee panelgesprekken plaats met mkb-ondernemers in het kader van de MKB-toets. Doel van deze toets is het krijgen van een goed beeld van hoe deze subsidie kan uitpakken voor mkb-ondernemers. De algemene indruk uit het gesprek is dat ondernemers verheugd zijn dat er een financiële tegemoetkoming komt voor de investering in laadinfrastructuur. Ondernemers zien echter veel beren op de weg in de vorm van de enorme verduurzamingsopgave in combinatie met netcongestie problematiek. Ondernemers riepen dan ook op tot subsidiëren van batterijopslag, maar gaven ook aan dat de verduurzamingsdoelen onhaalbaar worden als netcongestie niet snel kan worden aangepakt.

Subsidie voor advies voor private laadinfrastructuur

De inspanning die gevraagd wordt van de van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de regeling. Naar verwachting worden de aanvragen voornamelijk ingediend door adviseurs die namens een klant een aanvraag doen, en zijn er enkele individuele ondernemingen die het zelfstandig doen. Met gemiddeld 5 adviezen per adviseur, en enkele individuele aanvragen, gaat het om circa honderd ondernemingen die kennis moeten nemen van de regeling voor het doen van een aanvraag. Zij kunnen een aanvraag doen via het digitale loket van RVO. Voor het aanleveren van de benodigde stukken moeten een de-minimisverklaring, het uitgebrachte advies, de factuur en het betalingsbewijs worden verzameld.

De tijd die een onderneming aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door het kennisnemen van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van de aanvraag. De subsidie voor dit onderdeel van de regeling valt onder de de-minimisverordening. Na het beoordelen en toekennen van de subsidieaanvraag wordt direct 100% van het subsidiebedrag uitbetaald. De verwachting is dat een onderneming om één aanvraag te kunnen doen in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de regeling en maximaal een uur besteedt aan het verzamelen van de benodigde stukken. In totaal is de regeldruk daarmee maximaal € 180 per onderneming. Per extra aanvraag is de regeldruk maximaal € 60. Uitgaande van 100 ondernemingen en 400 aanvragen is de macro regeldruk € 36.000. Bij een gemiddeld subsidiebedrag van € 2.500 betekent dit een regeldruk van 3,6%.

Subsidie voor private laadinfrastructuur < € 25.000

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling. Aanvragers zijn vooral mkb-ondernemingen en intermediairs die namens een onderneming een aanvraag doen. Ruim 80% wordt van de aanvragen wordt via een intermediair verwacht. Met gemiddeld 5 aanvragen per individuele intermediair, en een gemiddeld subsidiebedrag van € 5.000 per aanvraag, wordt voor deze groep gerekend op 4.000 aanvragen van bijna 1.500 ondernemingen. Zij kunnen een aanvraag doen via het digitale loket van RVO. Voor het aanleveren van de benodigde stukken moeten onder meer een de-minimisverklaring en de factuur worden verzameld.

De tijd die een onderneming aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door de bestede tijd aan het kennisnemen van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van



de aanvraag. De verwachting is dat een onderneming om één aanvraag te kunnen doen in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de regeling en maximaal een uur besteedt aan het verzamelen van de benodigde stukken. De subsidie voor dit onderdeel van de regeling valt onder de de-minimisverordening. Na het beoordelen en toekennen van de subsidie wordt direct 100% van het subsidiebedrag uitbetaald. In totaal is de regeldruk daarmee maximaal € 180 per onderneming. Per extra aanvraag is de regeldruk maximaal € 60. Uitgaande van 1.500 ondernemingen en 4.000 aanvragen is de macro regeldruk € 420.000. Bij een gemiddeld subsidiebedrag van € 5.000 betekent dit een regeldruk van 2,1%. Het aantal verwachte aanvragen is gebaseerd op het beschikbare budget. Mocht dit wijzigen en het aantal aanvragen toenemen, zal dit automatisch zorgen voor een hogere macro regeldruk.

Subsidie voor private laadinfrastructuur > € 25.000

Voor dit onderdeel van de regeling worden circa 600 aanvragen verwacht. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling en maximaal twee uur besteedt aan het verzamelen en eventueel het digitaliseren van de benodigde stukken, het doen van de aanvraag en het doen van de vaststellingsaanvraag. Deze inschatting is opgesteld door RVO en geverifieerd aan de hand van aanvraagprocedures voor andere subsidies.

Om te borgen dat laadinfrastructuur binnen twee jaar gerealiseerd kan worden, moeten aanvragers gegevens over de netaansluiting en over de huidige transportcapaciteit verzamelen. Vanwege netcongestie is de verwachting dat de meerderheid van de aanvragers tevens een capaciteitsberekening moet maken om aannemelijk te maken dat de aan te schaffen laadinfrastructuur binnen 2 jaar operationeel kan zijn. Het is de verwachting dat ondernemers dit in principe zelf kunnen. Mogelijk is contact met de netbeheerder nodig, maar hier zijn geen kosten aan verbonden. Voor het maken van een capaciteitsberekening wordt ook twee uur gerekend. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 360 per aanvraag.

Uitgaande van een subsidiebedrag van € 25.000 tot € 350.000 per aanvraag betekent dit een regeldruk van 0,1% tot 1,44%.

Advies Adviescollege toetsing regeldruk

Deze wijzigingsregeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 28 maart 2024 heeft ATR geadviseerd over de gevolgen voor de regeldruk. ATR adviseert onder meer te onderzoeken investeringen in private laadinfrastructuur te stimuleren via de MIA, en op basis van de bevindingen te besluiten over de beste manier om bedrijven financieel te stimuleren. In hoofdstuk 2 van de toelichting is de keuze voor subsidie reeds beschreven. Naar aanleiding van dit adviespunt is deze passage uitgebreid met een toelichting over de voor- en nadelen van stimulering via de MIA en daarmee de keuze voor een aparte paragraaf.

Daarnaast adviseert ATR duidelijk te maken in hoeverre netcongestie de verdere uitrol van private laadinfrastructuur bedreigt, en welke maatregelen worden getroffen om deze dreiging af te wenden. Wat de precieze impact van netcongestie op deze paragraaf zal zijn, is lastig te onderbouwen. Feit is dat netcongestie steeds meer ondernemers zal belemmeren bij de realisatie van laadinfrastructuur. Om te voorkomen dat subsidie wordt verstrekt voor laadinfrastructuur die om deze reden uiteindelijk niet gerealiseerd kan worden, dient een ondernemer bij subsidiebedragen vanaf € 25.000 aan te tonen dat de benodigde netcapaciteit aanwezig is (of binnen 24 maanden gerealiseerd kan worden). Om de kosten voor deze oplossing te verlagen, is mede naar aanleiding van dit adviespunt besloten tevens subsidie voor batterijopslag beschikbaar te stellen.

Omdat subsidie tot € 25.000 achteraf wordt aangevraagd, kan onzekerheid ontstaan bij bedrijven. Zij weten immers niet voorafgaand aan het maken van de kosten voor advies of de investering in de aanleg van laadinfrastructuur of zij subsidie zullen verkrijgen, terwijl dit een bepalende factor kan zijn bij de beslissing subsidie aan te vragen. Om deze reden adviseert ATR een mogelijkheid te creëren om voorafgaand aan de investering zekerheid te verkrijgen over de subsidieverlening. Het Raamwerk Uitvoering Subsidie (RUS), ook wel bekend als het Uniform Subsidiekader (USK), schrijft bij subsidiebedragen tot € 25.000 een eenmalig contactmoment tussen aanvrager en de uitvoering voor. Vooraf duidelijkheid geven over de subsidieverlening zou dan dit enige contactmoment zijn, waardoor controle op de daadwerkelijke realisatie niet meer mogelijk is. Dat zou, mede gelet op de uitdagingen rondom netcongestie, een onwenselijke situatie zijn. Om ondernemers in deze situatie toch tegemoet te komen, bevat de paragraaf een doorschuifbepaling. Deze houdt in dat een aanvraag die wordt ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond is bereikt, wordt 'doorgeschoven' naar het volgende kalenderjaar, en voor de nieuwe aanvraagronde als eerste ingediende aanvraag wordt beoordeeld. Hierdoor ontstaat voor deze ondernemer meer zekerheid over te verkrijgen subsidie.



Het college merkt terecht op dat deze bepaling betekent dat een bedrijf pas in het volgende kalenderjaar de financiële middelen zal ontvangen. ATR adviseert dan ook de subsidieaanvragen die door het bereiken van het subsidieplafond worden doorgeschoven naar een volgend jaar, al in het jaar van aanvraag uit te keren aan de bedrijven. Meer subsidie uitkeren behoort echter niet tot de mogelijkheden, simpelweg omdat die middelen niet voorhanden zijn en pas in het volgende jaar beschikbaar komen.

ATR geeft tevens het advies om in de toelichting, naar aanleiding van de MKB-toets, duidelijk te maken wat volgens ondernemers aandachtspunten zijn over de werkbaarheid van de paragraaf. Dit adviespunt is verwerkt door een terugblik op de MKB-toets toe te voegen aan hoofdstuk 6 van de toelichting. Tot slot adviseert ATR de regeldrukeffecten aan te vullen voor een aantal specifieke gevallen. Gelet hierop is de passage ten aanzien van de regeldruk onder hoofdstuk 6 'Advies en consultatie' in de toelichting uitgebreid.

Internetconsultatie

Deze wijzigingsregeling heeft van 4 maart 2024 tot en met 31 maart 2024 open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn 48 reacties ontvangen waarvan 35 openbaar.

Reacties zijn voornamelijk afkomstig van bedrijven en branche- en belangenorganisaties. Ook milieuorganisaties en particulieren hebben gereageerd.

Bij de openstelling van de internetconsultatie is specifiek gevraagd te reageren op een aantal vragen. Deze hebben betrekking op de werkbaarheid van de paragraaf, de gekozen vermogensindeling, de aanvraagvereisten en de hoogte van de maximumbedragen voor advies en realisatie van de laadinfrastructuur.

werkbaarheid

Indieners hebben in het algemeen aangegeven de paragraaf als stimulerend te ervaren om private laadinfrastructuur te realiseren. Anderzijds liet men wel op grote schaal weten dat de overgang naar elektrisch rijden voor veel bedrijven geen gemakkelijke opgave is en dat men bang is achterop te raken in de transitie. Dit vanwege de huidige en toekomstige netcongestieproblematiek die verdere opschaling van laadinfrastructuur, en daarmee elektrisch vervoer, voor sommige ondernemers onmogelijk maakt. Mitigerende maatregelen kunnen een uitkomst bieden. Zo is opschaling van laadinfrastructuur in sommige gevallen toch mogelijk als gebruik wordt gemaakt van batterijopslag. Door de hoge aanschafkosten van de batterij is de investering voor veel bedrijven zonder subsidie niet haalbaar. Veelvuldig werd daarom aangegeven behoefte te hebben aan het toevoegen van batterijopslag aan het concept. Deze mogelijkheid is toegevoegd.

geschiktheid van de gekozen vermogensindeling en hoogte van de maximumbedragen

Indieners verzochten de subsidiebedragen en vermogensindeling te herijken en daarbij ook rekening te houden met de verschillende doelgroepen. Naar aanleiding van deze reacties zijn de vermogensindeling en bijbehorende subsidiebedragen aangepast.

Daarnaast werd frequent gereageerd op de hoogte van het subsidiebedrag voor advies. Enkele indieners benadrukken dat het huidige subsidiebedrag ontoereikend is voor complex advies, waardoor de subsidie effectief is voor eenvoudige situaties maar tekortschiet bij complexe vraagstukken. Dat is een bewuste keuze, aangezien deze subsidie is bedoeld voor bedrijven die nog niet of nauwelijks over het realiseren van laadinfrastructuur hebben nagedacht. Dit zal doorgaans minder complexe situaties betreffen. Daarbij geldt ook dat verhoging van de subsidiebedragen, waardoor complexer advies mogelijk zou zijn, ten kosten zou gaan van het beschikbare budget voor de daadwerkelijke realisatie van laadinfrastructuur.

aantonen voldoende netcapaciteit als aanvraagvereiste

De meeste indieners gaven aan begrip te hebben voor dit vereiste, maar voorzagen wel een aantal problemen of onduidelijkheden rondom de werkwijze. Gelet hierop is de toelichting verduidelijkt.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 24 september 2024. Met de datum van inwerkingtreding wordt afgeweken van de door het kabinet vastgestelde vaste verandermomenten. Aanleiding daarvoor is dat bij inwerkingtreding op 1 oktober 2024 ook pas vanaf 1 oktober 2024 subsidie kan worden aangevraagd. Dit zou niet goed passen bij de beschikbare capaciteit bij RVO. Om te voorkomen dat de gewenste subsidieverlening onnodig wordt opgehouden, is de inwerkingtredingsdatum gelijk aan de openstellingsdatum van 24 september 2024. Hierbij geldt dat de doelgroepen van de



subsidieregeling worden geïnformeerd door informatie op de website van RVO.

Artikelsgewijs deel

Artikel I, onderdeel B

Paragraaf 2.3 Subsidie private laadinfrastructuur

Artikel 2.3.1 Begripsbepalingen

Artikel 2.3.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor de in paragraaf 2.3 genoemde subsidiabele 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, penvoerder en samenwerkingsverband. Deze begrippen zijn ook voor onderhavige paragraaf van toepassing.

Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

exploitant van laadinfrastructuur

Voor een exploitant van laadinfrastructuur is het aanbieden van elektriciteit of brandstoffen aan derden een kerntaak. Bij derden gaat het om (voertuigen van) anderen dan aandeelhouders.

voorbeeld

Er bestaan ondernemingen die zijn opgericht door samenwerkende partijen met het doel om de eigen voertuigen van die partijen met laadinfrastructuur te kunnen bedienen. Indien er laadcapaciteit overblijft die niet door de voertuigen van de samenwerkende partijen wordt gebruikt, kunnen ook voertuigen van andere partijen opladen. Een onderneming als deze exploiteert weliswaar laadinfrastructuur, maar het aanbieden van elektriciteit aan derden is voor haar geen kerntaak maar bijvangst. Een onderneming als deze is daarom niet gelijk te stellen met een exploitant van laadinfrastructuur zoals Fastned of Allegro, en geldt voor deze paragraaf niet als exploitant van laadinfrastructuur. Voor exploitanten van laadinfrastructuur is paragraaf 2.2 beschikbaar.

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) 2018/2001³: 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.

laadinfrastructuur

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

laadpunt

Bij een laadpunt gaat het om een al dan niet op het internet 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.

³ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PbEU 2018, L 328).



Artikel 2.3.3 Subsidiabele activiteiten

derde lid

De laadinfrastructuur bestaat uit een of meer laadstations. Deze omschrijving houdt in dat mobiele laadinfrastructuur niet voor subsidie in aanmerking komt. Deze soort laadinfrastructuur past niet onder de omschrijving van een laadstation, te weten een fysieke installatie op een specifieke locatie.

De laadinfrastructuur bevat ten minste de basislaadinfrastructuur, te weten het totaal van de infrastructuur behorende bij het laadpunt waaronder de hoofdaansluiting en de bekabeling. Het laadpunt is van deze omschrijving uitgezonderd, vandaar dat er wordt gesproken over basislaadinfrastructuur. Verder moeten op de basislaadinfrastructuur oplaadpunten kunnen worden aangesloten die voldoen aan mode 3 of 4 als bedoeld in NEN 1010. Met mode 3 is bedoeld dat het voertuig wordt opgeladen met een laadkabel. Deze kabel heeft een stekker die in het voertuig gaat en een stekker die op een oplaadpunt past. Onder mode 4 wordt een zogenaamde snellader op gelijkstroom verstaan.

vierde lid

De subsidie voor een batterij kan alleen worden aangevraagd in combinatie met een aanvraag voor laadinfrastructuur als de gevraagde subsidie voor de investering in de aanleg van nieuwe private laadinfrastructuur (de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b) € 25.000 of meer bedraagt.

vijfde lid

Om de potentiële impact op het elektriciteitsnet te beperken, bevat dit lid specifieke eisen aan de aanvraag voor de stationaire batterij.

onderdeel b

De C-waarde van een batterij zegt iets over de verhouding tussen het maximale vermogen en de opslagcapaciteit van de batterij, oftewel de snelheid waarmee een accu wordt ontladen. De C-waarde geeft aan hoeveel uur een accu met een bepaalde capaciteit meegaat. Zo betekent 1C dat de batterij op vol vermogen in 1 uur zal ontladen. Bij 0,5 C is dat 2 uur. In deze paragraaf is de C-waarde gemaximeerd op 0,25. Dit houdt in dat de batterij op vol vermogen in 4 uur zal ontladen. Het maximaleren van de C-waarde verkleint de kans dat de batterij wordt ingezet voor andere doeleinden, zoals handelen op de energiemarkt. Daarvoor is in veel gevallen een hogere C-waarde vereist dan 0,25.

Artikel 2.3.4 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. De paragraaf is gebaseerd op het uitgangspunt dat de gebruikers van de laadinfrastructuur tot een van de volgende doelgroepen behoren:

- a. personen- en bestelauto's;
- b. taxi's en doelgroepenvervoer;
- c. vrachtvervoer; of
- d. OV-bussen of touringcarbedrijven.

Om dit uitgangspunt te kunnen monitoren, geeft de aanvrager in het aanvraagformulier aan tot welke van deze doelgroepen de gebruikers behoren.

derde lid

Alleen OV-concessiehouders kunnen subsidie aanvragen voor laadstations met een vermogen vanaf 600 kW. De reden hiervoor is dat dit technologie betreft die voorsnog alleen in het openbaar vervoer wordt toegepast.

Artikel 2.3.5 Subsidiabele kosten

tweede lid

Bij de subsidie voor de investering in aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen 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 2.3.6 Hoogte subsidie

tweede lid

Het tweede bevat subsidiebedragen voor zes categorieën laadinfrastructuur. Het gaat hierbij om het totale vermogen van het laadstation. Stel dat een DC laadstation van 150 kW twee laadpunten heeft, waardoor het vermogen wordt verdeeld als er twee voertuigen laden. Bij dit laadstation is het per laadpunt mogelijk 150 kW te leveren wanneer er 1 voertuig laadt. Dit is niet het geval als er twee voertuigen tegelijk laden. Het basisbedrag voor de subsidie voor dit laadstation bedraagt dan € 93.218. De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt.

Wanneer de aanvraag laadinfrastructuur AC laadstations betreft, dan geldt het volgende. De aanvraag moet gaan om een of meer laadstations met een vermogen van minimaal 11 kW, die in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten. Stel dat de aanvraag twee AC laadstations betreft met elk een vermogen van 22 kW, en dat elk laadstation twee laadpunten heeft. In dat geval voldoet de aanvraag aan de eis uit artikel 2.3.3, derde lid, onderdeel c, dat de laadstations in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten. De subsidie is in dit geval gebaseerd op twee maal het basisbedrag (twee laadstations met in totaal vier laadpunten). De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt.

Het maximale subsidiepercentage is 40 procent van de basisbedragen die voor de zes categorieën laadinfrastructuur gelden. Dit subsidiepercentage is afhankelijk van de grootte van de onderneming en is gebaseerd op het toegestane steunpercentage in de AGVV. Voor grote bedrijven is dit 20%, voor mkb-ondernemingen 40%. De vaste bedragen per categorie zijn gebaseerd op het TCO-model van Panteia (v.6.2)⁴.

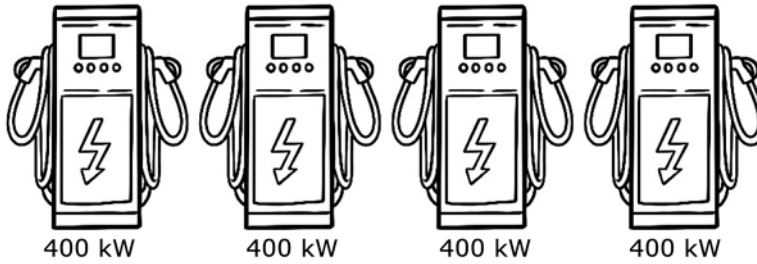
Categorie	Basisbedrag	Subsidie groot	Subsidie mkb
AC laadstation met een vermogen vanaf 11 kW	€ 2.260	€ 452	€ 904
AC laadstation met een vermogen vanaf 43 kW	€ 5.999	€ 1.200	€ 2.400
DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW	€ 13.198	€ 2.640	€ 5.279
DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW	€ 32.104	€ 6.421	€ 12.842
DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW	€ 93.218	€ 18.644	€ 37.287
DC laadstation met een vermogen vanaf 225 kW	€ 137.673	€ 27.535	€ 55.069
DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW	€ 208.482	€ 41.696	€ 83.393
DC laadstation met een vermogen vanaf 600 kW	€ 351.528	€ 70.306	nvt

derde 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.

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

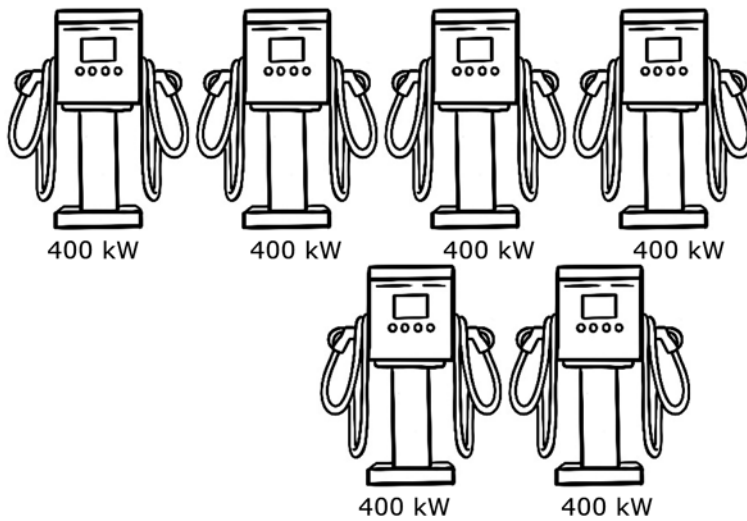
geïntegreerd systeem (alles-in-een laadstation):



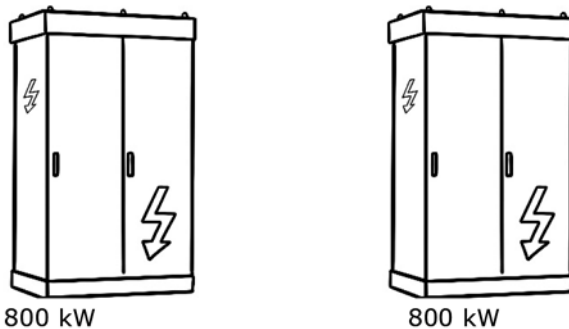
Subsidie: vier maal € 83.393 (mkb) of vier maal € 41.696 (grootbedrijf) voor vier laadstations met een vermogen vanaf 350 kW.

modulair systeem:

1. laadstations



2. vermogenskasten



Subsidie: Als sprake is van een modulair systeem mag de aanvrager een verdeling kiezen van laadstations. 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 1.600 kW en 6 laadstations die elk voor zich zijn begrensd op 400 kW, kan de aanvrager subsidie aanvragen voor 4 maal vanaf 350 kW (totaal: 1.400 kW), of voor 2 maal vanaf 350 kW en 4 maal vanaf 225 kW (totaal: 1.600 kW).

vierde lid

De subsidie wordt verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de investerings-



kosten. Dit betreft investeringskosten op grond van de MIA⁵ die de aanvrager doorgeeft op grond van artikel 2.3.11, tweede lid, onderdeel h. Deze aftrek vindt plaats zodat niet de situatie kan ontstaan dat een stapeling van subsidie en MIA plaatsvindt.

zesde lid

Voor concessiehouders geldt het maximumbedrag van € 350.000 niet. De reden hiervoor is dat met een maximumbedrag van € 350.000 naar verwachting het deelplafond voor deze groep niet wordt uitgeput.

zevende lid

De subsidiebedragen voor de stationaire batterij zijn gebaseerd op een basisbedrag van € 400 per kWh opslagcapaciteit. Dit bedrag is vastgesteld op basis van beschikbare informatie uit de markt en offertes van stationaire batterijen die beschikbaar waren uit andere subsidieregelingen of fiscale instrumenten, zoals de Energie-Investeringsaftrek (EIA). Net als bij de subsidiebedragen voor laadstations is het subsidiepercentage, en daarmee het subsidiebedrag, gebaseerd op de AGVV. Het percentage is afhankelijk van de grootte van de onderneming. Voor grote bedrijven is dit 20%, voor mkb-ondernemingen 40%.

Artikel 2.3.7 Subsidieplafond en wijze verdelen

eerste en tweede lid

De paragraaf kent drie deelplafonds. Onder elk deelplafond vallen zowel de subsidies voor advisering als de subsidies voor de aanleg van laadinfrastructuur. Het aantal subsidies dat voor advisering kan worden verstrekt, is gemaximeerd op 400. Dit is in totaal, dus voor de deelplafonds in het tweede lid, onderdelen a, b en c, gezamenlijk. Met 400 adviezen kan de kwaliteit van de adviezen in kaart worden gebracht. Zo kan worden beoordeeld of de subsidie voor het advies een effectief instrument is voor de jaren na 2024.

vijfde lid

Het vijfde lid treft een voorziening voor de situatie dat een aanvraag is ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond is bereikt. Hierbij geldt dat het subsidieplafond en de openstellingsperiode voor het volgende kalenderjaar nog moeten worden vastgesteld. In dat geval wordt de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan als datum van indiening beschouwd. Daarmee wordt voorkomen dat ondernemingen de investering uitstellen tot het volgende jaar om toch subsidie te krijgen. Daarnaast wordt voorkomen dat aanvragen moeten worden afgewezen wegens het bereiken van het subsidieplafond in het betreffende kalenderjaar. Ook kunnen aanvragen niet meer dan 1 openstellingsperiode 'doorgeschoven' worden. De aanvragen die worden doorgeschoven naar de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan, worden in volgorde van de datum van de feitelijke ontvangst afgehandeld. Dit is uiteraard niet mogelijk bij aanvragen in de laatste openstellingsperiode onder deze paragraaf. Er komt daarna immers geen nieuwe periode waarin een aanvraag kan worden gedaan.

Artikel 2.3.9 Aanvraag

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld.

eerste lid

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.

derde lid

Het derde lid bevat de beperking dat een aanvrager per laadlocatie één aanvraag per kalenderjaar kan indienen. Dit waarborgt dat aanvragers hun aanvraag niet opsplitsen in onderdelen die onder de grens van € 25.000 blijven. In combinatie met het maximale subsidiebedrag van € 350.000 per kalenderjaar houdt dit in dat een aanvrager een maximale subsidie van € 350.000 voor een laadlocatie

⁵ code F3721 voor elektrisch aangedreven zware voertuigen en mobiele werktuigen



kan ontvangen, en daarbij nog een subsidie voor een stationaire batterij kan ontvangen.

Artikel 2.3.10 Aanvraag advisering

Bij de subsidie voor advisering geldt dat het advies al moet zijn opgesteld voordat de aanvraag wordt ingediend. Dit kan vanaf 1 april 2024, zo volgt uit artikel 2.3.3, tweede lid. Deze datum is gekozen omdat deze na het einde van de internetconsultatie ligt, waardoor aanvragers op de hoogte konden zijn van de eisen aan het advies.

Artikel 2.3.11 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur onder € 25.000

eerste lid

De aanvraag dient te worden ingediend binnen 13 weken na de datum waarop de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd. De activiteiten moeten dan ook al zijn uitgevoerd op het moment dat de aanvraag wordt ingediend. Hierdoor kan de Minister de subsidie direct vaststellen.

tweede lid

Dit lid bevat in te dienen gegevens bij de aanvraag.

onderdeel h

De aanvrager moet een document indienen over de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol (OCPP) versie 1.6 met CS-certificaat of hoger. Het OCPP is een protocol waarin beschreven staat hoe de communicatie tussen het oplaadpunt voor elektrische auto's en het backofficesysteem moet plaatsvinden. Dit zorgt ervoor dat verschillende systemen met elkaar op een uniforme wijze kunnen communiceren. Dat maakt onder meer lokaal slim laden mogelijk. Hoewel er nieuwere (hogere) versies beschikbaar zijn, is versie 1.6 op dit moment de meest voorkomende versie. Daarom is deze versie op dit moment als minimum opgenomen in deze paragraaf.

Artikel 2.3.12 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur vanaf € 25.000

eerste lid

onderdeel g

Voor de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol versie 1.6 met CS-certificaat of hoger, bedoeld in onderdeel g, geldt de toelichting op artikel 2.3.11, tweede lid, onderdeel h.

onderdeel h

Artikel 5 van het Kaderbesluit regelt dat subsidies van bestuursorganen in mindering worden gebracht op de subsidie. Gelet daarop bevat onderdeel h de vraag om informatie te verstrekken over de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies.

tweede lid

Indien het aangevraagd vermogen van de laadinfrastructuur groter is dan 50% van het gecontracteerd transportvermogen voor afname, dient de aanvrager cijfermatig te onderbouwen dat de laadinfrastructuur waarvoor subsidie wordt aangevraagd binnen 24 maanden kan worden gerealiseerd. Dit doet de aanvrager door te onderbouwen hoe de benodigde capaciteit (in kW per 24 uur) ten behoeve van de laadinfrastructuur zal worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld door maatregelen om energie te besparen, slim energiemanagement, slim laden, batterijopslag, eventueel in combinatie met eigen opwek, een nieuw contract met de netbeheerder, een aangevraagde netverzwaring of eventuele andere maatregelen.

2.3.14 Subsidieverstrekking

tweede lid

Om de administratieve lasten voor zowel de subsidieontvanger als RVO zo laag mogelijk te houden, is in dit lid bepaald dat de regels voor een subsidie van € 25.000 tot € 125.000 van toepassing zijn op subsidies vanaf € 125.000. Gelet op de relatief eenvoudige manier waarop de subsidieontvanger kan verantwoorden dat hij de investering heeft gedaan, en de controle die RVO daarop kan uitvoeren, is



het passend bij deze paragraaf de mogelijkheid te gebruiken om het zogenaamde arrangement 2 toe te passen op subsidies vanaf € 125.000.

Artikel 2.3.15 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*