

TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

De Subsidieregeling energiebesparing eigen huis (SEEH) stelt subsidie beschikbaar voor verenigingen van eigenaars (VvE's), wooncoöperaties en woonverenigingen (gezamenlijk worden deze drie typen verenigingen in de SEEH gedefinieerd als verenigingen) die energie willen besparen in het gebouw. Subsidie kan worden aangevraagd voor isolatie- en aanvullende energiebesparende maatregelen. De SEEH biedt ook subsidie voor energieadvies, zodat verenigingen een beter inzicht krijgen in de kosten en het rendement en aldus de basis kan worden gelegd om de juiste (isolatie)maatregelen te nemen voor het gebouw.

Om variërende redenen die hieronder zullen worden toegelicht, is er een nieuwe subsidiecategorie aan de SEEH toegevoegd. Hierdoor is het voor verenigingen met een eigen parkeergelegenheid¹ mogelijk om subsidie aan te vragen voor een advies voor het aanleggen van één of meer private oplaadpunten, het zogenoemde oplaadpuntenadvies.

2. Inhoud

In deze wijzigingsregeling is in de SEEH de mogelijkheid gecreëerd om aan verenigingen met een eigen parkeergelegenheid subsidie te verstrekken van 75% van de advieskosten voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten, tot een maximum subsidiebedrag van € 1.500,-.

2.1 Aanleiding voor de wijziging

Elektrisch vervoer wordt steeds populairder. Daarnaast streeft het kabinet ernaar dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.² Om aan de laadbehoefte van elektrische auto's te kunnen voldoen, wordt in de private sector een grote behoefte aan laadinfrastructuur voor elektrische auto's verwacht. Het huidige tempo van uitrol van laadinfrastructuur is onvoldoende om dit doel te behalen.³ Een versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur is dan ook noodzakelijk.⁴

Wanneer een vereniging over een eigen parkeergelegenheid beschikt, kunnen de individuele leden van een vereniging binnen de huidige regelgeving vaak geen aanvraag bij hun gemeente doen voor een publiek oplaadpunt. Bij VvE's zorgen plannen voor het aanleggen van oplaadpunten vaak voor vragen en discussie, onder meer over de (brand)veiligheid. Hierdoor is het moeilijk om tot een afgewogen en positief VvE-besluit te komen en komt het vaak voor dat de leden van een VvE met een elektrische auto deze niet thuis kunnen opladen. Vanwege juridische verschillen met VvE's speelt dit in mindere mate bij wooncoöperaties en woonverenigingen, maar de nieuwe subsidiecategorie staat wel open voor deze typen verenigingen. Er is in Nederland slechts een zeer beperkt aantal wooncoöperaties actief en deze wooncoöperaties zijn relatief klein.⁵

Om in de interne besluitvorming tot een goede afweging te komen voor de plaatsing van één of meer oplaadpunten is kennis nodig van onder meer de technische installatie, de financiële afwikkeling en de (brand)veiligheid van het gebouw. Uit ervaringen met VvE's in een aantal grote gemeenten blijkt dat een advies van een expert helpt bij de besluitvorming. Daarnaast worden verenigingen gestimuleerd om de verduurzaming van de warmtevraag, elektra en mobiliteit in samenhang en toekomstgericht te bekijken. Door een plan te maken voor oplaadpunten voor de langere termijn kunnen onnodige kosten en onveilige situaties worden voorkomen. Eén van de hieronder weergegeven eisen aan het oplaadpuntenadvies is namelijk dat het een aanbeveling

¹ Zie hiervoor ook par. 2.2.

² Regeerakkoord 2017: *Vertrouwen in de toekomst*, p. 39.

³ *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, 2019, p. 6.

⁴ APPM, *Prognose laadinfrastructuur*, 2017 in: *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, 2019, p. 46 en 47.

⁵ Zie het rapport van Ecorys, *Europees onderzoek naar wooncoöperaties; Inzicht in de mogelijke bijdrage van wooncoöperaties voor de Nederlandse woningmarkt*, Rotterdam, 2021.

voor de borging van de brandveiligheid bevat bij de realisatie van het voorziene oplaadpunt, dan wel oplaadpunten, op de betreffende parkeergelegenheid.

2.2 Hoofdlijnen van de wijziging

Met deze wijziging wordt aan de SEEH een subsidiecategorie toegevoegd, waardoor verenigingen met een eigen parkeergelegenheid eenmalig subsidie kunnen aanvragen voor een advies voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten. De parkeergelegenheid kan onder andere uit een parkeergarage, halfopen carport of open parkeerterrein bestaan.

Op verzoek van de vereniging brengt een bij de Kamer van Koophandel (KvK) ingeschreven adviseur een schriftelijk advies uit, waarin wordt beschreven hoe op een toekomstbestendige wijze één of meer oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid kunnen worden gerealiseerd. Onderdeel van het oplaadpuntenadvies kan ook een presentatie aan de leden van de vereniging zijn, waarin de belangrijkste uitkomsten worden toegelicht. Nadat de vereniging het advies heeft ontvangen, kan deze hiervoor subsidie aanvragen. Daartoe dient het oplaadpuntenadvies aan de volgende voorwaarden te voldoen:

1. Het advies bevat een meerjarige prognose voor de laadbehoefte van de vereniging;
2. Het advies bevat een aanbeveling voor de borging van de brandveiligheid, als de parkeergelegenheid is gelegen in een gebouw;
3. Het advies bevat een aanbeveling voor de verdeling van de kosten van één of meer oplaadpunten tussen de vereniging en de gebruikers van één of meer oplaadpunten;
4. Het advies bevat een aanbeveling voor de benodigde elektrische aansluiting en installatie van één of meer oplaadpunten.

De hierbovengenoemde voorwaarden zijn nader toelicht in de brochure getiteld "Laadoplossingen voor elektrische auto's binnen de VvE; Stappenplan toekomstbestendige laadinfrastructuur voor VvE-leden en bestuur". Deze is te raadplegen via de website: <https://vveladen.nl> Ten aanzien van de tweede voorwaarde dient nog te worden opgemerkt dat een vereniging nu reeds de algemene zorgplicht heeft om te zorgen voor de algemene brandveiligheid van bijvoorbeeld een parkeergarage. Voor zover het plaatsen van één of meer oplaadpunten in een parkeergarage van invloed is op de algemene brandveiligheidssituatie, kunnen aanvullende maatregelen eventueel noodzakelijk zijn. Bij het opstellen van het oplaadpuntenadvies dient het plaatsen van één of meer oplaadpunten dan ook in samenhang met de huidige algemene brandveiligheidssituatie te worden beschouwd.

Deze wijziging van de SEEH lost een aantal gesignaleerde knelpunten op. Aan de hand van het oplaadpuntenadvies verkrijgen verenigingen bijvoorbeeld een beter inzicht in de risico's, de kosten en de mogelijkheden van het aanleggen van één of meer oplaadpunten. Op deze wijze helpt een oplaadpuntenadvies om tot een afgewogen en positief besluit binnen verenigingen te komen. Naar verwachting zullen oplaadpunten op parkeergelegenheden van verenigingen op een veilige en toekomstgerichte wijze worden aangelegd, waardoor leden van een vereniging met een elektrische auto deze ook thuis kunnen opladen. Voor het subsidiëren van een advies voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten is aangesloten bij de SEEH, omdat verenigingen via deze regeling nu reeds subsidie voor een energieadvies kunnen aanvragen.

Met deze wijzigingsregeling kan een subsidie worden aangevraagd van 75% van de kosten van advisering voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten, met een maximum van € 1.500,-. Om de aanvraag en de uitvoering van de regeling eenvoudig en overzichtelijk te houden, wordt in het toe te kennen subsidiebedrag niet gedifferentieerd naar de omvang van de vereniging of het aantal oplaadpunten. Om in aanmerking te komen voor subsidie geldt dat het oplaadpuntenadvies aan de vereniging moet zijn verstrekt in de periode met ingang van 30 september 2021 tot en met 1 oktober 2023.

3. Verhouding tot hoger en ander nationaal recht

3.1 Kaderwet overige BZK-subsidies, Kaderbesluit BZK-subsidies en Algemene wet bestuursrecht

De SEEH is gebaseerd op de Kaderwet overige BZK-subsidies en het Kaderbesluit BZK-subsidies (hierna: Kaderwet en Kaderbesluit). De Kaderwet en het Kaderbesluit vormen het kader waarbinnen SEEH-subsidies. Dat betekent dat regels uit de wet en het besluit eveneens van toepassing zijn op SEEH-subsidies, tenzij de SEEH bepaalt dat er afwijkende regels gelden. Een voorbeeld van een toepasselijke eis uit het Kaderbesluit BZK zijn de aanvraagvereisten uit artikel 11, die gelden náást de aanvraagvereisten uit de SEEH. Daar waar vanuit de Kaderwet of het Kaderbesluit regels gelden naast de SEEH is dit genoemd in de artikelsgewijze toelichting.

Naast de Kaderwet en het Kaderbesluit is de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) van belang voor subsidieverstrekking. In titel 4.2 zijn regels gesteld over subsidies die gelden voor iedere subsidie van de overheid, inclusief de SEEH. In de Awb zijn bijvoorbeeld regels te vinden over de inhoud van de beschikking, gronden waarop de subsidieaanvraag geweigerd kan worden en intrekking of wijziging van de subsidie.

3.2 Overige subsidieregelingen

De SEEH hangt samen met overige (subsidie)regelingen gericht op de verduurzaming van woningen en gebouwen. Verenigingen die energie willen besparen in het gebouw, kunnen via de SEEH subsidie ontvangen voor energieadvies, eventueel in combinatie met procesbegeleiding en/of een meerjarenonderhoudsplan (MJOP), en energiebesparende (isolatie)maatregelen. Op grond van de Investeringsubsidie duurzame energie en energiebesparing (ISDE), een regeling voor warmte-opties, kunnen verenigingen onder meer subsidie aanvragen voor een warmtepomp en zonneboiler.

3.3 EU-richtlijn energieprestatie van gebouwen

In de herziene Europese richtlijn energieprestatie van gebouwen (Energy Performance of Buildings Directive; EPBD III) zijn eisen opgenomen over laadinfrastructuur voor elektrische auto's.⁶ De EPBD III-richtlijn voorziet onder meer in een verplichting voor lidstaten voor het aanleggen van laadinfrastructuur (loze leidingen) voor elektrische voertuigen op parkeergelegenheden bij nieuwe, voor bewoning bestemde gebouwen met meer dan tien parkeervakken.⁷ Lidstaten moeten ook maatregelen nemen om de uitrol van laadinfrastructuur bij gebouwen te vergemakkelijken. Nederland geeft hier voor verenigingen onder meer invulling aan door deze wijzigingsregeling.

3.4 Klimaatakkoord

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), onderdeel van het Klimaatakkoord, is opgesteld om ervoor te zorgen dat laadinfrastructuur geen drempel vormt bij de uitrol van elektrisch vervoer. In de NAL zijn meerdere acties opgenomen om de realisatie van laadinfrastructuur in nieuwe en bestaande gebouwen te bevorderen.⁸ Het beschikbaar stellen van subsidie voor oplaadpuntenadvies past binnen de in het kader van de NAL gemaakte afspraken.

3.5 Bouwregelgeving

Thans is een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit bouwwerken leefomgeving in voorbereiding, waarmee wordt geregeld dat bij nieuw te bouwen parkeergarages onder hoge gebouwen waarin wordt geslapen in sommige gevallen verplicht een automatische blusinstallatie

⁶ Richtlijn 2018/844/EU van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie (PbEU 156/75) (EPBD III). Geïmplementeerd in nationale regelgeving: Stb. 2020, 84 en Strct. 2020, 13004.

⁷ Zie artikel 8 van Richtlijn 2018/844/EU van het Europees parlement en de Raad van 30 mei 2018 tot wijziging van Richtlijn 2010/31/EU betreffende de energieprestatie van gebouwen en Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie (PbEU 156/75) (EPBD III).

⁸ *Nationale Agenda Laadinfrastructuur*, 2019, p. 8 en Klimaatakkoord, p. 59.

moet worden toegepast.⁹ Tevens zijn in het ontwerpbesluit voorschriften opgenomen voor het plaatsen van nieuwe oplaadpunten in nieuwe en bestaande parkeergarages. Het gaat hierbij om het type oplaadpunt en een voorziening waarmee de oplaadpunten tegelijkertijd kunnen worden uitgeschakeld. Daarnaast werkt het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN) in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aan een norm voor integrale brandveiligheid van parkeergarages. Het ministerie van BZK beziet aansluitend hierop de aansturing van deze norm in het Besluit bouwwerken leefomgeving voor nieuw te bouwen parkeergarages.

3.6 Ontwerpvoorstel notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars

Het ontwerpvoorstel notificatieregeling oplaadpunten verenigingen van eigenaars heeft tot doel belemmeringen weg te nemen bij de plaatsing van oplaadpunten voor elektrische voertuigen op parkeergelegenheden bij VvE's door middel van een notificatieplicht (meldingsplicht). Het ontwerpvoorstel dient daarmee hetzelfde doel als deze wijziging van de SEEH. Met het ontwerpvoorstel wordt appartementsrecht in het Burgerlijk Wetboek aangepast. Indien één of meer appartements-eigenaars een oplaadpunt op een parkeergelegenheid willen plaatsen, rust op hen de plicht om het VvE-bestuur hiervan in kennis te stellen (de notificatie). Doordat een kennisgeving voor het plaatsen van een oplaadpunt volstaat, vervangt de notificatie de benodigde toestemming van de VvE voor het plaatsen van een oplaadpunt. Daarbij moet worden voldaan aan de voorwaarden uit de bijbehorende notificatieregeling die in een algemene maatregel van bestuur (AMvB) nader zullen worden uitgewerkt. Het betreft onder meer voorwaarden met betrekking tot de (brand)veiligheid. Zodra deze AMvB van kracht wordt, zullen deze voorwaarden ook gelden voor het oplaadpuntenadvies aan VvE's.

3.7 Staatssteun

De SEEH en deze wijzigingsregeling bevatten bepalingen die voortkomen uit het staatssteunrecht. De subsidie voor een oplaadpuntenadvies kan staatssteun bevatten, als de subsidie (deels) ten goede komt aan leden van de vereniging die geen eigenaar-bewoner zijn. Dit kunnen verhuurders zijn, maar ook eigenaren van commercieel vastgoed binnen de vereniging. Als een vereniging één of meer leden heeft die geen eigenaar-bewoner zijn, wordt van die leden gevraagd om een de-minimisverklaring te ondertekenen. Met die verklaring geven zij aan te voldoen aan de de-minimisverordening¹⁰ en dus niet meer subsidie te ontvangen dan is toegestaan op basis van die verordening (€ 200.000 in drie belastingjaren). Het maximumbedrag wordt gevormd door alle staatssteun die de begunstigde ontvangt, inclusief subsidies buiten de SEEH.

De aanvrager, zijnde de vereniging, verzamelt de de-minimisverklaringen van de leden en dient deze in bij de aanvraag van subsidie voor het oplaadpunten advies. Als de betreffende leden geen de-minimisverklaring kunnen afgeven, bijvoorbeeld omdat zij het maximum bedrag aan de-minimissteun reeds ontvangen hebben, kan er geen steun worden verstrekt aan die leden. In dat geval zal de subsidie voor het oplaadpuntenadvies alleen ten goede kunnen komen aan de overige leden van de vereniging.

4. Uitvoering

Namens de minister van BZK zal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) in mandaat de subsidieaanvragen beoordelen en al dan niet subsidie verlenen. De aanvragen tot subsidieverlening zullen waar mogelijk geautomatiseerd worden beoordeeld.

RVO zal controleren of het subsidiegeld wordt besteed aan de activiteit waarvoor het geld is verstrekt. RVO zal op steekproef basis de kwaliteit van het gesubsidieerde oplaadpuntenadvies, de facturen en de betaalbewijzen controleren. RVO heeft door het uitvoeren van meerdere subsidieregelingen en andere instrumenten voor verenigingen een goed beeld van het

⁹ Dit ontwerpbesluit is op 10 juni 2021 gepubliceerd op <https://www.internetconsultatie.nl/verzamelwijzigingbbl2021>. De termijn voor internetconsultatie eindigt op 1 augustus 2021.

¹⁰ verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU 2013, L 352).

nalevingsgedrag van verenigingen. Als uit de steekproeven blijkt dat er een risico is dat subsidie niet rechtmatig wordt besteed, dan wordt de door RVO gehanteerde controlewijze aangepast.

5. Administratieve lasten

De administratieve lasten bij de SEEH bestaan uit de kosten van de informatieverplichtingen aan de overheid. Deze kosten doen zich alleen voor als een vereniging zelf besluit subsidie op basis van de SEEH te willen aanvragen. Er is dus geen sprake van een verplichting en de inspanning levert subsidie op. Desalniettemin is het belangrijk deze lasten beperkt te houden.

Voor verenigingen komt er een extra aanvraagformulier voor het aanvragen van subsidie voor het oplaadpuntenadvies. De administratieve lasten stijgen alleen als een vereniging besluit om ook subsidie aan te vragen voor advies voor het aanleggen van één of meer oplaadpunten op de eigen parkeergelegenheid. Van de verhoging van de administratieve lasten in een dergelijk geval kan een inschatting worden gemaakt. Een aanvragende vereniging zal de informatie op de website: <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/seeh-vve> tot zich nemen en de keuze maken of zij gebruik wil gaan maken van een subsidie voor het advies.

Als ze subsidie aanvragen, zullen ze digitaal een aanvraag moeten indienen en daar bij de aanvraag horend bewijsmateriaal moeten uploaden.

Naar schatting kost het verzamelen van aanvraaggegevens en het aanvragen voor een vereniging 30 tot 60 minuten werk. De inschatting is dat 500 verenigingen een aanvraag zullen indienen in de aanvraagperiode. Dat betekent maximaal 500 uur, uitgaande van de Rijksbrede methodiek voor regeldrukeffecten komt dat in totaal op maximaal € 7.500,-.

Zoals aangegeven, gelden deze regeldruklasten echter alleen voor verenigingen die zelf besluiten subsidie aan te vragen. Er is geen sprake van een verplichting hiertoe.

6. Consultatie en advies

Deze paragraaf wordt ingevuld na afronding van de consultatie en advisering.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2022. Daarmee wordt aangesloten bij de vaste verandermomenten voor nieuwe regelgeving. Er is rekening gehouden met de invoeringstermijn van twee maanden, door de regeling op 1 oktober 2021 te publiceren.

II. Artikelsgewijs deel

Onderdeel A (wijziging artikel 1 SEEH)

In artikel 1 is een definitiebepaling opgenomen voor "oplaadpunt", waarin verwezen wordt naar het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen. In dat besluit is oplaadpunt gedefinieerd als "een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig". In artikel 1 van de SEEH is toegevoegd dat de bijbehorende kabels onderdeel zijn van het oplaadpunt. Deze bepaling sluit aan bij de definitie zoals deze gebruikt wordt in de in voorbereiding zijnde wijziging van boek 5 van het Burgerlijk wetboek in verband met aanpassing van de notificatieregeling (zie paragraaf 3.5 van het algemeen deel van deze toelichting).

Onderdeel B (wijziging artikel 2 SEEH)

Artikel 2 van de SEEH bevat het doel van de SEEH waartoe subsidies verstrekt kunnen worden. Dit artikel is aangepast om het stimuleren van oplaadpunten als doel toe te voegen.

Onderdeel C (wijziging artikel 3 SEEH)

In artikel 3 is het subsidieplafond toegevoegd voor subsidies aan vereniging voor advisering over oplaadpunten. Het subsidieplafond bedraagt € 900.000. Indien er in het aanvraagstijdvak meer subsidie is aangevraagd dan het beschikbare subsidiebedrag, zullen aanvragen afgewezen worden (artikel 4:25, tweede lid, Algemene wet bestuursrecht).

Onderdelen D en E (wijziging opschrift paragraaf 1 en 2 SEEH)

De opschriften van de paragrafen 1 en 2 worden gewijzigd om de indeling van het hoofdstuk te verduidelijken.

Onderdeel F (nieuwe paragraaf 3 SEEH)

In de SEEH wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd, waarmee het mogelijk wordt om subsidies te verstrekken voor advisering over de realisatie van oplaadpunten. De paragraaf bevat twee nieuwe artikelen.

Artikel 12a

Artikel 12a bevat de beschrijving van de subsidiabele activiteit en de voorwaarden voor subsidiëring. De subsidiabele activiteit behelst advisering over de realisatie van oplaadpunten bij verenigingen voor gebouwen waarin zich tenminste één koopwoning bevindt. Ook verenigingen met, naast eigenaar-bewoners, verhuurders of zakelijke partijen als leden kunnen dus gebruik maken van de subsidie.

De advisering moet verzorgd worden door een adviseur, een natuurlijke persoon of rechtspersoon, die is ingeschreven in de Kamer van Koophandel (KvK). Hiermee wordt een gewenste mate van professionaliteit van de adviseur geborgd.

De adviseur moet de vereniging voorzien van een schriftelijk advies. Het schriftelijke advies moet aan een aantal voorwaarden voldoen, zoals toegelicht in paragraaf 2.2 van het algemeen deel van deze toelichting. De vereisten in artikel 12a zijn minimumvereisten, dus het advies mag ook meer elementen bevatten. Eén van de vereisten is dat het advies aanbevelingen bevat over de borging van de brandveiligheid. Dit vereiste is beperkt tot situaties waarin de parkeergelegenheid is gelegen in het gebouw, zoals bij een parkeergarage. Het staat de vereniging evenwel vrij om ook advies te vragen over brandveiligheid bij een (deels) buiten gelegen parkeergelegenheid.

Het advies wordt meegestuurd met de subsidieaanvraag, waarna RVO kan controleren of het advies voldoet aan de voorwaarden van deze regeling.

Per gebouw of groep van gebouwen (waarvoor de vereniging is opgericht) wordt maximaal één keer subsidie verstrekt. Een vereniging kan dus meermaals subsidie aanvragen, voor zover dit over verschillende gebouwen met (eigen) parkeergelegenheid gaat. Het is ook mogelijk om meerdere aanvragen in te dienen als een voorgaande aanvraag is afgewezen of voor het verstrekken van de subsidie wordt ingetrokken en gewijzigd door de vereniging zelf. Het gaat immers om het eenmalig verstrekken van de subsidie.

Het is mogelijk om een aanvraag te doen voor advisering die heeft plaatsgevonden na 1 oktober 2021 maar vóór de inwerkingtreding van deze regeling. 1 oktober 2021 is de datum van bekendmaking van deze regeling en dus de datum waarop verenigingen uit konden gaan van de subsidiemogelijkheid.

Artikel 12b

Artikel 12b bevat bepalingen rondom de aanvraag van de subsidie voor advisering over de realisatie van oplaadpunten.

Allereerst is de periode vastgesteld waarbinnen aanvragen ingediend kunnen worden (24 januari 2022 tot en met 30 september 2023). Er is niet gekozen voor een periode startend op 1 januari 2022, omdat dit vanwege de kerstvakantie voor praktische problemen kan zorgen bij de openstelling van het elektronisch formulier en eventueel contact dat aanvragers zoeken met RVO. De einddatum is afgestemd op de wens om voor 1 januari 2024 alle aanvragen behandeld te hebben.

De aanvraag moet een aantal gegevens en bescheiden bevatten, te weten: het schriftelijke advies, de factuur en een betaalbewijs, het KvK-inschrijfnummer van de adviseur en, indien van toepassing, een verklaring van de leden van de vereniging, niet zijnde eigenaar-bewoners, dat voldaan wordt aan het toepasselijke staatssteunkader. Voor meer toelichting op het staatssteunkader wordt verwezen naar paragraaf 3.6 van deze regeling.

Naast de regels in artikel 12b bevat ook het Kaderbesluit BZK-subsidies aanvraagvereisten (artikel 11, derde lid). De aanvraagvereisten van de SEEH en het kaderbesluit vullen elkaar aan en moeten dus beiden gevolgd worden. In artikel 11 van het kaderbesluit is onder meer vereist dat de aanvraag wordt voorzien van bankrekeningnummer (inclusief bewijs dat het rekeningnummer op naam van de vereniging staat) en, indien van toepassing, het inschrijfnummer van de Kamer van Koophandel.

De aanvraag voor een subsidie wordt ingediend nadat het schriftelijk advies is opgesteld en overhandigd aan de vereniging. Het is dus niet mogelijk om voorafgaande aan de advisering een subsidie aan te vragen. Hiermee worden controlelasten voor de aanvrager en uitvoerder beperkt. Indiening geschiedt via het elektronisch formulier op de website van RVO.

Onderdeel G (wijziging artikel 17 SEEH)

In artikel 17 van de SEEH is opgenomen dat een subsidie voor advisering over de realisatie van oplaadpunten. Een subsidie kan maximaal 75 procent van de kosten voor de advisering zijn, en maximaal € 1.500 bedragen. Dit zijn twee losse maxima; ook een advies dat in totaal minder dan € 1.500 kost, wordt dus voor 75 procent gesubsidieerd.

Artikel II

Artikel II bevat de inwerkingtredingsbepaling van deze regeling. Deze is toegelicht in paragraaf 7 van het algemeen deel van de toelichting.