



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 29 mei 2026, nr. IENW/BSK-2026/87567, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met aanpassingen van financiële aard [KetenID 29010]

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 8, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

ARTIKEL I

Artikel 2.3.7b, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt '€ 60.000.000' vervangen door '€ 68.500.000,'.
2. In onderdeel b wordt '€ 18.500.000' vervangen door '€ 45.000.000'.

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,
A.W.H. Bertram*



TOELICHTING

1. Inleiding

Deze regeling wijzigt in artikel 2.3.7b, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit de subsidieplafonds ten aanzien van private laadinfrastructuur elektrische voertuigen (hierna: SPriLa).

2. Inhoud van de wijzigingen

De wijziging betreft de aanpassing van de subsidieplafonds behorend bij de openstellingsperiode voor subsidieaanvragen van 20 januari 2026 tot en met 18 december 2026.

De subsidieplafonds gelden voor andere aanvragers dan OV-concessiehouders of touringcarbedrijven en worden voor het jaar 2026 als volgt vastgesteld:

- € 68.500.000 (dit was € 60.000.000) 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;
- € 45.000.000 (dit was € 18.500.000) 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.

Uit de openstelling is gebleken dat de oorspronkelijke verdeling van het beschikbare budget onvoldoende aansluit bij de vraag vanuit de markt. Een groot deel van de aanvragen betreft investeringen waarbij stationaire batterijopslag noodzakelijk is voor de realisatie van laadinfrastructuur. Hierdoor is het subsidieplafond voor stationaire batterijopslag in een vroeg stadium overtekend geraakt, terwijl voor laadinfrastructuur zonder stationaire batterij nog budget beschikbaar is, maar het aantal nieuwe aanvragen zonder stationaire batterij beperkt is.

Gelet hierop wordt het wenselijk geacht de subsidieplafonds op te hogen en de verdeling aan te passen. Met deze wijziging wordt een groter deel van het beschikbare budget beschikbaar gesteld voor stationaire batterijopslag, waarmee ook een toename in aangevraagd budget voor laadinfrastructuur wordt verwacht. Daarmee sluiten de subsidieplafonds beter aan bij de vraag vanuit de markt en wordt het beschikbare budget doelmatiger benut.

De middelen hiervoor zijn afkomstig uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing, de zogenaamde 'terugsluis', waarbinnen budget is gereserveerd voor SPriLa.

3. Gevolgen van de wijziging

Door de wijziging kunnen meer subsidieaanvragen worden toegekend voor investeringen in de aanleg van in Nederland gelegen nieuwe private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en voor in Nederland geplaatste stationaire batterijen ten behoeve van deze laadinfrastructuur.

De wijziging van subsidieplafonds heeft naar haar aard geen lasten of andere nadelige gevolgen voor ondernemers en burgers. Op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie¹ kon internetconsultatie daarom achterwege blijven.

De wijzigingsregeling betreft de wijziging van een subsidieplafond. Dit type wijziging is uitgezonderd van voorafgaande toetsing door het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR). Om deze reden is toetsing van deze regeling door de ATR achterwege gebleven.

4. Inwerkingtreding

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. De reden van deze afwijking is dat hiermee, gelet op de doelgroep, aanmerkelijke ongewenste private nadelen worden voorkomen (Aanwijzing voor de regelgeving, nr. 4.17, vijfde lid, onderdeel a). De

¹ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



voorgestelde inwerkingtreding betekent dat er meer aanvragers in aanmerking kunnen komen voor een subsidie. Dit komt het milieu ten goede.

Daarbij wordt de doelgroep van de regeling geïnformeerd door informatie op de website van Rijksdienst voor ondernemend Nederland (hierna: RVO), die met de subsidieverstrekking op grond van SPriLa is belast. 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,
A.W.H. Bertram*