



## Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 maart 2025, nr. IENW/BSK-2025/70369, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met aanpassingen van financiële en technische aard [KetenID WGK027615]

Gelet op de artikelen 2, eerste lid, 4, eerste lid, aanhef en onder b, f, g, h en k, 6, eerste lid, 8, eerste lid, 10, tweede en vierde lid, 13, en 22, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

### ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2.1.9, eerste lid, onderdeel b, wordt '7 mei 2025' vervangen door '18 juni 2025'.

B

In artikel 2.1.10, negende lid, onderdeel b, wordt 'vijf zitplaatsen' vervangen door 'vier zitplaatsen'.

C

In artikel 2.2.1 worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

*afrit*: het punt waar uitwisseling kan plaatsvinden tussen een A- of N-weg en het onderliggend wegennet;

*ingang*: het punt waarop de toegangsweg overgaat in het terrein waarop de laadinfrastructuur staat of komt te staan;

D

Artikel 2.2.3, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel a vervalt, onder verlettering van onderdelen b tot en met h tot a tot en met g.

2. Onder vervanging van ';' en' aan het slot van onderdeel f (nieuw) door een puntkomma en van de punt aan het slot van onderdeel g (nieuw) door ';' en' wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

h. minimaal 40 uur per week is geopend in de periode tussen 9 uur en 21 uur.

E

Aan artikel 2.2.6 wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. In aanvulling op het eerste en derde lid bedraagt de subsidie ten hoogste 20% van de subsidiabele kosten.

F

Artikel 2.2.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het subsidieplafond bedraagt:
  - a. voor het jaar 2024 € 15.000.000;
  - b. voor het jaar 2025 € 15.000.000.

2. Het derde lid komt te luiden:

3. De Minister stelt de onderlinge rangschikking van aanvragen vast door middel van loting indien hij:
  - a. op dezelfde dag aanvragen ontvangt voor meerdere laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling; en
  - b. toekenning van deze aanvragen ertoe leidt dat gedurende de looptijd van de regeling subsidie wordt verleend voor meer dan vijf laadlocaties.

G

Artikel 2.2.8 komt te luiden:

#### **Artikel 2.2.8 Aanvraagperiode**

Een aanvraag tot subsidieverstrekking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend:

- a. van 1 oktober 2024, 9.00 uur tot en met 31 december 2024, 12.00 uur;
- b. van 13 mei 2025, 9.00 uur tot en met 19 december 2025, 12.00 uur.

H

Artikel 2.2.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:

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. de volledige postcode met het huisnummer of dichtstbijzijnde huisnummer van de laadlocatie;
  - d. de coördinaten van de ingang;
  - 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. 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 of hoger verloopt teneinde sturing van het laden mogelijk te maken;
  - g. indien van toepassing bevat de aanvraag een overzicht van de overige subsidiabele kosten ten behoeve van de aanleg van laadinfrastructuur;
  - h. de meest recente factuur van de netbeheerder waaruit blijkt wat het huidige aansluitvermogen en gecontracteerde transportvermogen is op de laadlocatie;
  - i. een document waaruit blijkt dat de laadlocatie reeds over een netaansluiting van minimaal 600 kVA beschikt;
  - j. een onderbouwing waaruit blijkt dat de laadlocatie bereikbaar is via een verharde toegangsweg die vanaf de afrit over de gehele lengte minstens zes meter breed is, waarbij de berm niet meetelt als onderdeel van de toegangsweg, en:
    - i. ligt op een bedrijventerrein, te weten een cluster aaneengesloten percelen met overwegend bedrijfsbestemmingen, binnen een in een bestemmingsplan als bedrijventerrein aangewezen gebied; of
    - ii. ligt op maximaal een kilometer rijafstand van een A- of N-weg, waarbij deze afstand met een algemeen aanvaarde routeplanner wordt gemeten vanaf het einde van de dichtstbijzijnde afrit tot aan de ingang;
  - k. documenten waaruit blijkt dat alle laadstations binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar zijn voor gebruik door zwaar elektrisch wegvervoer, waarbij de laadlocatie voldoet aan artikel 2.2.3, eerste lid, onderdelen a tot en met h;
  - l. documenten waaruit blijkt dat 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; en
  - m. toestemming de laadlocatie en het aantal laadpunten van de aanvraag anoniem te publiceren.

2. Onder vernummering van het vijfde lid tot zesde lid wordt een lid ingevoegd, luidende:

5. In afwijking van het vierde lid, onderdeel k, hoeft de aanvrager niet te onderbouwen dat de



laadlocatie voldoet aan artikel 2.2.3, eerste lid, onderdeel d, indien de laadlocatie:

- a. op een bedrijventerrein ligt; of
- b. een bestaand tankstation of laadstation betreft dat geschikt is voor zware voertuigen.

I

Artikel 2.2.10, tweede lid, onderdeel b, komt te luiden:

- b. gedurende enig moment tijdens de looptijd van deze regeling door toekenning subsidie zou worden verleend voor meer dan vijf laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling.

J

Artikel 2.2.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. Aan het eerste lid (nieuw), onderdeel a, wordt toegevoegd ', waarbij de laadlocatie voldoet aan artikel 2.2.3, eerste lid, onderdelen a tot en met h'.
3. In het eerste lid (nieuw), onderdeel c, vervalt 'met CS-certificaat'.
4. Aan het artikel worden twee leden toegevoegd, luidende:
  2. In aanvulling op het eerste lid is de subsidieontvanger van een subsidie als bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, verplicht gedurende 36 aaneengesloten maanden na vaststelling van de subsidie:
    - a. de laadinfrastructuur in te zetten als laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die te allen tijde voor het publiek toegankelijk is; en
    - b. de laadinfrastructuur als publiek toegankelijk laadstation op te laten nemen in het publieke register.
  3. In aanvulling op het eerste lid is de subsidieontvanger van een subsidie als bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, verplicht gedurende 36 aaneengesloten maanden na vaststelling van de subsidie:
    - a. de stationaire batterij, zonder overdracht aan derden, in eigendom te hebben; en
    - b. ervoor zorg te dragen dat ten minste 70% van het aantal kWh dat uit de stationaire batterij wordt ontladen, wordt geleverd aan laadstations.

K

In paragraaf 2.2 wordt na artikel 2.2.14 een artikel ingevoegd, luidende:

#### **Artikel 2.2.15 Gewijzigde vaststelling en terugvordering**

1. Indien niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 2.2.12, tweede of derde lid, kan de Minister de vaststelling van de subsidie wijzigen en het onverschuldigd betaalde deel van de subsidie terugvorderen.
2. Het terug te vorderen bedrag wordt:
  - a. bij een subsidie als bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, bepaald door de subsidie te verminderen met 1/36e deel van het verstrekte subsidiebedrag, vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting, bedoeld in artikel 2.2.12, tweede lid, onderdeel a of b;
  - b. bij een subsidie als bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, bepaald door de subsidie te verminderen met 1/36e deel van het verstrekte subsidiebedrag, vermenigvuldigd met het aantal volledige maanden waarin niet is voldaan aan de verplichting, bedoeld in artikel 2.2.12, derde lid, onderdeel a of b.

## **ARTIKEL II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.



---

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

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,  
C.A. Jansen*



## TOELICHTING

### 1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit, paragrafen Waterstof in mobiliteit (hierna: Swim) en Publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer (hierna: Spula). Op grond van de Swim kunnen subsidies worden verstrekt voor investeringen in waterstoftankstations en emissievrije waterstofvoertuigen voor wegvervoer. Op grond van de Spula kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg of uitbreiding van publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer.

### 2. Noodzaak tot wijziging

#### *Swim*

Op 1 april 2025 start de openstellingsperiode voor het doen van aanvragen. Er zijn signalen uit de markt dat bedrijven meer tijd kunnen gebruiken voor deze openstelling.

#### *Spula*

Met deze regeling worden voor het jaar 2025 de subsidieplafonds en de openstellingsperiode vastgesteld. In totaal is € 15.000.000 beschikbaar. Daarnaast hebben de ervaringen uit de openstelling in 2024 geleid tot het doorvoeren van enkele aanpassingen.

### 3. Inhoud van de wijziging

#### *Wijziging paragraaf Swim*

##### *Openstellingsperiode*

De belangrijkste wijziging betreft de aanpassing van de openstellingsperiode in artikel 2.1.9. Deze wordt verlengd van 1 april tot en met 7 mei 2025 naar 1 april tot en met 18 juni 2025. De openstelling volgt relatief snel op de beschikkingen die eind 2024 zijn genomen nadat de openstellingsperiode eindigde op 6 september 2024. Gelet op deze relatief korte tijd vormen de signalen uit de markt, te weten dat bedrijven meer tijd kunnen gebruiken, aanleiding de openstellingsperiode te verlengen. Hierdoor hebben bedrijven meer tijd voor het vormen van consortia en het gezamenlijk schrijven van aanvragen.

##### *Aantal zitplaatsen voor rolstoelen toegankelijk voertuig*

Bij een eerdere wijziging van de Swim (Stcrt. 2024, 38755) is in artikel 2.1.5, vijfde lid, de eis aangepast dat een voor rolstoelen toegankelijk voertuig over meer dan vijf zitplaatsen beschikt. De eis is nu dat dit voertuig over meer dan vier zitplaatsen beschikt. Hierdoor is het eenvoudiger om subsidie aan te vragen voor voertuigen waarvoor rijbewijs B volstaat. In artikel 2.1.10, negende lid, stond daarentegen nog dat een aanvrager van een voor rolstoelen toegankelijk voertuig aantoont dat dit over meer dan vijf zitplaatsen beschikt. Dit is aangepast naar meer dan vier zitplaatsen. Hierdoor zijn de artikelen 2.1.5, vijfde lid, en 2.1.10, negende lid, met elkaar in overeenstemming.

#### *Wijziging paragraaf Spula*

##### *Onderscheid activiteiten en vereisten: artikel 2.2.3, eerste lid, artikel 2.2.9, vierde lid*

In artikel 2.2.3, eerste lid, van de Spula staat een reeks eigenschappen waaraan een elektrische laadlocatie moet voldoen. Aangezien deze eigenschappen deels pas tot stand zouden kunnen komen door het uitvoeren van het gesubsidieerde project, kon onduidelijkheid ontstaan over de vraag of deze eigenschappen bij de aanvraag al aanwezig moesten zijn. Gelet hierop zijn artikel 2.2.3, eerste lid, en artikel 2.2.9, vierde lid, aangepast. Bij artikel 2.2.3, eerste lid, gaat het erom dat de laadlocatie uiterlijk aan het eind van het project voldoet aan de eisen die in dit lid zijn opgenomen.

Aan artikel 2.2.3, eerste lid, is toegevoegd dat een laadlocatie minimaal 40 uur per week is geopend in de periode tussen 9 uur en 21 uur. Dit voorkomt dat subsidie wordt verstrekt voor een laadlocatie die slechts in beperkte mate bijdraagt aan het doel van voldoende publieke laadzekerheid. In artikel 2.2.3, eerste lid, is het onderdeel geschrapt dat de aanvrager over een netaansluiting van minimaal 600 kVA beschikt. Dit onderdeel is verplaatst naar artikel 2.2.9, vierde lid, onderdeel i. Daarin staat nu de eis dat

de aanvrager een document indient waaruit blijkt dat hij reeds over zo'n netaansluiting beschikt. Het woord 'reeds' is toegevoegd om te verduidelijken dat deze netaansluiting er ten tijde van de aanvraag moet zijn. Het is dus niet genoeg als de aanvrager verklaart dat hij in de loop van het project over een dergelijke netaansluiting komt te beschikken.

Artikel 2.2.9, vierde lid, is opnieuw vastgesteld. Allereerst is de opbouw van de verschillende onderdelen aangepast, zodat deze logischer in elkaar steekt. Daarnaast zijn enkele onderdelen toegevoegd. De meeste onderdelen betreffen vereisten waaraan de aanvrager voorafgaand aan de verlening moet voldoen. De uitzondering hierop is onderdeel k. Daarin onderbouwt de aanvrager dat de laadinfrastructuur uiterlijk twee jaar na de subsidieverlening voldoet aan de eigenschappen genoemd in artikel 2.2.3, eerste lid. Indien bij de vaststelling blijkt dat aan deze eis niet is voldaan, heeft dit uiteraard gevolgen voor de subsidieontvanger.

Naast het hiervoor al genoemde onderdeel i bevat het vierde lid de volgende ten opzichte van het voormalige vierde lid nieuwe onderdelen:

#### Onderdeel d

De aanvrager dient de coördinaten van de ingang op te geven. Bij de ingang gaat het om het fysieke punt waar de toegangsweg overgaat in het terrein waarop de laadinfrastructuur staat (of komt te staan). Dit begrip is toegevoegd aan de begripsbepalingen in artikel 2.2.1. Dit punt kan bijvoorbeeld een drempel zijn, of een poort. Aan de hand van deze coördinaten kan de Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO), die met de subsidievertrekking op grond van deze regeling is belast, de rijafstand van de dichtstbijzijnde afrit tot aan de ingang toetsen (onderdeel j, onder ii).

#### Onderdeel g

Op grond van artikel 2.2.9, vierde lid, onderdeel f, verstrekt de aanvrager een offerte met, kort samengevat, specificaties en installatiekosten van de laadstations. Ten opzichte van het voormalige vierde lid is een nieuw onderdeel g toegevoegd. Hieruit volgt dat de aanvrager, naast de hiervoor genoemde offerte, een overzicht verstrekt van de overige subsidiabele kosten ten behoeve van de aanleg van laadinfrastructuur. Dit vereiste geldt uitsluitend als sprake is van andere kosten dan vermeld op de offerte bedoeld in onderdeel f.

Die kosten kunnen de kosten omvatten voor met de oplaadinfrastructuur verband houdende technische uitrusting, de installatie of verbetering van elektrische of andere onderdelen (anders dan de installatiekosten van het laadstation, die onder onderdeel f vallen), evenals civieltechnische werken, terrein- of wegaanpassingen, en kosten voor het verkrijgen van de nodige vergunningen. Kosten voor de netaansluiting horen hier niet tussen. Het is immers een vereiste dat de netaansluiting al aanwezig is als de aanvraag wordt gedaan.

#### Onderdeel j

In dit onderdeel ligt vast dat de aanvrager onderbouwt dat de laadlocatie bereikbaar is via een verharde toegangsweg van minstens zes meter breed, en dat deze op een bedrijventerrein of op maximaal een kilometer rijafstand van een A- of N-weg ligt. De aanvrager onderbouwt de rijafstand met een algemeen aanvaarde routeplanner, zoals ANWB routeplanner, Google maps, TomTom of Apple kaarten. RVO controleert deze onderbouwing. Deze eis voorkomt dat subsidie wordt verstrekt voor een laadlocatie die niet goed bereikbaar is voor zwaar vervoer, waardoor deze slechts in beperkte mate bijdraagt aan de doelen van voldoende publieke laadzekerheid en het voldoen aan de verplichtingen op grond van verordening 2023/1804 voor de uitrol van laadinfrastructuur (beter bekend onder de Engelse afkorting AFIR<sup>1</sup>) voor zware elektrische voertuigen.

In artikel 2.2.9, vierde lid, zijn daarnaast enkele praktische aanpassingen gedaan. Dit naar aanleiding van de ervaringen met de openstelling in 2024.

In onderdeel f is de eis vervallen dat het Open Charge Point Protocol een CS-certificaat heeft. Deze eis bleek weinig toegevoegde waarde te hebben. In artikel 2.2.12 is dezelfde eis eveneens vervallen.

In onderdeel h is opgenomen dat het huidige aansluitvermogen en gecontracteerde transportvermogen blijkt uit de meest recente factuur van de netbeheerder. Dit voorkomt onduidelijkheid over eventuele andersoortige documenten waaruit dit zou kunnen blijken.

---

<sup>1</sup> Alternative Fuels Infrastructure Regulation



#### *Hoogte subsidie: artikel 2.2.6*

Aan artikel 2.2.6 is een vierde lid toegevoegd, dat bepaalt dat de subsidie maximaal 20% van de subsidiabele kosten bedraagt. Het maximale subsidiepercentage in lid 4 is gelijk aan het voor grote bedrijven toegestane steunpercentage in de algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV). Aangezien de meeste aanvragers grote bedrijven zijn, bevat de Spula geen apart percentage voor mkb-ondernemingen.

Deze aanpassing voorkomt dat de subsidie op grond van artikel 5, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: Kaderbesluit) moet worden verlaagd indien een laadstation goedkoper in de aanschaf is dan het standaardbedrag van € 19.000 of € 43.000 veronderstelt. Toekenning van het standaardbedrag zou zonder aanpassing kunnen leiden tot een steunintensiteit die hoger is dan toegestaan op grond van de AGVV. Het is overzichtelijker dat dit direct uit de Spula blijkt in plaats van uit het samenspel van Spula en Kaderbesluit.

#### *Overige wijzigingen*

Naar aanleiding van de opgedane praktijkervaring met de openstelling in 2024 zijn daarnaast enkele verbeteringen doorgevoerd in de regelingstekst van de Spula, die in het artikelsgewijze deel van de toelichting aan bod komen.

### **4. Verhouding tot bestaande regelgeving**

#### *Nationaal recht*

Deze wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit is gebaseerd op het Kaderbesluit Subsidies I en M en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M.

#### *Europeesrechtelijke aspecten*

De subsidieverstrekking op grond van de Spula 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 subsidieverstrekkingen zijn onder de vrijstelling van artikel 36bis van de AGVV gebracht.

### **5. Gevolgen**

#### *Administratieve en uitvoeringslasten*

De wijziging leidt niet tot een verhoging van administratieve lasten of uitvoeringslasten.

De wijziging van deze regeling heeft naar haar aard geen of zeer beperkte gevolgen voor de administratieve lasten voor ondernemers en burgers. Op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie<sup>2</sup> kon internetconsultatie daarom achterwege blijven.

#### *Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid*

De wijzigingen zijn merendeels technisch van aard, zonder dat daar (in)direct regeldrukgevolgen uit volgen voor burgers, bedrijven of professionals. Vanwege het ontbreken van deze gevolgen is de ontwerpregeling niet voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR).

### **6. Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel I**

##### *Onderdelen F en I (artikelen 2.2.7 en 2.2.10)*

Om te voorkomen dat de met deze paragraaf gesteunde laadlocaties te dicht bij elkaar komen te liggen, gold een maximum van drie toegekende laadlocaties per tweecijferig postcodegebied. Dit is aangepast naar een maximum van vijf laadlocaties. De reden hiervoor is dat de ervaring met de openstelling uit 2024 leert dat de regionale spreiding breder is dan verwacht. Uit artikel 2.2.10, tweede

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



lid, volgt daarom dat de aanvraag wordt afgewezen als door toekenning voor meer dan vijf laadlocaties per tweecijferig postcodegebied subsidie zou worden verleend.

De situatie kan voorkomen dat op een dag meerdere aanvragen worden ontvangen per tweecijferig postcodegebied, waarbij toekenning van alle aanvragen ertoe zou leiden dat voor meer dan vijf laadlocaties per tweecijferig postcodegebied subsidie zou worden verleend. In dat geval stelt de Minister de onderlinge rangschikking van die aanvragen 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. Zodra voor de vijfde laadlocatie per tweecijferig postcodegebied subsidie is toegekend, geldt voor volgende aanvragen in dit tweecijferig postcodegebied de weigeringsgrond uit artikel 2.2.10, tweede lid, onderdeel b.

Het aantal van vijf laadlocaties betreft de gehele looptijd van de regeling. Het is dus niet zo dat een aanvrager elke openstellingsperiode opnieuw voor vijf laadlocaties subsidie kan aanvragen. Ter verduidelijking is dit expliciet toegevoegd aan artikel 2.2.7, derde lid, en artikel 2.2.10, tweede lid.

#### *Onderdelen J en K (artikelen 2.2.12 en 2.2.15)*

Om te borgen dat de laadinfrastructuur wordt gebruikt als publieke laadinfrastructuur, is artikel 2.2.12 uitgebreid. De oorspronkelijke onderdelen a, b en c staan nu in het eerste lid. In onderdeel a van dit eerste lid is voor de volledigheid toegevoegd dat de laadinfrastructuur voldoet aan het bepaalde in artikel 2.2.3, eerste lid.

De toevoeging van het tweede lid zorgt ervoor dat de Spula een vergelijkbare instandhoudingstermijn bevat als in de paragraaf Waterstof en mobiliteit en in de Subsidieregeling schoon en emissieloos bouw materieel. RVO controleert de inzet als publieke laadinfrastructuur door te toetsen of de laadinfrastructuur is opgenomen in het register van publieke laadinfrastructuur. Dit betreft het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (hierna: NDW). Op basis van artikel 20, tweede lid, van de AFIR is de subsidieontvanger verplicht deze gegevens op te nemen in de NDW. De verplichting in het tweede lid, onderdeel b, vormt dan ook geen extra last. Wel maakt dit onderdeel in combinatie met het tweede lid, onderdeel a, duidelijk hoe RVO de inzet als publieke laadinfrastructuur controleert.

De subsidie voor een batterij zorgt ervoor dat ook met een niet optimale netaansluiting toch op hogere vermogens kan worden geladen. De inzet van de batterij is dan ook bedoeld voor het leveren van elektriciteit aan de laadstations. De toevoeging van het derde lid, onderdeel b, waarborgt dat de batterij niet voor een groot deel wordt gebruikt voor andere toepassingen, zoals het handelen op energiemarkten. Daarnaast geldt, net als bij de laadinfrastructuur, een instandhoudingstermijn van 36 maanden.

De aaneengesloten eigendom van de batterij kan steekproefsgewijs worden gecontroleerd aan de hand van de balans van de subsidieontvanger. RVO kan de subsidieontvanger na de subsidievestiging verder verzoeken om gebruiksdata te delen over een exploitatieperiode van drie achtereenvolgende maanden. De gebruiksdata bestaan uit het aantal kWh dat is ontladen uit de batterij, en het aantal kWh dat via de laadstations aan voertuigen is geleverd. Een aanvrager kan deze data delen uit achtereenvolgens het Batterij Management Systeem en uit de administratie van de afgenomen laadsessies. De subsidieontvanger is verplicht hieraan mee te werken. Op deze wijze wordt gecontroleerd of de subsidieontvanger voldoet aan deze voortdurende verplichtingen.

In artikel 2.2.15 is vastgelegd dat de subsidie naar rato moet worden terugbetaald als de subsidieontvanger zich niet houdt aan de na de subsidievestiging voortdurende verplichtingen.

#### **Artikel II**

Met de datum van inwerkingtreding wordt afgeweken van de door het kabinet vastgestelde vaste verandermomenten. Tevens wordt afgeweken van de in het systeem van vaste verandermomenten opgenomen minimale invoeringstermijn van twee maanden tussen publicatie en inwerkingtreding. Aanleiding daarvoor is dat met een snelle inwerkingtreding de gewijzigde regeling zo snel mogelijk kan worden toegepast. Dit is in het voordeel van de aanvragers. De uitzondering is gerechtvaardigd omdat dit aanmerkelijke ongewenste private nadelen voorkomt (artikel 4.17, vijfde lid, onderdeel a, van de Aanwijzingen voor de regelgeving). Daarbij wordt de doelgroep van de regeling geïnformeerd door informatie op de website van RVO. De korte invoeringstermijn is niet bezwaarlijk voor RVO, omdat zij al op de hoogte is van deze wijziging en deze onmiddellijk kan toepassen.

*De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat – Openbaar Vervoer en Milieu,  
C.A. Jansen*