



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 24 november 2025, nr. IENW/BSK-2025/276889, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met aanpassingen van financiële en technische aard [KetenID WGK028221]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4, eerste lid, aanhef en onderdelen b, g, h en k en tweede lid, 8, eerste lid, en 10, tweede en vierde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

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

A

In hoofdstuk 1 wordt na artikel 1.3 een artikel toegevoegd, luidende:

Artikel 1.4 Begrotingsvoorbehoud

Een subsidie ten laste van een begroting die nog niet is vastgesteld, wordt verleend onder de voorwaarde, bedoeld in artikel 4:34, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht.

B

Artikel 2.2.6, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel b komt te luiden:

b. € 43.000 voor een laadstation met een vermogen vanaf 350 kW tot 550 kW;.

2. Er wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. € 80.000 voor een laadstation met een vermogen vanaf 550 kW.

C

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma wordt aan artikel 2.2.7, eerste lid, een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. voor het jaar 2026 € 14.500.000.

D

Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door een puntkomma wordt aan artikel 2.2.8 een onderdeel toegevoegd, luidende:

c. van dinsdag 3 februari 2026, 9.00 uur tot en met vrijdag 18 december 2026, 12.00 uur.

E

Artikel 2.2.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid wordt als volgt gewijzigd:

a. aan onderdeel h wordt toegevoegd 'of een schriftelijke bevestiging van de netbeheerder die maximaal 3 maanden oud is, waaruit blijkt dat er binnen twee jaar na verlening van subsidie een



netaansluiting van ten minste 100 kVA aanwezig is'; b. onderdeel i vervalt, onder verlettering van de onderdelen j tot en met m tot i tot en met l;

c. onderdeel l (nieuw) komt te luiden:

1. toestemming de laadlocatie, het aantal laadstations, het aantal laadpunten, het totale vermogen op de laadlocatie en indien van toepassing de opslagcapaciteit van de stationaire batterij van de aanvraag anoniem te publiceren.

2. In het vijfde lid wordt 'vierde lid, onderdeel k' vervangen door 'vierde lid, onderdeel j'.

F

Artikel 2.3.3 komt te luiden:

Artikel 2.3.3. Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan op grond van deze paragraaf subsidie verstrekken voor investeringen in de aanleg van in Nederland gelegen nieuwe private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is.
2. De laadinfrastructuur, bedoeld in het eerste lid, bestaat uit een of meer laadstations en bevat ten minste:
 - a. een of meer DC laadstations met een vermogen vanaf 20 kW bestaande uit ten minste een laadpunt; of
 - b. een of meer AC laadstations met een vermogen van minimaal 11 kW, mogelijk in combinatie met 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.
3. De Minister kan in combinatie met de subsidie, bedoeld in het eerste lid, subsidie verstrekken voor een investering in een in Nederland geplaatste stationaire batterij tot een maximum van 1.000 kWh per laadlocatie indien de subsidie voor de activiteiten in totaal ten minste € 25.000 bedraagt.
4. In afwijking van het derde lid geldt het maximum van 1.000 kWh niet indien de aanvrager OV-concessiehouder is.
5. De stationaire batterij, bedoeld in het derde lid, heeft een maximale hardwarematige C-waarde van 0,50, tenzij:
 - a. deze is geïntegreerd in het DC laadstation; of
 - b. de aanvrager OV-concessiehouder is.

G

Artikel 2.3.4 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede en derde lid vervallen, onder vernummering van het vierde en vijfde lid tot tweede en derde lid.
2. In het tweede lid (nieuw) vervalt 'en tweede'.
3. In het derde lid (nieuw) wordt 'vierde lid, onderdeel b' vervangen door 'tweede lid, onderdeel b'.

H

Artikel 2.3.5 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid vervalt, onder vernummering van het tweede en derde lid tot eerste en tweede lid.
2. In het eerste lid (nieuw) wordt 'artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, of vierde lid' vervangen door 'artikel 2.3.3, eerste of derde lid'.
3. In het tweede lid (nieuw) wordt 'het tweede lid' vervangen door 'het eerste lid'.



I

Artikel 2.3.6 komt te luiden:

Artikel 2.3.6 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid:
 - a. voor een grote onderneming het maximum per laadstation bedoeld in bijlage 5;
 - b. voor een mkb-onderneming het maximum per laadstation bedoeld in bijlage 5.
2. Onverminderd het eerste lid is de subsidiehoogte:
 - a. bij AC laadstations gebaseerd op het vermogen aan het laadpunt;
 - b. bij DC laadstations gebaseerd op het totale vermogen van het laadstation.
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 bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, derde lid:
 - a. voor een grote onderneming € 60 per kWh opslag;
 - b. voor een mkb-onderneming € 85 per kWh opslag.
5. Onverminderd het eerste en vierde lid bedraagt de subsidie ten hoogste:
 - a. 40% van de subsidiabele kosten voor een mkb-onderneming;
 - b. 20% van de subsidiabele kosten voor een grote onderneming.

J

Na artikel 2.3.7a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2.3.7b Subsidieplafond en wijze van verdelen 2026

1. Voor OV-concessiehouders en touringcarbedrijven bedraagt het subsidieplafond voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste en derde lid, voor het jaar 2026 € 9.000.000.
2. Voor andere aanvragers dan OV-concessiehouders of touringcarbedrijven bedraagt het subsidieplafond voor het jaar 2026:
 - a. voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid: € 60.000.000
 - b. voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, derde lid: € 18.500.000.
3. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen, waarbij geldt dat aanvragen als bedoeld in artikel 2.3.7a, vijfde lid, voorrang hebben op overige aanvragen.
4. Voor een volledige aanvraag als bedoeld in artikel 2.3.11 die in 2026 is ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond is bereikt, en die na de loting bedoeld in artikel 8, derde lid, onderdeel b van het Kaderbesluit geen subsidie ontvangt, geldt als datum van indiening de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan.
5. In afwijking van het derde lid vindt, indien een gevraagde subsidie niet geheel doch voor ten minste 70 procent kan worden verstrekt omdat een subsidieplafond bijna is bereikt, overleg plaats met de aanvrager.

K

Aan artikel 2.3.8 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Een aanvraag tot subsidieverstrekking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend van 20 januari 2026, 9.00 uur tot en met 18 december 2026, 12.00 uur voor het subsidieplafond bedoeld in artikel 2.3.7b.

L

Artikel 2.3.9 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt, onder vernummering van het derde lid tot tweede lid.



2. In het tweede lid (nieuw) wordt 'artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, of vierde lid' vervangen door 'artikel 2.3.3, eerste of derde lid'.

M

Artikel 2.3.10 vervalt.

N

Artikel 2.3.11 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, komt te luiden:

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, ingediend in hetzelfde kalenderjaar of binnen 13 weken na de datum waarop de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd.

2. In het tweede lid wordt na onderdeel g 'en' toegevoegd en vervalt onderdeel i, onder vervanging van ';' en' aan het slot van onderdeel h door een punt.

O

Artikel 2.3.12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, aanhef, vervalt 'onderdeel b,'.

2. In het derde lid wordt 'artikel 2.3.3, vierde lid' vervangen door 'artikel 2.3.3, derde lid' en vervalt onderdeel a en de aanduiding b voor onderdeel b.

3. Na het derde lid wordt een lid toegevoegd, luidende:

4. Een OV-concessiehouder:
 - a. overlegt niet de gegevens, bedoeld in het eerste lid, onderdelen e en f, en het tweede lid;
 - b. vermeldt de datum van de gunning van de concessie waaruit blijkt dat hij batterij-elektrische bussen inzet.

P

Artikel 2.3.13 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt, onder vernumming van het derde lid tot tweede lid.

2. In het tweede lid (nieuw) vervalt 'onder b,'.

Q

Artikel 2.3.15, tweede lid komt te luiden:

2. De subsidieontvanger van een subsidie als bedoeld in artikel 2.3.3, derde lid, is verplicht:
 - a. gedurende ten minste 24 aaneengesloten maanden na vaststelling van de subsidie de stationaire batterij, zonder overdracht aan derden, in eigendom te hebben en deze in te zetten ten behoeve van de laadinfrastructuur, bedoeld in het eerste lid;
 - b. ervoor zorg te dragen dat ten minste 70% van het aantal kWh dat uit de stationaire batterij wordt ontladen, wordt geleverd aan laadstations.

R

In artikel 2.3.17, derde lid, vervalt 'onderdeel b,'.

S

Artikel 2.3.18 komt te luiden:

Artikel 2.3.18. Staatssteun

Subsidie voor de activiteiten, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste of derde 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.

T

Artikel 2.4.7 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. Het subsidieplafond voor aanvragers als bedoeld in artikel 2.4.4, onderdeel a, bedraagt:
 - a. voor het jaar 2025: € 3.500.000;
 - b. voor het jaar 2026: € 2.290.000.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Het subsidieplafond voor aanvragers als bedoeld in artikel 2.4.4, onderdeel b, bedraagt:
 - a. voor het jaar 2025: € 3.500.000;
 - b. voor het jaar 2026: € 10.000.000.

U

Artikel 2.4.8 komt te luiden:

Artikel 2.4.8. Aanvraagperiode

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

- a. in 2025 van 11 februari 2025, 9.00 uur tot en met 30 mei 2025, 12.00 uur;
- b. in 2026 van 10 februari 2026, 9.00 uur tot en met 30 november 2026, 17.00 uur.

V

Bijlage 5 wordt vervangen door bijlage I bij deze regeling.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2026.

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

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



BIJLAGE I, BEHOOREND BIJ ARTIKEL I, ONDERDEEL V, BIJ DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE TIJDELIJKE SUBSIDIEREGELING ZERO-EMISSION MOBILITEIT IN VERBAND MET AANPASSINGEN VAN FINANCIËLE EN TECHNISCHE AARD

Bijlage 5, behorend bij artikel 2.3.6, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit

Categorie	Basisbedrag	maximum-subsidie groot	maximum-subsidie mkb
AC laadstation met een vermogen vanaf 11 kW	€ 2.000	€ 400	€ 800
AC laadstation duopaal met een vermogen vanaf tweemaal 11 kW	€ 4.000	€ 800	€ 1.600
AC laadstation met een vermogen vanaf 43 kW	€ 4.400	€ 880	€ 1.760
AC laadstation duopaal met een vermogen vanaf tweemaal 43 kW	€ 8.800	€ 1.760	€ 3.520
DC laadstation met een vermogen vanaf 20 kW	€ 9.750	€ 1.950	€ 3.900
DC laadstation met een vermogen vanaf 50 kW	€ 24.400	€ 4.880	€ 9.760
DC laadstation met een vermogen vanaf 100 kW of tweemaal 50 kW	€ 44.250	€ 8.850	€ 17.700
DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW of tweemaal 75 kW	€ 61.000	€ 12.200	€ 24.400
DC laadstation met een vermogen vanaf 220 kW of tweemaal 110 kW	€ 77.500	€ 15.500	€ 31.000
DC laadstation met een vermogen vanaf 350 kW of tweemaal 175 kW	€ 131.250	€ 26.250	€ 52.500
DC laadstation met een vermogen vanaf 550 kW of tweemaal 275 kW	€ 220.000	€ 44.000	€ 88.000



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit ten aanzien van paragraaf 2.2 Publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer (hierna: SPuLa), paragraaf 2.3 Private laadinfrastructuur elektrische voertuigen (hierna: SPriLa) en paragraaf 2.4 Emissieloze touringcars (hierna: STour).

Op grond van de SPuLa kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg of uitbreiding van publieke laadinfrastructuur voor zwaar vervoer. De SPriLa bevat de eisen voor het verstrekken van subsidie voor de aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. En op grond van de STour kunnen ondernemingen subsidie ontvangen voor de aanschaf van één of meerdere nieuwe emissieloze touringcars van voertuigcategorie M3.

Deze drie subsidieparagrafen van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit worden ook in 2026 weer opengesteld voor subsidieaanvragen. Daarvoor worden met deze wijzigingsregeling de aanvraagperiodes vastgesteld, alsmede het maximaal beschikbare budget per onderdeel (subsidieplafond). Voorts wordt enkele eisen aangescherpt dan wel versoepeld. In de volgende paragraaf zal per subsidie-onderdeel worden toegelicht welke wijzigingen zijn vastgesteld.

2. Inhoud van de wijzigingen

2.1 SPuLa

Met deze regeling worden voor het jaar 2026 het subsidieplafond en de aanvraagperiode vastgesteld. In totaal is € 14.500.000 beschikbaar.

Daarnaast hebben de ervaringen uit de openstelling in 2025 geleid tot het doorvoeren van enkele aanpassingen. Deze wijzigingen in de SPuLa betreffen twee gedetailleerde aanpassingen van de aanvraagvereisten in artikel 2.2.9 en de toevoeging van een nieuwe vermogenscategorie in artikel 2.2.6. Deze zijn in het artikelsgewijze deel toegelicht.

2.2 SPriLa

Ook voor de SPriLa wordt met deze regeling de openstellingsperiode voor aanvragen voor het jaar 2026 vastgesteld. In totaal is € 87.500.000 beschikbaar. Hier geldt eveneens dat ervaringen uit de openstelling in 2025 en de ontwikkelingen op de markt geleid hebben tot het doorvoeren van diverse aanpassingen.

Vervallen subsidiemogelijkheid advisering

Bij de openstellingen in 2024 en 2025 bleek er steeds minder animo te zijn voor de subsidie voor advies over de aanleg van private laadinfrastructuur. Er zijn hiervoor in totaal tot nu toe (september 2025) slechts 69 aanvragen ingediend. Sinds het ontwikkelen van deze subsidieregeling is de capaciteit bij regionale adviseurs toegenomen. Deze adviseurs verschaffen doorgaans gratis een gericht advies over de aanleg van private laadinfrastructuur aan ondernemers. Vanwege deze ontwikkeling en het hierdoor steeds beperktere animo voor een gedeeltelijke subsidie over advieskosten, is de subsidiemogelijkheid voor advies geschrapt uit artikel 2.3.3. Dit leidt tot een reeks technische aanpassingen. Zo vervalt in een reeks artikelen de verwijzing naar artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b: door het schrappen van de advisering is er in het eerste lid immers geen verdeling meer in een onderdeel a (advisering) en b (aanleg laadinfrastructuur).

Vermogen en subsidiehoogte

In artikel 2.3.6, tweede lid, is vastgelegd dat de subsidiehoogte bij AC laadstations is gebaseerd op het vermogen aan het laadpunt, en bij DC laadstations op het totale vermogen van het laadstation. Bij de realisatie van AC laadstations wordt de aanvrager hierdoor gestimuleerd de meest efficiënte oplossing (in termen van aantallen laadpunten) te zoeken.

Bij DC laadstations was het beeld dat het totaal beschikbare vermogen werd verdeeld als er meerdere voertuigen tegelijk laden, en volledig beschikbaar was wanneer er één voertuig laadt. Intussen zijn er echter DC laadstations beschikbaar waarbij het vermogen niet volledig beschikbaar is wanneer er één voertuig laadt.

Stel dat een DC laadstation van 150 kW twee laadpunten heeft, dan wordt dit vermogen altijd verdeeld (2x 75 kW) als er twee voertuigen laden. Als er slechts één voertuig laadt, wordt echter ook maximaal 75 kW geleverd. Aangezien deze DC laadstations een vergelijkbare aanschafprijs hebben als de DC



laadstations waarbij het vermogen wel volledig beschikbaar is wanneer er één voertuig laadt, is artikel 2.3.6 aangepast. Dit is terug te vinden in de gewijzigde tabel in bijlage 5 bij de regeling. Daar is de basis nu 'DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW of twee maal 75 kW' in plaats van 'DC laadstation met een vermogen vanaf 150 kW'.

In de tabel in bijlage 5 bij de regeling zijn op basis van praktijkervaringen van ondernemers ook twee categorieën toegevoegd: AC laadstation duopaal met een vermogen vanaf twee maal 43 kW, en DC laadstation met een vermogen vanaf 100 kW of 2 maal 50 kW. Deze aanpassingen zorgen ervoor dat de SPriLa zo goed mogelijk tegemoet komt aan specifieke groepen gebruikers met een eigen behoefte.

Daarnaast wordt de categorie 'DC laadstation met een vermogen vanaf 550 kW of 2 maal 275 kW' beschikbaar voor aanvragers. De markt voor zware voertuigen ontwikkelt zich snel. De huidige trucks die worden afgeleverd, kunnen met steeds hogere vermogens laden. Ondernemers hebben daarom de wens uitgesproken voor een hoger subsidiebedrag voor laadstations die hogere vermogens kunnen leveren. Uit onderzoek (EVConsult, 2025) blijkt dat hogere vermogens (en dan specifiek Megawatt Charging Systems – MCS) voor ondernemers cruciaal zijn of kunnen worden om laadtijden voor zware logistiek te verkorten.

In het onderzoek komt naar voren dat MCS vooralsnog alleen uitgevoerd wordt met modulaire systemen en dat de vermogenskasten altijd samen met laadstations met lagere vermogens worden gecombineerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om een situatie van depotladen waarbij 24 laadstations van 60 kW worden geïnstalleerd met drie vermogenskasten van elk 480 kW en een MCS lader om overdag tijdens een laadpauze van een chauffeur een complete laadsessie mogelijk te maken. Doordat de subsidiehoogte gebaseerd wordt op de som van het geïnstalleerd vermogen dat parallel maximaal geleverd kan worden door de vermogenskast, is het vooralsnog niet noodzakelijk om een categorie hoger dan 'vanaf 550 kW' toe te voegen.

Verder is in artikel 2.3.6 de maximale subsidiehoogte van € 350.000 per aanvrager per kalenderjaar geschrapt. Dit omdat het budget hoger is dan in eerdere jaren, waardoor er geen reden is voor deze restrictie.

Tot slot zijn de subsidiebedragen voor de stationaire batterij in artikel 2.3.6, vijfde lid, verlaagd. Deze zijn nu gebaseerd op € 300 per kWh opslagcapaciteit (dit was € 350 per kWh). In de afgelopen periode is de prijs voor batterijopslag opnieuw gedaald als gevolg van het groter wordende productieaanbod. Het subsidiebedrag voor grote ondernemingen is nu (gebaseerd op 20% subsidie) maximaal € 60 per kWh. Voor mkb-ondernemingen is de subsidie maximaal € 85 per kWh.

Overige wijzigingen

Naar aanleiding van de opgedane praktijkervaring met de openstelling in 2025 zijn daarnaast enkele verbeteringen doorgevoerd in de regelingstekst die in het artikelsgewijze deel van de toelichting aan bod komen. Verder zijn de artikelen met aanvraagperiodes en subsidieplafonds gewijzigd.

2.3 STour

De regeling kent twee categorieën aanvragers: concessiehouders en andere ondernemingen. De subsidie is gericht op touringcarbedrijven en op concessiehouders die touringcars inzetten voor bijvoorbeeld vervangend treinvervoer of als interliner.

Met deze wijzigingsregeling wordt voor STour voor het jaar 2026 de aanvraagperiode vastgesteld (10 februari 2026, 9.00 uur tot en met 30 november 2026, 17.00 uur).

Daarnaast worden voor de twee categorieën aanvragers de subsidieplafonds vastgesteld. In totaal is € 12.290.000 beschikbaar.

Als in een bepaald jaar het budget voor aanvragen van concessiehouders ontoereikend is om alle in aanmerking komende aanvragen te kunnen toewijzen, wordt dat budget op grond van het derde lid van artikel 2.4.7 aangevuld met de onaangesproken middelen die voor dat jaar zijn gereserveerd voor aanvragen van andere ondernemingen. Het vierde lid bevat een regeling voor het omgekeerde geval. Op deze wijze is verzekerd dat de subsidieplafonds voor de twee categorieën aanvragen zo efficiënt mogelijk kunnen worden gebruikt. Deze systematiek blijft in 2026 behouden in de STour.

3. 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 deze drie subsidieparagrafen 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 subsidieverstrekking valt onder de vrijstelling van de artikelen 36bis en 36ter van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV). Artikel 36bis betreft de investeringen in (o.a) laadinfrastructuur van emissiearme en emissievrije wegvoertuigen, artikel 36ter die in de aanschaf van schone of emissievrije voertuigen.

Begrotingsbehandeling

De Eerste Kamer heeft nog niet besloten over de begroting van het Ministerie van IenW voor 2026. Daarom kan er voor het kalenderjaar 2026 geen subsidieplafond worden vastgesteld zonder daar een voorbehoud bij te maken. Gelet hierop is artikel 1.4 toegevoegd aan de regeling.

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 3 februari 2026 kunnen aanvragen worden ingediend voor de SPuLa. Voor de SPriLa is de openstellingsdatum 20 januari 2026, en voor de STour 10 februari 2026.

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 regeling tot gevolg heeft voor eerder ingediende aanvragen dat niet meer kan worden uitgekeerd dan tot het verlaagde plafond.

4. Gevolgen

Administratieve lasten

De wijziging leidt niet tot een verhoging van de administratieve lasten.

SPriLa

Specifiek voor de SPriLa is zelfs sprake van een vermindering van de uitvoeringslasten door het wegvallen van de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor advies over de aanleg van private laadinfrastructuur.

De kleine wijzigingen in de voorwaarden voor de aanvraag voor realisatie van private laadinfrastructuur leiden naar verwachting niet tot een noemenswaardige wijziging van de administratieve last voor aanvragers. De regeldruk bij aanvragen onder de € 25.000 blijft maximaal € 180 per onderneming en uitgaande van het gemiddelde subsidiebedrag van de afgelopen jaren (€ 5.500) betekent dit een regeldruk van 3,2%. Bij aanvragen boven de € 25.000 blijft de regeldruk maximaal € 360 per aanvraag en uitgaande van het gemiddelde subsidiebedrag van de afgelopen jaren (€ 75.000), betekent dit een regeldruk van 0,48%.

Het animo voor de regeling in 2026 en de verdeling tussen aanvragen onder of boven de € 25.000 is lastig in te schatten. Voor aanvragen onder de € 25.000 wordt een lichte stijging verwacht en daarmee maximaal 1.000 aanvragen. Vanwege het toenemende budget voor stationaire batterijen wordt een toename verwacht in aanvragen boven de € 25.000 (en tevens een stijging in het gemiddelde subsidiebedrag) naar circa 600 aanvragen. Daarmee is de macro regeldruk voor 2026 voor de SPriLa naar schatting maximaal € 0,4 miljoen. Dat bedrag is 0,45% van het subsidiebudget.

SPuLa

Vanuit de aanvragers zijn er geen signalen ontvangen dat er meer tijd nodig is om een aanvraag te doen dan de aangegeven 3 tot 6 uur. Het gemiddelde aangevraagde SPuLa subsidiebedrag voor 2024/2025 is € 288.835. Daarmee komt de maximale regeldruk per gemiddelde aanvraag uit op 0,12%. Inschatten van het aantal aanvragen in 2026 blijft moeilijk. In 2025 blijven de aanvragen achter, maar de verwachting is dat de doorgevoerde wijzigingen in 2026 zullen leiden tot een beweging richting het aantal aanvragen van 2024 (40). Uitgaande van 40 aanvragen à € 360 bedraagt de macro regeldruk in totaal € 14.400. Dat is 0,1% van het totaal beschikbare subsidiebudget (€ 14.500.000).



STour

In 2026 bedraagt het beschikbare budget voor de STour € 12,29 miljoen. De verwachting is dat de regeldruk voor de aanvrager ongewijzigd blijft. De voorwaarden om een aanvraag in te dienen voor de STour blijven immers onveranderd. De verwachting blijft daarmee dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal drie uur per voertuig besteedt om de stappen te doorlopen die nodig zijn om het aanvraagproces te voltooien. Met het beschikbare budget worden in 2026 ongeveer 100 STour aanvragen verwacht. Daarmee is de macro regeldruk voor de STour regeling in 2026 maximaal € 18.000. Dat bedrag is 0,14% van het subsidiebudget.

Uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid

Bij het opstellen van de wijzigingsregeling was de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (hierna: RVO, de organisatie die deze regeling uitvoert) betrokken. De wijziging leidt niet tot een verhoging van de uitvoeringslasten.

Regeldrukeffecten

De regeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op 29 oktober heeft ATR geadviseerd over de gevolgen voor de regeldruk. ATR adviseert onder meer om voor de gehele SPriLa-regeling één budget vast te stellen dat is bestemd voor zowel laadinfrastructuur als stationaire batterijen, dan wel om toe te lichten waarom dit niet wenselijk is.

Er bestaan binnen de SPriLa schotten voor de te subsidiëren activiteiten als gevolg van de achterliggende financieringsbronnen: het Klimaatfonds en de Terugsluis Vrachtwagenheffing. Hieruit volgen gedifferentieerde financiële rapportageverplichtingen. Dit is verder toegelicht in de originele toelichting op de regeling. Daarnaast wordt de SPriLa gekenmerkt door een brede groep aanvragers, die niet allemaal een stationaire batterij nodig hebben voor hun laadinfrastructuur. Door gebruik te maken van een separaat budget voor stationaire batterijen wordt voorkomen dat een te groot deel van het totaalbudget naar een klein deel van de aanvragers gaat.

Daarnaast adviseert de ATR om voor de nieuwe openstellingen een internetconsultatie te houden en in de toelichting in te gaan op de uitkomsten daarvan. Zoals onder het kopje 'consultatie' hierna wordt toegelicht, is er bewust voor gekozen om geen internetconsultatie te houden voor deze wijzigingsregeling. Bij toekomstige wijziging zal wederom de afweging gemaakt worden of een internetconsultatie benodigd is.

Tot slot adviseert ATR de regeldrukanalyse aan te vullen conform de Rijksbrede methodiek. Gelet hierop is de passage ten aanzien van de administratieve en uitvoeringslasten onder hoofdstuk 4 'Gevolgen' in de toelichting uitgebreid.

Consultatie

Bij het opstellen van de wijzigingsregeling is uitvoerig contact geweest met de sector en andere belanghebbenden. Zo is, specifiek voor de SPriLa, de wijziging van de voorwaarden voor de stationaire batterij voorgelegd aan de netbeheerders, zijn consultants bevraagd over de werkbaarheid van de nieuwe voorwaarden en zijn prijsontwikkelingen en daarmee aanpassing van de subsidiebedragen gecontroleerd bij marktpartijen.

Vanwege de uitvoerige consultatie bij de sector is de verwachting dat een internetconsultatie geen nieuwe inzichten had opgeleverd die hadden geleid tot aanpassing van de wijzigingsregeling. Om die reden is afgezien van internetconsultatie.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

A (nieuw artikel 1.4)

Artikel 4:34, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geeft de Minister de mogelijkheid om zich op een begrotingsvoorbehoud te beroepen. In het nieuwe artikel 1.4 is de mogelijkheid tot een beroep op een begrotingsvoorbehoud bij de subsidieverlening generiek opgenomen; indien van toepassing, zal dit voorbehoud in de verleningsbeschikking worden opgenomen.



B (wijziging artikel 2.2.6, eerste lid)

Onderdeel c (nieuw)

De markt voor zware voertuigen ontwikkelt zich snel. De huidige trucks die worden afgeleverd, kunnen met steeds hogere vermogens laden. Exploitanten van laadinfrastructuur voor zware voertuigen hebben daarom de wens uitgesproken voor een hoger subsidiebedrag voor laadstations die hogere vermogens kunnen leveren. Daaraan wordt tegemoet gekomen door aan het eerste lid een nieuwe categorie laadstation toe te voegen met een vermogen van 550 kW of meer en een bijbehorend subsidiebedrag van maximaal € 80.000. Dat hogere vermogens zouden worden overwogen in toekomstige openstellingsrondes, is bij de eerste openstelling van de regeling in 2024 al toegezegd.

E (wijziging artikel 2.2.9, vierde lid)

onderdeel h

Het aanvraagvereiste dat de aanvrager laat zien dat de laadlocatie ten tijde van de aanvraag al over een netaansluiting van minimaal 600 kVA beschikt, is met deze wijzigingsregeling vervallen.

Voor locaties waar nog geen netaansluiting aanwezig is, kan de aanvrager nog in afwachting zijn van de aanleg van de netaansluiting, of wordt er pas een netaansluiting aangevraagd nadat de subsidie is verstrekt. Daarnaast zijn er vanwege netcongestie partijen die proberen minder afhankelijk te zijn van het net, door een groot gedeelte van de benodigde stroom zelf duurzaam op te wekken. Dat is een gewenste ontwikkeling die ondersteund moet worden. Voor partijen die zelf het grootste deel van de stroom opwekken, is een aansluiting van 600 kVA niet altijd nodig en kosteneffectief. Daarom is de eis verlaagd naar een netaansluiting van ten minste 100 kVA. Met een dergelijke aansluiting kan bijvoorbeeld een batterij worden opgeladen zodat voertuigen ook kunnen laden als er langere tijd geen duurzame stroom beschikbaar is.

De aanvrager dient daarom nu met een schriftelijke bevestiging van de netbeheerder te onderbouwen dat er binnen twee jaar na subsidieverlening een netaansluiting van ten minste 100 kVA aanwezig is. Dit doet hij met een schriftelijke bevestiging van de netbeheerder die maximaal 3 maanden oud is. Indien bij de vaststelling blijkt dat aan deze eis niet is voldaan, heeft dit uiteraard gevolgen voor de subsidieontvanger. Als er ten tijde van indiening van de aanvraag al wel een netaansluiting van minimaal 100 kVA aanwezig is, kan dat worden aangetoond met een recente factuur van de netbeheerder.

onderdeel l

Op grond van de SPuLa konden op basis van toestemming van de aanvrager (anoniem) gegevens worden gedeeld over de laadlocatie en het aantal laadpunten. Dit is uitgebreid met toestemming om het aantal laadstations, het totale vermogen op de laadlocatie en indien van toepassing de opslagcapaciteit van de stationaire batterij anoniem te publiceren. In de eerste plaats is deze informatie nodig om een gewenste spreiding over Nederland te krijgen en te sturen op een maximum aantal subsidies per postcodegebied. En in de tweede plaats biedt dit al in een vroegtijdig stadium van planning en ontwikkeling inzicht in nog te realiseren laadpunten. Na oplevering van de publiek toegankelijke laadstations voor zware voertuigen laadinfrastructuur is het belangrijk dat de laadlocatie gevonden kan worden door voertuigen die willen laden. Daarom bevat artikel 2.2.12, tweede lid, onder b, reeds de verplichting de locatie in het publieke register op te nemen als publiek toegankelijk laadstation. Maar ook in de fase tussen subsidieverlening en inbedrijfstelling is het voor partijen relevant te weten waar laadlocaties in ontwikkeling zijn en wat de vermogens zijn. Bijvoorbeeld voor de NAL-regio's¹ die dan weten waar wel of nog geen locaties in ontwikkeling zijn, of voor bedrijven die overwegen elektrische zware voertuigen aan te schaffen en willen weten of ze in hun omgeving zullen kunnen laden. Daarnaast is deze informatie relevant om de voortgang te volgen in de realisatie van de AFIR-doelen², en om beleid eventueel vroegtijdig aan te kunnen passen.

F (wijziging artikel 2.3.3, eerste tot en met derde lid en vijfde lid) en Q (wijziging artikel 2.3.15)

In artikel 2.3.3 is voor de investering in een stationaire batterij de eis geschrapt dat de benodigde

¹ Samenwerkingsregio's waarin gemeenten in regionaal verband vorm geven aan de acties uit de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

² Verordening 2023/1804 alternatieve laad- en tankinfrastructuur (beter bekend onder de Engelse afkorting AFIR) bevat verplichtingen voor de uitrol van laad- en tankinfrastructuur.



netcapaciteit voor de te realiseren laadstations meer dan 50% is van het maximaal beschikbare vermogen op de huidige aansluiting.

Het schrappen van deze eis hangt samen met de verplichting die is toegevoegd aan artikel 2.3.15, tweede lid, onderdeel b. 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 onderdeel b waarborgt dat de batterij niet voor een groot deel wordt gebruikt voor andere toepassingen, zoals het handelen op energiemarkten.

Toevoegen van bovenstaande eis maakt het mogelijk om de maximale C-waarde te verhogen van 0,25 naar 0,5. Dit is geregeld in artikel 2.3.3, vijfde lid. Een stationaire batterij met C-waarde van 0,5 sluit beter aan op de standaard in de markt en maakt het mogelijk ook laadstations met hogere vermogens volledig aan te sluiten op een batterij.

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 subsidievaststelling 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. Indien de subsidieontvanger zich hier niet aan houdt, moet de subsidie in navolging van artikel 2.3.17a naar rato worden terugbetaald.

F (wijziging artikel 2.3.3, vierde lid) en O (wijziging artikel 2.3.12, vierde lid)

In de SPriLa is in artikel 2.3.3, derde, vastgelegd dat de investering in een stationaire batterij een maximum kent van 1.000 kWh per laadlocatie. Aan het artikel is in het vierde lid toegevoegd dat deze eis niet geldt voor OV-concessiehouders. De reden hiervoor is dat deze specifieke doelgroep voor haar voertuigen andere behoeften heeft dan de andere doelgroepen.

Verder is in het vierde lid van artikel 2.3.12 vastgelegd dat OV-concessiehouders bij de aanvraag niet de postcode hoeven door te geven van de locatie waar de laadinfrastructuur wordt aangelegd, en geen contract met de netbeheerder hoeven te overleggen dat de voorziene netcapaciteit dekt. De eis uit het tweede lid van artikel 12, die samenhangt met het contract met de netbeheerder, geldt daarom evenmin. Ook deze uitzondering hangt samen met de specifieke situatie van deze doelgroep.

In veel gevallen moet de OV-concessiehouder na het winnen van een aanbesteding locaties zoeken waar de bussen kunnen worden geladen. Hierdoor kan het gebeuren dat er al laadinfrastructuur besteld moeten worden, terwijl de (exacte) laadlocatie nog niet bekend is. Ook het contract met de netbeheerder is afhankelijk van deze locatie. In deze situatie zou de OV-concessiehouder geen subsidieaanvraag kunnen indienen. Er is echter wel de zekerheid dat er met elektrische bussen gereden gaat worden. Dit is immers in de concessiebeschikking vastgelegd.

Gelet hierop bevat het vierde lid van artikel 2.3.12 nu de eis dat een OV-concessiehouder in de aanvraag tot subsidieverlening de datum vermeldt van de gunning van de concessie waaruit blijkt dat hij batterij-elektrische bussen inzet.

G, H en I (wijziging artikelen 2.3.4, 2.3.5 en 2.3.6)

De (technische) wijziging van de artikelen 2.3.4 en 2.3.5 houdt verband met het vervallen van de subsidie voor advies over de aanleg van private laadinfrastructuur. Ook artikel 2.3.6 is hierop aangepast. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting. Artikel 2.3.4, derde lid, vervalt, omdat aanvragen voor hogere vermogens nu voor alle aanvragers beschikbaar komt (>550kW) en niet meer uitsluitend voor OV-concessiehouders. Voor de overige wijzigingen van artikel 2.3.6 wordt eveneens verwezen naar paragraaf 2.2 van het algemeen deel van de toelichting.

Artikel II

Deze wijzigingsregeling treedt voor de drie subsidieparagrafen in werking met ingang van 1 januari 2026, in lijn met de door het kabinet vastgestelde vaste verandermomenten. Er wordt evenwel 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 wijzigingen hebben betrekking op nog komende aanvraagperiodes en niet op al eerder ingediende aanvragen. Daarom is het niet nodig om overgangsrecht op te nemen.

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