

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 308
van **MARINO KEULEN**
datum: 17 mei 2021

aan **JAN JAMBON**

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR, ICT EN FACILITAIR MANAGEMENT

Vlaamse overheid - Installatie laadpunten elektrische wagens

Het hoeft geen betoog meer dat we een omslag moeten maken van het gebruik van fossiele brandstof naar emissievrij rijden. De vraag is wat de juiste keuzes zijn om die omslag te bewerkstelligen. Een van de zaken waarover iedereen het eens is, betreft het vergroten van de laadmogelijkheden.

Zo worden in de gebouwen van de Vlaamse overheid (eigendom of geleased) laadpunten geplaatst. Dat is een taak die het Facilitair Bedrijf zich heeft toegeëigend. Aan de laadpalen te zien, lijkt het dat de firma Blue Corner een monopoliepositie bekleedt wat betreft de Vlaamse overheid.

Natuurlijk is niet iedereen die elektrisch rijdt aangesloten bij Blue Corner voor een laadpas en maar goed ook, want iedereen weet uit ervaring dat monopolieposities leiden tot verschraling en kwaliteitsverlies. Daarom dienen de laadpunten van elke aanbieder ook geactiveerd te kunnen worden door gebruikers die werken met een andere aanbieder. De meesten hebben hierover afspraken. Daardoor wordt elk laadpunt bruikbaar, wat nodig zal zijn om de omslag te maken.

Nu blijkt echter dat heel wat van deze laadpunten van Blue Corner geen activering toelaten van andere aanbieders, ook niet met diegenen waarmee er een overeenkomst is.

1. Hoeveel laadpunten werden geïnstalleerd in de gebouwen van de Vlaamse overheid Graag een overzicht per gebouw?
2. Hoeveel van deze laadpunten behoren tot Blue Corner en andere? Graag een opdeling per aanbieder.
3. Is de minister van oordeel dat monopolies vermeden moeten worden?
4. Is de minister ervan op de hoogte dat de laadpunten van Blue Corner of een deel ervan niet bruikbaar zijn als men een andere aanbieder heeft?
5. Welke garanties werden in de bestekken ingebouwd die verhinderen dat er een monopoliepositie kan ontstaan en/of hoe vermijdt het Facilitair Bedrijf dat er sprake kan zijn van een monopoliepositie omtrent de laadpunten in de gebouwen van de Vlaamse overheid?
6. Wat zijn de voorwaarden die opgelegd werden die maken dat ook gebruikers van andere aanbieders kunnen laden aan deze laadpunten? Werd daarvoor in SLA's

(service level agreements) voorzien alsook in financiële repercussies indien ze niet nageleefd worden?

7. Indien er SLA's zijn, werden ze toegepast? Indien niet, waarom niet?
8. Welke acties zal de minister omtrent deze problematiek ondernemen?

JAN JAMBON

MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN, CULTUUR, ICT EN FACILITAIR MANAGEMENT

ANTWOORD

op vraag nr. 308 van 17 mei 2021

van **MARINO KEULEN**

Het Facilitair Bedrijf staat inderdaad in voor de uitrol van laadinfrastructuur type "Versneld laden" voor de diverse entiteiten van de Vlaamse overheid die onder de scope van het klimaatfonds vallen. Het agentschap doet dit vanuit haar overkoepelende opdracht met betrekking tot het intern klimaatactieplan Mobiliteit. De laadinfrastructuur werd geplaatst op aanvraag van die entiteiten, in functie van de uitrol van elektrische voertuigen door de entiteiten. Het betreft dus geen publieke laadinfrastructuur maar laadinfrastructuur die valt onder de noemer "bedrijfsladen" (office charging).

Het agentschap heeft hiertoe een raamcontract voor levering en plaatsing van laadinfrastructuur gesloten met de firma Blue Corner, dat een looptijd heeft van 4 jaar. Met dit raamcontract voor infrastructuur voor bedrijfsladen was Het Facilitair Bedrijf één van de eerste overheden in Europa om de nodige voorzieningen te laten installeren.

1-2. Op datum 21/05/2021 zijn er in opdracht van Het Facilitair Bedrijf 622 laadpunten geïnstalleerd en zijn er 18 in afwerking, terwijl er nog 109 laadpuntbehoeften geïdentificeerd zijn (zie ook bijlage 1). Deze laadpunten zijn geïnstalleerd via dual laadinfrastructuur, dus 2 laadpunten per laadpaal of wallbox. Al deze laadpunten werden via het raamcontract geïnstalleerd door de raamcontractant Blue Corner.

3. Ik ben van oordeel dat alle allusies op een monopolie in deze situatie onterecht zijn. Het raamcontract werd gegund conform de wetgeving overheidsopdrachten via een openbare procedure waarbij alle geïnteresseerde ondernemers een offerte konden indienen. Bovendien moet de raamcontractant expliciet het OCPP protocol, het Open Charge Point Protocol, ondersteunen. Dat is een internationaal protocol voor interoperabiliteit van laadpunten dat aangestuurd wordt door de Open Charge Alliance, een internationaal verbond van ondernemingen actief in de productie en uitbating van laadinfrastructuur. Door deze verplichting die in het raamcontract opgenomen is, wordt het creëren van een monopolie juist voorkomen.

4. Dit is niet correct. De laadpunten van Blue Corner zijn wel degelijk bruikbaar voor gebruikers met een andere laadpas-aanbieder. Ter illustratie: sinds begin 2020 zijn al meer dan 2500 laadsessies gebeurd op de VO-laadinfrastructuur met laadpassen die niet van Blue Corner zijn, zoals Eneco, The NewMotion, E-flux, Nuon, Plugsurfing, EV Point, EV Box,... Dit komt overeen met ongeveer 7% van de 36000 sessies die sinds begin 2020 zijn geregistreerd.

Voor de interoperabiliteit van laadpassen maken laadpunt-uitbaters immers gebruik van interoperabiliteits-platformen zoals Hubject. Deze platformen zorgen er voor dat de laadpassen van verschillende laadpas-aanbieders onderling herkend en geaccepteerd worden en dat de nodige informatie wordt bezorgd over de laadsessies. Deze platformen zijn niet in het beheer van Blue Corner of andere laadpas-aanbieders omwille van neutraliteit. Het Facilitair Bedrijf vernam van de firma Blue Corner dat zij aangesloten zijn op alle in Europa actieve platformen voor maximale interoperabiliteit.

Maar indien zulk platform een storing kent zullen er inderdaad problemen optreden bij de acceptatie van bepaalde, maar daarom niet alle, laadpassen. Een recente storing deed zich bijvoorbeeld voor op het Hubject platform. Hier is de afspraak dat elke laadpaalprovider jaarlijks een formele offerte opmaakt waarbij de provider zijn

laadpalen open kan stellen aan andere operatoren, die deze offerte dan online kunnen accepteren. Deze contracten worden echter niet automatisch verlengd en dienen jaarlijks opnieuw verlengd te worden. Begin dit jaar werd het contract van een aantal aanbieders te laat geaccepteerd waardoor sommige, maar niet alle, niet-Blue Corner laadpassen gedurende 3 dagen niet geaccepteerd werden.

De firma Blue Corner heeft daarnaast ook afspraken met meer dan 60 firma's. De lijst omvat zowel Mobility Service Operatoren als ondernemingen die een eigen laadpas hebben uitgebracht, bijv. bepaalde automerken zoals BMW of Porsche, of bedrijven als Carrefour en Bosch.



5-7. Zoals hiervoor reeds vermeld vereist het raamcontract bestek interoperabiliteit met het OCPP protocol. Op het tijdstip van aanbesteding was dit – en dit is nog steeds zo – het enige toepasselijke protocol.

Als er sprake zou zijn van bewust negeren van de compatibiliteit met het OCPP protocol dan voorziet het bestek een straf voor toepassing van niet-conforme materialen:

- Toepassing van niet conforme materialen : bijzondere eenmalige straf, vermeerderd met de bijzondere dagelijkse straf per begonnen werkdag vertraging;

De corresponderende bedragen zijn:

- bijzondere dagelijkse straf : 75 euro per begonnen kalenderdag
- bijzondere éénmalige straf : 150 euro.

De SLA's werden eerder al toegepast met betrekking tot vastgestelde facturatiefouten, die niets te maken hebben met de incompatibiliteit met bepaalde laadpassen.

Gezien de compatibiliteit met het OCPP-protocol niet genegeerd wordt, werden de SLA's daaromtrent nog niet toegepast.

8. Gezien bovenstaande antwoorden, heb ik geen acties gepland.

BIJLAGE

[Overzicht laadpalen geïnstalleerd in opdracht van Het Facilitair Bedrijf](#)