

# Projectsteun voor (semi) publieke laadinfrastructuur (CPT-programma)

Laatst gewijzigd op 14 apr 2023

## Wat houdt de maatregel in

Met het actieplan 'Clean Power for Transport (CPT)' wil de Vlaamse overheid inzetten op de omschakeling naar zero-emissievoermiddelen en voermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Ter uitvoering van CPT wordt een projectsubsidie verleend voor een aantal thema's rond laadinfrastructuur via jaarlijkse oproepen.

De oproep 2023 stond open tot en met 31 maart 2023 voor het aanvragen van steun voor laadinfrastructuur voor stedelijke logistiek, vracht en bussen.

## Wie komt in aanmerking

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

## Wat komt in aanmerking

### Laadinfrastructuur voor bestelwagens met het oog op emissievrije stedelijke logistiek, op plaatsen die niet behoren tot het publiek domein

Het gaat om laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor bestelwagens die niet publiek toegankelijk hoeft te zijn. Ze wordt hoofdzakelijk toegepast om stadskernen emissievrij te beleveneren. Dit beperkt zich niet enkel tot centrumsteden. Onder bestelwagens vallen alle voertuigen die als hoofddoel hebben om goederen te vervoeren of diensten te leveren met een MTM lager dan 4,25 ton.

Alle sectoren (afval, bouw, horeca, kleine leveringen B2B en B2C, food retail, non-food retail, servicediensten en installatie en facilitaire leveringen, ...) komen in aanmerking om gebruik te maken van deze oproep.

Voorbeelden:

Enkele voorbeelden zijn laadpunten voor bestelwagens in stadsrandmagazijnen en laadpunten voor pakketdiensten waarbij er een duidelijke link kan aangetoond worden met de belevenering van een kerngebied van een stad. Ook laadpunten voor bestelwagens van stadsdiensten en bouwbedrijven komen in aanmerking.

### Publieke laadinfrastructuur voor hoog vermogen voor bestelwagens met het oog op emissievrije stedelijke logistiek, op plaatsen die behoren tot het publiek domein; waarbij er al dan niet een privaatrechtelijke rechtspersoon is, die een zakelijk recht heeft op een deel van het publiek domein

Het gaat om publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor bestelwagens. Ze wordt hoofdzakelijk toegepast om stadskernen emissievrij te beleveneren. Dit beperkt zich niet enkel tot centrumsteden. Onder bestelwagens vallen alle voertuigen die als hoofddoel hebben om goederen te vervoeren of diensten te leveren met een MTM lager dan 4,25 ton.

Alle sectoren (afval, bouw, horeca, kleine leveringen B2B en B2C, food retail, non-food retail, servicediensten en installatie en facilitaire leveringen, ...) 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 is toelating nodig van de concessionaris. Deze stemt voorafgaand aan het indienen de plannen af met AWV.

### Laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens en bussen op openbaar domein

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 is toelating nodig van de concessionaris. Deze stemt voorafgaand aan het indienen de plannen af met AWV.

#### Voorbeelden

De laadinfrastructuur kan gelegen zijn op terreinen van openbare besturen of openbaar domein in industrie- en havengebieden. Enkele voorbeelden zijn laders op laadpleinen, nabij rustplaatsen en dienstzones voor vrachtwagens die een link hebben met logistieke activiteiten.

### Laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens en bussen op privaat domein

Hieronder valt laadinfrastructuur op privaat domein die gebruikt wordt door vrachtwagens en/of bussen.

#### Voorbeelden:

Zowel laders exclusief in dienst van de eigen vloot (bijv. depotladers) als laders voor partners (bijv. opportunity chargers bij laad-en loskaaien) of externen komen in aanmerking.

Laadinfrastructuur voor bussen in eigendom van De Lijn komt in alle gevallen niet in aanmerking.

Over de voorwaarden en de beoordeling kan je informatie nalezen op de [website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken](#).

## Omvang steun

### Oproep 2023

- De maximale steun is € 300.000 per project en het maximale budget per oproep is € 5.000.000.
- De investeringen worden vergoed voor de plaatsing en slimme aansluiting van laadinfrastructuur en dit aan 20% van de kosten met een maximum van € 1.000 per gerealiseerde charge point equivalent (CPE).

### Bepaling Charge Point Equivalent (CPE)

- Een laadpaal met een beperkt vermogen (3-11 kW) komt overeen met 1 CPE. Bij een laadpaal met een hoger vermogen (22kW) zijn dat 2 CPE, bij een AC-snellaadpunt (43 kW) zijn dat 4 CPE, bij een DC-snellaadpunt (50 kW tot minder dan 150 kW) zijn dat 5 CPE en bij een ultrasnellaadpunt (150 kW en meer) zijn dat 10 CPE. Een laadpaal van 300 kW telt voor 20 CPE.
- Indien er bij snelladers meerdere laadpunten aan één laadpaal zijn, telt het aantal CPE per punt, maar enkel voor die punten waaraan gelijktijdig kan worden geladen en waar daar ook parkeerruimte voor voorzien is. Daarbij wordt ook het piekvermogen van de laadpaal in overweging genomen (bv. een ultrasnellader van 300 kW met twee laadpunten van 150 kW telt voor 20 CPE).

### Welke kosten

Alleen de investeringskosten voor de plaatsing en slimme aansluiting van laadinfrastructuur komen in aanmerking voor projectsteun. Het gaat dan over de laadinfrastructuur zelf, de bekabeling, een eventuele verzwaaring en de nodige aanpassing van de elektriciteitsinstallatie en de plaatsingskosten.

Voor projecten rond laadinfrastructuur voor vrachtwagens komen eveneens het reservatiesysteem en de bijhorende fysieke barrières om parkeerplaatsen te reserveren in aanmerking.

## Uitgesloten kosten

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 laadpaal, 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 2023 stond open voor het aanvragen van steun tot en met 31 maart 2023 voor laadinfrastructuur voor stedelijke logistiek, vracht en bussen. Alle informatie over de projectoproep 2023 vind je op de [website van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken \(MOW\)](#).

Enkel projecten die gerealiseerd worden in het Vlaamse Gewest na de goedkeuring van de aanvraag (d.i. de kennisgeving) komen in aanmerking voor de projectsubsidies.

Dit betekent dat enkel de uitgevoerde werken, gemaakte kosten en gedane betalingen van na de kennisgeving van de selectie in aanmerking komen voor de berekening van de projectsubsidies. Uitgevoerde werken, gemaakte kosten en gedane betalingen van vóór de kennisgeving kunnen niet in rekening worden gebracht. Voorbereidende stappen, zoals het aanvragen van een vergunning, toestemming bekomen van de eigenaar of concessionaris kunnen wel al gezet worden.

Meer informatie vind je op de webpagina's [Wat zijn de termijnen?](#) en [Hoe aanvragen indienen?](#).

## Blijf op de hoogte

Wil je op de hoogte blijven van wijzigingen van deze maatregel en andere maatregelen in de Subsidiedatabank? Dat kan via de gratis '[Nieuwsbrief van de Subsidiedatabank](#)'.

## Contact

Departement Mobiliteit & Openbare Werken (Vlaamse overheid)

Afdeling beleid

Koning Albert II-laan 20 bus 2

1000 Brussel

België

[cpt.subsidieaanvraag@mow.vlaanderen.be](mailto:cpt.subsidieaanvraag@mow.vlaanderen.be)

[CPT-projectoproep-2023](#)