Aan de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu
De heer A.A. Aartsen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onze referentie
MvH/RvZ/ATR4220/2025-U164

Uw referentie

Datum
30 oktober 2025

Onderwerp
Wijziging van de subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met openstelling 2026

Geachte heer Aartsen,

Op maandag 6 oktober 2025 is het Wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met aanpassingen van financiële en technische aard aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voor advies voorgelegd. De adviestermijn van ATR verloopt op 3 november 2025.

Context

Nederland is op weg naar uitstootvrij vervoer in 2050, waarin veel voertuigen en ook touringcars elektrisch moeten zijn. Met de elektrificatie van de vervoerssector is ook een goed laadnetwerk voor nodig.

Inhoud van het voorstel

Om de overstap naar elektrische touringcars te stimuleren is de subsidieregeling Emissieloze touringcars (STour) ontwikkeld. Met het oog om een goed laadnetwerk te creëren zijn de subsidieregelingen Publieke laadinfrastructuur (SPuLa) en Private Laadinfrastructuur (SPriLa) in het leven geroepen. Met dit Wijzigingsbesluit worden voor deze drie subsidieregelingen budgetten opengesteld voor 2026.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de regeldrukgevolgen aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?

Contact:
Postbus 16228
2500 BE DEN HAAG
Bezoekadres: Rijnstraat 50
2515 XP DEN HAAG
info@atr-regeldruk.nl
www.adviescollegeregeldruk.nl
Tel: 070-310 86 66

3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

De subsidieregelingen zijn voor de eerste openstelling ook aan ATR voorgelegd. ATR heeft op alle drie de subsidieregelingen een advies uitgebracht (allen dictum 3).[1] De aangepaste toelichtingen geven over het algemeen goed aan hoe is omgegaan met de adviespunten. Inhoudelijk is het onder andere door ATR-advisering mogelijk geworden om als onderdeel van in een subsidieaanvraag voor laadinfrastructuur ook subsidie te krijgen voor stationaire batterijen. Dit advies richt zich op nieuwe ontwikkelingen die sindsdien hebben plaatsgevonden, waardoor er aanleiding kan zijn om wijzigingen aan te brengen in de subsidieregelingen.

1. Nut en noodzaak

In de context van de energietransitie beogen de SPuLa en SPriLa om investeringen in laadinfrastructuur te bevorderen en de STour om de aanschaf van touringcars te stimuleren. Net als bij de advisering op de eerste openstelling begrijpt het college de keuze voor een subsidieregeling om dit te bewerkstelligen.

2. Minder belastende alternatieven

Het college heeft geen opmerkingen onder minder belastende alternatieven.

3. Werkbaarheid

In de eerdere advisering bij de openstelling van de SPuLa- en de SPriLa-regelingen stelde het college de problematiek rondom netcongestie en de uitrol van laadinfrastructuur aan de orde.[2] Netcongestie leidt er bijvoorbeeld toe dat niet alle partijen die laadinfrastructuur willen aanleggen dit in dezelfde mate kunnen doen. Beide subsidieregelingen maken het mogelijk om als onderdeel van de subsidieaanvraag voor laadinfrastructuur ook subsidie voor stationaire batterijen te ontvangen.

Het college constateert dat de twee subsidieregelingen verschillen. Voor de SPuLa bestaat één subsidiebudget voor de laadinfrastructuur en de batterijen. De SPriLa ent separate budgetten voor laadinfrastructuur en batterijen. Data van de RVO laat zien dat het budget voor batterijen reeds is uitgeput terwijl het budget voor laadinfrastructuur nog grotendeels onbenut is.[3] Aanvragers van subsidie onder de SPriLa moeten nu dus op de nieuwe openstelling wachten voordat zij subsidie voor batterijen kunnen krijgen. Dit had niet gehoeven als de SPriLa net als de SPuLa-regeling met één budget had gewerkt.

---

[1] Zie: ATR-advies over subsidie publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer | Adviescollege toetsing regeldruk, ATR-advies Subsidieregeling private laadinfrastructuur bij bedrijven | Adviescollege toetsing regeldruk en ATR-advies over subsidieregeling aanschaf touringcars | Adviescollege toetsing regeldruk

[2] In beide adviezen betrof dit adviespunt 3.1.

[3] In oktober 2025 is, met betrekking tot de aanleg van laadinfrastructuur met AC-laadstations, ruim €6,2 miljoen van de in totaal €10 miljoen aan beschikbare subsidie aangevraagd. Voor DC-laadstations, anders dan die voor OV-concessiehouders of touringcarbedrijven, is circa €17 miljoen van de beschikbare €31,5 miljoen aangevraagd. Voor DC-laadstations bestemd voor OV-concessiehouders en touringcarbedrijven betreft dit een kleine €0,6 miljoen van de beschikbare €9 miljoen. Zie: Subsidieregeling Private Laadinfrastructuur bij bedrijven (SPRILA) Aanschaf | RVO.nl

3.1 Het college adviseert 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.

Voor de nieuwe openstellingen van de subsidieregelingen wordt geen nieuwe internetconsultatie gehouden. Een dergelijke consultatie is echter een geschikt instrument om op een laagdrempelige manier informatie te verzamelen over de huidige werking van de subsidieregeling. Zo kan uit de reacties bijvoorbeeld blijken dat geïnteresseerde aanvragers knelpunten ervaren die weggenomen kunnen worden met de voorgenomen wijziging. De consultatie kan bijvoorbeeld inzicht bieden in de mate waarin huidige exploitanten van laadinfrastructuur last ondervinden van netcongestie en daarom alleen een stationaire batterij nodig hebben. Onder de huidige SPriLa- en SPuLa-regelingen kunnen deze exploitanten geen aanspraak maken op subsidie hiervoor terwijl dat met het oog op het doelbereik van deze subsidieregelingen wel wenselijk kan zijn.

3.2 Het college adviseert om voor de nieuwe openstellingen van de subsidieregelingen een internetconsultatie te houden en in de toelichting in te gaan op de uitkomsten daarvan.

4. Gevolgen regeldruk

De toelichting brengt de regeldruk ten opzichte van de vorige openstelling in kaart. Het college constateert dat de regeldrukanalyse niet volledig is. Volgens de Rijksbrede methodiek moet de analyse de totale regeldruk van de nieuwe openstelling in kaart brengen.

4.1 Het college adviseert om de regeldrukanalyse aan te vullen conform te Rijksbrede methodiek.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van dit voorstel:

Vaststellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris