

**Omgevingscollege**

<b>Dossiernummer</b>	19529
<b>Vergaderdatum</b>	18 maart 2025
<b>Agendapunt</b>	12
<b>Titel</b>	Omgeving - Milieu - Ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - Dossiernummer – PR3731 – geven van advies inzake scoping

<b>Geagendeerd</b>	<b>Vergaderdatum</b>
<b>Omgevingscollege</b>	<b>18 maart 2025</b>

**Besluit**

Het college beslist op basis van het volgende:

**Wettelijk kader**

- decreet van 5 april 1996 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid inzonderheid Titel IV en hoofdstuk III.
- decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.
- besluit van de Vlaamse Regering betreffende nadere regels voor de milieueffectrapportage over projecten en voor de veiligheidsrapportage.

**Aanleiding**

- adviesvraag aan de gemeente Zedelgem op datum van 21 februari 2025 door departement Omgeving, Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage.

**Procedure**

- op 31 januari 2025 heeft Elia Asset NV een aanmelding ingediend bij het Team Omgevingseffecten, met vraag tot een scopingsadvies. Daarbij was een ontwerp-MER gevoegd waarin de voorgestelde methodologie, die in de aanmelding wordt beschreven, reeds zou zijn uitgewerkt.
- op 21 februari 2025 maakte het Team Omgevingseffecten een adviesvraag inzake scoping over aan de Gemeente.
- op 24 februari 2025 werd de link voor de niet-technische samenvatting en MER vernieuwd wegens een technische fout in het vorig document, waardoor niet alle documenten raadpleegbaar waren.

**Adviezen**

INTERN

- eigen dienst: overmaken advies volgens onderstaande motivering.

**Motivering**

A. Voorbehoud

1. Er wordt een scopingsadvies gevraagd over het ontwerp van project-MER Ventilus. Het voorgenomen project bouwt verder op het RUP Ventilus, dat door de Gemeente wordt aangevochten bij de Raad van State. Die procedure is lopende. Tot nader order is het RUP niet geschorst en dus uitvoerbaar. Onderhavig advies handelt over de scoping van het project-MER. Dit houdt uiteraard geen enkel akkoord in met het project, noch doet dit enige afbreuk aan het standpunt van de Gemeente over het RUP Ventilus. De wettigheidsbezwaren tegen dit RUP hebben in dit advies, dat aan het Departement Omgeving als orgaan van actief bestuur wordt gericht, echter geen plaats.

2. Er moet een algemeen voorbehoud gemaakt worden over de volledigheid (en mogelijks ook accuraatheid) van onderhavig advies. Het gaat om een ontwerp van MER van 1433 bladzijden dat, zonder enige voorafgaandelijke communicatie of waarschuwing, op 21 februari 2025 werd overgemaakt. Uiteindelijk werden de documenten, wegens een technisch probleem, pas op 24 februari 2025 integraal ter beschikking gesteld. Toch moet er al op 22 maart 2025 door het CBS advies worden uitgebracht, niet alleen over de

methodologie maar al meteen over een zogenaamd “ontwerp-MER”. Dat is natuurlijk bijzonder kort dag.

Het is dan ook onmogelijk dit afdoende te bekijken.

Dit wordt nog verder bemoeilijkt doordat het doorgestuurde document totaal onoverzichtelijk is. Om maar enkele voorbeelden te geven:

- Het PDF-document vat om totaal onduidelijke redenen aan met de discipline 14 “Mens-Ruimtelijke aspecten”.
- Daarna volgen nog disciplines die inderdaad optellen (“15. Klimaat” en zo voort).
- Op pagina 119[1] van het document vat men dan aan met een niet-technische samenvatting.
- Pas op pagina 285 (!) vindt men dan plots een “leeswijzer project-MER Ventilus”.
- Hoofdstuk 1 van het document vat aan op p. 290.
- Vervolgens lijken er ook zaken te ontbreken. In de bijlagen hebben wij vruchteloos gezocht naar de kaartbladen 1-8 van de discipline landschap (zijnde die kaarten waar onder meer onze Gemeente op te zien zou moeten zijn). De algehele warrigheid van het document maakt dit zoeken natuurlijk niet eenvoudig.

Deze manier van werken is weinig ernstig en bemoeilijkt een behoorlijke advisering aanzienlijk.

#### B. Algemeen: structuur en methodologie

3. Het is niet duidelijk hoe er is beslist welke disciplines onderzocht dienden te worden en welke niet. Wij vinden enkel een zuivere oplijsting terug van de opgelijste disciplines, zonder enige verantwoording waarom andere disciplines niet worden behandeld, bijvoorbeeld mobiliteit (p. 441).

4. Vervolgens is de concrete afbakening en de behandeling van de disciplines ook zeer onduidelijk, wat opnieuw ook de leesbaarheid en bruikbaarheid van het document aantast. Een heldere (en gelijke) structuur in de behandeling van de diverse disciplines ontbreekt. Bepaalde disciplines worden dan weer maar half behandeld, of gewoon (beperkt) ondergebracht in andere disciplines. Zo is er geen discipline mobiliteit, terwijl er wel duidelijke effecten zijn. Dit wordt dan zeer kort behandeld onder Mens-ruimtelijke aspecten, doorheen andere disciplines zoals ruimtebeleving, ... Dit wordt dan ook nog eens opgesplitst volgens het ondergrondse of het bovengrondse gedeelte. Ook de discipline licht wordt niet behandeld, maar men zou daar dan wel zaken over moeten terugvinden in de disciplines Mens en Biodiversiteit (wat inderdaad beperkt het geval blijkt te zijn).

Door dit alles is het zeer moeilijk na te gaan of alles is meegenomen en om een helder overzicht te krijgen over de concrete impact op de diverse disciplines. Een concrete onderbouwing voor deze opmerkelijke indeling van de disciplines ontbreekt. In ieder geval beperkt dit de bruikbaarheid van het instrument.

5. Dit alles versterkt ook het ruimere methodologische probleem dat de behandeling van de effecten binnen de diverse disciplines niet helder gestructureerd is. Men werkt bijvoorbeeld het onderzoek niet per effectgroep af, maar splitst bestendig zaken op, waardoor het zeer moeilijk na te gaan is wat nu de eigenlijke concrete milieueffecten zijn. Effectengroepen worden nu eens om onduidelijke redenen opgesplitst, dan weer gemengd, ...

Om een voorbeeld te geven: bij de discipline Mens- ruimtelijke aspecten, start men onder punt 14.3.2 met drie effectengroepen en een beoordelingskader (p. 7). Daaronder haalt men dan een aantal zaken die hier moeilijk aan te linken zijn. Er wordt dan een referentiesituatie beschreven, waarin subjectieve elementen in opgenomen worden, zoals de belevingswaarde. Echter wordt in die referentiesituatie dus maar ingegaan op één van de drie in de tabel (p. 7) weergegeven effectengroepen, want over de effectengroepen “impact op de

ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context” en “impact op ruimtegebruik en gebruikskwaliteit” zegt men dan niets in het hoofdstuk over de referentiesituatie. Deze komen dan wél aan bod bij de geplande toestand (punten 14.5 en 14.6), waar dan plots ook weer een nieuw effect naar boven komt, zijnde mobiliteit.

Er wordt dus niet per effectgroep gewerkt én de behandeling overheen de diverse effectgroepen is niet dezelfde. Evenmin wordt er tot een duidelijke afwerking per effectgroep gekomen.

Dit alles maakt het document bijzonder moeilijk leesbaar en dus ook de evaluatie van de milieueffecten zeer moeilijk.

6. Het is nodig dat de toetsingscriteria duidelijk gedefinieerd worden en dat de evaluatie van de effecten gebaseerd is op een duidelijk omschreven waardering. Dit is op dit ogenblik niet het geval. Hier en daar vindt men wel een tabel met beoordelingscriteria en een significantiekader, maar de uiteindelijke beoordelingen worden niet steeds duidelijk gekoppeld aan cijfers.

### C. Aanlegfase

7. Het is in het algemeen zeer onduidelijk hoe de aanlegfase zal verlopen.

Vooreerst is er de uitvoeringswijze, die weinig wordt toegelicht, maar die toch wel heel wat gevolgen zal hebben. Zo zijn er bij de mast P37 toegangsstroken/werfzones voorzien in verschillende richtingen, een soort kruisvorm. Het is niet duidelijk waarvoor dit nodig is, terwijl deze werfzones wel insnijden in het landschap.

Eén toegangsstrook/werfzone maakt de verbinding met mast P36, dit loopt over het kruispunt van de Kronestraat met de Diksmuidse Heirweg en het dubbelrichtingfietspad.

Ter hoogte van de P37 blijkt er een uitgebreide werfzone nodig, daarvoor moet ook een stuk meidoornhaag verwijderd worden rond het landschappelijk element 'Hoeve Noortweghe met erfbeplanting'. Er wordt niet toegelicht waarom dit daar noodzakelijk is.

Wij lezen bvb. op de p. 30:

*‘De trek- en remzone van masten P36 en P37 overlapt met woningen en met enkele wegen, en die van mast P28 met een weg. Deze bebouwing en wegen kunnen echter integraal behouden blijven (zie algemene effectbeoordeling).’*

Het is niet duidelijk wat de trek- en remzone juist inhoudt.

Ter hoogte van de masten P50, P42, P37, P27 en P20 worden grotere werfzones voorzien in kader van de geleidertrek. Het is ook niet duidelijk wat daarmee bedoeld wordt.

Door dit alles is het moeilijk in te schatten wat de impact zal zijn, laat staan dat kan worden nagegaan of er geen andere / betere oplossingen mogelijk zijn, die in het project zouden kunnen worden meegenomen indien het zou kunnen doorgaan..

8. Deze onduidelijkheid zet zich ook door in de timing van de werken.

Zo is er nog geen zicht op de fasering van de werken (p. 140), dit zou afhankelijk zijn van de agenda van de concrete aannemers. Er wordt dan maar van uitgegaan dat alle fasen tegelijkertijd zouden plaatsvinden, wat

dan een worst case scenario zou zijn.

Echter zou dit bijvoorbeeld impliceren dat alle wegenonderbrekingen die nodig zijn, tegelijkertijd zouden moeten plaatsvinden. Zoals hierna zal blijken moet dit echter vermeden worden, omdat dit tot ongeziene verkeersinfarcten zou leiden (vb. wanneer meerdere invalswegen tegelijkertijd onderbroken worden). De stelling bijvoorbeeld dat er zal gewerkt worden met “*alternatieve ontsluitingsroutes met een beperkte omrijfactor*” (p. 51) staat dus haaks op de bewering dat men een worst case benadering zou hanteren.

De stelling dat het zou gaan om een worst case benadering blijkt dus eerder een lapmiddel uit gemakzucht te zijn om niet te veel in detail te moeten treden. Dit kan niet worden aanvaard.

Ook als men kijkt naar de diverse samenstellende onderdelen van de werken, duiken gelijkaardige problemen op, waarin nogal gemakkelijk geponereerd zou worden dat men een worst case benadering hanteert. Wat betreft de aanleg van de ondergrondse verbinding op ons grondgebied, wordt bijvoorbeeld gesteld dat het mogelijk is om alle 4 sleuven tegelijk te graven en weer dicht te maken, maar ook om de sleuven 1 per 1 of 2 per 2 te graven. Het gelijktijdig uitgraven van alle 4 de sleuven wordt daarbij aanzien als “worst case”. De vraag is nog maar of dat zo is. Men gaat er allicht van uit dat de hinder op één punt in de tijd in dat geval het grootst zal zijn. Het is echter niet duidelijk of het afzonderlijk uitgraven van de verschillende sleuven geen grotere impact zal hebben, bijvoorbeeld omdat de absolute hinder op één punt in de tijd weliswaar minder hoog is, maar dat de hinder zich over een veel langere periode (of over verschillende opeenvolgende periodes) zal voordoen.

Het niet in rekening brengen van de factor tijd onder het mom van een zogenaamde worst case benadering, zorgt ervoor dat de milieueffecten niet diepgravend in rekening worden gebracht. Zo gaan mogelijkheden verloren om, door gelimiteerde en/of slim(mer) op elkaar afgestemde timings, de hinder te reduceren, bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat iedere gehinderde persoon die hinder zo kort mogelijk ondergaat (vb. inzake geluids- en lichthinder) of bijvoorbeeld door het doordacht afstemmen van verschillende fasen om ervoor te zorgen dat verschillende hinder zich niet tegelijkertijd voordoet en aldus cumulatie van effecten te vermijden (vb. mobiliteitshinder door afgesloten wegen).

Tot slot is, naast de duur van de werken, uiteraard ook de concrete timing relevant: wanneer zullen de werken plaatsvinden? In welke periodes zal dit gebeuren? Wordt er 's nachts gewerkt of niet? Wordt er gewerkt in het weekend? Op zon- en feestdagen?

Het is in ieder geval duidelijk dat men voor een zeer aanzienlijke werf staat die voor een grote hinder zal zorgen (zie ook hierna, onder meer inzake geluid en mobiliteit). Aan de mogelijkheden tot het milderen van die milieueffecten dient dan ook de nodige aandacht besteed te worden.

9. Zo wordt in het ontwerp-MER alvast niet betwist dat de aanleg van de ondergrondse verbinding voor een zeer aanzienlijke geluidshinder zal zorgen (p. 256-257).

Dit alles wordt echter nogal stiefmoederlijk behandeld. Zo wordt er op gewezen dat het slechts om tijdelijke hinder zal gaan, maar zoals hierboven mocht blijken is dus alvast niet duidelijk hoe tijdelijk dat dan wel is.

Bovendien doet men vervolgens niet eens de moeite, ook niet bij benadering, om het geluidsklimaat in kaart te brengen. Gemakshalve beperkt men zich tot een zestal zelfgekozen locaties, maar het geluidsklimaat van waar men de rest van het project zal realiseren heeft men dus op geen enkele wijze in kaart gebracht:

*“Gezien de omvangrijkheid van het projectgebied, het aantal masten alsook de lengte van de kabels is het voor de aanleg van de bovengrondse en ondergrondse verbindingen \*\*niet mogelijk het geluidsklimaat van de*

*referentiesituatie te beschrijven. \*\*De beschrijving van de referentiesituatie beperkt zich daarom tot de 4 opstijgpunten alsook de 2 hoogspanningsstations Izegem en Gezelle.*"(p. 242; eigen benadrukking)

Er valt niet in te zien waarom de milieueffecten minder grondig in kaart zouden moeten gebracht worden omdat deze zich over een groot gebied voordoen. Inderdaad is de *"beschrijving van de relevante aspecten van de huidige toestand van het milieu (referentiescenario)"* een verplicht op te nemen element in het project-MER (punt 3° van de bijlage II bis bij het DABM). De beperking van de beschrijving van de referentiesituatie tot de vier opstijgpunten en de twee hoogspanningsstations lijkt ook willekeurig gekozen. In ieder geval wordt niet betwist dat ook het geluidsklimaat langsheen het traject relevant is, alleen is het kennelijk te veel werk om het in kaart te brengen... .

Dit klemt des te meer omdat men datzelfde geluidsklimaat – dat men dus niet in kaart heeft gebracht – dan wel naar voor schuift om aan te geven dat er slechts een beperkt negatief effect wordt verwacht:

*"Uitgaande van bovenstaande bevindingen kan er dus een negatief effect optreden ten gevolge van de werfimpact vermits deze impact voor de 4 werfperioden ter hoogte van de woningen meer bedraagt dan de MKN voor de dagperiode. Rekening houdend met de verwachte verkeersimpact ter hoogte van deze woningen door de aanwezige verkeersaders alsook het respecteren van de blootstellingsduur volgens het bouwbesluit, wordt voor het afbreken van de masten een beperkt negatief effect verwacht."*(p. 1294).

Wat wij hoger al aankaartten inzake methodologie, speelt ook bij deze discipline geluid: er wordt niet echt een duidelijk beoordelingscriterium naar voor geschoven. Wel wordt, zonder echt te duiden hoe men daartoe komt, verwezen naar een "Bouwbesluit", wat een Nederlands instrument zou zijn.

Onder de methodologie (punt 12.3.2) is niet echt een overzicht van de effecten opgenomen. Dit is opnieuw niet duidelijk.

Ook hier geldt dat de impact van de tijd niet in rekening wordt gebracht (zie ook hoger). Wat met de impact tijdens weekend, verlofperiodes, ...? In het Bouwbesluit waar men naar verwijst gaat men uit van een tijds kader tussen 7 u en 19u, daar waar VLAREM een onderscheid hanteert tussen de dag/avond/nacht. In ieder geval voorziet de bijlage II bis DABM in fine dat men in eerste instantie de milieueffecten evalueert in het licht van de vastgestelde milieukwaliteitsnormen.

Dat het inderdaad zo is dat de milderende of mitigerende maatregelen niet grondig kunnen worden bepaald als men de situatie niet goed in kaart brengt, wordt overigens gewoon woordelijk erkend door de aanvrager (p. 250):

#### Ondergrondse verbindingen

Het is weinig zinvol mitigerende maatregelen op te leggen voor de aanlegfase gezien:

- de berekeningen werden uitgevoerd op basis van een aangenomen, worst-case samenstelling van de werven
  - de werkelijke dagwaarde naar alle waarschijnlijkheid minder zal bedragen dan de berekende worst-case impact
  - het tijdelijke karakter van de werfactiviteiten alsook het gegeven dat de aanleg van ondergrondse verbindingen een mobiele werf is welke gedurende de aanlegfase systematisch opschuift
- In volgende paragraaf worden er evenwel aanbevelingen geformuleerd waarmee - voor zover bouwtechnisch mogelijk - de impact van de werven kan worden gereduceerd voor zeer kritisch gelegen woningen.

De weinige milderende maatregelen en aanbevelingen die men daarbij dan wél doet zijn dan (ook om

bovenstaande reden) bijzonder vaag en weinig zeggend. Er wordt daarbij ook geen concreet resultaat vooropgesteld. Dit alles moet grondiger uitgewerkt worden.

10. Ook de geringe aandacht voor de mobiliteit in de aanlegfase valt op. Zoals hoger al werd aangegeven, is de mobiliteit niet als discipline weerhouden. Hier en daar wordt dit effect wel aangehaald, maar er wordt hier zeer minimaliserend over gesproken. Men lijkt daarbij vooral aandacht te hebben voor de mobiliteit in de strikte zin (verkeersgeneratie) maar nauwelijks voor de indirecte effecten (afsluiten wegen, modder op de wegen, ...).

Nochtans blijkt uit de overlegmomenten die de Gemeente reeds had met de aanvrager en het Agentschap voor Wegen en Verkeer dat die impact ook zeer groot kan zijn. Het ging daarbij bijvoorbeeld omtrent de werken aan de N368 en de N32, alsook aan kleinere wegen.

Tijdens de uitvoering van de werken zal er hoogstens een doorgang zijn om één rijrichting door te laten d.m.v. driekleurige verkeerslichten. Gezien de verkeersintensiteit langs deze wegen zal dit de normale doorstroming serieus hinderen over een lange (maar onduidelijke) periode van aanleg.

Vooraf voor de N368 zal de terugslag van de file mogelijk merkbaar zijn tot aan de rotonde van Zuidwege. De afstand tussen de werfzone in de N368 en de rotonde bedraagt 1.2 km, waardoor het tijdens de spitsmomenten snel zal verzadigd zijn tot en met de rotonde. Het openbaar vervoer van De Lijn voorziet deze verbinding van maandag tot en met zondag waardoor het openbaar vervoer ook enorme wachttijden zal oplopen.

Het verkeer omleiden via de lokale kleinere wegen is niet wenselijk gezien deze wegen niet zijn ontworpen voor een dergelijk verkeer.

De werfzone van de N32 ligt meer in het buitengebied en toch ligt de rotonde van de Koning Albertstraat ook op 1,4 km vanaf de werfzone. Ook hier is het mogelijk dat er een terugslag is op de rotonde en zijn er geen alternatieven via de lokale wegen die dergelijk verkeer op kunnen vangen.

Ook wat betreft het fietsverkeer is de impact niet duidelijk. Beide straten worden enorm veel gebruikt voor functioneel fietsverkeer. Er is in het MER niets opgenomen over maatregelen die hierbij zullen genomen worden. Nochtans bleek uit een presentatie van Elia die ons eerder werd gegeven dat daartoe toch soms verregaande maatregelen worden overwogen (vb. voorzien tijdelijk fietspad over landbouwgronden).

11. Overeenkomstig artikel 4.3.7, § 1, lid 1, 3° DABM bevat een project-MER tenminste:

*“3° een beschrijving van de kenmerken van het project of de geplande maatregelen om de waarschijnlijk aanzienlijke nadelige milieueffecten te vermijden, te voorkomen of te beperken en, als dat mogelijk is, te compenseren;”*

Punt 7° van de bijlage IIbis \_“informatie op te nemen in het project-MER als vermeld in artikel 4.3.7, §1”\_ bij het DABM verduidelijkt verder:

*7° een beschrijving van de geplande maatregelen om alle geïdentificeerde aanzienlijke nadelige milieueffecten te vermijden, te voorkomen, te beperken of zo mogelijk te compenseren en, in voorkomend geval, van eventuele voorgestelde monitoringsregelingen (bijvoorbeeld de voorbereiding van een postproject analyse). In die beschrijving moet worden uitgelegd **in welke mate aanzienlijke nadelige milieueffecten worden vermeden, voorkomen, beperkt of gecompenseerd, zowel in de bouwfase als in de bedrijfsfase;**”(Eigen benadrukking en onderlijning)*

De hierboven geschetste stiefmoederlijke (of zelfs nagenoeg niet-) behandeling van bovenvermelde, nochtans aanzienlijke milieueffecten in de bouwfase, kan aldus niet worden aanvaard.

Hier is ongetwijfeld veel winst te boeken middels een doordachtere aanpak en een beter in kaart brengen van de problematiek, zodat de aanvrager niet zomaar kan beslissen dit niet grondig in kaart te brengen.

#### D. Exploitatiefase

12. Een belangrijke bezorgdheid is de elektromagnetische straling die van de aan te leggen hoogspanningslijnen en -leidingen zal uitgaan.

Zoals dit ook tijdens de opmaak van het RUP Ventilus het geval was, worden hier simulaties gevoegd van de 0,4 µ-contour. Deze contour gaat uit van een 30 % jaargemiddelde belasting van de Ventilus-lijn.

Weliswaar voegt men een verantwoording toe hoe men aan die jaargemiddelde belasting komt. Het hele probleem is echter dat dit alles uitgaat van een concreet project, zoals dit vandaag in het hoofd van de aanvrager bestaat en zoals het zal geëxploiteerd worden, zoals door de aanvrager voorzien.

Het zogenaamde projectvoornemen is dan een project met milieueffecten die al gemilderd worden door, bijvoorbeeld, de zogezegd beperkte belasting van de lijn (30% jaargemiddelde belasting als maximum). Echter is het een feit dat:

- Deze hoogspanningslijn[2] géén ingedeelde inrichting is. Er gelden dus, wat de belasting betreft en de daarmee corresponderende straling, géén regels inzake chronische blootstelling. De norm voor acute blootstelling die wel in VLAREM werd ingeschreven (als milieuvoorwaarde voor niet-ingedeelde inrichtingen), heeft geen betekenis want er is geen risico dat dit zich zal voordoen in de praktijk. Zo werd tijdens de opmaakprocedure van het RUP Ventilus verklaard:[3]

*“Bij zowel elektrische als magnetische velden treden er bij (zeer) hoge blootstelling\*\* , niveaus die in de praktijk niet voorkomen en zeker niet in de buurt van hoogspanningslijnen\*\* , acute reversibele biologische effecten op waarvan het verband tussen oorzaak en effect bewezen is. Hiervoor bestaan er op Europees niveau duidelijke grenswaarden waaraan al onze installaties moeten voldoen, namelijk 5 kV/m voor het elektrisch veld en 100 µT voor het magnetisch veld. Deze grenswaarden voor installaties worden door Elia niet overschreden. In de nabijheid van onze hoogspanningsinstallaties ligt de blootstelling een stuk lager. **Hierdoor zullen dergelijke acute effecten in de praktijk nooit voorkomen.**”*(Eigen benadrukking).

Hoewel zowel Elia als de Vlaamse Regering nu al meer dan vijf jaar de omwonenden sussen met het gegeven dat de stralingscontour beperkt zal zijn omdat de belasting van de lijn wel zal meevallen, blijft het een feit dat de milieuhygiënische regels op geen enkele wijze zullen garanderen dat die beperkte stralingscontour zich ook op het terrein zo zal voordoen.

Meteen is ook gezegd dat de monitoring die men aan dit projectvoornemen verbindt, een lege doos is. Men kan hierdoor de magnetische velden opvolgen, maar wat er zal gebeuren als die toch ernstiger blijken op het terrein dan gedacht, daarover rept men met geen woord. Het enige wat men daar mee zal doen is het gebruiken als *“eerste aftoetsing te doen of de norm, vastgelegd in Vlarem (HS 6.14) overal gerespecteerd wordt”* (p. 1378). Dat is dus de hoger vermelde norm voor acute blootstelling waarvan de aanvrager eerder al zelf beweerde dat deze eigenlijk geen relevantie heeft in het kader van dit project... .

- Vervolgens verwijst de aanvrager ook naar het afsprakenkader dat in een Convenant werd vastgelegd, waarbij men opnieuw de indruk wekt dat de maatregelen die daarin worden vermeld ook in het project zullen worden verwerkt, maar ook daar zijn er geen garanties. Zo kan de aanvrager dit afsprakenkader eenvoudig opzeggen met een opzeggingstermijn van zes maanden (!):



#### Art. 20. Inwerkingtreding en duur van het convenant

Het convenant treedt in werking op de datum- van de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ventilus en is ten allen tijde opzegbaar door beide partijen, mits naleving van een opzeggingstermijn van zes maanden.

- Het doel van onderhavig project-MER is het bekomen van een omgevingsvergunning, wat een vergunning voor onbepaalde duur is. Hoogspanningslijnen hebben zagezegd een levensduur van zo'n vijftig jaar, maar niettemin zien we dat de hoogspanningsmasten die op ons grondgebied staan (en die er al bijna vijftig jaar staan), toch gewoon hergebruikt zullen worden in het kader van dit project.

Het is dus nogal gemakkelijk om nu zagezegd een "maximale" belasting te berekenen volgens een (zelfs zagezegd "worst case") scenario dat zich in de nabije toekomst kan voordoen, maar dit doet natuurlijk geen afbreuk aan het feit dat het project, zijnde dus de lijnen en leidingen die men zal aanleggen, hogere (jaargemiddelde) belastingen mogelijk maken, niet alleen vandaag maar ook over dertig jaar.

Er is dus op vandaag geen enkele grond om het projectvoornemen zo restrictief te benaderen als de aanvrager in het project-MER doet.

De restricties die er zagezegd aan het projectvoornemen zouden kleven, bestaan op vandaag immers niet.

Men paait nu al jaren de burgers met al die restricties en ingewikkelde berekeningen waaruit zagezegd absoluut zeker zou moeten blijken dat het project beperkt zal zijn tot op de vandaag ingeschatte limieten.

Toch moet vastgesteld worden dat geen enkele van die limieten ook daadwerkelijk wordt vergrendeld. De Vlaamse Regering legt geen enkele regel op inzake chronische blootstelling aan elektromagnetische straling maar deed dat vreemd genoeg wel voor de acute straling, ook al komt aan die norm eigenlijk geen waarde toe.

De netbeheerder/aanvrager heeft daarnaast een zagezegd afsprakenkader onderhandeld, dat echter blijkbaar binnen de zes maand opzegbaar moest zijn. Dat afsprakenkader bevat nochtans nagenoeg uitsluitend verbintenissen voor de netbeheerder, dus het zal ook die partij zijn die het meeste belang heeft bij dit opzeggen. De kans is dus groot dat het de aanvrager is die die opzeggingstermijn heeft gevraagd.

Zolang er geen garanties bestaan die zullen garanderen dat de milieueffecten van dit project inderdaad beperkt zullen zijn tot hetgeen de aanvrager voorspiegelt (en niet alleen vandaag maar gedurende de gehele exploitatie van het project), is er geen grondslag om in dit project-MER het onderzoek van de milieueffecten te beperken tot die geminimaliseerde effecten, maar is een worst case benadering van het project noodzakelijk.

Er kan dus niet worden aanvaard dat in het project-MER enkel worst case benaderingen worden gehanteerd wanneer dit de aanvrager goed uitkomt (bijvoorbeeld omdat hij dan de referentiesituatie niet behoorlijk zou moeten onderzoeken inzake geluid, zie hoger), om die benadering dan weg te redeneren wanneer dit de aanvrager niet uitkomt. Zoals aangetoond zijn die vermeende beperkingen van het project op los zand gebouwd, zodat ze niet in rekening kunnen worden gebracht.

13. Wat de discipline Ruimte betreft, missen wij toch heel wat onderbouwing, zowel van de diverse aannames als van de evaluatie van de effecten.

Zo gaat men uit van een afstand van 350m als studiegebied omdat de masten binnen die zone een



– “dominante visuele impact” – zou hebben (p. 5). Die aanname wordt niet verder onderbouwd.

14. Wat de discipline landschap betreft, schuift de aanvrager heel wat zaken opnieuw vooruit. Nochtans staat het project-MER ten dienste van de finale projectfase.

Zo staat op verschillende plaatsen in het document te lezen dat men een landschapsstudie zal uitwerken, maar die zal er maar zijn bij de vergunningsaanvraag. Men erkent dat er sowieso een impact zal zijn, maar: *“Welke maatregelen ook effectief op terrein zullen uitgevoerd worden, hangt af van de afspraken die kunnen gemaakt worden met de eigenaars.”* (p. 188).

Op p. 241 voegt men daar aan toe dat men daarom bij het beoordelen van de effecten geen rekening heeft gehouden met dit flankerend beleid, aangezien niet duidelijk is wat men zal uitvoeren en wat niet.

Dit is evident onaanvaardbaar. Zoals hoger al mocht blijken moet het project-MER een *“een beschrijving van de geplande maatregelen om alle geïdentificeerde aanzienlijke nadelige milieueffecten te vermijden, te voorkomen, te beperken of zo mogelijk te compenseren”* te bevatten (punt 7° van de bijlage IIbis DABM).

Dit houdt evident ook een verplichting in om te bekijken hoe de aanzienlijk nadelige milieueffecten kunnen worden vermeden, beperkt of gecompenseerd. De aanvrager kan dit niet voor zich uit schuiven en dan vervolgens, afhankelijk van wat hij *achteraf* nog wel of niet kan afspreken met derden, wel of niet milderende maatregelen voorzien. De aanvrager zal aanzienlijke milieueffecten veroorzaken en heeft dus de verplichting om milderende maatregelen te zoeken en deze op voorhand aan de vergunningverlenende overheid kenbaar te maken via het project-MER, zodat de vergunningverlenende overheid kan oordelen over de aanvaardbaarheid van het project én over de vraag welke milderende maatregelen in de vergunning moeten verankerd worden.

De impact van een correcte werkwijze op de milieu-impact zal navenant zijn. Het behoeft weinig verbeeldingsvermogen om te beseffen dat een aanvrager die nog een vergunning moet bekomen uiteraard heel wat meer moeite zal doen om de landschappelijke inkleding mogelijk te maken (lees: de nodige afspraken te maken met derden), dan een aanvrager die al een vergunning heeft en kennelijk naar eigen inzichten mag beslissen met welke derden hij wel of niet contracteert. Overigens staat het niet aan de aanvrager of aan die derden om te beslissen wat een goede ruimtelijke ordening is en wat niet: de ruimtelijke ordening is van openbare orde. Daar komt nog bij dat de noodzakelijke maatregelen voor landschapsintegratie niet steeds noodzakelijk gerealiseerd kunnen worden op het perceel van die personen die er het meeste last van zullen hebben. Dat zal soms zo zijn, maar vaak ook niet.

De aanvrager dient aldus zijn project eerst behoorlijk uit te werken, met inbegrip van de milderende maatregelen die hij wel of niet zal voorzien, zeker als hij vreest dat niet alle maatregelen zomaar uitvoerbaar zullen zijn wegens het gebrek aan akkoord van derden, zodat de werkelijke impact van de werken én de (effectiviteit van de) mogelijke milderende maatregelen behoorlijk in kaart kan worden gebracht.

15. Vervolgens is ook in de exploitatiefase het geluid een belangrijk aandachtspunt. Op vandaag hebben wij reeds hoogspanningslijnen in onze Gemeente, dus wij zijn bekend met de toch wel vaak ernstige geluidsoverlast die dit met zich meebrengt.

Toch blijkt men hier in het project-MER nogal vlot over heen te gaan. Zo lezen wij dat de geluidsoverlast (ingevolge het Corona-effect) bij HTLS-geleiders ernstiger zou zijn dan bij AMS-geleiders (onder meer p. 278). Toch voorziet men, zonder enige verantwoording of nadere uitleg, HTLS-geleiders op ons grondgebied. Ook hier weer moet men vaststellen dat men niet de moeite doet om na te gaan of te verantwoorden waarom (of hoe) bepaalde negatieve effecten (niet) zouden kunnen gemilderd worden of een uitvoeringsalternatief te bespreken. Evenmin wordt ingegaan op de vraag of de toename van de geluidshinder die kennelijk intreedt

naarmate de lijn veroudert, kan worden tegengegaan door bepaalde ingrepen. Ook hier ontbreken referentiemetingen voor de omgevingen waarin deze geluidshinder zich zal voordoen, zodat de situatie eigenlijk gewoon niet in kaart is gebracht.

Het College van Burgemeester en Schepenen neemt kennis van het advies van de dienst, sluit er zich bij aan en maakt het zich eigen.

#### **Dossierstukken**

- mail van departement Omgeving, Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage betreffende het formuleren van een advies inzake scoping d.d. 21 februari 2025

- mail van departement Omgeving, Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage betreffende een rechtzetting van een ondeugdelijke link naar de documenten d.d. 24 februari 2025

- ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - dossiernummer – PR3731 met bijlagen.

#### **Besluit**

Artikel 1.- Het College van Burgemeester en Schepenen brengt een advies uit in het kader van de scoping van het ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - dossiernummer – PR3731, onder het sub A) geformuleerde voorbehoud, en formuleert daarbij de hierboven in de motivering opgenomen opmerkingen.

Artikel 2.- Dit advies wordt zoals gevraagd per e-mail overgemaakt aan het Team Omgevingseffecten ([mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be)).

[1] Tenzij uitdrukkelijk anders vermeld, zullen wij in dit advies steeds verwijzen naar het paginanummer van het PDF-document van het Ontwerp-MER. Dit is de enige werkbare manier, aangezien de diverse hoofdstukken door elkaar staan en niet alle pagina's op het document zelf genummerd zijn.

[2] Kortheidshalve spreken we over de hoogspanningslijn, maar we bedoelen uiteraard even goed de ondergrondse verbinding.

[3] P. 2 van de bijlage 8 bij de scopingsnota 3 bij het gewestelijk RUP Ventilus: *“Bij zowel elektrische als magnetische velden treden er bij (zeer) hoge blootstelling, niveaus die in de praktijk niet voorkomen en zeker niet in de buurt van hoogspanningslijnen, acute reversibele biologische effecten op waarvan het verband tussen oorzaak en effect bewezen is. Hiervoor bestaan er op Europees niveau duidelijke grenswaarden waaraan al onze installaties moeten voldoen, namelijk 5 kV/m voor het elektrisch veld en 100  $\mu$ T voor het magnetisch veld. Deze grenswaarden voor installaties worden door Elia niet overschreden. In de nabijheid van onze hoogspanningsinstallaties ligt de blootstelling een stuk lager. **Hierdoor zullen dergelijke acute effecten in de praktijk nooit voorkomen.**”*(Eigen benadrukking).

Toelichting

/

Sabine Vermeire  
Algemeen directeur

Annick Vermeulen  
Burgemeester

#### **VOOR EENSLUIDEND VERKLAARD AFSCHRIFT**

Sabine Vermeire  
Algemeen directeur

Annick Vermeulen  
Burgemeester