

Veelgestelde vragen oproep laadpalen

Selectie van kandidaten:

1. Klopt het dat er enkel conformiteitscriteria zijn (een binaire vraag) en er geen selectiecriteria zijn op bijvoorbeeld laadprijs of kwaliteit waarbij kandidaten tegen elkaar worden afgewogen. Is dit correct? Zo nee, op welke wijze worden kandidaten vergeleken? Gebeurt dit per locatie of in zijn algemeenheid per kandidaat?

De kandidaten zullen niet met elkaar vergeleken worden aangezien het geen overheidsopdracht betreft, maar wel een vergunningverlening. Er zijn eigenlijk enkel conformiteitscriteria (of selectiecriteria) maar geen gunningscriteria. Indien er voor bepaalde parkings meerdere kandidaten geselecteerd worden, zal nagegaan worden of een evenredige verdeling mogelijk is. Indien dit niet mogelijk is, zal er overgegaan worden tot een loting.

2. Kan er meer inzicht gegeven worden in de vier beoordelingscriteria zoals die zijn opgenomen in het kandidaatstellingsformulier:

- Conformiteit met de in de oproep opgenomen bepalingen: klopt het dat dit een binaire vraag is (administratieve conformiteit dossier (volledigheid, ...), de voorwaarden cfr. paragraaf 6 van het kandidaatstellingsformulier, de deelnemingsvoorwaarden cfr. paragraaf 2 van de oproep, referenties, enz.) Dit is inderdaad een binaire vraag om te bepalen of je geselecteerd kan worden voor een bepaalde locatie. Zoals toegelicht in de document wordt er nadien ofwel met een evenredige verdeling gewerkt ofwel met loting indien er meerdere kandidaten geselecteerd worden en een evenredige verdeling niet mogelijk is.
- Inhoudelijke kwaliteit van het voorgestelde project: op welke wijze wordt dit beoordeeld, uitgezonderd de conformiteit aan de voorwaarden cfr. paragraaf 6 van het kandidaatstellingsformulier? Volledigheid van de projectbeschrijving? Kwaliteit van het aanbod van diensten aan de e-rijder? In welke mate wordt dit als onderscheidend criterium opgenomen (zie vraag 1.1)? Ook dit is weer een binaire vraag, je voldoet of niet (het gaat dan maw over de voorwaarde opgenomen in de opdrachtdocumenten zoals de typevergunning).
- Kostprijs van het project: op welke wijze wordt dit beoordeeld? Volledigheid? Detail? Of het al dan niet inbegrepen (binair) van een kostenraming? Klopt het dat er vooral een inzicht wordt gevraagd in de kostprijs van het te subsidiëren deel, en niet van de totale investering (CAPEX) en kosten (OPEX)? Klopt het dat de kostprijs t.a.v. de e-rijder geen selectie criterium is? Dit wordt enerzijds gebruikt om het te subsidiëren deel te bepalen maar ook anderzijds om meer zicht te krijgen op de haalbaarheid van de cases. Dit is als overheid belangrijk om bijvoorbeeld subsidies voor toekomstige projecten te kunnen bepalen. Het is maw voornamelijk binair de aanwezigheid van de kostenraming. Meer informatie om het zo volledig mogelijk te maken, mag uiteraard.
- Geografische spreiding en schaalgrootte: wat wordt hiermee bedoeld? Klopt het dat dit criteria reeds is vastgelegd met het bepalen van de 28 locaties? Dit mag je als op de locatie zelf beschouwen, maw hoe zie je de inplanting:
 - 2 laadpalen bij elkaar of verspreid

- 2 laadpalen verbonden aan een parkeerplaatsen of bijvoorbeeld een doorrij-systeem
- het aantal m² ruimte je voor alles nodig hebt
- et cetera

3. Loting: hoe gaat deze verlopen?

- Stel dat kandidaat A op alle 28 locaties indient, en kandidaat B op de 14 meest commercieel interessante locaties: geldt dan (1) dat de loting plaatsvindt voor de 14 gemeenschappelijke locaties OF (2) dat dat kandidaat A de 14 commercieel mindere locaties krijgt en kandidaat B de 14 geprefereerde locaties?

Om het strategisch inzetten op locaties te vermijden, zullen wij de exacte spelregels pas vrijgeven na het ontvangen van alle offertes.

Maar in principe mag je veronderstellen dat, indien er geen evenredige verdeling voor 14 interessante locaties kan zijn, deze 14 zullen geloot worden (zoals vermeld in de opdrachtdocumenten).

Vermoedelijk zal hierbij wel een systeem gehanteerd worden zodat iemand niet (door toeval) alle locaties van de loting kan krijgen. Maar dit wordt nog niet vrijgegeven. We streven in ieder geval naar een zo eerlijk mogelijke verdeling.

- Wat is de (gedetailleerde) procedure van de loting van de locaties?
De exacte spelregels worden pas vrijgegeven na het ontvangen van alle offertes.

Overkoepelende visie:

1. Wat is de algemene visie van de Vlaamse overheid m.b.t. toekomstige uitrol van laadinfrastructuur op P&R en carpoolparkings? Is het mogelijk om AC-laadinfrastructuur aan te bieden aan de P&R bezoekers binnen deze oproep tot kandidaatstelling?
Wat deze oproep betreft, wordt er specifiek op DC-laders gericht omdat dit als aanvulling van het autosnelwegennetwerk beschouwd wordt (deze parkings liggen namelijk steeds in de buurt van op en afritten van de autosnelwegen). Deze locaties dienen maw om langs het autosnelwegennetwerk te zorgen voor een voldoende densiteit. Deze locaties hebben als doel om e-rijders die onderweg zijn, en die mogelijks moeten bijladen om op hun locatie te geraken, snel te bedienen.

Deze uitrol staat wel los van mogelijke toekomstige initiatieven rond Hoppin-punten (mobipunten). Sommige van de parkings uit de lijst komen in aanmerking als toekomstig 'Hoppin' maar een groot deel zal wellicht een carpoolparking blijven. Welke faciliteiten/exploitatiemodellen/et cetera op 'Hoppin'-punten dienen te komen is vooralsnog niet allemaal vastgesteld.

2. De eerste investeerder op een locatie draagt het meeste bij aan de investering in een nieuwe netaansluiting. Mogelijk toekomstige investeerders hoeven deze investering niet meer te dragen, waardoor zij een goedkopere laaddienstverlening kunnen aanbieden en er geen sprake meer is van een level playing field (dit heeft een aanzienlijk effect op de business case van een charge point operator). Wat is de visie van AWV hierop?
Wat het ondergrondse gedeelte betreft zal dit inderdaad het geval zijn. Aangezien alles volgens de vergunning - na afloop - in oorspronkelijke staat moet hersteld worden, kan de exploitant opteren om ofwel de bovengrondse infra (zoals elektriciteitscabines) te

recupereren ofwel aan een potentieel toekomstige kandidaat - indien er na 15 jaar een nieuwe kandidaat zou zijn - doorverkopen. AWV zal hier echter niet in tussenkomen.

Kosten netaansluiting

1. Zouden wij inzicht kunnen krijgen in de (geschatte) kosten voor een nieuwe netaansluiting van 100 kVA, 200 kVA 300 kVA of 700 kVA? Indien niet, is het mogelijk om een inschatting van de afstand tot de dichtstbijzijnde aftakking te hebben per locatie? De termijn tot indiening is (te) kort om een officieel traject met Fluvius af te leggen om deze informatie te bekomen
Alle locaties zijn in principe aansluitbaar en het aantal meter geraamde netuitbreiding is doorgaans minder dan 400 meter. Voor de exacte afstanden, geschatte kosten, et cetera dient u contact op te nemen met de netbeheerder.
2. Heeft AWV informatie ter beschikking over de bestaande netaansluiting per locatie? Welke netaansluiting is er momenteel beschikbaar per locatie? Wat is het beschikbare vermogen op deze netaansluiting per locatie? Waar bevindt zich de cabine op de site zelf (geocoördinaten)? Deze informatie is van belang voor uitwerken van een kostenraming en het opstellen van een business case.
Deze informatie dient opgevraagd te worden Fluvius.

Deadlines

1. De deadline voor indiening van kandidaturen ligt vast op uiterlijk vrijdag 16 oktober 2020. Interpreteren we het correct dat we in principe kunnen indienen op 16/10 tot 23u59?
Correct.
2. De deadline voor indiening van kandidaturen ligt vast op uiterlijk vrijdag 16 oktober 2020. Tegen wanneer verwacht AWV de kandidaten te informeren over de resultaten van deze oproep tot kandidaatstelling?
ASAP en wellicht in de loop van november.

Contract

1. De vergunning wordt voor een periode van 15 jaar toegekend. Start de vergunningsperiode effectief vanaf het moment van ondertekening van de vergunning? Of vanaf het proces-verbaal (van zodra de laadpaal operationeel is)? Dit is immers van belang voor de exploitatietermijn van de laadinfrastructuur (en dus voor de business case van de charge point operator).
Vanaf het verkrijgen van de vergunning. Het is immers van belang dat het project vooruit gaat en er geen locaties geclaimd worden zonder realisaties.
2. Geldt er na de principiële toekenning van de locatie een plaatsingsplicht of plaatsingsrecht door de kandidaat?
Plaatsingsrecht waarbij er bij onvoldoende vooruitgang het recht door AWV eenzijdig kan ingetrokken worden.

Subsidie

1. Op welke wijze werden de subsidiebedragen van €12.000 en €24.000 per locatie bepaald door AWW?

Zoals al aangegeven zijn alle locaties gekozen in functie van het autosnelwegennetwerk (maw waar er al snelladers staan of toekomstig gepland staan op autosnelwegparkings) en waar er nog hiaten moeten opgevuld worden om een voldoende hoge densiteit te verkrijgen. We willen namelijk streven dat de E-rijder op de autosnelwegen binnen een straal van 25 kilometer kan laden.

Alle locaties zijn maw voor ons belangrijk om een dekkend netwerk te realiseren maar de locaties van 24.000 euro hebben nog meer prioriteit. Daarnaast hebben sommige locaties van 24.000 euro, volgens een eerste Quick Scan van Fluvius, een iets hogere realisatiekost dan deze van 12.000 euro.

Daarnaast werd er rekening gehouden met het BENEFIC-project (van Omgeving) om dubbele subsidies te vermijden.

2. De oproep tot kandidaatstelling - zoals deze nu voorligt - wordt georganiseerd vanuit AWW. De subsidieaanvraag dient echter gericht te worden - vóór 6/12/2021 - aan het Departement Omgeving. In hoeverre bestaat de kans dat het Departement Omgeving deze subsidieaanvraag alsnog zal afkeuren? Biedt AWW m.a.w. de garantie dat de subsidie effectief aan de kandidaat zal worden toegekend, met respect voor deminimis en het voldoen aan alle conformiteiten?

Indien er een voorlopige oplevering door de districtschef is gebeurd (het PV) en het bewijs hiervan (samen met het voldoen van alle andere conformiteiten) wordt gericht voor 6 december aan de afdeling van Omgeving, heeft u recht op subsidies voor het gedeelte van de investering in de nutsleidingen zoals bepaald in de documenten.

3. De subsidieaanvraag dient o.b.v. het proces-verbaal ingediend te worden bij het Departement Omgeving vóór 6/12/2021. In hoeverre is deze datum effectief leidend? Wat als het niet lukt om de snelladers te operationaliseren voor deze datum (door bijvoorbeeld vertraging in aanleg van de netaansluiting door Fluvius). Kan er na die datum geen subsidieaanvraag meer ingediend worden?

Na deze datum kunnen er geen subsidies meer worden verkregen.