

Uittreksel uit de notulen van het college van burgemeester en schepenen

Zitting van 2 december 2025

28 Omgeving - Milieu - Ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - Dossiernummer – PR3731 – Geven van advies over het ontwerp-MER in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag - beslissing

Aanwezig:

Annick Vermeulen, burgemeester

Stijn Timmerman; Bart Vergote; Peter Haesaert; Charlotte Vermeulen; Sofie Pollet; Ellen Goes, schepenen

Sabine Vermeire, algemeen directeur

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 van 17 februari 2017 betreffende nadere regels voor de milieueffectrapportage over projecten en voor de veiligheidsrapportage

Aanleiding

- adviesvraag aan de gemeente Zedelgem op datum van 3 november 2025 door departement Omgeving, Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Team Omgevingseffecten – Milieueffectrapportage
- door het Departement Omgeving is expliciet gevraagd om het advies over het ontwerp van MER op te laden in alle vijf de lopende omgevingsvergunningsdossiers die samen het Ventilus-project vormen

Motivering

A. Voorbehoud

1. Er wordt een advies gevraagd over het ontwerp van project-MER Ventilus. Het voorgenomen project bouwt verder op het GRUP Ventilus, dat door de Gemeente wordt aangevochten bij de Raad van State. Die procedure is lopende. Tot nader order is het GRUP niet geschorst en dus uitvoerbaar. Onderhavig advies handelt over het ontwerp van 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 GRUP

Ventilus. De wettigheidsbezwaren tegen dit GRUP 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 dat 1672 bladzijden omvat, talloze bijlagen niet meegerekend. Dit moet tegelijkertijd geadviseerd worden met de vergunningsaanvraag voor het project op ons grondgebied. Het dossier omvat bijna 4.000 PDFbestanden.

Het is nochtans duidelijk dat het vergunningstraject door het Departement in nauw overleg met de aanvrager Elia gebeurt. De aanvraag blijkt voor het eerst al ingediend in juni van dit jaar. Het was dus perfect mogelijk geweest om een vorm van voortraject te voorzien en/of meer tijd te bieden aan alle betrokkenen om het dossier – bijvoorbeeld door dit informeel al vroeger ter beschikking te stellen – grondiger in te zien. Dit is niet gebeurd.

Onderhavig advies heeft uitsluitend betrekking op het MER en dan bovendien enkel nog maar wat de situatie op het grondgebied Zedelgem betreft. Omdat dit expliciet van ons wordt gevraagd door het Departement Omgeving, zullen wij dit advies in de vijf omgevingsvergunningsdossiers van het Omgevingsloket opladen.

B. Algemeen: structuur en methodologie

3. Zoals wij ook al ten tijde van de scoping opmerkten, blijft het zo dat de diverse disciplines nogal verwarrend door elkaar behandeld worden. Zo wordt de discipline gezondheid minimaal benaderd, waarbij er ook heel vaak verwezen wordt naar andere disciplines. Dat diverse elementen voortdurend door elkaar behandeld worden in de verschillende disciplines, komt leesbaarheid en het begrip allesbehalve ten goede. 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. Dit weegt op de bruikbaarheid van het document.

C. Gezondheid en geluid

4. De disciplines mens-gezondheid en geluid zijn uiteraard nauw met elkaar verwant. Bovendien worden beide ook bestendig door elkaar vermeld, zodat wij beide disciplines hier onder één titel behandelen.

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

Dit aspect is zowat het belangrijkste thema dat de afgelopen jaren – dit dossier loopt al sedert 2019 (!) – een rode draad heeft gevormd doorheen alle bezwaren en weerstand tegen dit project. Toch moeten we vaststellen dat hier maar weinig aandacht aan besteed wordt. Het hoofdstuk Gezondheid telt slechts 66 pagina's – waarvan 57 pagina's daadwerkelijke tekst. Slechts een fractie daarvan heeft betrekking op dit aspect van de elektromagnetische straling en het ook zeer belangrijke aspect geluid. Dit is maar moeilijk te begrijpen en het zorgt er ook voor dat de onduidelijkheid en onzekerheden groot blijven.

5. Een blijvend probleem bij dit alles is dat er over het aspect gezondheid de afgelopen jaren heel veel gezegd is, maar dat er maar weinig is gedaan.

Dit heeft evident ook gevolgen voor de inschatting die kan worden gemaakt naar de milieueffecten, discipline gezondheid.

Zoals dit ook tijdens de opmaak van het GRUP 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 Ventiluslijn.

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 zou geëxploiteerd worden, zoals door de aanvrager op dit ogenblik voorgesteld.

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 hoogspanningsverbinding 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 GRUP Ventilus verklaard:^[1]

*"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 0,4 µ- 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. Evenmin bevat het projectvoornemen duidelijke garanties hiertoe.

Zeker, men heeft in het ontwerp van MER (in vergelijking met de aanmelding) iets meer moeite gedaan om te staven dat die zogenaamde jaargemiddelde belasting van 30% realistisch zou zijn. Al deze argumentatie, zelfs het zogenaamd doorgerekende maximalistische scenario (zie 13.3.3.2 ontwerp MER), blijft echter uitgaan van situaties die men op vandaag al – op relatief korte termijn – kan voorzien. Het blijven ook theoretische beschouwingen, die niemand behoorlijk kan controleren.

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 om de *"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 te 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 zogezegd 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. Zoals hierna zal blijken, is het om die reden volgens de initiatiefnemer zelfs niet mogelijk om over te

schakelen op AMS-geleiders, die nochtans veel minder negatieve effecten hebben. We spreken dus van mogelijks een nog véél grotere tijdshorizon dan 50 jaar.

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. Die technische discussie is een discussie die niemand van Elia zal winnen, gelet op het enorme informatie-onevenwicht dat er bestaat tussen deze zeer specifieke aanvrager enerzijds en de burgers, adviesverlenende instanties en zelfs de vergunningverlenende overheid.

Het punt is echter bovenal dat geen enkele van die zogenaamde 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.

Wat is dan de waarde van een zoveelste verzekering door de initiatiefnemer dat "*de straling wel zal meevallen*" als diezelfde initiatiefnemer – die nu toch overduidelijk al meer dan zes jaar in nauw contact staat met de Vlaamse Regering en het Departement Omgeving – zich niet daadwerkelijk vast wil pinnen op een definitieve breedte van een stralingscorridor? Als het allemaal zo evident is dat de belasting niet hoger zal zijn – en de straling dus níét erger zal zijn dan ingeschat – waarom worden dan op dat punt geen zekerheden ingebouwd? Wat ons en de burgers interesseert, is immers de stralingscontour, niet de jaargemiddelde belasting van de lijn.

Men probeert op vandaag de burgers gerust te stellen met een aangeduide stralingscorridor. Echter bestaat er op vandaag geen garantie dat die stralingscorridor inderdaad zal beperkt blijven tot de corridor die bij de aanvraag wordt gevoegd: vandaag niet, maar al helemaal niet over 20 jaar, als de situatie op het hoogspanningsnet er mogelijks helemaal anders uit ziet.

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 (werkelijke) 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 verder), om die benadering dan weg te redeneren wanneer dit de aanvrager niet uitkomt.

6. Vervolgens laat de rudimentaire behandeling van dit alles ook heel wat vragen open. Zo is er geen duidelijkheid over de straling in de omgeving van MOF-putten: is deze er? Wat is de impact? Werd hierbij bij de opmaak van het project-voornemen voldoende rekening gehouden of werd aan andere parameters voorrang gegeven?

7. Er worden voor de discipline gezondheid géén milderende maatregelen voorgesteld. Dit is onbegrijpelijk. Men erkent dat er heel wat bijkomende woningen binnen de 0,4 µT-contour komen te

liggen, ook op ons grondgebied. Dit vooral door de verzwaring van de hoogspanningslijn. Dit wordt echter gewoon beschreven, zonder enige vermelding van ook maar enige milderende maatregel of aanbeveling. Dit is niet ernstig.

Zelfs daar waar een effect gewoonweg niet kan worden vermeden, kan het minstens worden gecompenseerd of gemilderd, of zouden er flankerende maatregelen uitgewerkt kunnen worden. Meer nog: vreemd genoeg is er wél een compensatiebeleid[2] uitgewerkt door Elia – op aandringen van de Vlaamse Regering – maar is dat compensatiebeleid uitsluitend gericht op visuele hinder. Dit is niet te begrijpen. In het gehele voortraject was de visuele hinder slechts één van de belangrijke aspecten die naar voor kwamen. De geluidsimpact en bovenal ook de gezondheidsimpact waren (en zijn) minstens even belangrijke thema's.

Waarom wordt het compensatiebeleid dan beperkt tot één element, met name de visuele hinder?

Nu kan men voor visuele hinder wél een compensatie krijgen (volgens het naast het GRUP goedgekeurde compensatiebeleid), maar voor de ligging binnen de 0,4 µT-contour niet? Nochtans is de gezondheidsimpact iets wat de gemoederen erg beroert.

Deze vreemde kronkels in het compensatiebeleid treffen onze gemeente extra hard, net omdat hier "maar" aan verzwaring zou gedaan worden van de bestaande luchtlijnen (waarbij er zelfs een combinatie van 150 kV en 380 kV geleiders op dezelfde masten komt te liggen).[3] Zo'n verzwaring is volgens het compensatiebeleid – als wij dit goed interpreteren want eenvoudig is dit niet – slechts een "upgrade" van de lijn, waardoor de vergoedingen de helft lager zijn dan bij een nieuwe lijn. Bovendien hebben de burgers in die hypothese niet de mogelijkheid om hun woning te laten aankopen door Elia. De woning die ter hoogte van het ondergrondse deel binnen de 0,4 µT-contour komt te liggen, zal gewoon geen enkele vergoeding krijgen volgens dit compensatiebeleid, omdat een ondergrondse verbinding visueel niet waarneembaar is... .

Deze situatie is onbegrijpelijk. Al jaren heeft men de mond vol van het gezondheidsaspect. Vervolgens wekt men op het niveau van het GRUP Ventilus de indruk dat er gekozen wordt voor een traject dat zo weinig mogelijk woningen treft. Echter blijft er dan wel een groep burgers, die dus wél getroffen worden door de 0,4 µT-contour, volledig (of gedeeltelijk) in de kou staan. Dit lijkt ons geen rechtmatige verdeling van de openbare lasten over deze burgers, zodat een flankerende maatregel er minimaal in moet bestaan dat er recht is op compensatie, niet alleen voor de visuele hinder, maar ook voor de gezondheidsimpact, onder meer ingevolge de straling (maar ook inzake geluid, hierover verder meer).

Nu wordt hier niets voor voorzien en die stiefmoederlijke behandeling blijkt ook uit het MER. Er wordt niet meer nagedacht over manieren om de stralingscontour te beperken (ander type/hogte masten? Beperkte variaties in de plaatsing van de masten, zoals het GRUP volgens de aanvrager[4] mogelijk maakt?).[5]

Men heeft natuurlijk ook weinig incentive om hier veel aan te doen, nu men voor het aspect gezondheid ook niet tot vergoeding dient over te gaan in het kader van het compensatiebeleid (dat de aanvrager *nota bene zelf* heeft uitgewerkt) dat men ondertussen met de Vlaamse Regering heeft afgesproken.

Compensatie is immers niet louter een financieel verhaal, maar heeft wel degelijk (en evident) een ruimtelijke en milieutechnische weerslag. Compensaties faciliteren immers dat wie dicht bij een lijn woont kan verhuizen, hetzij rechtstreeks (door de woning te laten aankopen), hetzij onrechtstreeks (door een vergoeding, waardoor men de minwaarde gecompenseerd ziet en alsnog zelf kan beslissen om te verhuizen en elders een gelijkwaardige woning te kopen). In die zin draagt dit natuurlijk ook bij tot een ruimtelijk evenwicht. Specifiek inzake gezondheid is het bijvoorbeeld ook niet moeilijk om te bedenken dat, wellicht, gezinnen met jonge kinderen, sneller geneigd zullen zijn om te verhuizen, gelet op het statistisch verband dat in het GRUP en in het MER wordt erkend. Het zullen echter allicht ook in de eerste plaats deze gezinnen zijn waarvoor dit financieel niet altijd even evident is. In die zin heeft het totaal negeren van het gezondheidsaspect in de flankerende maatregelen (en dus het MER) wel degelijk voor gevolg dat er een groter gezondheidsrisico ontstaat.

Dit alles wordt in het MER echter helemaal niet behandeld. Het MER leest als een zuivere oplijsting van het probleem, met eigenlijk geen enkele vraag of onderzoek naar wat er aan dit probleem kan worden gedaan (wat bijvoorbeeld voor biodiversiteit dan weer wel gebeurt).

Dit kan niet worden aanvaard. Dit MER is net de plaats om specialisatie en expertise te bundelen in een rapport die de burgers, adviesverlenende instanties én de uiteindelijk beslissende overheid moet voorlichten over zowel de milieueffecten als de wijze waarop daarmee om kan worden gegaan. Het MER (en de aanvrager ook trouwens) schiet op dit punt manifest tekort.

8. Vervolgens is het aspect **geluid**, dat in twee onderdelen op te splitsen is: de werffase en de exploitatiefase.

9. Wat de werffase betreft, wordt in het MER alvast niet betwist dat de impact gigantisch zal zijn, zeker wat betreft de aanleg van de ondergrondse verbinding. Zo lezen wij:

"Uit de berekeningen in de discipline geluid blijkt dat de MKN voor de dagperiode voor een woongebied voor elk van de werfperioden tot op zeer grote afstanden (>1km) wordt overschreden ten gevolge van geplande werfactiviteiten voor een open sleuf. Ook voor de nachtperiode wordt de MKN verwacht te worden overschreden tot op ca. 1.900 m van een werf. Ter hoogte van verschillende verbindingen is er geen maskerend effect door het heersende omgevingsgeluid en worden verschillende woningen blootgesteld aan tijdelijke geluidshinder.

Voor de werfperioden wordt een geluidsimpact van meer dan 70 dB(A) verwacht ter hoogte van woningen op minder dan 20 m van de werfzones en dit voor verschillende werfperioden en opeenvolgende maanden (het betreft een worst-case samenstelling van de werfstoestellen die niet de volledige looptijd van de werfperiode actief zal zijn).

Voor woningen gelegen op minder dan 200m van een ondergrondse verbinding zal, naast de overschrijding van de MKN, – rekening houdend met de tijdsduur voor elke werfperiode – de maximale blootstellingsduur (cfr. Nederlands Bouwbesluit) meer dan waarschijnlijk overschreden worden. Voor een deel van deze woningen wordt tevens geen relevant maskerend effect verwacht door het heersende omgevingsgeluid vermits deze niet alle gelegen zijn nabij belangrijke wegen."[\[6\]](#) (Eigen benadrukking) En in de discipline geluid (p. 77):

Uit de berekeningen blijkt dat de MKN voor de dagperiode voor een woongebied voor elk van de werfperioden tot op zeer grote afstanden (>1km) wordt overschreden ten gevolge van geplande werfactiviteiten voor een open sleuf. Ook voor de nachtperiode wordt de MKN verwacht te worden overschreden tot op ca. 1900m van een werf.

Rekening houdend met de zones voor de ondergrondse verbindingen, zou de berekende maximale werfimpact meer bedragen dan de MKN voor een woongebied ter hoogte van:

- 4183, 4183, 2252, 4183 en 317 hoofdgebouwen (potentiële woningen) voor de respectievelijke werfperioden tijdens de dagperiode en ter hoogte van 8014 potentiële woningen voor de nachtperiode voor de zone "aanlandingslocatie-Gezelle";
- 3590, 3590, 1935, 3590 en 179 hoofdgebouwen (potentiële woningen) voor de respectievelijke werfperioden tijdens de dagperiode en ter hoogte van 5545 potentiële woningen voor de nachtperiode voor de zone Zedelgem-ondergronds;
- 3122, 3122, 978, 3122 en 75 hoofdgebouwen (potentiële woningen) voor de respectievelijke werfperioden tijdens de dagperiode en ter hoogte van 5468 potentiële woningen voor de nachtperiode voor de zone Izegem-ondergronds.

Elders leest men nog duidelijker:

*"Ook voor woningen tot op minder dan 200 m wordt een beperkt negatief tot negatief effect verwacht ten gevolge van de lange tijdsduur van de werf waardoor de toegelaten blootstellingsduur volgens het **Nederlands Bouwbesluit ruim wordt overschreden**. Voor een deel van deze woningen wordt geen relevant maskerend effect verwacht door het heersende omgevingsgeluid vermits deze niet alle gelegen zijn nabij belangrijke wegen.*"[\[7\]](#) (Eigen benadrukking)

Specifiek voor onze gemeente zou het gaan om volgende aantallen woningen waar de in het Bouwbesluit vooropgestelde aanvaardbare blootstellingsduur "meer dan waarschijnlijk" overschreden zal worden:[8]

- Zedelgem-ondergronds:
 - 9 Woningen op minder dan 20m
 - 26 woningen op minder dan 50m
 - 55 woningen op minder dan 100m
 - 125 woningen op minder dan 200m

Als men vervolgens ook nog eens de cumulatie van de verschillende werven (door overlapping) in rekening gaat brengen, is de situatie nog ernstiger. Dan komt men immers tot overschrijdingen van de MKN op ons grondgebied (voor de aanleg van de ondergrondse verbinding) voor 5189 hoofdgebouwen (potentiële woningen) tijdens de dagperiode en 8346 potentiële woningen voor de nachtperiode.[9]

10. De manier waarop er hiermee in het MER wordt omgegaan, is slordig en onbegrijpelijk. In het scopingsadvies werd nochtans uitdrukkelijk gevraagd om de geluidshinder tijdens de werffase voldoende in kaart te brengen, ook met het oog op het bepalen van mogelijke milderende maatregelen:

"Discipline mens-gezondheid

De stad Izegem vraagt de effecten bij de aanleg van en door de aanwezigheid van het opstijgpunt De Mol niet te onderschatten.

à Het Team Omgevingseffecten vraagt om rekening te houden met de 2 (i.p.v. 1) nabij gelegen woningen. Tijdens de aanlegfase zal er gedurende enige tijd hinder veroorzaakt worden, zoals bijv. geluidshinder, stofhinder, lichthinder, verkeershinder, ... De cumulatie van diverse hinderaspecten samen mag niet onderschat worden. Het is dan nodig in het MER hier bijkomende aandacht aan te besteden, en de noodzaak tot en/of beschikbaarheid van milderende maatregelen vanuit dit oogpunt te evalueren. Dit geldt niet alleen voor de nabije omgeving van het opstijgpunt De Mol, maar kan ook op andere plaatsen een belangrijk gegeven zijn. "[10] Specifiek voor de aanleg van het ondergronds traject werd er ook op gewezen dat er kritisch en verantwoord diende omgegaan te worden met het gebruik van een worst-case scenario. Opnieuw werd gehamerd op de noodzaak om tijdig de nodige milderende maatregelen te kunnen identificeren: *"Voor de aanleg van de ondergrondse kabels in de zone Zedelgem en zone Izegem wordt voor de worst-case benadering ervan uitgegaan dat de vier sleuven binnen 1 sectie tegelijk worden uitgegraven, en dat meerdere secties gelijktijdig worden aangelegd en bemaald. Vanuit de gemeente Zedelgem wordt het gegeven van de worst-case benadering in vraag gesteld. Men vraagt zich af of het afzonderlijk uitgraven van de sleuven mogelijks in absolute grootte minder hinder, maar wel over een langere periode meer hinder kunnen veroorzaken, en om die reden eigenlijk als 'slechter' te beschouwen is. Men vraagt zich af of de factor tijd hier geen belangrijke rol speelt. Het Team Omgevingseffecten bevestigt dat het 'bepalen' van een worst-case scenario bij een complexe werf als deze voor het project Ventilus geen evidente is. Het is niet ondenkbaar dat de worst-case voor de ene effectgroep anders kan zijn dan voor een andere effectgroep. Indien de concrete aanpak van de werf nog niet gekend is (er werden diverse vragen gesteld naar concrete timing en fasering), moet men altijd vertrekken van een aantal onderbouwde aannames en principes. Het Team Omgevingseffecten vraagt om de keuze van het worst-case scenario te evalueren voor die effectgroepen waar het verschil groot kan zijn bij de aanpak van de werf. De effectbeschrijving en -beoordeling kan in die relevante disciplines er vervolgens op aangevuld worden, zodat tijdig de nodige milderende maatregelen en/of aanbevelingen kunnen voorgesteld worden, en tenslotte geïmplementeerd in de verdere uitvoering."* [11] En verder:

"In navolging van de adviezen van de stad Brugge en stad Zedelgem, zal in het MER

- nagegaan worden of er meer duidelijkheid kan gegeven worden rond de periodes van geluidshinder tijdens de aanlegfase. Het moet duidelijk zijn welke werken/activiteiten 's nachts kunnen/moeten plaatsvinden, en welke overdag. Voor die werken waar het momenteel nog

niet duidelijk is in welke periode van de dag deze zullen/moeten plaatsvinden, zullen de nodige randvoorwaarden worden voorgesteld in het MER.

- nagegaan worden of duidelijk aangegeven is welke werfactiviteiten het meest hinderlijk zullen zijn, en op welke manier de hinder van deze activiteiten kan beperkt worden.”[\[12\]](#)

Dit alles is nog steeds onvoldoende gebeurd.

Vooreerst gaat men uit van een grote hoeveelheid aannames en weigert men heel wat zaken in kaart te brengen.

Het geluidsklimaat in de omgeving van de diverse werven wordt bijvoorbeeld niet in kaart gebracht.[\[13\]](#) Men verwijst dan wat naar strategische geluidskaarten om een schijnbare inschatting te maken, maar die zijn nauwelijks relevant op ons grondgebied: de aanleg van de ondergrondse verbinding ligt immers niet langs een grote weg waarvoor gegevens beschikbaar zijn.[\[14\]](#) Er valt nochtans 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 IIbis 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... .

In het huidige ontwerp van MER verwijst men wel wat naar het onderscheid tussen dag en nacht en zou er in het weekend in principe niet gewerkt worden, maar erg specifiek wordt het allemaal niet. Ook zou men nog (steeds) geen zicht hebben op het concrete aantal en type van de in te zetten werfmachines, noch is er reeds concrete informatie voor handen met betrekking tot de details zoals waar welke machine voor welke tijdsduur zal moeten worden ingezet. Om die reden kiest men nog steeds voor een (rudimentaire) worst-case benadering.[\[15\]](#)

Ook aan onze eerdere bedenkingen inzake de aanpak van het graven van de sleuven, waarnaar in bovenstaand citaat uit het scopingadvies wordt verwezen, werd geen gevolg gegeven. Zo hebben wij in ons advies in het kader van de aanmelding opgemerkt:

"Ook als men kijkt naar de diverse samenstellende onderdelen van de werken, duiken gelijkaardige problemen op, waarin nogal gemakkelijk geponeerd 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."

Hoger mocht al blijken dat het scopingadvies van het Team Omgevingseffecten de aanvrager oplegde om hier duidelijkheid over te verschaffen. Dit is echter niet gebeurd. Opnieuw treft men slechts een warrig betoog over de verschillende mogelijke combinaties om de sleuven te graven, zonder een duidelijk onderzoek wat de impact zal zijn op de geluidshinder van de werf en welk scenario aldus te verkiezen is vanuit geluidsoogpunt.[\[16\]](#)

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).

Vervolgens zijn de redeneringen die men hier op elkaar stapelt weinig rechtlijnig. Eerst stelt men dat er geen norm is in Vlaanderen om de aanvaardbare tijdelijke hinder te kwantificeren. Men stapt dus nogal gemakkelijk af van de milieukwaliteitsnorm voor geluid, ook al zou dit toch minstens een aanknopingspunt kunnen of zelfs moeten zijn. Immers voorziet de bijlage II bis DABM in fine dat men in eerste instantie de milieueffecten evalueert in het licht van de vastgestelde milieukwaliteitsnormen. Vervolgens gaat men dan gemakkelijks halve toetsen aan het Bouwbesluit (een Nederlands instrument).^[17]

Echter gaat men dan vervolgens voor bepaalde woningen zeer laks om met deze normen, of stelt men zelfs gewoon vast dat men die normen van het Bouwbesluit alsnog los zal overschrijden.

Zo doet men allerhande aannames en zogezegde "worst-case benaderingen" waaruit dan moet blijken dat het allemaal wel zal meevallen voor bepaalde woningen:

"Uit de berekeningen blijkt dat voor woningen gelegen op 200 m of meer, de verwachte maximale werfimpact nog maximaal ca. 63 dB(A) bedraagt voor werfperioden 1.A, 1.B en 1.D, en minder dan 60 dB(A) bedraagt voor de overige werfperioden. Rekening houdend met een volgens het Nederlands Bouwbesluit onbeperkte blootstellingsduur voor niveaus tot 60 dB(A) en een aanvaardbare blootstellingsduur tot 50 dagen voor niveaus van maximaal 65 dB(A). alsook het gegeven dat bovenstaande berekende niveaus een worst-case inschatting zijn waarbij alle machines volcontinu en simultaan in werking worden beschouwd en de dagwaarde veelal lager zal zijn, kan er gesteld worden dat voor woningen gelegen op meer dan 200 m de dagwaarde van de verschillende aanlegfasen de voorwaarden in het bouwbesluit veelal zal respecteren. In werfperiode 1.A worden – naast de beschreven impact – tevens gedurende een beperkte periode (1-2 dagen) kettingzagen en/of een hakselaar ingezet voor het verwijderen van eventuele vegetatie.

Tijdens het gebruik van deze toestellen kunnen er tijdelijk beduidend hogere geluidsniveaus optreden. Rekening houden met een bijkomend bronvermogen van 110-120 dB(A), kan de verhoging tot 2dB(A) bedragen of dus maximaal ca. 71 dB(A) op 50m en 68 dB(A) op 100m. Tijdens het inzetten van deze machines zouden de niveaus van 42 dB(A) en 45 dB(A) worden overschreden respectievelijk tot op

2005 m en 1620 m. ^[18] (eigen onderlijning en benadrukking)

Bemerk ten eerste al de vaagheid: wat betekent het dat men het Bouwbesluit "veelal" zal respecteren? Nog belangrijker is het oneigenlijke en zelfs intellectueel onjuiste gebruik van de zogenaamde "worst-case benadering".

Het is immers het een of het ander. Ofwel getroost men zich niet de moeite om detailberekeningen te doen en gaat men dus uit van een worst-case benadering. In dat geval moet men natuurlijk ook alle consequenties hiervan aanvaarden. Ofwel gaat men wél in de diepte en komt men eventueel (maar niet met zekerheid) betere resultaten uit. Wat echter niet kan, is om een worst-case benadering te gaan doen, om dan vervolgens de (toch wel zeer ernstige) consequenties er van af te zwakken door boudweg te stellen dat het "in het echt wel beter zal meevallen" omdat men een worst-case benadering heeft gebruikt ... ^[19] Dit is zuiver nattevingerwerk en intellectueel ook niet correct. Het is wel de rode draad door heel het hoofdstuk geluid.

Op de p. 79 van het hoofdstuk Geluid vindt men een identieke redenering. Ook de cumulatieve effecten door de aaneenschakeling van werven gaat men toch minder ernstig inschalen, want: *"in praktijk zal de feitelijke dagwaarde naar alle waarschijnlijkheid lager liggen"*.^[20]

Ook voor het opstijppunt hanteert men een dergelijke redenering. Daaromtrent stelt men zelfs expliciet te dat de werfsamenstelling af zal nemen in de tijd om opnieuw de impact te minimaliseren (al geeft men zelfs dan nog niet aan dat het Bouwbesluit gerespecteerd zal kunnen worden).^[21]

Echter had men bij de methodiek het volgende aangegeven om de worst-case benadering te verantwoorden:

"Momenteel is het concrete aantal en type van de in te zetten werfmachines nog niet of onvoldoende gekend en is er evenmin reeds concrete informatie beschikbaar met betrekking tot details zoals waar welke machine voor welke tijdsduur zal worden ingezet, waardoor een

gedetailleerde kwantitatieve bepaling van de te verwachten geluidsniveaus voor elke fase van de geplande werken niet mogelijk is."[22]

Hoe valt dit te rijmen? Men kan geen goede kwantitatieve benadering doen omdat men niet weet welke machines wanneer er zullen ingezet worden? Maar als de gehanteerde benadering tot het besluit leidt dat de impact zeer ernstig zal zijn, weet men plots wel met zekerheid zaken over de werfsamenstelling?

Uiteindelijk komt men dan tot een conclusie waaruit blijkt dat de impact van de sleufwerken negatief tot aanzienlijk negatief zou kunnen zijn, maar dat wordt dan andermaal gerelativeerd op basis van:[23]

- De mogelijke impact van het heersende geluidsklimaat (dat men echter geweigerd heeft in kaart te brengen);
- De werkelijke tijdsduur van de werf en de inzet van de machines (die men echter weigert te detailleren);
- Het afschermende effect van de verdieping van het terrein én de mogelijke aanwezigheid van bermen (die men echter niet in rekening heeft gebracht omdat die er niet overal zullen zijn). Ook dit bevestigt natuurlijk dat men dus niet aan een echte worst-case benadering doet, maar gewoon aan vaag nattevingerwerk. Men maakt een zeer vereenvoudigd model, waaruit dan blijkt dat er aanzienlijke overschrijdingen zullen zijn, zelfs van het Bouwbesluit en al helemaal van de milieukwaliteitsnormen, om dan gewoon op te merken dat het op het terrein *"naar alle waarschijnlijkheid"* wel zal meevallen.

Voorals problematisch is het dat men door die benadering duidelijk kansen laat liggen om tot projectgeïntegreerde of milderende maatregelen te komen die de hinder wél zouden kunnen doen afnemen. Zo geeft men zelf aan dat het gebruik van de uitgegraven aarde van een sleuf als een berm naast de sleuf kan worden aangebracht om zo de geluidseffecten te milderen. Men brengt echter deze optie niet in kaart bij het bepalen van de effecten om dat deze *"niet altijd aanwezig zullen zijn"*.[24] Uit alles blijkt ook dat de werforganisatie, de opeenvolging van de diverse werffases én de keuze en de inzet van de te gebruiken machines, een zeer grote impact kunnen hebben op het geluidsklimaat. Door alles gewoon worst-case te benaderen, weigert men een daadwerkelijke denkoefening te maken over hoe men de impact *daadwerkelijk* kan reduceren. We zitten ondertussen nochtans aan de vergunningsfase. Als men nu de denkoefening niet maakt (die inderdaad geld zal kosten), waarom zou men dit na vergunning dan nog doen?

Doordat men dit weigert, kan men ook geen milderende maatregelen voorstellen of integreren, wat expliciet ook erkend wordt voor ondergrondse verbindingen op p. 135 van het hoofdstuk Geluid.

Vervolgens komt men voor de ondergrondse verbinding dan ook maar tot zeer vage, niet gekwantificeerde en volstrekt oncontroleerbare aanbevelingen, zoals *"Maak gebruik van stillere werfstoestellen of tijdelijke afscherming (akoestische werfhekken, tijdelijke wand van zeecontainers, tijdelijke aarden wallen...) voor zover bouwtechnisch mogelijk."*, *"Beperk de tijdsduur van de werken op kortste afstand tot de woningen."*, *"Beperk de tijdsduur van de werken op kortste afstand tot de woningen."* *"Optimaliseer de indeling van de werf door niet-mobiele werfstoestellen zo ver mogelijk van bewoning te plaatsen en indien mogelijk af te schermen."*.[25]

Samengevat is de aanbeveling

gewoon om *"zo stil mogelijk"* te doen. Gelooft iemand dat een aanvrager die bestendig op alle fronten bespaart, ook op de denkoefening die eigenlijk in het project-MER zou moeten gebeuren, hierdoor op de werf daadwerkelijk extra kosten of moeite zal investeren om de hinder te minimaliseren? En bovenal, kan men dan stellen dat de vergunningverlenende overheid zich behoorlijk kan uitspreken over de te verwachten milieueffecten en de wijze waarop deze eventueel gemilderd kunnen worden? Hiermee is niet voldaan aan de vereiste om de milieueffecten én de mogelijke milderende maatregelen in kaart te brengen en op gestructureerde wijze inzichtelijk te maken. Daarmee is dus niet voldaan aan wat een MER zou moeten zijn én overigens ook niet aan de hoger geciteerde vereisten uit het scopingsadvies.

Het MER schiet op dit punt tekort.

11.Vervolgens is het geluidsaspect ook tijdens de exploitatiefase relevant. Er wordt immers erkend dat de hoogspanningslijnen voor "hissing" en "humming" kunnen zorgen. Het is ook duidelijk dat dit veel minder voorkomt bij AMS-geleiders en meer bij HTLS-geleiders.[26]

Het probleem is echter dat, op ons grondgebied, geen gebruik zou kunnen gemaakt worden van AMSgeleiders omdat deze zwaarder zijn en de bestaande masten deze niet kunnen dragen.^[27] Zonder veel uitleg besluit men dan dat het vervangen van de masten geen zinvol alternatief is, zonder echt een reden op te geven (allicht doelt men – zoals steeds – op de kostprijs).^[28] Verder voegt men daar nog aan toe dat het *"maximaal gebruik van de bestaande infrastructuur"* een ruimtelijk principe is dat ook in het RSV gehanteerd wordt en ook bij het GRUP-proces gebruikt werd, om dan te concluderen dat het vervangen van de masten geen redelijk alternatief is.

Eerstens moet daarbij opgemerkt worden dat de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP (concreet gaat het om artikel 7. *"Hoogspanningsleiding"*) helemaal niets zeggen over het al dan niet moeten behouden of maximaal hergebruiken van bestaande infrastructuur. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is vervolgens evident geen beoordelingsgrond voor omgevingsvergunningen (oud artikel 2.1.2, § 7 VCRO, zoals overeenkomstig artikel 214, § 1 van het decreet 8 december 2017 houdende wijziging van diverse bepalingen inzake ruimtelijke ordening, milieu en omgeving nog van toepassing op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

De redenen die de aanvrager opgeeft om de vervanging van de masten als niet-redelijk alternatief te weerhouden, kloppen dus juridisch niet. Meteen is ook gezegd dat niet is voldaan aan het scopingadvies, waarin duidelijk werd gesteld:

"De stad Zedelgem merkt op dat in de aanmelding een verschil wordt gemeld in geluidshinder tussen het gebruik van AMS-geleiders en HTLS-geleiders. Voor de zone Waggelwater-Zedelgem worden HTLS-geleiders voorzien, welke meer Corona-geluid zouden veroorzaken. Er wordt in de aanmelding niet gemotiveerd waarom AMS-geleiders geen mogelijkheid vormen. à Het Team Omgevingseffecten begrijpt de vraag van de stad Zedelgem. In het MER moeten de voor- en nadelen van AMS-geleiders vs. HTLS-geleiders beschreven worden, en zal gemotiveerd worden waarom voor deze zone de HTLSgeleiders 'gekozen' werd. Wanneer het gebruik van AMS-geleiders eveneens technisch mogelijk is, zal dit als alternatief aan een effectbeschrijving en -beoordeling onderworpen worden."^[29]

Het probleem daarbij is dat het onderscheid tussen de geluidsimpact van AMS-geleiders versus HTLSgeleiders ook volstrekt niet in kaart wordt gebracht. Veel verder dan wat vage opmerkingen over het niet continu voordoen van de geluidseffecten, komt men niet. Men wijst er op dat bepaalde effecten maar beperkt werden waargenomen *"tijdens de metingen"*, maar hoeveel er gemeten werd, in welke omstandigheden en wanneer, wordt daarbij niet verduidelijkt.

Uiteindelijk moet de initiatiefnemer wel toegeven dat zeker bij het verouderen van de lijnen dit kan evolueren naar een beperkt negatieve of zelfs negatieve impact bij het voorkomen van het coronageluid.^[30] Het is dus ook helemaal niet na te gaan wat de impact is van een keuze om toch HTLS-geleiders te gebruiken, ook al zijn deze nadeliger, zowel *qua* geluidsimpact als overigens ook inzake transportverliezen. Het verschil en de impact wordt niet gekwantificeerd.

Dit zou nochtans zeer nuttig zijn om nuttig te kunnen oordelen over de vraag of het gebruik van HTLS-geleiders wel zo verantwoord is. Ook de omgekeerde vraag, met name of het voordeel dat met AMS zou kunnen behaald worden zou opwegen tegen de zwaardere werffase, blijft zo volstrekt onbeantwoord.

Ook hier weer geldt bovendien dat, zelfs als zou blijken dat dit effect niet kan vermeden of gemilderd worden (bvb. omdat HTLS inderdaad de enige valabele optie is), opnieuw de vraag rijst naar het compensatiebeleid.

Zelfs als men er van uit gaat dat de burgers in deze zone deze bijkomende last – en het zullen allicht minstens deels dezelfde burgers zijn die voor een deel *ook* al de bijkomende last inzake elektromagnetische straling moeten dragen, zie hoger – rijst opnieuw de vraag of de gelijkheid van de burgers voor openbare lasten wel verantwoordt dat zij die last zonder meer moeten dragen.

Ook hier weer moet worden vastgesteld dat het compensatiebeleid hier geen rekening mee houdt, omdat het niet gaat om visuele hinder. De impact hiervan kan echter, op basis van het MER, onvoldoende ingeschat worden. Een betere inschatting van dit aspect zou dus ook hier – zoals hoger al werd aangetoond voor elektromagnetische straling – een beter zicht kunnen brengen op de noodzaak aan milderende of flankerende maatregelen op dit punt.

12. Overeenkomstig artikel 4.3.7, § 1, lid 1, 3° DABM bevat een project-MER ten minste: "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.

D. Mobiliteit

13. Het ontwerp van MER bevat nu wél een hoofdstuk mobiliteit. Dit was ook nodig na het scopingsadvies, waarin het belang hiervan ook werd benadrukt:

"Discipline mobiliteit

Aspecten met betrekking tot mobiliteit worden nu bondig behandeld binnen de discipline mensruimtelijke aspecten. Gezien de mogelijke impact op mobiliteit (werfverkeer, onderbreken van wegen, omleidingen voor fietsers, ...) niet onbelangrijk kan zijn tijdens de aanlegfase, zal deze als een aparte discipline opgenomen worden in het MER, en verder uitgewerkt waar mogelijk. Hierbij moet rekening gehouden worden met de aandachtspunten/vragen die werden aangereikt vanuit de adviezen van de stad Zedelgem (impact t.h.v. de N368 en N32, fietsverkeer), gemeente Harelbeke (impact van werfdepot op site Mipafrost) en stad Brugge (Lentestraat, jaagpad kanaal Brugge-Oostende). "[31] Hoewel het belang van de mobiliteit in de aanlegfase dus werd benadrukt, moet toch worden vastgesteld dat er nog veel onzekerheden blijven. Een duidelijk zicht op alles ontbreekt.

Wat wel duidelijk is, is dat de verkeersgeneratie hoog zal zijn. Alleen werkt men de werffase en het verloop ervan weinig concreet uit, zodat de daadwerkelijke impact moeilijk kan worden nagegaan. Opnieuw wil dat natuurlijk ook zeggen, naar analogie wat wij reeds hoger aanhaalden, dat men kansen om milderende maatregelen of verbetering in te bouwen laat liggen.

Zo lezen wij bijvoorbeeld voor de impact van het werfverkeer voor de ondergrondse verbindingen:

Voor de ondergrondse verbindingen werd het werfverkeer tijdens de aanlegfase ingeschat per km, wat ongeveer overeenkomt met 1 sectie tussen mofputten (H/T = heen en terug):

- Zone aanlandingslocatie-Gezelle

Aanvoer	H/T per jaar (voor 1 km tracé)
Bestelwagens	2.606
Vrachtwagen	26.057

- Ondergrondse aanleg van 380 kV kabels te Zedelgem en Izegem

Aanvoer	H/T per jaar (voor 1 km tracé)
Bestelwagens	2.606
Vrachtwagen	19.997

De uitvoeringstermijn voor één km-sectie bedraagt ongeveer 6 tot 8 maand (ca. 170 werkdagen), waarvan 2 maand voor het uitgraven van de sleuf (de fase die het meest verkeer genereert).

Het aantal vracht- en bestelwagenbewegingen bedraagt dus gemiddeld 133 (Zedelgem/Izegem) à 169 (aanlandingslocatie-Gezelle) per werkdag, of 17 à 21 per uur, met wellicht pieken tot ca. 100 per uur in piekperiodes.

De routes langs waar de werfzones worden ontsloten zijn ofwel lokale wegen met weinig verkeer, ofwel (indirect) grotere wegen met voldoende (rest)capaciteit. Er wordt sowieso steeds gezocht naar de kortste en veiligste en best bereikbare route voor het werfverkeer, waarbij schoolomgevingen en dorpskernen maximaal vermeden worden.

Het werfverkeer kan op de kleinere wegen tijdelijk voor een verhoudingsgewijs grote verkeerstoename zorgen met occasioneel moeilijkere passage, maar vanwege de beperkte absolute intensiteiten zijn geen structurele doorstromingsproblemen te verwachten; het effect wordt hier als beperkt negatief (-1) beoordeeld.

[32]

Wat betekent dit? Het gaat hier vaak om bijzonder kleine lokale wegen, waarbij inderdaad snel al de passage kan worden geblokkeerd. Hoe is dat geen structureel probleem als er in sommige gevallen tot 100 bewegingen per uur (!) kunnen plaatsvinden? In de milderende maatregelen worden slechts voorstellen gedaan voor een beperkt aantal situaties (en niet op ons grondgebied) wat dit betreft.

14. Vervolgens is het zo dat er geen duidelijke routes van ontsluiting worden weergegeven van de – nochtans omvangrijke – werven. Zo zijn er wel toegangswegen aangeduid op kaartbladen 9 en 10 van BA_TR4303X-LC-380-GEZEL-IZEGEM_kaarten werfzones. Hiervan ontbreekt een duidelijke inplanting en wijze van aanleg per locatie. Sommige werfzones zijn ruim genomen (P37) waardoor er geen correcte inschatting kan gemaakt worden van mogelijke hinder gedurende de werffase.

Op grondgebied Zedelgem worden volgens kaartbladen 9 en 10 enkel masten versterkt terwijl er ook sprake is van een nieuwe mast te voorzien ter hoogte van het opstijgstation op grondgebied Zedelgem. Voor de berekening van de vervoersbewegingen wordt enkel de aanvoer van materialen in rekening gebracht. Een aanduiding of uitsluiting van vervoersbewegingen voor de afvoer van materiaal ontbreekt. De hinder voor de omgeving kan, door het ontbreken van deze cruciale gegevens, niet correct worden ingeschat voor het bovengronds traject.

15. Wat betreft het ondergronds traject zijn de kaartbladen 10 tot en met 12 nog onduidelijker aangezien er hiervoor geen specifieke toegangswegen worden vermeld. De hinder wordt per kilometer aanleg ingeschat op 2606 bestelwagens en 19997 vrachtwagens per jaar.[33] Op grondgebied Zedelgem wordt een ondergronds traject voorzien van +/- 5.3 km. Dit is allicht te spreiden over een periode van ongeveer 2.5 jaar gezien de geschatte aanleg 6-8 maand / kilometer is (?). De impact is dus groot.

Ook hier kan door het ontbreken van een duidelijke route van ontsluiting de hinder niet correct worden ingeschat. Dat was nochtans wel de bedoeling.

16. Daarnaast treffen wij in het dossier ook aannames die niet onderbouwd lijken te zijn. Zo lezen wij:

"Zowel de N368 als N32 zijn interlokale wegen met intensiteiten tot maximum een 1000-tal voertuigen per uur in beide richtingen samen. Dit is voldoende laag om ter hoogte van de werfzone beurtelings verkeer toe te laten zonder significante afwikkelingsproblemen. "

Het is niet duidelijk hoe men aan deze cijfers komt. Er is in het dossier alvast geen verwijzing terug te vinden naar enige telling die hier zou zijn uitgevoerd.

17. Wat het Depot Zedelgem betreft[34] wordt vastgesteld dat het MER geen informatie bevat inzake de concrete inrichting. dit is nochtans van belang, want het betreft een gewestweg met druk fietsverkeer. Het beperken van de breedte van de toegang tot het depot is cruciaal.

E. Mens-Ruimte en landschap

18. Beide disciplines worden samen behandeld, omdat de essentiële problematiek – de impact op het landschap – over beide disciplines wordt behandeld.

19. 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 Hoofdstuk Mens Ruimte).[35] Die aanname wordt niet verder onderbouwd. Dit werd nochtans reeds n.a.v. de aanmelding opgemerkt.

20. Bij dit alles valt op dat men soms uit het oog verliest dat er nabij het opstijgpunt ook een nieuwe mast wordt geplaatst: deze wordt soms vergeten/verkeerdelijk aanzien als een bestaande mast.

21. Wat de landschapsintegratie van de werken betreft, schuift de aanvrager heel wat zaken opnieuw vooruit. Nochtans staat het project-MER ten dienste van de finale projectfase. Zo wordt het effectief uitvoeren van de landschapsstudie, andermaal vooruit geschoven. Blijkbaar moet men dus nog steeds beginnen nadenken over de behoorlijke landschapsintegratie. Bovendien geeft men nog steeds aan dat het niet eens zeker is welke van die (nog niet eens bepaalde) maatregelen effectief zullen (kunnen) uitgevoerd worden:

"Welke maatregelen ook effectief op terrein zullen uitgevoerd worden, hangt af van de afspraken die kunnen gemaakt worden met de eigenaars."[36]

Op p. 124 van de discipline landschap 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. Immers 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.

Dit alles werd ook reeds bij de aanmelding van het MER opgemerkt, maar hier is door de aanvrager verder niets mee gedaan.

F. Conclusie

22. Zoals hoger mocht blijken, zijn er dus nog steeds heel wat zaken op te merken op het ontwerp van MER. Over alle disciplines heen is er een duidelijke rode draad: men bekijkt heel wat aspecten véél te rudimentair. Hierdoor komt veel informatie niet naar boven én worden dus ook belangrijke kansen gemist om grondiger na te denken over de mogelijkheid of mogelijkheden om heel wat van de – toch wel ernstige – milieueffecten te vermijden, te milderen of er flankerende maatregelen voor te voorzien. Dit is een gemiste kans, waardoor het ontwerp van MER nog niet voldoende is uitgewerkt. Het College van Burgemeester en Schepenen neemt kennis van het advies van de dienst, sluit er zich bij aan en maakt het zich eigen.

[1] P. 2 van de bijlage 8 bij de scopingsnota 3 bij het GRUP 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 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).

[2] Zie bijlage 2 bij de toelichtingsnota bij het GRUP Ventilus.

[3] Hoofdstuk Gezondheid, p. 14.

[4] Het GRUP is naar onze mening op dit punt totaal onduidelijk, wat een van de grieven is die wij dan ook voor de Raad van State aanvoeren tegen het GRUP.

[5] De aanvrager wekt ook de indruk dat hij volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de bestaande masten moet hergebruiken (p. 52-53 projectbeschrijving). Hierover verder meer.

[6] Hoofdstuk Gezondheid, p. 35.

[7] Hoofdstuk Geluid, p. 131.

[8] Hoofdstuk Geluid p. 78.

[9] Hoofdstuk Geluid p. 82.

[10] Scopingsadvies van 3 juni 2025, p. 20.

[11] Scopingsadvies van 3 juni 2025, p. 10.

[12] Scopingsadvies van 3 juni 2025, p. 19.

[13] Hoofdstuk Geluid, p. 7.

[14] Zie zeer duidelijk de kaart op p. 33 van het Hoofdstuk Geluid.

[15] Hoofdstuk Geluid, p. 12.

[16] Eindconclusie en leemte in de kennis, p. 11.

[17] Hoofdstuk Geluid, p. 17-18.

[18] Hoofdstuk Geluid, p. 77-78.

[19] Zie bijvoorbeeld ook p. 79 hoofdstuk Geluid, waar men eenzelfde redenering maakt. [20] Hoofdstuk Geluid p. 82.

[21] Hoofdstuk Geluid p. 86.

[22] Hoofdstuk Geluid, p. 12.

[23] Hoofdstuk Geluid p. 131. [24] Hoofdstuk Geluid, p. 76. [25] Hoofdstuk Geluid, p. 139.

[26] Projectbeschrijving p. 35.

- [\[27\]](#) Projectbeschrijving p. 52.
- [\[28\]](#) Projectbeschrijving p. 52 en p. 53, eerste zin.
- [\[29\]](#) Scopingsadvies van 3 juni 2025, p. 8.
- [\[30\]](#) Hoofdstuk Geluid p 131.
- [\[31\]](#) Scopingsadvies 3 juni 2025, p. 24.
- [\[32\]](#) Hoofdstuk mobiliteit p. 26.[\[33\]](#) Hoofdstuk Mobiliteit p. 26.
- [\[34\]](#) Hoofdstuk Mobiliteit p. 33
- [\[35\]](#) Hoofdstuk Mens Ruimte, p. 5.
- [\[36\]](#) Discipline Mens Ruimte p. 58

Dossierstukken

- advies van het CBS van 18 maart 2025 over het aangemeld project-MER
- e-mail van het Departement Omgeving, afdeling GOP van 27 augustus 2025 met uitnodiging voor een online overleg tussen het Departement Omgeving en de lokale besturen
- e-mail van het Departement Omgeving, afdeling GOP van 26 september 2025 met slides na het overleg van 5 september 2025
- e-mail van het Departement Omgeving, afdeling GOP van 23 oktober 2025 inzake de voorbereiding en organisatie van het openbaar onderzoek
- bericht via het Omgevingsloket van het Team Omgevingseffecten van 3 november 2025 met de vraag om advies te geven op het ontwerp van MER
- e-mail van het Departement Omgeving, afdeling GOP van 6 november 2025
- ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - dossiernummer – PR3731 met bijlagen

Besluit

Artikel 1

Het college van burgemeester en schepenen brengt een ongunstig advies uit over het ontwerp van Project-MER 'Ventilus' - dossiernummer – PR3731 en formuleert daarbij de hierboven in de motivering opgenomen opmerkingen.

Artikel 2

Dit advies wordt opgeladen in het Omgevingsloket in alle vijf de omgevingsvergunningsdossiers waarop dit ontwerp van MER betrekking heeft (OMV_2025025779, OMV_2025025780, OMV_2025025781, OMV_2025025783, OMV_2025025784).

Sabine Vermeire
algemeen directeur

Annick Vermeulen
burgemeester

Voor eensluidend verklaard afschrift

Sabine Vermeire
algemeen directeur

Annick Vermeulen
burgemeester

