

Subsidie voor laadoplossingen van elektrisch zwaar vrachtvervoer (CPT-programma)

Laatst gewijzigd op 22 apr 2024

Wat houdt de maatregel in

Met het actieplan 'Clean Power for Transport (CPT)' wil de Vlaamse overheid inzetten op de omschakeling naar zero-emissie vervoermiddelen en vervoermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen.

In 2024 richt deze oproep zich tot laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens. De oproep 2024 staat open tot en met 30 april 2024 voor de volgende projecten:

1. Innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens
2. Op zichzelf staande private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens, al dan niet binnen een energiemangement-systeem dat gevoed wordt door hernieuwbare energie die ter plekke wordt geproduceerd binnen 'Clean Energy Hub'
3. Softwareontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de integratie van reservatie-, laad- en planningsystemen en voor de energieaansturing die gekoppeld is aan de integratie van laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens.

Wie komt in aanmerking

Deze maatregel richt zich zowel tot ondernemingen, besturen en organisaties in het Vlaams Gewest.

Wat komt in aanmerking

Volgende pilootprojecten komen in aanmerking voor de oproep 2024:

1° Innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens

Het gaat om innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens. Onder zware vrachtwagens vallen alle voertuigen die als hoofddoel hebben om goederen te vervoeren of diensten te leveren met een MTM hoger dan 4,25 ton.

Alle sectoren komen in aanmerking om gebruik te maken van deze oproep.

De palen worden van groene stroom voorzien. Bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met de intentieverklaring 'do not significantly harm'. Er is een principiële goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de beheerder of de concessiehouder van het domein nodig. De laadinfrastructuur wordt hoofdzakelijk aangewend voor het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens van meer dan 4,25 ton.

Enkele voorbeelden zijn batterij 'swap' systemen, stationaire batterijsystemen mobiel inzetten, boven 'docks' laadsystemen aan los- en laadkades, operationeel delen van laadinfrastructuur voor zwaar vrachtvervoer tussen bedrijven.

2° Op zichzelf staande private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens, al dan niet binnen een energiemangement-systeem dat gevoed wordt door hernieuwbare energie die ter plekke wordt geproduceerd binnen 'Clean Energy Hub'

Het gaat om private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens die al dan niet gevoed worden door lokaal opgewekte hernieuwbare energie. Ze wordt hoofdzakelijk toegepast op eigen bedrijfsterreinen die bij voorkeur

publiek toegankelijk zijn. Onder vrachtwagens vallen alle voertuigen die als hoofddoel hebben om goederen te vervoeren of diensten te leveren met een MTM hoger dan 4,25 ton.

Alle sectoren komen in aanmerking om gebruik te maken van deze oproep.

De laadinfrastructuur bevindt zich op een terrein waarbij er al dan niet een privaatrechtelijke rechtspersoon is, die een zakelijk recht heeft op een deel van het openbaar domein. Voor locaties die eigendom zijn van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is toelating nodig van de concessionaris. Deze stemt voorafgaand aan het indienen de plannen af met AWV.

Alle gebruikers van elektrische voertuigen kunnen er via een ad-hoc oplaadmogelijkheid laden, zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant. De principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd. De palen worden van groene stroom voorzien. De statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken. Bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met de intentieverklaring 'do not significantly harm'. Er is een principiële goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de beheerder of de concessiehouder van het domein. De laadinfrastructuur wordt voornamelijk aangewend voor het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens van meer dan 4,25 ton.

Enkele voorbeelden zijn de ontwikkeling van een (semi) publieke parking met zonnepanelen en batterijopslag gekoppeld aan laadinfrastructuur of de ontwikkeling van gedeelte laadinfrastructuur gekoppeld aan lokale opwekking van energie ...

3° Softwareontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de integratie van reservatie-, laad- en planningsystemen en voor de energieaansturing die gekoppeld is aan de integratie van laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens

De ontwikkeling van ontbrekende koppelingen tussen bestaande reservatie-, laad-, energiemanagement- en planningsystemen genieten de voorkeur.

Softwareontwikkelingen (platformen) die volledig vanaf 'scratch' dienen ontwikkeld te worden komen niet in aanmerking.

De te ontwikkelen software dient minimaal te voldoen aan volgende vereisten:

- De software is compatibel met verschillende soorten laad-, planning- en energiebeheersystemen die worden gebruikt binnen de industrie. De software is in staat om te integreren met verschillende protocollen, formaten en technologieën.
- De software is in staat zijn om te schalen naarmate de behoeften. De software kan omgaan met een groeiend aantal laadstations en planningstaken zonder aan prestaties in te boeten.
- De software is betrouwbaar. Deze is robuust en is in staat om fouten te detecteren en te herstellen.
- De software voldoet aan de hoogste normen voor gegevensbescherming, authenticatie en autorisatie om ervoor te zorgen dat alleen geautoriseerde personen toegang hebben tot het systeem, en om de integriteit van de gegevens te waarborgen.
- De software is flexibel en in staat om te gaan met veranderende eisen en omgevingen.
- De software is in staat om gegevens snel te verwerken en real time-informatie te leveren aan de belanghebbenden. De software is intuïtief en gemakkelijk te gebruiken door technische en niet-technische gebruikers. Ze omvat een duidelijke gebruikersinterface, uitgebreide documentatie en ondersteuning.
- De software biedt functies voor de monitoring van laadactiviteiten en planningsprestaties, en kan ook rapporten genereren om inzicht te bieden in het gebruik en de efficiëntie van het systeem.
- De software voldoet aan de relevante wet- en regelgeving over laadsystemen, energievoorziening en gegevensbescherming.

Enkele voorbeelden zijn de ontwikkeling van een softwarekoppeling tussen het batterij-opslagsysteem en het transportplanningsysteem of tussen het energiemanagementsysteem en het transportplanningsysteem,

Omvang steun

Maximale subsidie van € 250.000

De maximale subsidie voor volgend type projecten bedraagt € 250.000. Daarmee kunnen investeringen worden vergoed voor de plaatsing en slimme aansluiting van laadinfrastructuur:

- Innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens.
Volgende uitgaven worden aan maximaal 40% vergoed: projectwerking, onderbouwing en investeringen voor de laadinfrastructuur zelf, meer bepaald de ontwikkeling, plaatsing, aansluiting, slimme aansturing, balancering van de laadsystemen en/of te ontwikkelen software.
- Op zichzelf staande private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens, al dan niet binnen een energiemanagementsysteem dat gevoed wordt door hernieuwbare energie die ter plekke wordt geproduceerd binnen 'Clean Energy Hub'.
Volgende uitgaven worden aan maximaal 20% vergoed: investeringen voor de laadinfrastructuur zelf, meer bepaald de plaatsing, aansluiting, slimme aansturing, balancering van de laadsystemen.

Maximale subsidie van € 25.000

De maximale subsidie voor volgend type projecten bedraagt € 25.000. Daarmee kunnen investeringen worden vergoed voor de slimme aansturing en koppeling van laadinfrastructuur met elektrische vrachtwagens:

- Softwareontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de integratie van reservatie-, laad- en planningsystemen en voor de energieaansturing die gekoppeld is aan de integratie van laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens.
Volgende uitgaven worden vergoed: ontwikkeling van API's, koppelingen tussen bestaande softwareplatformen, integratie tussen bestaande applicaties en softwareplatformen of ontwikkeling van een nieuwe mobiele software applicatie die bovenstaande zaken integreert.

Welke kosten komen (niet) in aanmerking

Komen in aanmerking

- Innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens.
Alleen kosten voor projectwerking, onderbouwing en investeringen voor de laadinfrastructuur zelf komen in aanmerking, voor projectsteun. Meer bepaald de ontwikkeling, plaatsing, aansluiting, slimme aansturing, balancering van de laadsystemen en/of te ontwikkelen software.
- Op zichzelf staande private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens, al dan niet binnen een energiemanagementsysteem dat gevoed wordt door hernieuwbare energie die ter plekke wordt geproduceerd binnen 'Clean Energy Hub'.
Alleen kosten voor investeringen voor de plaatsing en slimme aansturing van de laadinfrastructuur zelf komen in aanmerking voor projectsteun. We hebben het dan over de laadinfrastructuur zelf, de bekabeling, een eventuele verzwaaring en de nodige aanpassing van de elektriciteitsinstallatie en de plaatsingskosten. Komen eveneens in aanmerking: zijn de kosten verbonden aan de reservatiesystemen en de bijhorende fysieke barrières om parkeerplaatsen te reserveren en de software-ontwikkelingen.
- Softwareontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de integratie van reservatie-, laad- en planningsystemen en voor de energieaansturing die gekoppeld is aan de integratie van laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens.
Alleen kosten voor de ontwikkeling van API's, koppelingen tussen bestaande softwareplatformen, integratie tussen bestaande applicaties en softwareplatformen of ontwikkeling van een nieuwe mobiele software applicatie die bovenstaande zaken integreren komen in aanmerking voor projectsteun.

Komen niet in aanmerking

- Studie-, overhead-, exploitatie- en operationele kosten komen NIET in aanmerking. Verder zijn ook de kosten voor alle grondwerken, die niet rechtstreeks nodig zijn voor het plaatsen van de laadinfrastructuur, uitgesloten. De kosten voor het aanbrengen van signalisatie en voor de (her)aanleg van parkeerplaatsen zijn eveneens uitgesloten. Ook de kosten voor de aanleg van pv-installaties komen niet in aanmerking.

Aanvraagprocedure

De oproep 2024 staat open voor het aanvragen van steun tot en met 30 april 2024. Alle informatie over de [projectoproep 2024](#) vind je op de website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Contact

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW)

Koning Albert II-laan 20 bus 2
1000 Brussel
België

cpt.subsidieaanvraag@mow.vlaanderen.be

www.vlaanderen.be/projectoproep-stimulering-van-innovaties-voor-semi-publieke-l...