

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Projectoproep ‘uitrol ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) op parkings langs autosnel- en gewestwegen’

Samenvatting

Als bijlage bij deze nota aan de Vlaamse regering gaat de projectoproep ‘uitrol ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) op parkings langs autosnel- en gewestwegen’. Met het oog op de omschakeling naar zero-emissievoertuigen, voornamelijk aangedreven door oplaadbare batterijen, is een versnelde uitbouw van snellaadinfrastructuur noodzakelijk. De voorliggende projectoproep heeft als doel om, vertrekkende vanuit de beschikbare dienstzones en carpoolparkings, versneld snellaadinfrastructuur te realiseren langs de grote verkeersassen met als doel te werken naar een dekkingsgraad van een 25 km laadradius. De Vlaamse overheid voorziet hiervoor de nodige financiële tegemoetkoming zodat laadpaalexploitanten (CPO's - Charge Point Operators) toekomstgerichte snellaadinfrastructuur op deze strategische locaties uitbouwen.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Deze projectoproep van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld algemeen mobiliteitsbeleid en weginfrastructuur.

1. Vlaams regeerakkoord 2019-2024

In het Regeerakkoord 2019-2024 van de Vlaamse Regering wordt onder het luik “Energie en klimaat” volgend engagement opgenomen:

De wereldwijde klimaatuitdaging waarvoor we staan, vraagt in de komende regeerperiode een ambitieus beleid met concrete maatregelen. De energie-efficiëntie moet fors verbeteren en het aandeel hernieuwbare en andere koolstofarme energiebronnen in de energiemix moet toenemen. We onderschrijven dan ook de doelstellingen van het UNFCCC-akkoord van Parijs van 2015 en schrijven ons in binnen de Europese klimaatambitie voor 2050.

DOELSTELLINGEN 2030

We gaan voluit voor het effectief realiseren van de afgesproken doelstellingen en voor een **versnelling van investeringen, innovatie en technologische vooruitgang** die de sleutel vormt om niet alleen onze bijdrage tot de Europese klimaatdoelstelling waar te maken maar ook de hefboom te leveren voor de mondiale inspanningen die nodig zijn. Op basis van een evaluatie van de bijkomende klimaatinspanningen van andere grote handelsblokken kan Vlaanderen een haalbare, betaalbare en bottom-up verhoging van de Europese broeikasgasreductiedoelstelling 2030 ondersteunen die kosten-efficiënt verdeeld is over de lidstaten, internationale flexibiliteit toelaat en voor zover dit de energiefactuur voor burgers en ondernemingen niet verhoogt. We werken aan een exportmodel zodat we met Vlaanderen niet alleen focussen op ons beperkt aandeel in de mondiale uitstoot, maar kunnen bijdragen aan een wereldwijde aanpak van de klimaatverandering. Tegen eind 2019 finaliseren we binnen deze visie het **Vlaams en het geïntegreerd Nationaal energie- en klimaatplan 2021-2030** (VEKP / NEKP) op basis van de aanbevelingen van de Europese Commissie, de adviezen van het klimaatpanel en het maatschappelijk middenveld, de uitgevoerde impactanalyse en de resultaten van het openbaar onderzoek. We sluiten een samenwerkingsakkoord tussen de drie gewesten en de federale overheid over de verdeling van de klimaatinspanningen en opbrengsten voor de periode 2021-2030.

2. Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 (VEKP)

In het VEKP is onder maatregel *“3.1.1.1.4.4. We zetten toekomstgericht in op bijhorende laad/tankinfrastructuur”* o.m. het volgende opgenomen:

We zetten bijkomend in op een zo snel mogelijke realisatie van de basislaadinfrastructuur van 7400 publiek toegankelijke laadpunten, verspreid over Vlaanderen. **Daarnaast zal er langs de grote verkeersassen bijkomend een snellaadinfrastructuur aanwezig zijn met laadpunten om de 25 km.** Naargelang de vloot uitbreidt, dient ook de capaciteit van de laadinfrastructuur te worden opgetrokken. Volgens de huidige inzichten moet geïnvesteerd worden in bijkomende publieke, semi-publieke en private laadpunten. **Ook de snellaadinfrastructuur wordt verder uitgebouwd.**

Volgens de lijst met verantwoordelijke entiteiten voor VEKP-maatregelen is de trekker van bovenvermelde maatregel **het beleidsdomein MOW.**

3. Beleidsnota MOW 2019-2024

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken wordt er onder de operationele doelstelling 7.2. vooropgesteld om naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik toe te werken.

Om proactief bij te dragen aan de klimaatdoelen worden er o.m. ambities uitgesproken inzake de vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot. Zo wordt er gestreefd naar een **gelijkaardig niveau van dienstverlening voor de e-rijder door verder in te zetten op laadinfrastructuur.**

4. Visie ‘Clean power for transport’ 2030: op weg naar zero-emissievervoer

Om de energie- en klimaat/luchtdoelstellingen te halen, is een drastische vergroening nodig van de mobiliteit. Dat kan door de gereden kilometers te verminderen en het voertuigenpark te vergroenen. In dit kader heeft de Vlaamse Regering principieel de ontwerpvisie ‘Clean

power for transport' 2021-2030 goedgekeurd (op 30/04/2021) en worden er maatregelen voorzien voor de periode tot 2025. **Deze visie focust zich op de doorbraak van milieuvriendelijke aandrijftechnologieën en de daarvoor noodzakelijke infrastructuur.** Deze visie werd opgesteld als vervolg op het CPT-actieplan¹, goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015. Net als het actieplan kadert deze visie in de Europese AFID-richtlijn². Ter uitvoering van deze richtlijn werd o.m. eind 2016 een Belgisch beleidskader ingediend bij Europa. Over de uitvoering van dit beleidskader werd eind 2019 een eerste keer aan Europa gerapporteerd. Daarbij werd ook een doorkijk richting 2025 en 2030 meegegeven.

In de visie 'Clean power for transport' 2030 worden negen strategielijnen voorgesteld voor de periode 2021-2030. Eén van deze strategielijnen beschrijft de wijze waarop we een toekomstgerichte laad- en tankinfrastructuur verder vorm kunnen geven en hoe deze ingeschakeld kan worden in het energiesysteem.

In deze strategielijn is o.m. ook volgende actie opgenomen:

- **We voorzien in 2021 en 2022 project-calls voor het realiseren van snellaadinfrastructuur op de grote verkeersassen zodat minstens om de 25 km snelladers beschikbaar zijn.**

De aanpak van de uitrol van laadinfrastructuur 2021-2025 werd (reeds) eerder gespecificeerd in een conceptnota³ die op 20 november 2020 werd meegedeeld aan de Vlaamse Regering.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 18 juni 2021.

Het Begrotingsakkoord werd verleend op 5 juli 2021.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het beleid m.b.t. Clean Power for Transport (CPT) past in het kader van de Europese strategie 'Duurzame en slimme mobiliteit' en geeft o.m. uitvoering aan de Europese AFID-richtlijn (Alternative fuels infrastructure directive 2014/94/EU). Eind 2016 werd hiertoe een Belgisch beleidskader bij Europa ingediend, eind 2019 werd dit kader in een rapportage aan Europa verder aangevuld voor de komende periode. De aanvullingen spoorden samen met het Vlaamse CPT-actieplan en het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), en de daarin voorziene maatregelpakketten.

Vlaanderen onderschrijft daarin de Europese doelstellingen, waarbij een alsmaar groter aandeel voertuigen met alternatieve aandrijving het doel zijn -met een focus op zero-emissievoertuigen. De maatregelen zullen dan ook gericht zijn op het stimuleren van die markt en het opheffen van bestaande drempels tegen 2025. Tegelijk worden voorbereidingen getroffen om ook het streefbeeld

¹ Actieplan 'Clean power for transport' (VR 2015 1812 DOC.1438/2 TER)

² Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

³ VR 2020 2011 MED.0362/1BIS

op langere termijn (2030-2050) mogelijk te maken, nl. de volledige transitie naar een zero emissie mobiliteit.

De Vlaamse overheid wil hierbij stimulerend optreden. Om de aankoop van deze voertuigen te vergemakkelijken, werden reeds eerder de belastingen verlaagd. Daarnaast werd een strategie uitgewerkt om te voorzien in voldoende laadinfrastructuur (VR 2020 2011 MED.0362/1BIS).

De voorliggende projectoproep past binnen volgende ambitie (zie ook VEKP):

- we zetten toekomstgericht in op bijhorende laad/tankinfrastructuur.

Meer specifiek zal deze projectoproep zich richten op de doelstelling om langs de hoofdwegen (en belangrijke verkeersassen) minstens op elke dienstzone (snelwegparking) of in de directe nabijheid hiervan voldoende snellaadinfrastructuur te voorzien, zodat er om de 25 km snelladers beschikbaar zijn. Hiermee wordt een goede spreiding van ultrasnellaadinfrastructuur langs de grote verkeersassen geambieerd.

B. PROBLEEMSTELLING

Wanneer grotere afstanden worden afgelegd of de tijd om te laden beperkt is, is het aangewezen om aan een hogere snelheid te kunnen laden. Om de EV-rijder te ontzorgen is er daarom nood aan een volwaardig en goed gespreid netwerk aan ultrasnellaadinfrastructuur ($\geq 150\text{kW}$). In combinatie met voertuigen met een hogere actieradius en laadsnelheid betekent dit immers dat drempels m.b.t. laadtijd en actieradius zullen wegvallen.

De parkings (dienstzones, carpoolparkings en P&R) langs de grote, belangrijke en meest zichtbare verkeersassen vormen hiervoor zeer interessante en strategisch gelegen locaties. Hoewel er op een aantal van deze parkings intussen een uitrol van publieke snelladers gebeurt, zijn bijkomende stimulansen aangewezen om de beoogde doelstellingen (voldoende, toekomstgerichte en goed gespreide snellaadinfrastructuur) te bereiken.

Zo zijn er voor een goed gespreid netwerk (maximaal om de 25 km) aan (ultra)snelladers nog verschillende lacunes in het netwerk langs autosnelwegen en belangrijke verkeersassen. Daarnaast zijn bijkomende inspanningen nodig op deze locaties om, bij een stijgende vraag van het aantal laadpunten, eenvoudig te kunnen opschalen. Naast de dimensionering van de middenspanningscabines (MS-cabines) is ook de capaciteit van het elektriciteitsnet immers op verschillende van deze locaties onvoldoende. Bijkomende toekomstgerichte investeringen in netaansluitingen, met voldoende (toekomstgerichte) capaciteit, zijn bijgevolg noodzakelijk.

Deze aansluitkost op middenspanning vormt echter regelmatig een struikelblok voor CPO's om laadinfrastructuur met hogere laadvermogens op deze locaties te realiseren. Een financiële tegemoetkoming voor een versnelde uitrol van ultrasnelladers om een dekkingsgraad van 25 km langs de hoofdwegen te bereiken, zijn hierdoor aangewezen.

C. UITROL ULTRASNELLADERS ($\geq 150\text{kW}$) OP PARKINGS LANGS AUTOSNEL- EN GEWESTWEGEN

C.1. Projectoproep

Om de uitrol van ultrasnelladers langs de grote verkeersassen met laadpunten om de 25 km versneld te realiseren zal er een projectoproep met een regeling voor een financiële tegemoetkoming in 2021 georganiseerd worden.

Voor de realisatie hiervan zullen volgende locaties op of langs de hoofdwegen, in eigendom van het Vlaamse Gewest, via een open oproep ter beschikking gesteld worden:

- **Dienstenzones langs de autosnelwegen met exploitatie** (m.a.w. in concessie gegeven). Voor potentiële realisaties dienen kandidaten tot een akkoord met de concessiehouder van de dienstenzones te komen. Om een dossier te kunnen indienen en aanspraak te kunnen maken op de financiële tegemoetkoming dient de kandidaat m.a.w. een samenwerkingsovereenkomst met de concessiehouder van de desbetreffende dienstzone te hebben. De potentiële CPO dient de bepalingen (o.a. resterende concessie termijn) uit de respectievelijke concessieovereenkomst na te leven (de potentiële CPO wordt m.a.w. als een onderconcessiehouder van de concessiehouder beschouwd).
- **Carpoolparkings (en P&R)** (doorgaans gelegen in de oksels van op- en afritten van de autosnelwegen). Afhankelijk van het belang om de dekingsgraad van 25 km te realiseren worden deze parkings opgedeeld in primaire en secundaire locaties. Voor de bouw en exploitatie van de laadinfrastructuur zal er een vergunning van 10 jaar verleend worden op basis van het Retributiebesluit.
 - Teneinde een gepaste gebiedsdekking in Vlaanderen te verkrijgen, worden er tevens twee nog te ontwikkelen parkings aangeboden: een belangrijk Hoppinpunt in Limburg en een Carpoolparking in West-Vlaanderen. Deze keuze wordt expliciet gemaakt om blinde vlekken aan ultrasnelladers in deze provincies weg te werken. Deze locaties worden behandeld zoals een primaire CP (zie lager).

De financiële tegemoetkoming wordt gekoppeld aan deze specifieke locaties (opgeijst in de projectoproep) en worden enkel uitbetaald indien aan een aantal voorwaarden, met focus op toekomstgerichtheid en ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$), wordt voldaan.

C.2. Voorwaarden voor de financiële tegemoetkoming

De voorwaarden waaraan de projecten moeten voldoen om in aanmerking te komen voor de financiële tegemoetkoming, zijn op basis van volgende randvoorwaarden opgesteld:

- Gericht werken met het oog op de exponentiële groei van het EV wagenpark;
- Investeren op de uitrol van ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) (High Power Chargers (HPC));
- Basis leggen voor een goede EV-laadinfrastructuur voor de toekomst (opschaalbaar).

Om dit te bereiken worden er, afhankelijk van het type parking (dienstzone, primaire carpoolparking en secundaire carpoolparking) op 3 niveaus (A-B-C) voorwaarden opgelegd per locatie. Om recht te kunnen hebben op de financiële tegemoetkoming dient de CPO bijgevolg te voldoen aan volgende voorwaarden:

- ***Voor de dienstenzones (40 autosnelwegparkings)***

Alle dienstenzones, die in concessie zijn gegeven en niet uitsluitend gericht zijn op vrachtverkeer, komen in aanmerkingen voor de financiële tegemoetkoming indien ze aan onderstaande voorwaarden voldoen:

A. Aansluiting op middenspanningsnet

- a. Er dient minimaal een **gereserveerd vermogen van 2 MVA** voorzien te worden.
 - i. Door deze reservatie is de toekomstige opschaling gewaarborgd;
 - ii. Extra kosten in toekomstige grondwerken worden vermeden;
 - iii. Dit gereserveerd vermogen laat ook de opschaling naar toekomstige laadinfrastructuur voor andere meer commerciële vervoersmiddelen (o.a. vrachtwagens, bussen) toe;

1. ter verduidelijking: het gereserveerd vermogen moet niet per definitie gelijk zijn aan het aangesloten of het afgenomen vermogen.

B. MS-cabine

- a. Er dient minimaal een **middenspanningscabine met vermogen van 1 MVA** voorzien te worden, dewelke bij voorkeur uitbreidbaar is naar 2 MVA.
 - i. Investeren in een MS-cabine is immers investeren in de basis van de EV-laadinfrastructuur voor de komende decennia (de levensduur van een MS-cabine wordt geraamd op minimaal 30 jaar bij goed onderhoud).

C. Ultrasnellaadinfrastructuur

- a. Er dienen minimaal **2 laadpunten van minimaal 150kW** voorzien te worden.
 - i. Dit betekent minimaal 375A aan 400V_{DC} en 188A aan 800V_{DC} voor minstens 1 'Combo2' – stekker (IEC 62196-3 configuratie FF) per laadpunt. Met ondersteuning van laadspanningen tot minimaal 920V_{DC}.
 - ii. Dit komt overeen met **2x 10 laadpuntequivalenten** (Charge Point Equivalent ofte CPE - conform het wegingsysteem voorgesteld in de conceptnota "Aanpak uitrol laadinfrastructuur 2021-2025")
- b. Ad-hoc contractloze betaal mogelijkheden moeten beschikbaar zijn om een laadsessie te starten ter ondersteuning van het transitverkeer.

- **Voor primaire locaties (6 carpoolparkings en 1 Hoppinpunt die noodzakelijk zijn om de dekkingsgraad van 25 km te realiseren)**

Om een toekomstgerichte dekkingsgraad van 25 km te kunnen realiseren, worden een aantal carpoolparkings als primaire locaties behandeld. Deze locaties worden als noodzakelijke verlenging van de dienstzones beschouwd en krijgen bijgevolg overwegend dezelfde voorwaarden opgelegd om in aanmerking te komen voor de financiële tegemoetkoming:

A. Aansluiting op middenspanningsnet

- a. Er dient minimaal een **gereserveerd vermogen van 1 MVA** voorzien te worden.
 - i. Deze locaties zijn immers, in tegenstelling tot de dienstzones, niet voorzien om vrachtverkeer te verwerken. Bijgevolg is de reservatie van een hoger vermogen (2 MVA) niet noodzakelijk.

B. MS-cabine

- a. Er dient minimaal een **middenspanningscabine van 1 MVA** voorzien te worden.

C. Ultrasnellaadinfrastructuur

- a. Er dienen minimaal **2 laadpunten van minimaal 150kW** voorzien te worden (**20 CPE**).
 - i. Dezelfde voorwaarden gelden als bij de dienstzones.
- b. Ad-hoc contractloze betaal mogelijkheden moeten beschikbaar zijn om een laadsessie te starten ter ondersteuning van het transitverkeer.

- **Voor secundaire locaties (21 carpoolparkings waar thans geen laadinfrastructuur op voorzien is en die kunnen zorgen voor een verdere verdichting)**

Er worden verschillende secundaire locaties aangeboden die als wenselijke verdere verdichting beschouwd worden met volgende voorwaarden om in aanmerking te komen voor de financiële tegemoetkoming:

A. Aansluiting op middenspanningsnet

- a. Er worden geen voorwaarden opgelegd.

B. MS-cabine

- a. Er worden geen voorwaarden opgelegd.

C. Ultrasnellaadinfrastructuur

- a. Er dienen minimaal **2 laadpunten van minimaal 150kW** voorzien te worden (**20 CPE**).
 - i. Dezelfde voorwaarden gelden als bij de dienstenzones.
- b. Ad-hoc contractloze betaalmogelijkheden moeten beschikbaar zijn om een laadsessie te starten ter ondersteuning van transitverkeer.

C.3. Bedragen financiële tegemoetkoming

De financiële tegemoetkoming (die enkel gegeven wordt op de investeringen exclusief BTW) wordt ook volgens het type locatie en op de bovenvermelde 3 niveaus ingezet:

- ***Voor de dienstenzones (40 autosnelwegparkings)***

Zowel dienstenzones zonder laadinfrastructuur als dienstenzones waar reeds ultrasnelladers geïnstalleerd staan, kunnen in aanmerking komen voor de financiële tegemoetkoming indien ze aan bovenvermelde voorwaarden voldoen. Voor dienstenzones met reeds geïnstalleerde ultrasnelladers dient men m.a.w. voor bovenvermelde niveaus A en B verder uit te breiden tot respectievelijk een vermogen van 2 en 1 MVA. Daarnaast dient men voor niveau C 20 bijkomende CPE te voorzien.

Kandidaten komen bovendien enkel in aanmerking voor onderstaande tegemoetkoming indien er een samenwerkingsovereenkomst met de concessiehouder is opgesteld:

A. Aansluiting op middenspanningsnet (met reservering vermogensrecht 2 MVA)

Om de financiële drempel voor iedere kandidaat gelijkwaardig te maken, wordt er gewerkt met een variabele financiële tegemoetkoming per locatie. Voor iedere locatie zal hetzelfde vast bedrag van 11.000 euro voor de aansluiting op het middenspanningsnet door CPO betaald worden. Alles boven dit vast bedrag (exclusief BTW) valt onder de financiële tegemoetkoming. Hierdoor worden locaties die duurder zijn qua aansluitingskost (omwille van de afstand tot dichtstbijzijnde middenspanningslus) even aantrekkelijk. Dit is noodzakelijk voor een evenwichtige, gebiedsdekkende uitrol over Vlaanderen.

Het vast bedrag van 11.000 euro werd bepaald door **40%** van een standaard aansluitkost voor 1MVA te nemen. Het gereserveerd vermogensrecht van 2 MVA is immers voorzien om toekomstige ontwikkelingen op te vangen. Indien er een hoger vermogensrecht wordt gereserveerd, valt de kostprijs voor het gedeelte boven de 2 MVA buiten de tegemoetkoming. Daarnaast vallen enkel de nodige basiselementen (detailstudie, vermogensrecht, aansluiting, meetmodule, netuitbreiding en pre-telebediening) voor de aansluiting op het middenspanningsnet onder deze tegemoetkoming.

B. MS-cabine

Als financiële tegemoetkoming wordt een vast bedrag voorzien van 48.000 euro. De investeringskost, zal hierdoor voor iedere CPO gemiddeld gezien gelijk blijven.

Dit vast bedrag werd bepaald door te rekenen met 60% van de gemiddelde kostprijs van een MS-cabine met een vermogen van 1 MVA. De kandidaat zal m.a.w. zelf (ca.) **40%** van de kostprijs financieren.

C. Ultrasnellaadinfrastructuur

Voor de laadpaalinfrastructuur worden de regels van andere oproepen (confer BENEFIC) gevolgd, namelijk 20% van de investeringskost met een maximumbedrag van € 60.000 euro per locatie wordt gefinancierd. De kandidaat zal m.a.w. zelf **80%** financieren.

Kortlopende concessieovereenkomsten:

Voor dienstenzones met een aflopende (< 5 jaar) concessieovereenkomst (gerekend vanaf uiterste indieningsdatum van de offertes) wordt de financiële tegemoetkoming verder opgetrokken volgens volgende barema's:

- minder dan 5j meer dan 4: 70% (van A en B) + 20 % van C;
- minder dan 4j meer dan 3: 80% (van A en B) + 20 % van C;
- minder dan 3j meer dan 2: 90% (van A en B) + 20 % van C;
- minder dan 2j meer dan 1: 95% (van A en B) + 20 % van C;
- minder dan 1j: 95% (van A en B) + 20 % van C;

Daarnaast zal, op basis van een afschrijftermijn van 5 jaar, een restwaarde betaald worden door de toekomstige concessiehouder voor het deel C (met name de ultrasnellaadinfrastructuur) bij de concessievernieuwing. Ondanks de korte looptijd krijgt de kandidaat hierdoor toch voldoende stimulans om te investeren en wordt de continuïteit van de exploitatie na de lopende concessieovereenkomst gewaarborgd.

- **Voor primaire locaties (6 carpoolparkings en 1 Hoppinpunt die noodzakelijk zijn om de dekkingsgraad van 25 km te realiseren)**

Om de drempels tussen dienstenzones en primaire carpoolparkings gelijk te houden zal dezelfde financiële tegemoetkoming gebruikt worden voor:

A. Aansluiting op middenspanningsnet (met reservering vermogensrecht 1 MVA)

Variabele financiële tegemoetkoming met vaste investeringskost van 11.000 euro voor de kandidaat. Indien er een hoger vermogensrecht wordt gereserveerd, valt de kostprijs voor het gedeelte boven de 1 MVA buiten de tegemoetkoming. Daarnaast vallen enkel de nodige basiselementen (detailstudie, vermogensrecht, aansluiting, meetmodule, netuitbreiding en pre-telebediening) voor de aansluiting op het middenspanningsnet onder deze tegemoetkoming.

B. MS-cabine

Als financiële tegemoetkoming wordt een vast bedrag voorzien van 48.000 euro.

C. Ultrasnellaadinfrastructuur

Voor de laadpaalinfrastructuur worden de regels van andere oproepen (confer BENEFIC) gevolgd, namelijk 20% van de investeringskost met een maximumbedrag van € 60.000 euro per locatie valt onder de financiële tegemoetkoming. De kandidaat zal m.a.w. zelf 80% financieren.

- **Voor secundaire carpoolparkings (21 carpoolparkings waar thans geen laadinfrastructuur op voorzien is en die kunnen zorgen voor een verdere verdichting)**

Voor deze locaties komt enkel de ultrasnellaadinfrastructuur (niveau C) in aanmerking voor financiële tegemoetkoming. Ook voor deze locaties wordt er een financiële tegemoetkoming van 20% van de investeringskost (met een maximumbedrag van 60.000 euro voor de snellaadinfrastructuur per locatie) voorzien. Deze locaties worden immers in functie van de verdere verdichting van het netwerk aangeboden en niet om op termijn verder op te schalen.

Met dit initiatief zal de uitrol van een gebiedsdekkend (maximaal 25 km) netwerk aan (ultra)snellaadinfrastructuur gevoelig versneld worden. De uiteindelijke invulling van al deze strategische locaties is uiteraard afhankelijk van voldoende marktinteresse.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Voor projecten, die bijdragen aan het uitrollen van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, zal gebruik gemaakt worden van Europese Relancemiddelen (Europees Herstelplan), zoals voorzien onder het speerpunt “verduurzamen van de economie” in het Relanceplan Vlaamse Veerkracht.

Deze middelen zijn voorzien op begrotingsartikel MDU-3MFH2LC-WT ‘Relancemaatregel DUURZAAMHEID RELANCE BUDGET 49 – LAADPALEN – GEWESTWEGEN’, onder basisallocatie 3MF200: SNELLADERS LANGS DE GROTE VERKEERSASSEN.

Voor deze projectoproep wordt er in 2021 een bedrag van 10.000.000 euro voorzien (VAK) op bovenvermelde basisallocatie. Er zijn voldoende kredieten beschikbaar.

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

De projectoproep ‘uitrol ultrasnelladers (≥150kW) op parkings langs autosnel- en gewestwegen’ heeft geen impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De projectoproep ‘uitrol ultrasnelladers (≥150kW) op parkings langs autosnel- en gewestwegen’ heeft geen impact op de lokale besturen en de provinciale besturen.

E. REGLEMENTERING STAATSSTEUN

Deze open oproep tot installatie en exploitatie van ultrasnellaadinfrastructuur met een financiële tegemoetkoming via publieke middelen, valt niet onder de staatssteunreglementering. Er wordt immers geen voordeel gegeven aan de gefinancierde ondernemingen, aangezien zij in essentie vergoed worden voor een publieke dienstverlening die zij gaan organiseren in het voordeel van alle burgers, op publieke gronden (hetzij via een vergunning, hetzij via een concessieovereenkomst) en waarbij de investeringen/ infrastructuur (niveau A - netuitbreiding en B - MS-cabine) na het aflopen van de termijn van de concessie of vergunning in eigendom blijven van het Vlaamse Gewest.

Aangezien de opdracht ook op Europees niveau in de markt zal worden geplaatst via E-procurement, kan ervan uitgegaan worden dat de marktwerking heeft gespeeld. De procedure staat ook open voor alle potentiële kandidaat-dienstverleners, zodat er ook geen markt- of mededingingsverstoring is.

Er is bovendien voor zowel niveau A (variabele financiële tegemoetkoming met vaste investering voor iedere CPO - waarvan de prijzen gereguleerd zijn door de VREG), als niveau B (vaste financiële tegemoetkoming) als niveau C (variabele financiële tegemoetkoming met max. 20% van de

investeringskost en tot 60.000 euro per locatie) geen sprake van overcompensatie. De resterende investeringskost dient te gebeuren door de CPO door middel van zijn toekomstige opbrengsten/inkomsten van die infrastructuur. Er is m.a.w. geen “overcompensatie” van de dienstverlener en geen indirecte steun.

4. VERDER TRAJECT

Na goedkeuring van voorliggende projectoproep wordt een open oproep tot kandidaatstelling georganiseerd.

Aanduiding kandidaat:

Na evaluatie van de verschillende kandidaturen wordt er per locatie, op basis van de criteria opgenomen in de projectoproep, één kandidaat aangeduid. Indien deze kandidaat na uitvoering van de werken aan de voorwaarden voldoet, komt deze éne kandidaat in aanmerking voor de financiële tegemoetkoming.

Principiële toekenning financiële tegemoetkoming:

De rechtsgrond voor het toekennen voor de regeling van de financiële tegemoetkoming is het “Decreet houdende aanpassing van de uitgavenbegroting voor 2021” (Uitgavendecreet 2021). De toekenningsbeslissing voor iedere locatie zal conform de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën en volgens het Besluit Vlaamse Codex Overheidsfinanciën gebeuren bij een ministerieel besluit (tot 250.000 euro zie infra).

Daarnaast zullen ook volgende drempels voor de toekenningsbeslissing per locatie gevolgd worden:

- *Vanaf het bedrag van 7.000 euro moeten subsidies ter advies worden voorgelegd aan de Inspectie van Financiën.*
- *Subsidies moeten vanaf een bedrag van 250.000 euro door de Vlaamse Regering worden toegekend en niet bij een ministerieel besluit.*

Opstart realisatietraject:

Na de principiële toekenning krijgen de kandidaten, afhankelijk van de locatie, een toelating of een vergunning voor de realisatie van de ultrasnellaadinfrastructuur.

Uitbetaling tegemoetkoming:

Eens de snellaadinfrastructuur gebouwd en operationeel is, wordt dit via een attest van goedkeuring van wegherstel opgenomen. Na aflevering van dit attest, met de nodige stavingen van de investeringskost, wordt de financiële tegemoetkoming uitbetaald.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

haar goedkeuring te hechten aan de projectoproep zoals in bijlage voor de 'uitrol ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) op parkings langs autosnel- en gewestwegen'.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- projectoproep 'uitrol ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) op parkings langs autosnel- en gewestwegen'
 - o lijst met overzicht locaties:
 - Snelweglocaties (dienstenzones), primaire en secundaire locaties;
- kandidaatstellingsformulier 'uitrol ultrasnelladers ($\geq 150\text{kW}$) op parkings langs autosnel- en gewestwegen'.