



---

**2025\_CBS\_02503 Vlaamse concessie voor normale publieke laadinfrastructuur op het openbaar domein - opt-out - Goedkeuring**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 20 maart 2025

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter; Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen  
Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Joris Vandenbroucke

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

- Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 3, 1°.

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- Het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen, artikel 7.
- Besluit van de Vlaamse Regering over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, artikel 4.

**Motivering**

Van 2017 tot 2021 worden 182 publieke normaalladers geplaatst op het openbaar domein via een Vlaamse concessie van Fluvius.

Vanaf 1 januari 2022 tot 31 december 2025 kan het Mobiliteitsbedrijf via een eigen concessie normale publieke laadpunten op het openbare domein plaatsen en werden op heden 514 publieke normaalladers geplaatst. Deze plaatsingstermijn kan met 1 jaar verlengd worden tot 31 december 2026. De exploitatietermijn bedraagt 10 jaar.

Op 7 oktober 2025 eindigt de huidige Vlaamse concessie voor normale publieke laadpunten op het openbare domein. Het Departement MOW zal een nieuwe concessie in de markt zetten voor de daaropvolgende periode. Binnen de concessie kunnen aangeduide exploitanten publiek toegankelijke laadpunten voor normaal vermogen op het openbare domein installeren, onderhouden en uitbaten gedurende de looptijd.

Op 12 februari 2025 stelt het departement MOW de vraag het college van burgemeester en schepenen om uiterlijk voor 31 maart 2025 via collegebesluit te kennen te geven dat Stad Gent

ervoor kiest niet deel te nemen aan de volgende Vlaamse concessie, en Stad Gent bijgevolg zelf zal voorzien in de plaatsingsopdracht van normale publieke laadpunten op het openbare domein. Zo niet neemt men automatisch deel aan de Vlaamse concessie.

Via de eigen concessie zorgde het Mobiliteitsbedrijf i.s.m. de CPO (laadpaalexploitant) voor ruim 25% meer laadpalen dan het oorspronkelijk in de laadvisie voorziene aantal van 400. Dit aantal bleek nodig op basis van de laadbehoefte. Deze plaatsingsopdracht kan tot maximaal 31 december 2026 verlengd worden.

Het Mobiliteitsbedrijf bepaalt autonoom de exacte locatie van elke laadpaal en houdt hierbij rekening met alle gekende randvoorwaarden, inclusief interne advisering via radar. De plaatsingsopdrachten voor de laadpalen en de signalisatiedossiers voor uitvoering door de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen worden integraal via radar gecoördineerd.

De snelheid van plaatsen en kwaliteit van uitvoering is overeenkomstig de concessievoorwaarden. De communicatielijnen met de CPO zijn direct en de CPO werkt oplossingsgericht.

Het Mobiliteitsbedrijf heeft in de eigen concessie een vergoedingsmodel voorzien op 2 manieren, die in 2025 in werking treden:

- een bruto concessievergoeding van 181,5 euro per laadpaal die minimum 1 jaar in dienst staat en meer dan 7.000kWh per jaar verbruiksvolume heeft, wat volgens een voorlopige inschatting zal gelden voor ruim 90% van de laadpalen;
- een rotatietarief dat integraal doorstroomt naar het Mobiliteitsbedrijf. Stad Gent kan naar eigen inzicht dit rotatietarief bepalen, evalueren en bijsturen. Merk op dat dit rotatietarief inhoudelijk zo snel mogelijk aan het college van burgemeester en schepenen wordt voorgesteld.

In de Vlaamse concessie:

- maakt de CPO het locatievoorstel op voor de laadpaal. De wegbeheerder (Stad Gent of AWV in ons geval) beslist, maar het is onduidelijk hoe dit gecoördineerd wordt met bv, de signalisatiedossiers en interne advisering. Omdat Stad Gent een goed georganiseerd beheersysteem gebruikt, is het aannemelijk dat deze werkwijze complexer wordt;
- wordt eveneens een concessievergoeding voorzien van 0,01 euro/kWh. Dit komt in 2025 ongeveer overeen met de hierboven vermelde 181,5 euro per laadpaal;
- zal een rotatietarief voorzien worden, maar zijn de voorwaarden op vandaag nog niet bepaald, behalve dat dit hetzelfde tarief zou worden voor alle deelnemende steden en gemeenten.

Wat "Paal volgt Wagen" betreft, is het inderdaad zo dat de de burgeraanvragen via de Vlaamse concessie zouden verlopen, maar tegelijk zal Stad Gent een strategisch plan kunnen indienen om het huidige systeem van "Paal volgt Wagen" te vervangen. Op die manier vervalt het huidige systeem waarbij burgers een extra publieke laadpaal kunnen aanvragen.

(Merk op dat via deze weg momenteel slechtst 1 op 10 vragen ontvankelijk is, waarbij de vrager effectief aantoonbaar over een batterij-elektrisch voertuig te beschikken en geen private laadinfrastructuur mogelijk is. Dit gaat om zo'n 5 ontvankelijke aanvragen per maand, en leiden

zelden tot een locatie die al niet gevat werd via de datagestuurde en strategische analyse van het Mobiliteitsbedrijf.)

Om bovenstaande redenen stelt het Mobiliteitsbedrijf voor om verder via de eigen concessie publieke laadpalen te plaatsen, tot maximaal eind 2026, en te kiezen voor een opt-out op de Vlaamse concessie. Na 2026 kan gekozen worden voor een nieuwe eigen concessie of alsnog voor een opt-in op de Vlaamse concessie, overeenkomstig de inzichten op dat moment.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- Brief van MOW aan schepenen getekend
- Bijlage bij brief - Basisprincipes concessie gemeenten

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

#### **Artikel 1:**

Keurt goed de opt-out m.b.t. de Vlaamse concessie voor normale publieke laadinfrastructuur op het openbaar domein.

2025\_CBS\_02503 - Vlaamse concessie voor normale publieke laadinfrastructuur op het openbaar domein - opt-out