



## **Opschrift**

Vergadering van 16 juni 2022

Nummer: 2022\_MV\_00355

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Christophe Peeters: Vraag naar zwaardere elektriciteitsvoorzieningen bij nieuwbouwprojecten**

### **Raadslid(-leden):**

Christophe Peeters - Open Vld

**Bevoegd:** Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

Of men nu als particulier of als projectontwikkelaar een nieuwbouwproject ambieert, het gebeurt vaker en vaker dat de elektriciteitsnetbeheerder de boodschap moet brengen dat een aangevraagd project niet zomaar aangesloten kan worden op het bestaande elektriciteitsnet. Dat is immers niet altijd sterk genoeg om de bijkomende vermogens te kunnen dragen. Eén van de grootste redenen daarvoor hoeven we niet ver te zoeken: de shift van wagens die rijden op fossiele brandstoffen naar elektrische wagens, en de bijhorende vraag naar laadpalen.

Om het gevraagde vermogen te kunnen leveren kan het plaatsen van een extra distributiecabine een oplossing zijn. Alleen is het vinden van een geschikte locatie daarvoor geen gemakkelijke opdracht: dat is niet evident op een smal trottoir, maar ook niet binnen de contouren van een kleinere ontwikkeling. Bovendien dreigt diegene die als laatste in de rij komt, te moeten opdraaien voor de investering.

Tot op heden weigerde de stad om dergelijke cabines toe te laten in een groenzone. Ik pleit er zeker niet voor om dat standaard overal toe te laten, maar wil wel oproepen om hier een grondige oefening over te maken, en in overleg met de netbeheerder te kijken waar distributiecabines wel of niet ingeplant kunnen worden. Een verstandige inplanting in een groenzone (niet midden in een grasperk, maar bijvoorbeeld wel in een plantenvak, omgeven door enkele struiken) zou daarbij een van de mogelijke oplossingen kunnen zijn.

We moeten alle claims op het innemen van openbaar domein grondig afwegen.

Anderzijds kunnen we het enkel toejuichen als een bouwheer in pandig laadmogelijkheden voorziet. Op die manier moet men geen beroep doen op openbare laadpalen. Het wordt namelijk niet evident om er daarvan voldoende te voorzien om de shift naar elektrisch rijden te kunnen volgen.

**Vraag:**

Kan u – rekening houdende met de wetenschap dat de vraag naar zwaardere elektriciteitsvoorzieningen enkel zal toenemen – uw diensten en de netbeheerder samenbrengen voor een grondige oefening over hoe we hier als stad best mee omgaan? Wil u onderzoeken welke de mogelijkheden en beperkingen zijn qua inplanting van distributiecabines?

**Antwoord**

Het samenbrengen van stadsdiensten en nutsmaatschappijen is altijd nuttig. Denk maar aan de vele innames van het openbaar domein bij (her)aanleg van nutsleidingen. Dit geldt zeker ook voor Fluvius.

Specifiek voor door de jou genoemde elektriciteitsvoorzieningen werd met Fluvius (toen nog Eandis) al geruime tijd geleden een afspraken- en afwegingskader voor het vervangen of plaatsen van cabines voor hoogspanningsdistributie gemaakt. Aanleiding was enerzijds de vraag naar een structurele vervanging en opschaling van de bestaande cabines, en anderzijds de nood aan een kader bij nieuwe projecten waar een uitbreiding van het net zich opdringt.

Dit afwegingskader gaat – bij een nieuwe inplantingsvraag – uit van maximale integratie in het private project en zelfs a priori naar een inpanidige oplossing. Pas in tweede instantie wordt een vrijstaande constructie overwogen.

Het gehanteerde uitgangspunt bij dit afwegingskader is dat in een stedelijke context publieke ruimte schaars is. Publieke ruimtes in een stad zijn niet zomaar restructuimtes. Het zijn ruimten, waar we zuinig moeten mee moeten omgaan en voor brede maatschappelijke doelen – zoals het tegengaan van het effect van een hitte-eiland - moeten inzetten. Nieuwe of bijkomende infrastructuur kan daarom niet zomaar op het openbaar domein worden ‘afgewenteld’. Deze (bijkomende) voorzieningen zijn tenslotte het gevolg van een private ontwikkeling en de meerwaarde van nutsvoorzieningen situeren zich ook vrijwel uitsluitend bij deze private ontwikkeling. Het is daarom logisch, dat de lasten, die deze meerwaarde meebrengt, op het private domein worden opgevangen.

Pas wanneer deze pistes ten gronde zijn onderzocht en niet haalbaar blijken, is een inpassing op het openbaar domein mogelijk. Daarbij moet gestreefd worden naar een maximale bundeling met andere constructies of infrastructuur en wordt er maximaal met bestaande groenelementen en eventuele cultuurhistorische context rekening gehouden. De omgevingsambtenaren, die voor de begeleiding van deze projecten instaan, waker erover dat de bouwheer/ontwikkelaar tijdig met Fluvius – dus nog tijdens het voortraject – contact opneemt. Hierdoor kan op de behoefte worden geanticipeerd en kan er bovendien met het daarnet genoemde afwegingskader rekening worden gehouden.

---