

**Namens het College van Burgemeester en Schepenen,**

De algemeen directeur, get. Anton Jacobus

De voorzitter, get. Bert Maertens

**VOOR EENSLUIDEND AFSCHRIFT**

De algemeen directeur

De burgemeester

  
Anton Jacobus  
Bert Maertens**UITTREKSEL UIT HET NOTULENBOEK VAN  
HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN**

**Tegenwoordig:** Bert Maertens: voorzitter  
Caroline Maertens, Kurt Himpe, Tom Verbeke, Lisbet Bogaert, Virginie Derumeaux,  
Ann Van Essche: schepenen  
Anton Jacobus: algemeen directeur

**Verontschuldigd:**

---

**34. Advies plenaire vergadering GRUP Ventilus.**

Het college,

**Regelgeving**

- Gecodificeerde decreten Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening [citeeropschrift: "Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening", afgekort "VCRO"]
- Decreet Lokaal Bestuur

**Voorafgaande beslissingen**

- Beslissing van het college van burgemeester en schepenen van 24 juni 2019 betreffende het advies van de stad Izegem over de startnota voor het GRUP Ventilus ("Het stadsbestuur van Izegem eist dat de Ventilusverbinding op Izegems grondgebied volledig ondergronds wordt uitgevoerd en dat hierbij maximale bundeling tot stand komt met de E403.").

**Feiten en motivering**

Het planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Ventilus vertrekt vanuit de algemene hoofddoelstelling om ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een duurzame oplossing te bieden voor de realisatie van een aantal noodzakelijke ontwikkelingen van het hoogspanningsnet in West-Vlaanderen in functie van de energietransitie.

Concreet zijn volgende plandoelstellingen vastgelegd door de Vlaamse Regering (de onderlijnde doelen hebben rechtstreeks betrekking op Izegem):

1. Het aan land aansluiten van hernieuwbare energie van nieuwe offshore windparken op het 380 kV-net;
2. Realiseren van een robuust net door een hoogspanningsverbinding van 6 GW tussen de Stevin-as en het hoogspanningsstation te Avelgem;
3. Onthaalcapaciteit voor nieuwe onshore energieproductie in West-Vlaanderen realiseren;
4. Aansluitingsmogelijkheid creëren van een tweede onderzeese verbinding met het buitenland waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de verdere integratie van een Europese elektriciteitsmarkt;
5. De optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater;
6. Versterking van de bevoorradingszekerheid van de regio Izegem.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan:

- Het stand-still-principe voor de lengte van het bovengrondse hoogspanningsnet. Dat is van toepassing op het niveau van Vlaanderen.
- Een efficiënt ruimtegebruik, onder meer door de oplossingen toekomstgericht te ontwerpen, maximaal gebruik te maken van bestaande hoogspanningsinfrastructuur en door de totale hoeveelheid nieuwe hoogspanningsinfrastructuur zo beperkt mogelijk te houden.
- Het principe om nieuwe hoogspanningslijnen zo veel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur.
- Zoals vermeld in de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering, en conform algemeen beginsel van het milieubeleid (cf. art. 191 VWEU2 en in art. 1.2.1 §2 DABM) wordt als proportionele toepassing van het voorzorgsprincipe, zoveel mogelijk vermeden dat er langdurige blootstelling is aan meer dan 0.4  $\mu$ T.

Het GRUP is aanbeland in de fase waarin een voorontwerp wordt opgemaakt. Door het planteam is een tracé uitgetekend op perceelsniveau, zijn de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften uitgewerkt en zijn de effectenbeoordelingen in ontwerpversie opgesteld. Alle beschikbare informatie over dit planningsproces is terug te vinden op <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/gewestelijk-ruimtelijk-uitvoeringsplan-ventilus>. Op deze website kunnen de voorlopige documenten, waaronder het 'grafisch plan' met het voorlopige traject gedownload worden: <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/41208c70-6a2c-45d0-91f1-3182485a52ac>. Opgelet: het gaat om zeer omvangrijke bestanden met uitgebreide en vaak technische documenten. De kern van het plan is vervat in het grafisch plan en de bijhorende set voorschriften.

Deze versie van het GRUP zal worden besproken op de plenaire vergadering met de betrokken adviesinstanties en besturen. Van deze plenaire vergadering zal een verslag worden gemaakt dat moet worden samengelezen met alle ingediende adviezen. Hierna zal het planvoorstel eventueel worden bijgewerkt op basis van de adviezen, waarna het voorlopig wordt vastgesteld door de Vlaamse Regering. Deze voorlopig vastgestelde versie gaat daarna gedurende minstens 60 dagen in openbaar onderzoek, vermoedelijk in het najaar van 2023.

In toepassing van artikel 2.2.9 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening werd de stad Izegem uitgenodigd op de plenaire vergadering, die zal doorgaan op maandag 22 mei 2023. Uiterlijk tijdens de plenaire vergadering kan de stad advies uitbrengen. De regelgeving vereist dat vertegenwoordigers van de stad gemandateerd zijn voor het innemen van een standpunt tijdens de vergadering.

## **Besluit:**

**Art. 1** – Het college van burgemeester en schepenen neemt akte van het voorontwerp van het GRUP Ventilus.

**Art. 2** – Het college van burgemeester en schepenen geeft een negatief advies over het voorontwerp van het GRUP Ventilus:

### **1. Houding t.o.v. de plandoelstellingen**

*Cfr. toelichtingsnota blz. 10.*

#### **1.1. Plandoelstelling 2: de 6 GW-verbinding**

De stad wenst een explicietere verantwoording van de manier waarop de plandoelstellingen geformuleerd zijn en vertaald werden naar het huidige tracé en de vereiste capaciteiten, inclusief de vereiste gelijktijdigheid van de realisatie ervan. In het bijzonder gaat het hier over de doelstellingen die bovenop het aantakken van de hernieuwbare energie van de offshore windparken op het 380 kV-net komen. Voor dit aantakken op zich is er immers geen noodzaak om (onmiddellijk) de zware 6 GW transportcapaciteit te voorzien, die nu als vanzelfsprekend in plandoelstelling 2 is opgenomen.

Het is echter net deze vereiste 6 GW die bepalend is voor het bepalen van de inzetbare technologieën en trajecten en de daaraan gekoppelde impact op mens en milieu. Deze 6 GW-verbinding kan immers op basis van de huidige kennis en praktijkervaring spijtig genoeg niet als bedrijfszekere ondergrondse gelijkstroomverbinding worden aangelegd over de voorziene afstand, zo bleek uit het rapport van de intendant dhr. Vloebergh

([https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2022-05/Ventilus\\_eindrapport\\_20220228\\_definitief\\_met%20bijlagen.pdf](https://omgeving.vlaanderen.be/sites/default/files/2022-05/Ventilus_eindrapport_20220228_definitief_met%20bijlagen.pdf)) en de dubbelcheck door prof. Westermann die op expliciete vraag van de burgemeesters is uitgevoerd.

De verwachting van de betrokken professoren is wel dat dit op relatief korte termijn ("de jaren '30") wél het geval zal worden. De Vlaamse Regering voorziet trouwens een betekenisvol budget voor (het versnellen van) onderzoek en ontwikkeling betreffende deze technologie. Het expertisecentrum EnergyVille in Genk krijgt tot 2026 14 miljoen euro Vlaamse steun om innovatieve oplossingen voor ondergrondse hoogspanningslijnen te zoeken.

De stad stond de afgelopen maanden en jaren in nauw contact met verontruste burgerplatformen en het ondernemersplatform dat voornamelijk door Ventilus getroffen Izegemse ondernemingen verenigt. Uit die contacten blijkt al langer dat deze betrokkenen er alles zullen aan doen om Ventilus bovengronds op wisselstroom (zo lang mogelijk) tegen te houden en dat zij daarvoor elke procedurele en juridische stap maximaal zullen benutten. Dit betekent dat de kans bestaat dat de technologie om Ventilus ondergronds op gelijkstroom te realiseren de lange procedure voor de uitvoering van het voorliggende GRUP zal inhalen.

**Vanuit het voorzichtigheidsprincipe inzake impact op mens en milieu is het voor de stad daarom aangewezen het onderzoek naar ondergrondse hoogspanningslijnen maximaal te versnellen en de aanleg van Ventilus op te schorten tot een ondergrondse verbinding op wisselstroom wél mogelijk is.** In plaats van Ventilus te beschouwen als "de laatste hoogspanningslijn die bovengronds zal worden aangelegd", moet dit project een hefboom zijn om sneller dan aanvankelijk verwacht de technologie uitvoerbaar te maken om de nodige hoogspanningslijn ondergronds op gelijkstroom te realiseren.

## 1.2. Plandoelstelling 5: te beperkt?

Voor de stad wordt de plandoelstelling 5 betreffende 'de optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater' (basis voor o.a. het schrappen van onnuttig geworden hoogspanningstracés op het gewestplan) best uitgebreid tot een algemeen principe.

De planologische uitwerking van de hoofdstructuur van de hoogspanning bestaat op basis van het voorliggende GRUP Ventilus in hoofdzaak uit toevoegingen aan de bestaande infrastructuur. Eens de vereiste robuuste hoogspanningsruggengraat in West-Vlaanderen is uitgewerkt, kunnen echter heel wat bestaande lijnen verdwijnen, ingekort worden, over een geoptimaliseerd tracé verlopen, mogelijk ondergronds gebracht worden, al dan niet met een lagere capaciteit. Ook deze impactverkleining van het bestaande net verdient de nodige planologische uitwerking<sup>1</sup>.

**Het is niet duidelijk waarom de planologische opheffing nu beperkt wordt tot enkele zeer specifieke lijnen in de kuststreek. Ook in Izegem zijn er immers lijnen die kunnen afgebroken worden op het moment dat Ventilus in gebruik wordt genomen.** Hoewel het niet vereist is dat de lijnen planologisch geschrapt zijn om deze te kunnen slopen, biedt deze aanpak overzicht en duidelijkheid voor iedereen. Bovendien brengen deze ingrepen evidente maatschappelijke en milieuvoordelen met zich mee, door een sterke afname van impact op mens en milieu. **Het is belangrijk voor het planproces dat ook deze positieve elementen worden meegenomen en transparant kunnen worden gedeeld met alle betrokkenen.**

Concreet gaat het in het geval van Izegem over ruim 1.000 adressen (in hoofdzaak woningen) die momenteel binnen maximaal 100 m van bestaande en op te heffen 150 kV-hoogspanningslijnen liggen. Ter vergelijking: binnen 100 m vanaf het voorliggende Ventilustraject tellen we op Izegems grondgebied een 80-tal adressen, waarvan ruwweg ongeveer evenveel woningen als bedrijven.

---

<sup>1</sup> Zie hiervoor ook blzn. 9-10 in de Nota aan de Vlaamse Regering van 18/11/2022 betreffende de 'doorstart' voor Ventilus.

## 2. Houding t.o.v. gekozen tracé (macro > Izegem)

### 2.1. Algemeen

Zoals hierboven reeds aangehaald pleit de stad er in de eerste plaats voor om Ventilus ondergronds op gelijkstroom te laten aanleggen, eens de technologie daarvoor voldoende uitgerust is. Tegelijk vraagt de stad het onderzoek naar de concrete uitvoering van die technologie maximaal te versnellen, waardoor de uitvoering ervan de te verwachten ellenlange procedure de volgende jaren quasi kan inhalen.

**In tweede orde, voor zover de plannende overheid niet ingaat op bovenstaande vraag, stelt de stad zich ernstige vragen bij enkele gemaakte keuzes, die vandaag volgens de stad onvoldoende gemotiveerd zijn en bijgevolg voor de stad ook vandaag niet uit te leggen zijn aan de omwonenden en betrokken ondernemers en eigenaars. Deze aspecten komen hierna in dit advies uitgebreid aan bod.**

De stad is zich bewust van de noodzaak het hoofdstation Izegem in te zetten als belangrijke schakel in de hoogspanningsstructuur in West-Vlaanderen. Het grondgebied van de stad integraal vermijden op een tracé vanaf de kust naar het hoofdstation is dan ook onmogelijk.

De stad benadrukt wel dat binnen het gekozen tracé sowieso absoluut alles uit de kast moet worden gehaald om de impact op mens en milieu tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Zoals verder wordt gemotiveerd, zijn daarvoor nog stappen te zetten. Waar alsnog effecten optreden, moet ofwel in een effectief en voor de betrokkenen gunstig uitkoopscenario worden voorzien of moeten de nodige, ruime compensaties toegewezen worden aan wie die effecten ondervindt.

### 2.2. De details van het gekozen tracé

De detailuitwerking van het tracé roept vragen op. Bij het uitwerken ervan lijkt het alsof het planteam al van bij het uitzetten van de te onderzoeken lijntracés een poging heeft ondernomen om het overspannen van alle bestaande bebouwing te vermijden, terwijl hierdoor net meer bewoners of bedrijven getroffen worden. Volgens de stad is het aangewezen om ook eens 'out-of-the-box' te denken. Hierna worden enkele voorbeelden meegegeven.

In Izegem wordt er voor alle lijntracés een grotere afstand tot de E403 aangehouden dan elders op het gekozen tracé (zie onderstaande uittreksel van kaartblad 12 'Bovengronds situering'). Dit heeft gevolgen voor de vele bedrijven én woningen in die omgeving, al vanaf de Rhodesstraat. **De stad pleit er voor om, waar daarmee een grotere afstand tot het grootst aantal omwonenden kan worden bekomen, Ventilus zo dicht mogelijk bij de E403 aan te leggen. Vanzelfsprekend kan plaatselijk worden afgeweken van die parallelle lijn met de E403 om zo veel mogelijk woningen en bedrijven te ontzien. Hierdoor komen een pak minder woningen binnen de 100 m grens vanaf de hoogspanningslijn te liggen en beknot dit bepaalde bedrijven niet om in de toekomst verder uit te breiden.** Uit een overleg met omwonenden en betrokken bedrijven bleek dat een pertinente en breed gedeelde vraag, waar de stad zich bij aansluit.

Een dergelijk tracé zo dicht mogelijk bij de E403 oriënteert zich volledig op de E403 als dominant ruimtelijk, visueel en milieutechnisch element. Hierdoor ontstaat een vloeiend tracé, waarlangs op minimale afstand aan westzijde de infrastructuur van de E403 ligt. Dit is ook fundamenteel om landschappelijke impact te beperken. Tegelijk vergroot de afstand tot de woningen en de (meeste) bedrijven aan oostkant van de E403. De impact op de woningen en bedrijven aan westkant is sowieso beperkter: die hebben immers de E403 als bestaande 'barrière' voor wat visuele en milieu-impact betreft.

Bepalende factoren in deze omgeving lijken de windturbines en de infrastructuren van (hoofd)wegen, kanaal en spoor. Voor zover vandaag aanwezige windturbines een rol spelen bij de inplanting van Ventilus in Izegem, verder af van de E403, mag het verplaatsen van een windturbine geen belemmering zijn (cfr. Plan-MER blz. 342 voor tracé 15Fa, waar dit aspect even aangeraakt wordt).

In de beoordeling van de verschillende lijntracés 15 worden heel wat zaken als vaststaand feit aangenomen, terwijl absoluut niet duidelijk is waarom. Er wordt geponeerd dat 15Aa en 16Aa moeten gevolgd worden. Het gaat bv. om onderstaande vermelding '(technisch)' bij de beoordeling van de rechtlijnigheid van de lijntracés (regel 5, Plan-MER blz. 248):

Bij de zuidelijke variant 4 zorgt het lijntracé 15Ca voor negatieve effecten doordat er over een lange afstand meerdere knikken in het tracé aanwezig zijn, terwijl de lijnen 15Fa en 15Ea zorgen voor een strakke bundeling met de E403. Aansluitend dient bij lijntracé 15Fa en 15Ea het lijntracé 15Aa gevolgd te worden, waardoor daar ook meerdere knikken aanwezig zijn, maar over een beperktere afstand. Ten noorden van de N36 kan (technisch) enkel lijntracé 16Aa gevolgd worden. Ten zuiden van de N36 bedraagt de zone tussen de N36 en het punt waar afgebogen wordt naar het HS-station te Izegem ca. 2,3 km. Indien in die zone een tracé zou gevolgd worden ten westen van de E403, betekent dit dat er binnen een afstand van 2,3km twee maal de E403 moet gekruist worden en de lijn "meer krommingen / hoeken" zal bevatten ten opzichte van een tracé dat ten oosten van de E403 blijft in die zone. Met een lijntracé ten oosten van de E403 kan dus de meest rechte lijn bekomen worden, wat vanuit landschapsbeeld aan te bevelen valt. De meest rechte lijn wordt dan bekomen door het volgen van lijntracé 17Aa. Binnen corridor 20 vertoont het lijntracé 20Ba de minste scherpe hoeken.

En idem op blz. 296:

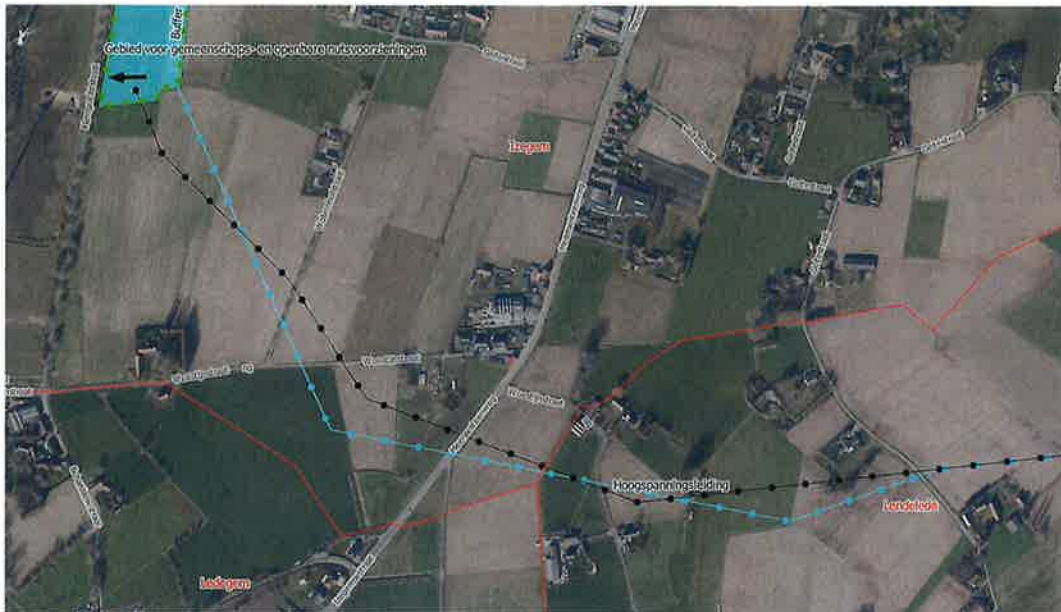
Aansluitend dient bij zowel lijntracé 15Fa als 15Ea het lijntracé 15Aa gevolgd te worden, waardoor daar ook meerdere knikken aanwezig zijn, maar over een beperktere afstand. Ten noorden van het kanaal worden de structurerende bomenrijen langs het kanaal overspannen. Tussen het kanaal en de N36 kan (technisch) enkel lijntracé 16Aa gevolgd worden.

Vanwaar kan enkel 15Aa gevolgd worden – terwijl duidelijk is dat daardoor landschappelijk slechter gescoord wordt – en waarom kan ten noorden van de N36 (technisch) enkel 16Aa, waardoor heel wat extra bedrijven en woningen betrokken worden in vergelijking met een tracé dichters langs de E403? Dit zijn cruciale vragen, waarop geen antwoord gevonden wordt in de beschikbare informatie. Izegem vraagt op dit punt een heldere, onderbouwde motivatie.

Zie ook de beoordelingen op blz. 339 en verder: waarom is daar enkel sprake van het bedrijventerrein Sasbrug en niet van Groot Abele I, terwijl de impact in dat laatste gebied absoluut een stuk relevanter is?



Verder naar het zuiden, vanaf het opstijgpunt Izegem Zuid, worden best optimalisaties doorgevoerd in het traject, waarbij afstanden tot woningen en (landbouw)bedrijven vergroot worden. Zie hiervoor de volgende afbeeldingen.



**De stad vraagt om – hoewel het in het GRUP uitgetekende tracé nog heel wat vrijheden laat voor het uitzetten van de eigenlijke pylonen – nu al zo correct en concreet mogelijk te werken.**

### 3. Houding t.o.v. gekozen methodiek (boven-/ondergronds)

Wanneer Ventilus op wisselstroom gerealiseerd wordt, kan slechts een beperkt deel van het totale tracé (8-12 km) ondergronds worden aangelegd. De stad is van mening dat die ondergrondse verbinding maximaal op Izegems grondgebied moet worden uitgevoerd, omwille van de volgende redenen:

- Izegem is van alle bij Ventilus rechtstreeks betrokken gebieden het meest dichtbevolkt.
- Izegem telt de grootste concentratie van bedrijven die in de onmiddellijke omgeving van het Ventilus-tracé liggen. Daarmee treft Ventilus meer dan 1.000 werknemers.
- Izegem heeft al het hoogspanningsstation op het grondgebied, waardoor er vandaag al bovengemiddeld veel hoogspanningslijnen over woningen en bedrijven aanwezig zijn, met een verhoogde impact op mens, milieu en landschap.

Dat gekozen wordt voor het ondergronds brengen van Ventilus tussen de N36 en het opstijppunt Izegem Zuid, juicht de stad wel toe. In die omgeving ligt immers een grote woonwijk, De Mol, met vandaag een 1.400-tal woningen, die in de nabije toekomst nog met een 500-tal woningen wordt uitgebreid.

**De stad eist evenwel een duidelijke en aangetoonde wetenschappelijk onderbouwing van de stelling dat een ondergronds traject op ons grondgebied boven het kanaal Roeselare-Leie en doorheen het bedrijventerrein Abele (tussen kanaal en N36) technisch niet haalbaar is.** In de beschikbare informatie wordt hier nu al te eenvoudig mee omgegaan:

Toelichtingsnota blz. 44:

Gezien de totale lengte van het gekozen tracé meer dan 8 km bedraagt, moet de ondergrondse aanleg met 4 circuits gebeuren. Er is gebleken dat de bodemcondities ten noorden van de N36 een ondergrondse aanleg met 4 circuits in die zone niet haalbaar maken omwille van een combinatie van ruimtegebrek, aanwezige leidingen en wegenissen, de aanwezige niveauverschillen en de onmogelijkheid om de N36 te kruisen met een sleufloze techniek. De zone tussen het kanaal en de N36 wordt dan ook bovengronds gekruist (zie verder voor opstijppunt).

De impact van (zeker een bovengrondse) hoogspanningslijn treft hier een grote groep omwonenden, bedrijven en hun werknemers. In de betrokken zone spreken we snel over een duizendtal werknemers die in de onmiddellijke omgeving van Ventilus zouden werken, tijdens de werkweek vaak even lang als iemand thuis in zijn woning verblijft. **Voor de stad is er daarom geen verschil in behandeling (incl. het compensatiebeleid) te motiveren tussen omwonenden van Ventilus en de aanwezige ondernemingen.** Door de komst van Ventilus in de onmiddellijke nabijheid vrezen die ondernemingen terecht een negatieve impact op de aantrekkelijkheid als werkgever. Dit zal, zeker in een regio met een enorme arbeidskrapte, onherroepelijk een negatieve impact hebben op de concurrentiepositie van die ondernemingen en op de bedrijvigheid in onze stad.

De stad vraagt bovendien dat ook de afweging ten gronde over de keuze voor de ondergrondse aanleg in de Moubekewallei wordt hernomen. Gezien de beperkte afstand waarover het tracé ondergronds kan worden aangelegd, moeten hiervoor de doorslaggevende argumenten expliciet worden benoemd. **Waarom krijgen de factoren landschap en natuur in de Moubekewallei meer gewicht toegewezen dan visuele impact en gezondheidseffecten op bewoners en werknemers in Izegem en Lendeledede?** Deze vraag wil de stad gedetailleerd en volledig beantwoord zien vóór de voorlopige vaststelling van het GRUP Ventilus.



#### 4. Houding t.o.v. compensatie en flankerende maatregelen (bv. schrappen lijnen)

##### 4.1. Landschappelijke inpassing

In de toelichtingsnota wordt aangegeven dat de nieuwe hoogspanningslijnen, opstijpunten en stations als visueel storend worden ervaren. Er wordt daarbij telkens aangegeven dat het gericht aanplanten van bosgroepen op welgekozen locaties de impact sterk kan verminderen. Er wordt daarmee verder echter geen concrete (planologische) actie ondernomen.

Voor de lijnen wordt bv. volgende vermeld:

Gelet op het belang van afstand en het belang van een zeer gedifferentieerde en gebiedsspecifieke benadering, wordt met voorliggend GRUP geen buffer langsheen de hoogspanningsmasten verordenend aangeduid. Wel worden inrichtingsprincipes verordenend vastgelegd en dient in een inrichtingsstudie (onder meer) aangetoond te worden hoe de visuele en landschappelijke inpassing van de hoogspanningsverbinding zal gebeuren.

Dat 'verordenend' vastleggen van de inrichtingsprincipes gebeurt in de stedenbouwkundige voorschriften (bv. in art. 7.2):

##### 7.2 Bepalingen over de inrichting

---

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover voldaan wordt aan volgende inrichtingsprincipes:

- een maximale landschappelijke integratie in de omgeving;
- zuinig ruimtegebruik en een doordachte inplanting van de masten met het oog op het efficiënt benutten van de ruimte en het maximaal beperken van de hinder;
- de afstand tussen de elektriciteitsdraden van de hoogspanningsleiding en de grond dient afgestemd op de aanwezige activiteiten.

Hiermee wordt uiteraard niets gegarandeerd. Hoe zal de vergunningverlener concreet beoordelen of een bepaalde inrichting maximaal landschappelijk geïntegreerd is in de omgeving? Wat is landschappelijk integreren? Wat is maximaal in deze context?

Verder wordt er in de toelichting nog gewezen op de 'standaardmaatregel' dat een landschapsexpert wordt aangesteld om voorstellen uit te werken voor het verbeteren van de landschappelijke inpassing. Het is onduidelijk hoe het werk van dergelijke expert gekoppeld wordt aan voorliggend GRUP of volgende stappen richting realisatie zoals een omgevingsvergunningsaanvraag. Laat staan dat duidelijk is hoe de uitvoering van die optimalisatie gegarandeerd wordt.

**De huidige formulering van de voorschriften met betrekking tot landschappelijke inpassing is een zwaktebod.** Er zijn immers ruime mogelijkheden in het geïntegreerd planningsproces om flankerende maatregelen te treffen. De eenvoudigste mogelijkheid is om in het GRUP zelf zones voor effectieve groenschermen op de nodige plaatsen vast te leggen. Indien nodig kunnen hiervoor echter ook alternatieve instrumenten worden ingezet.

Cfr. VCRO art. 2.2.5.:

§ 1 (over de inhoud van een RUP)

[..]

*14° in voorkomend geval, een overzicht van de instrumenten waarover samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing genomen wordt door de bevoegde overheid om die aspecten te regelen of om de maatregelen of voorwaarden te bepalen die de bevoegde overheid op basis van het planningsproces, in het bijzonder de effectbeoordelingen, noodzakelijk acht voor de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan en die niet geregeld worden met toepassing van punten 1° tot en met 13°;*

[..]

§ 2. *Samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bevoegde overheid **stedenbouwkundige verordeningen** vaststellen met voorschriften die niet als stedenbouwkundig voorschrift worden opgenomen in het ruimtelijk*

*uitvoeringsplan. De betrokken voorschriften garanderen de uitvoering van maatregelen of het naleven van voorwaarden die het ruimtelijk uitvoeringsplan begeleiden en die uit het planningsproces resulteren, zonder dat deze voorschriften milieuvoorwaarden kunnen bepalen die rechtstreeks gelden voor individuele ingedeelde inrichtingen en activiteiten, zoals bedoeld in het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning of in titel V van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.*

*Voorafgaandelijk aan of gelijktijdig met de beslissing over het ruimtelijk uitvoeringsplan kan de bevoegde overheid **overeenkomsten** met publiekrechtelijke rechtspersonen, met privaatrechtelijke rechtspersonen of met natuurlijke personen afsluiten om het ruimtelijk uitvoeringsplan te kunnen realiseren.*

*[...]*

Verder kan in dit verband worden gewezen op het ontbreken van een onteigeningsplan in het GRUP. Het is onduidelijk in welke mate de onteigeningsbevoegdheid van Elia volstaat voor onteigening voor flankerende maatregelen (zoals bv. groenzones voor visuele afscherming op grotere afstand). Hetzelfde gaat op voor de financiering van deze of andere flankerende maatregelen: wie betaalt voor maatregelen die niet binnen het RUP worden vastgelegd?

#### **4.2. Opstijgpunt Izegem Noord**

Aansluitend bij punt 4.1. wordt in de toelichtingsnota (blz. 55) aangegeven dat er aan opstijgpunt Izegem Noord aan westelijke, noordelijke en oostelijke zijde geen landschappelijke buffering kan komen door de beperkte ruimte. Bovendien zouden – eveneens omwille van de beperkte ruimte daar – de ondergrondse kabels mogelijk deels onder de Weststraat komen te liggen.

Op de percelen net ten oosten van de Weststraat bevinden zich op huisnummers 15 en 11 resp. een plantenkwekerij annex tuinaanlegbedrijf en een woning. Zie onderstaande afbeelding.



Beide elementen zijn niet te verzoenen. Er kan niet verantwoord worden dat er net aan de overzijde van een straat in een opstijgpunt wordt voorzien zonder zelfs maar een groenscherm... Het wordt bovendien ook niet aannemelijk gemaakt dat de 0,4  $\mu$ T-contour hier netjes binnen het opstijgpunt blijft. Hier werd in een poging kool en geit te sparen een slechte inrichting uitgewerkt op een cruciaal punt in het tracé. **Indien het opstijgpunt op deze locatie moet komen, dan moet daarvoor de nodige ruimte worden voorzien én moeten de nodige garanties betreffende (minstens) veiligheid en landschappelijke integratie worden vastgelegd.**

De stad geeft ook mee dat deze positie een 'poort' van Izegem is: een eventueel opstijgpunt dat niet eens deels met groen gebufferd wordt, bepaalt het uitzicht van deze zone langs de belangrijkste toegangsweg van Izegem in compleet negatieve zin.

### 4.3. HS-station Izegem

De inname van overstroombaar gebied wordt nu opgelost door bijkomende ruimte te bestemmen als gemengd openruimtegebied om daar beperkt af te graven om compensatievolume aan te leggen. Dit lijkt in strijd met de gangbare planningspraktijk waarbij voor het treffen van maatregelen om effecten van bepaalde activiteiten op te vangen steeds ruimte moet worden gezocht in de bestemmingszone van die activiteit zelf. Ook in het plan-MER leest dit zo (blz. 88):

Er wordt voorgesteld om binnen de volgende mogelijke locaties voor de aanleg van een (tussen)station de nodige ruimte te voorzien voor de aanleg van een buffervolume ten gevolge van de inname van overstroombaar gebied: Biekorfstraat, De Spie en Izegem. Indien nodig zal hiervoor een extra oppervlakte moeten ingenomen worden.

En op blz. 89:

Voor de mogelijke locaties Biekorfstraat, De Spie en Izegem zal er een inname zijn van overstroombaar gebied, waardoor er meer overstromingsgevaar is ter hoogte van naastliggende percelen. Binnen deze locaties dient bijgevolg de nodige bufferruimte ten gevolge van de inname van overstroombaar gebied voorzien te worden.

### 4.4. Compensatie algemeen

Hoewel een doorslaggevend aspect voor het welslagen van dit planproces, is de compensatie- en uitkoopregeling actueel nog helemaal niet duidelijk. Specifiek aan deze cruciale energieschakel is de communautaire component: de federale regering en CREG zijn betrokken partij.

Hoe anders zou dit planproces verlopen als van bij de start duidelijk meegegeven wordt dat – correct en expliciet gedefinieerde – getroffen en snel en billijk vergoed worden? Zie wat dat betreft ook de aanbevelingen die resulteerden uit het BESTGRID-project (analyse van Elia en Bond Beter Leefmilieu van de aanpak voor Stevin, zie scopingnota V2 blz. 25): dit was duidelijk een degelijke inschatting van de problematiek. Voor Ventilus zijn dit ook nu weer de elementen die mee de publieke opinie beheersen.

De stad staat achter de visie van de Vlaamse Regering om het GRUP zeker niet definitief vast te stellen als er nog geen harde garanties zijn rond de compensatiemogelijkheden. Maar: wat gebeurt er als die garanties er niet zijn op het ogenblik dat er moet beslist worden over het GRUP? Wat als de compensatieregeling door Vlaanderen als ontoereikend wordt aanzien?

Stad Izegem vraagt om over het hele compensatieluwik zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen: omwonenden, bedrijven, gebruikers, eigenaars,... iedereen moet weten waar men aan toe is. Hoe zit het met planbaten- en schade, gebruikers- en kapitaalschadevergoeding, onteigening, opkoopregeling, compensatie voor visuele impact, aankopen of erfdienstbaarheden voor leidingen, pylonen, groenschermen,...? En hoe zit het eigenlijk met de impact die Ventilus – ook nu al – heeft op de waarde van bepaalde woningen en de aantrekkelijkheid van sommige werkplekken? **Een doorgedreven compensatiebeleid is een absoluut noodzakelijke voorwaarde vooraleer beslist kan worden over het GRUP Ventilus. De stad Izegem pleit er stellig voor om het compensatiebeleid voor betrokkenen te beslissen en te communiceren, zelfs vooraleer het openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling van het GRUP van start gaat.** Pas dan weten betrokkenen echt waar ze aan toe zijn.

## 5. Vervolgstappen

Izegem verwacht dat vanuit het planteam contact gezocht wordt met de bedrijven en bewoners die door het planvoornemen getroffen worden. Hoewel Ventilus een typevoorbeeld van bovenlokale ontwikkeling is en getrokken wordt door het Departement Omgeving, wordt nu door omwonenden, eigenaars, bedrijfsleiders, werknemers, grondgebruikers etc. op zoek naar informatie toch in belangrijke mate contact gezocht met de stad. Sinds het bekendmaken van het voorlopige tracé staat de telefoon roodgloeiend en puilt de mailbox uit. De stad duidt het planningsproces in de mate van het mogelijke en wijst op het komende openbaar onderzoek.

**Izegem vraagt aan het Departement Omgeving om veel meer energie in de communicatie over het GRUP Ventilus te steken.** Gezien het aantal betrokkenen is een grootschalige campagne aangewezen. Daarbij is niet enkel de inhoud van het plan van belang, maar zeker ook de procedure, de timing, de inspraakmogelijkheden, het compensatielook, de gezondheidsaspecten... Hiermee kan niet gewacht worden tot het openbaar onderzoek loopt.

**Tijdens of voor het openbaar onderzoek vraagt de stad Izegem dat in de stad zelf voorzien wordt in minstens een degelijk uitgebouwde infomarkt, gespreid over meerdere dagen.** Zowel voor het planteam als voor de stakeholders in Izegem is rechtstreeks contact en informatie-uitwisseling een voordeel.

## 6. Conclusie en advies

De stad pleit zoals hierboven vermeld voor het ondergronds aanleggen van Ventilus in gelijkstroom. Door het onderzoek naar de ontwikkeling van de desbetreffende technologie sterk te versnellen, kan de technologie de procedure die gevoerd moet worden en maximaal uitgeput zal worden door omwonenden en omliggende bedrijven wellicht inhalen. Vanuit het voorzichtigheidsprincipe inzake impact op mens en milieu is het voor de stad daarom aangewezen het onderzoek naar ondergrondse hoogspanningslijnen maximaal te versnellen en de aanleg van Ventilus op te schorten tot een ondergrondse verbinding op wisselstroom wél mogelijk is.

In tweede orde, voor zover de plannende overheid niet ingaat op bovenstaande vraag, stelt de stad zich ernstige vragen bij enkele gemaakte keuzes en verwacht de stad een concreet en transparant antwoord op nog openstaande vragen. Het gaat onder meer over de motivering waarom omwille van vermeende technische redenen Ventilus niet volledig ondergronds kan aangelegd worden op Izegems grondgebied, de vraag waarom de factoren landschap en natuur in de Moubekvallei meer gewicht krijgen toegewezen dan visuele impact en gezondheidseffecten op bewoners en werknemers in Izegem en Lendeledede, de landschappelijke inplanting van de hoogspanningslijn en het opstijgpunt Izegem Noord, het compensatiebeleid voor getroffen bewoners, eigenaars en bedrijven en de afstand tot de parallel lopende E403 die in Izegem plots groter wordt dan in andere delen van het Ventilus-tracé, waardoor meer woningen en bedrijven getroffen worden dan wanneer een kleinere afstand tot de E403 wordt aangehouden.

**Omwille van al deze bovenstaande elementen verleent het stadsbestuur van Izegem een negatief advies over voorliggend voorontwerp GRUP Ventilus.**

-----

**Art. 3** – Het college bezorgt het advies aan het planteam en mandateert burgemeester Bert Maertens en ruimtelijk planner Robbe Debergh voor het vertolken van de standpunten in het advies op de plenaire vergadering.