Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 297
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**
datum: 21 juni 2018

---

aan **BART TOMMELEIN**
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

BENEFIC-project - Stand van zaken

BENEFIC ("BrussEls NEtherlands Flanders Implementation of Clean power for transport") is een grensoverschrijdend Europees project voor de ontwikkeling van laad- en tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor transport. Het heeft een budget van 7.580.000 euro. Verschillende partners streven ernaar 740 punten voor alternatieve brandstoffen en energiedragers te realiseren tegen 2020. In concreto gaat het om oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, CNG- en LNG-infrastructuur, waterstoftankinfrastructuur en walstroom voor de binnenvaart.

BENEFIC wordt gefinancierd door het Connecting Europe Facility-programma (CEF) van de Europese Unie. Via een open projectoproep voor publieke en private partijen werden infrastructuurprojecten gekozen en gesubsidieerd. De oproep werd gepubliceerd in februari en projectvoorstellen konden ingediend worden tot 14 mei. In juli worden de geselecteerde projecten bekendgemaakt en opgestart.

Tegen de zomer van 2020 moeten ze effectief afgerond zijn. De maximale financiële steun bedraagt 20% van de kosten die in aanmerking komen voor de infrastructuurwerken. De call sluit aan bij het Clean Power for Transport-beleid dat door de Vlaamse Regering gevoerd wordt en in het bijzonder de uitrol van tankinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

1. M.b.t. het aantal aanmeldingen voor het project.
   a) Hoeveel bedrijven hebben een projectvoorstel ingediend binnen BENEFIC? Graag een onderverdeling naar vestigingsplaats van het bedrijf (Vlaams Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Nederland of elders).
   b) Graag een overzicht van de ingediende projectvoorstellen per alternatieve brandstofsoort ((snel)laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, CNG- en LNG-infrastructuur, waterstoftankinfrastructuur of walstroom voor de binnenvaart) en per deelnemende geografische entiteit (Vlaanderen, Nederland en Brussel).
   c) Hoe beoordeelt de minister de deelname van Vlaamse bedrijven aan de call?
   d) Wat gebeurt er met projectvoorstellen die niet worden aanvaard?

2. M.b.t. het aantal goedgekeurde projecten.

a) Hoeveel projecten werden uiteindelijk goedgekeurd binnen BENEFIC?

b) Graag een overzicht van de goedgekeurde projecten per alternatieve brandstofsoort ((snel)laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, CNG- en LNG-infrastructuur, waterstoftankinfrastructuur of walstroom voor de binnenvaart) en per deelnemende geografische entiteit (Vlaanderen, Nederland en Brussel).

c) Voldoet het aantal goedgekeurde projecten aan de vooropgestelde doelstellingen van BENEFIC, in het bijzonder voor Vlaanderen?

d) Hoe is de geografische spreiding van te realiseren projecten in Vlaanderen?

e) Welk subsidiebedrag zal in totaal uitgekeerd worden binnen BENEFIC en welke private investeringen staan hier tegenover?

3. a) Hoeveel tijd hadden de bedrijven om in te tekenen in de BENEFIC-projecten? Was er voldoende tijd om zich aan te melden, mede gelet op het beperkt subsidiepercentage?

   b) In het bijzonder in het geval van de realisatie van waterstoftankstations (doelstelling: twee voor Vlaanderen) lijkt de doorlooptijd van het project (te) snel.

   Ontving de minister eveneens deze signalen? Zullen er uiteindelijk waterstoftankstations in Vlaanderen gerealiseerd kunnen worden binnen BENEFIC?

4. Hoe verhoudt het BENEFIC-project zich t.o.v. de uitrol van de laadpalen via de oproep van de DNB's? Zijn er synergieën mogelijk tussen beide?

5. BENEFIC-laadpalen krijgen ondersteuning, terwijl deze van DNB's zelfbedruipend moeten zijn.

   Hoe verklaart de minister dit verschil en heeft dit praktische implicaties?

6. Op de site van de commissie spreekt men van een cascade-ondersteuning: Vlaanderen ontvangt geld van de EU om daarna opnieuw een oproep te doen voor nieuwe projecten.

   Zijn alle projecten binnen BENEFIC reeds toegekend of is er nog ruimte voor nieuwe projectoproepen of om bestaande projecten aan te passen?

BART TOMMELEIN
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BEGROTING, FINANCIËN EN ENERGIE

ANTWOORD
op vraag nr. 297 van 21 juni 2018
van **MATTHIAS DIEPENDAELE**

---

1. a) In totaal hebben 11 verschillende bedrijven één of meerdere projecten ingediend. 8 van deze bedrijven hebben enkel een vestigingsplaats in Vlaanderen. 1 bedrijf heeft zowel een vestigingsplaats in Vlaanderen als in Nederland. De detailgegevens kan u terugvinden in de bijgevoegde Excel.

   b) Deze gegevens kan u terugvinden in de bijgevoegde Excel.

   c) Zie vraag 1.a)

   d) De projecten werden in volgorde onderworpen aan een conformiteits- en kwaliteitsbeoordeling. Enkel indien er voldaan werd aan alle conformiteitscriteria, werd er een kwaliteitsbeoordeling uitgevoerd. Projectvoorstellen die niet conform of onvoldoende kwaliteitsvol zijn, komen niet in aanmerking voor subsidiëring.

2. De projecten werden beoordeeld door de BENEFIC-stuurgroep, maar de administratieve procedure (advies IF en dergelijke) loopt momenteel.

3. a) De projectoproep liep van 20 februari 2018 tot 14 mei 2018. Dit kwam overeen met de afspraken gemaakt met de Europese Commissie in de Grant Agreement voor BENEFIC. De info werd kenbaar gemaakt via de website www.benefic.eu. Er is een tijdige en brede communicatie gebeurd naar de marktpartijen via nieuwsbrieven/sociale media. Via de website en het mailadres info@benefic.eu konden vragen gesteld worden.

   b) De doorlooptijd is Europees bepaald in het kader van het CEF-financieringsprogramma ('Connecting Europe Facility'), waarbinnen BENEFIC werd goedgekeurd. Er werden geen projecten voor waterstoftankstation in Vlaanderen ingediend. Er werd wel een project voor waterstoftankstations (2) in Nederland ingediend. Uit de signalen die we ontvingen, waren hier verschillende redenen voor, waaronder de doorlooptijd, maar ook het beperkte cofinancieringspercentage. Deze signalen zullen ook worden doorgegeven aan de Europese instanties.

4. BENEFIC is een project met Europese subsidies voor een versnelde uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de partnerregio's. BENEFIC gaat breder dan laadpalen alleen, de focus in de categorie laadpalen ligt op het (ultra)snelladen. Het toepassingsgebied van BENEFIC is beperkt tot de grote Europese verkeersassen (TEN—T kernnetwerk) en de Europese nodes (Antwerpen en Brussels Airport in Vlaanderen). BENEFIC is dus aanvullend aan de uitrol van laadpalen via de DNB's, waarbij de focus ligt op een fijnmazig basisnetwerk van gewone laadpalen over het gehele Vlaamse grondgebied.
5. De doelstelling van BENEFIC is om tot een versnelde uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te komen op de grote Europese assen en in de urban nodes, door een beperkte cofinanciering (20% van de directe investeringskosten) met Europese middelen. Er worden hier geen Vlaamse middelen voor gebruikt. De focus ligt op de technologieën waarvoor de investeringen hoog oplopen ((ultra)snelladen, L-

CNG, walstroom, waterstof). Wat de gewone laadpalen betreft, willen we via BENEFIC de uitrol in de Europese nodes versnellen met een focus op nichevloten. Dit is complementair met de uitrol van de basisinfrastructuur over heel Vlaanderen via de opdracht van de DNB's.

6. Er werden projecten ingediend voor een totaal subsidiebedrag van 5.973.783,20 euro. Hoeveel er precies voor de ingediende projecten wordt vrijgemaakt, zal blijken na de beslissing. Vermits er binnen het project 7.330.000 euro beschikbaar is, zullen er na de eerste call nog middelen over zijn. Na de goedkeuring van de projecten zal, samen met de Europese Commissie, bekeken worden of en hoe het resterende bedrag nog gebruikt kan worden.

BIJLAGE

Overzicht