



DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Voortgangsrapportage van het geïntegreerd planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Ventilus”

Samenvatting

Het geïntegreerde planningsproces Ventilus heeft als hoofddoelstelling het bieden van de nodige planologische basis voor het project Ventilus, dat voorziet in een nieuw onderstation om onthaalcapaciteit te creëren voor aansluitingen via de kust, in een tweede 380kV hoogspanningsverbinding in West-Vlaanderen vanuit Brugge naar het bestaande 380kV-net rond Izegem/Avelgem, met inbegrip van de uitbreiding van dit hoogspanningsstation, en in een 220 kV verbinding tussen het nieuwe onderstation en de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding.

Met deze mededeling wordt een stand van zaken gegeven van het geïntegreerd planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Ventilus”.

Niettegenstaande dat de begeleidende onderzoeken in het verdere proces nog worden voortgezet, stelt het planteam dat de onderzoeken op dit moment voldoende ver gevorderd zijn om een doorblik te geven naar het op te maken voorontwerp GRUP. Op basis van het tot op heden gevoerde onderzoek zal verder gewerkt worden naar een concreet voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van een aanlandingslocatie in Zeebrugge, via De Spie en het werktracé “E403-M-Z4-OnderZuid” tot Avelgem, in functie van de organisatie van een plenaire vergadering.

Tevens zal worden voorzien in het ondergronds brengen van het bestaande bovengrondse 150kV-tracé tussen Oostende en Brugge en Brugge Blauwe Toren en Brugge Waggelwater.

Na de plenaire vergadering over het voorontwerp van GRUP zal een ontwerp van GRUP worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering met het oog op een voorlopige vaststelling.

1. SITUERING EN STAND VAN ZAKEN VAN HET GEÏNTEGREERD PLANNINGSPROCES

Bij een geïntegreerd planproces verlopen het planproces voor de ruimtelijke uitvoeringsplanning enerzijds, en de milieubeoordeling en andere effectbeoordelingen anderzijds, geïntegreerd. Op die manier worden het planproces en de effectbeoordelingen maximaal op elkaar afgestemd. Een intensief participatietraject maakt volwaardig deel uit van het planproces. Het geïntegreerd planproces kent 5 fases: de opstartfase, de scopingfase, de ontwerp planvormingsfase, de planvormingsfase en de goedkeuringsfase.

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ventilus (GRUP Ventilus) moet de nodige planologische basis bieden voor het project Ventilus dat voorziet in een tweede 380kV hoogspanningsverbinding in West-Vlaanderen vanuit Brugge naar het bestaande 380kV-net rond Izegem/Avelgem en in een nieuw onderstation om onthaalcapaciteit te creëren voor aansluitingen via de kust. Dat moet zorgen voor een voldoende sterk, toekomstgericht en betrouwbaar elektriciteitsnet tussen de kust en de rest van het land.

Na de vaststelling van de startnota op 29 maart 2019 (VR 2019 2903 DOC.0422) werd een raadpleging van het brede publiek georganiseerd, in combinatie met een brede informatiecampagne en 10 infomarkten. De inspraakperiode op de startnota liep van 29 april 2019 tot 27 juni 2019. Vooraleer werd overgegaan tot de opmaak van de scopingnota, zijn een aantal (onderzoeks)processen opgestart, waaronder een dubbelcheck technologie, studies rond het thema landbouw en een klankbordgroep gezondheid.

Het overleg en de inspraak uit deze participatieperiode en de dubbelcheck technologie die daarop volgden (VR 2019 2012 MED.0438) hebben heel wat informatie opgeleverd die het planteam moest toelaten op de verschillende inspraakreacties te beoordelen.

Om informatie op een transparante, heldere manier tot bij de stakeholders te brengen en om het vertrouwen te (her)winnen, werd in mei 2021 Guy Vloebergh aangesteld als Intendant, ondersteund door experts technologie en gezondheid. De Intendant bracht op 28 februari 2022 zijn eindrapport uit en rondde daarmee zijn opdracht af. Op 15 juli 2022 nam de Vlaamse Regering kennis van het advies van de Intendant en werd zijn opdracht formeel beëindigd. Het bijkomende onderzoek door het team van de Intendant heeft waardevolle inzichten geleverd in de discussies over technologie en gezondheid. Met de mededeling aan de Vlaamse Regering 15 juli 2022 werd een stand van zaken gegeven van het rapport van de Intendant (VR 2022 1507 MED.0288).

Op 2 september 2022 werd er een overleg georganiseerd tussen leden van de Vlaamse Regering en de betrokken West-Vlaamse burgemeesters. Tijdens dit overleg werden door alle actoren het geheel aan plandoelstellingen voor Ventilus onderschreven, net als de gezondheidsanalyse uit het rapport van de Intendant, met de daarbij horende noodzaak aan een kader voor straling, gekoppeld aan monitoring en handhaving. Tegelijk werd gesteld dat de Vlaamse Regering een doorstart zou maken met het GRUP Ventilus, tenzij een finale check van de technologiekeuze zou uitwijzen dat een ondergrondse uitvoering de realisatie van alle plandoelstellingen mogelijk zou maken. Hiervoor werd op voordracht van de West-Vlaamse burgemeesters Univ. Prof. Dr. Ing. Westermann (TU Ilmenau) aangesteld. In zijn rapport worden de conclusies uit het eerdere rapport van de Intendant en zijn experts team bevestigd.

Op 18 november 2022 besliste de Vlaamse Regering in een doorstart van het dossier en werd het planningsproces verder gezet. De inspraakreacties op de startnota zijn, met bovengenoemde

bijkomende ontwerp- en onderzoeksresultaten, verwerkt in de scopingnota die werd gepubliceerd op de website van het Departement Omgeving.

Daarnaast besliste de Vlaamse Regering bij de doorstart van het GRUP Ventilus op 18 november 2022 dat zij de bestaande compensatieregeling van Elia onvoldoende vindt en vraagt bijgevolg hiervan een uitbreiding. Dit is nodig gezien de noodzakelijke ondersteuning voor het maatschappelijk draagvlak van Ventilus in West-Vlaanderen en teneinde een billijkere compensatie te garanderen voor de directe en indirecte betrokkenen van het finale tracé. Het verruimde compensatiebeleid is voorwaardelijk aan de definitieve vaststelling van het GRUP en dus ook aan de realisatie van het Ventilus-project. De Federale overheid werd dan ook gevraagd om hiervoor de nodige stappen te zetten om te komen tot een verruimde compensatieregeling. De Vlaamse Regering stelde in haar doorstartbeslissing met betrekking tot het GRUP Ventilus van 18 november 2022 dan ook een steviger pakket flankerende maatregelen voor als randvoorwaarde voor de verdere uitvoering van de bovengrondse Ventilusverbinding en aan de definitieve goedkeuring van het GRUP. Er werd in deze beslissing ook voorgesteld om dit pakket flankerende maatregelen te agenderen op een overlegcomité. Het voorstel aan het overlegcomité werd goedgekeurd in de Vlaamse regering van 13 januari 2023, dit overlegcomité vond plaats op woensdag 15 februari 2023 waarbij er door het overlegcomité kennis werd genomen van de vraag tot uitbreiding van de compenserende maatregelen en waarbij het strategisch belang van het project werd erkend.

Op dit moment is de ontwerp planvormingsfase lopende. In deze fase staat het planteam in voor de uitwerking van het voorontwerp van RUP en zorgen de daartoe aangestelde deskundigen voor de effectbeoordelingen MER, RVR en MKBA. Het plan wordt verder uitgewerkt samen met de effectbeoordelingen en de andere relevant geachte onderzoeken. Alternatieven worden in deze fase onderzocht op hun ruimtelijke en andere effecten en op de doelstellingen van het plan.

De ontwerp planvormingsfase mondt uit in een voorontwerp van GRUP dat aan een plenaire vergadering wordt voorgelegd. Deze vergadering dient om het voorontwerp GRUP, waarbij de resultaten van de uitgevoerde effectenbeoordelingen mee zijn opgenomen, te bespreken met de adviesinstanties.

Vermits de ontwerp planvormingsfase tot doel heeft een inhoudelijk gedragen voorstel van het GRUP op te maken, acht het planteam het belangrijk om met voorliggende mededeling een stand van zaken te geven van het gevoerde proces en de tussentijdse resultaten van de gevoerde onderzoeken. **Niettegenstaande de begeleidende onderzoeken in het verdere proces nog worden voortgezet, stelt het planteam dat de onderzoeken op dit moment voldoende ver gevorderd zijn om een doorblik te geven naar het op te maken voorontwerp GRUP.**

Na de plenaire vergadering over het voorontwerp van GRUP zal een GRUP worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering met het oog op een voorlopige vaststelling.

A. DOORLOPEN PROCESSTAPPEN

A1. START- EN SCOPINGFASE: PLANDOELSTELLINGEN

In het kader van dit geïntegreerde planproces heeft de Vlaamse Regering op 29 maart 2019 de startnota goedgekeurd, waarna deze in overeenstemming met de geldende wetgeving aan inspraak werd onderworpen. De plandoelstellingen zoals geformuleerd in deze startnota werden in de scopingnota verduidelijkt: "Het plan, en dus alle alternatieven hiervoor die zullen onderzocht worden, moeten cumulatief voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het aan land aansluiten van hernieuwbare energie van nieuwe offshore windparken op het 380 kV-net;
- Realiseren van een robuust net door een hoogspanningsverbinding van 6 GW tussen de Stevin-as en het hoogspanningsstation te Avelgem;

- Onthaalcapaciteit voor nieuwe onshore energieproductie in West-Vlaanderen realiseren;
- Aansluitingsmogelijkheid creëren van een tweede onderzeese verbinding met het buitenland waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de verdere integratie van een Europese elektriciteitsmarkt;
- De optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater;
- Versterking van de bevoorradingszekerheid van de regio Izegem.”

Nog in de scopingnota zijn een aantal aspecten uit het juridisch en beleidsmatig kader opgelijst, waar bijzondere aandacht naar gaat. Het betreft:

- 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 van 1 juni 2012, wordt als proportionele toepassing van het voorzorgsprincipe, zoveel mogelijk vermeden dat er langdurige blootstelling is aan meer dan 0.4 μ T.

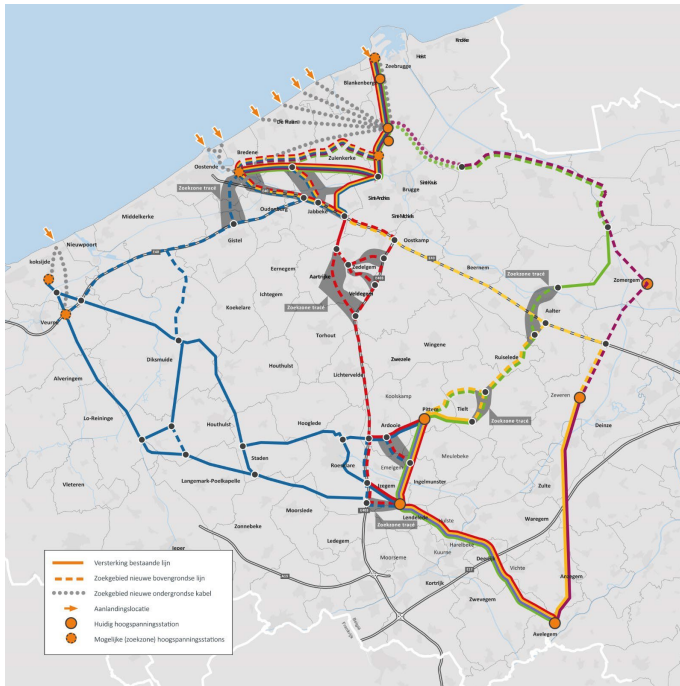
A2. SCOPINGFASE: ALTERNATIEVEN

In de scopingnota is, naast bovenstaande, ook uitgebreid ingegaan op een aantal ruimtelijke principes die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden gedefinieerd voor hoofdtransportleidingen van Vlaams niveau. Op basis van deze richtinggevende bepalingen is in de scopingnota volgende werkwijze geformuleerd voor het bepalen van mogelijke tracés:

- Eerst wordt onderzocht of een bestaande lijn kan worden versterkt.
- Indien dit niet het geval is, wordt het herbenutten van bestaande tracés onderzocht.
- Vervolgens wordt gezocht naar mogelijkheden om te bundelen met bestaande lijnvormige structuren.
- Pas indien een van deze opties niet mogelijk is, wordt gekeken of de lijn ‘cross country’ moet worden gerealiseerd.

Het toepassen van de hierboven vermelde ruimtelijke principes heeft geresulteerd in 5 hoofdalternatieven:

- Een hoofdalternatief via de E403 (rood),
- Een hoofdalternatief via Koksijde (blauw),
- Een hoofdalternatief ‘parallel aan Stevin en Horta – Avelgem’ (paars),
- Een hoofdalternatief via de E40 (geel),
- Een hoofdalternatief via Eeklo-Aalter-Tielt (groen).



Overzichtskartaal van alle te onderzoeken hoofdalternatieven en bijhorende varianten, met aanduiding van de zoekzones/corridors in de zones waar cross country gegaan wordt.

A3. ONTWERP PLANVORMINGSFASE (LOPENDE)

Hierna worden de tussentijdse resultaten van de nog lopende ontwerp planvormingsfase ten aanzien van het GRUP Ventilus inhoudelijk besproken. Globaal genomen wordt vooreerst aangegeven dat een milieueffectenonderzoek op planniveau (plan-MER, hierna “MER”) werd opgestart. Daarnaast werd ook een maatschappelijke kosten-baten analyse (hierna “MKBA”) opgestart, evenals een ruimtelijk veiligheidsrapport (hierna “RVR”). Het onderzoek wordt nauw opgevolgd door het planteam, dat een geïntegreerd verloop van de onderzoeken heeft gegarandeerd. Het onderzoekstraject is stapsgewijs verlopen:

Stap 1 van het MER: kwetsbaarheidsanalyse mogelijke corridors, (onder)zoeksgebieden en aanlandingslocaties

Daar waar een bovengrondse verbinding gebundeld wordt met een lijninfrastructuur (van Vlaams niveau) is bij het begin van stap 1 nog geen lijntracé bepaald. Voor deze zones werd een “corridor” afgebakend rondom de lijninfrastructuur waarbinnen dan, bij de start van stap 2, gezocht werd naar relevante lijntracés. Ook voor de zones waar de nieuwe bovengrondse verbinding cross country zou verlopen, werd een voldoende brede corridor genomen. Hetzelfde geldt voor mogelijke ondergrondse verbindingen, waarvoor ‘onderzoeksgebieden’ werden afgebakend. Ook voor de mogelijke locaties voor het oprichten of uitbreiden van een hoogspanningsstation werden in stap 1 in eerste instantie ruimere zoekzones uitgetekend.

In deze eerste stap van het plan-MER werd onderzocht of er zich in verschillende onderzoekzones/corridors kwetsbare zones/locaties bevinden waar (aanzienlijk) negatieve effecten kunnen optreden bij uitvoering van het planvoornemen. Op basis van deze onderzoekstap zijn een aantal alternatieven of corridors als te kwetsbaar beoordeeld, waardoor ze niet verder werden meegenomen naar stap 2. Het gaat hier onder meer over de aanlandingslocatie in Koksijde, de bijhorende hoogspanningsstations in Veurne en Koksijde en de locatie naast het huidige hoogspanningsstation Stevin in Zeebrugge. Ook voor wat betreft de noordelijke varianten horende bij een aanlanding tussen Oostende en (Zee)Brugge en voor het verdere verloop van de verschillende hoofdalternatieven zijn varianten aangeduid om niet langer mee te nemen in het

onderzoek wegens te kwetsbaar of technisch onhaalbaar (over meer dan 12km ondergronds of ondergrondse aanleg in meer dan 2 deelzones).

Stap 2 van het MER: milieueffectenonderzoek o.b.v. lijntracés/percelen en het samenstellen van werktracés

Voor de resterende alternatieven/corridors zijn bij aanvang van stap 2 effectieve tracévoorstellen uitgewerkt (lijnen). Deze lijntracés werden zowel voor bovengrondse als ondergrondse verbindingen (waar technisch mogelijk) opgemaakt. Hetzelfde geldt voor die aanlandingslocaties waarvoor in stap 1 van het MER geoordeeld werd dat het kruisen van te kwetsbare zones kon vermeden worden (of dat aangepaste technieken de mogelijke negatieve effecten afdoende kunnen milderen). Tevens is een afbakening op perceelsniveau gebeurd voor het aanleggen of uitbreiden van een hoogspanningsstation.

In stap 2a zijn de mogelijke milieueffecten van de verschillende lijntracés en percelen op zich beschreven en beoordeeld.

Gezien het hoge aantal lijntracés en bijgevolg ook het hoge aantal potentiële combinaties van volwaardige tracés van de mogelijke aanlandingslocaties tot het eindpunt in Avelgem, zijn in stap 2b door het planteam in samenspraak met de deskundigen een aantal werktracés samengesteld. Het planteam heeft zich hiervoor gebaseerd op de vastgestelde milieueffecten in stap 2a en de ruimtelijke principes zoals opgenomen in de start- en scopingnota. Voor wat betreft het hoogspanningsstation TBD werd op basis van de eerste analyse en het feit dat De Spie aansluit op het bestaande HS-station Gezelle, voorgesteld uit te gaan van de realisatie van het hoogspanningsstation TBD ter hoogte van De Spie.

De werktracés hebben de bedoeling om de (milieu-)effecten van gehele tracés, inclusief eventuele cumulatieve effecten, overzichtelijk te maken. Vermits in een volgende fase onderzocht wordt hoe de beoordeling kan veranderen door het vervangen van een lijntracé door een ander lijntracé en zo dus de milieueffecten van alle mogelijke combinaties in beeld zouden worden gebracht, is ervoor geopteerd om per hoofdalternatief minstens één werktracé samen te stellen.

- Deel aanlandingslocatie – Brugge: 7 werktracés: Zeebrugge, Wenduine Oost en West, Zwarte Kiezel, Vossenslag met en zonder tussenstation en Oostende/Bredene.
- Deel Brugge – Avelgem: 17 werktracés: Koksijde, Stevin, Eeklo-Aalter-Tielt, E403 (6 enkel bovengronds, 8 met delen ondergronds).

In stap 2c zijn deze werktracés in hun geheel beoordeeld op hun milieueffecten alsook de beoordeling van de opstijgpunten. Met deze stap is duidelijkheid gegeven over de totale impact van het planvoornemen per werktracé, maar zijn ook de significante verschillen tussen de werktracés naar boven gekomen. Waar mogelijk is gezocht naar optimalisaties om de mogelijke effecten per werktracé te beperken of vermijden.

Op basis van de **tussentijdse resultaten** blijken duidelijke verschillen tussen de werktracés. Voor wat betreft het gedeelte aanlandingslocatie – De Spie worden de minste milieueffecten verwacht bij het werktracé horende bij de **aanlanding te Zeebrugge**.

Wat betreft het gedeelte De Spie – Avelgem stelt het planteam samenvattend vast dat de mogelijke effecten bij de werktracés via de E403 het kleinst zullen zijn. Globaal gezien scoren de werktracés **E403_M_Z4_Onder**, **E403_M_Z4_OnderZuid**, **E403_M_Z4_OnderIzegem** en **E403_M_Z5alt_Onder1** op planniveau gelijkaardig qua impact op Mens-Gezondheid, zij het dat **E403_M_Z4_Onder** en **E403_M_Z4_OnderZuid** net iets beter scoren (**minder woningen** binnen de 0.4 µT contour) op planniveau. Voor **E403_M_Z4_Onder** bleek er onvoldoende onbebouwde en vrije ruimte te zijn om een opstijgpunt te kunnen realiseren, Dit is technisch dus niet mogelijk. Qua **biodiversiteit** (impact

op beschermde gebieden) scoort enkel **E403_M_Z5alt_Onder1** minder goed. De 4 werktracés scoren verschillend wat betreft de **impact op mens-ruimte**: het gaat dan over impact op de bestaande ruimtelijke structuur, het ruimtegebruik en de visuele verstoring. Ook wat betreft het aantal opstijgpunten zijn er kleine verschillen tussen de 4 tracés.

Vanuit het voorzorgsprincipe wordt het tracé met het minste aantal woningen en globaal gezien een goede beoordeling in het plan-MER naar voor geschoven: **E403_M_Z4_OnderZuid** voldoet hieraan. Hoewel hiervoor een extra opstijgpunt noodzakelijk is in vergelijking met E403_M_Z4_Onder, scoort dit alternatief beter op vlak van visuele verstoring. De realisatie van een bijkomend opstijgpunt in variant E403_M_Z4_OnderZuid net onder de oostelijke oksel van de N36 en de kruising van de E403, maakt dat het tracé verder ondergronds loopt tot aan de snelwegparking Roeselare, waar ook tevens een opstijgpunt zal worden geplaatst. Deze optie neemt tevens de visuele verstoring weg die bij variant E403_M_Z4_OnderIzegem er wel bestaat op de dense woonwijken net ten oosten van de E403 en ten zuiden van de N36. Dit dient immers te worden afgewogen tegenover de impact van een bijkomend opstijgpunt.

In stap 2d is onderzocht wat het verschil inzake de mogelijk te verwachten milieueffecten zou zijn, zowel indien in eerdere stappen aangehaalde mogelijke oplossingen om effecten te vermijden zouden worden toegepast, als indien er een ander alternatief lijntracé (of een combinatie van alternatieve lijntracés) zou zijn opgenomen in de werktracés. Uit dit onderzoek blijkt evenwel dat de conclusies uit stap 2c overeind blijven. Indien een andere (combinatie van) lijntracés zou geselecteerd zijn voor het samenstellen van de werktracés, zou globaal gezien tot dezelfde conclusies zijn gekomen of zou het werktracé een negatievere beoordeling hebben gekregen.

Parallel met de milieubeoordeling is in het RVR nagegaan wat de mogelijke impact is van een bovengrondse hoogspanningslijn als mogelijke externe gevaarbron voor een Seveso-inrichting, door mechanische impact bij mastbreuk of het afbreken van een geleider/aardkabel. Hiervoor werden de verschillende lijntracés uit het MER ter beschikking gesteld en beoordeeld. Er werden 5 lagedrempelinrichtingen geïdentificeerd waarvan het bedrijfsterrein (deels) overlapt met een impactzone. Er werden geen problemen vastgesteld met de hierboven vermelde werktracés E403.

De MKBA heeft tot doel de besluitvorming bij te staan in de keuze van de meest efficiënte aanwending van de middelen van de gemeenschap. Indien er, zoals in dit geval, meerdere alternatieven zijn, kan de MKBA ook gebruikt worden om in te schatten welke waaier van alternatieven voordeliger is. Algemeen concludeert het MKBA dat er een trend vast te stellen is dat het kortste en volledig bovengrondse werktracé het beste scoort. De economische en milieukost tijdens constructie en operatie leveren veruit de grootste bijdrage tot de totale maatschappelijke kost, samen vormen ze > 90% van de totale kost.

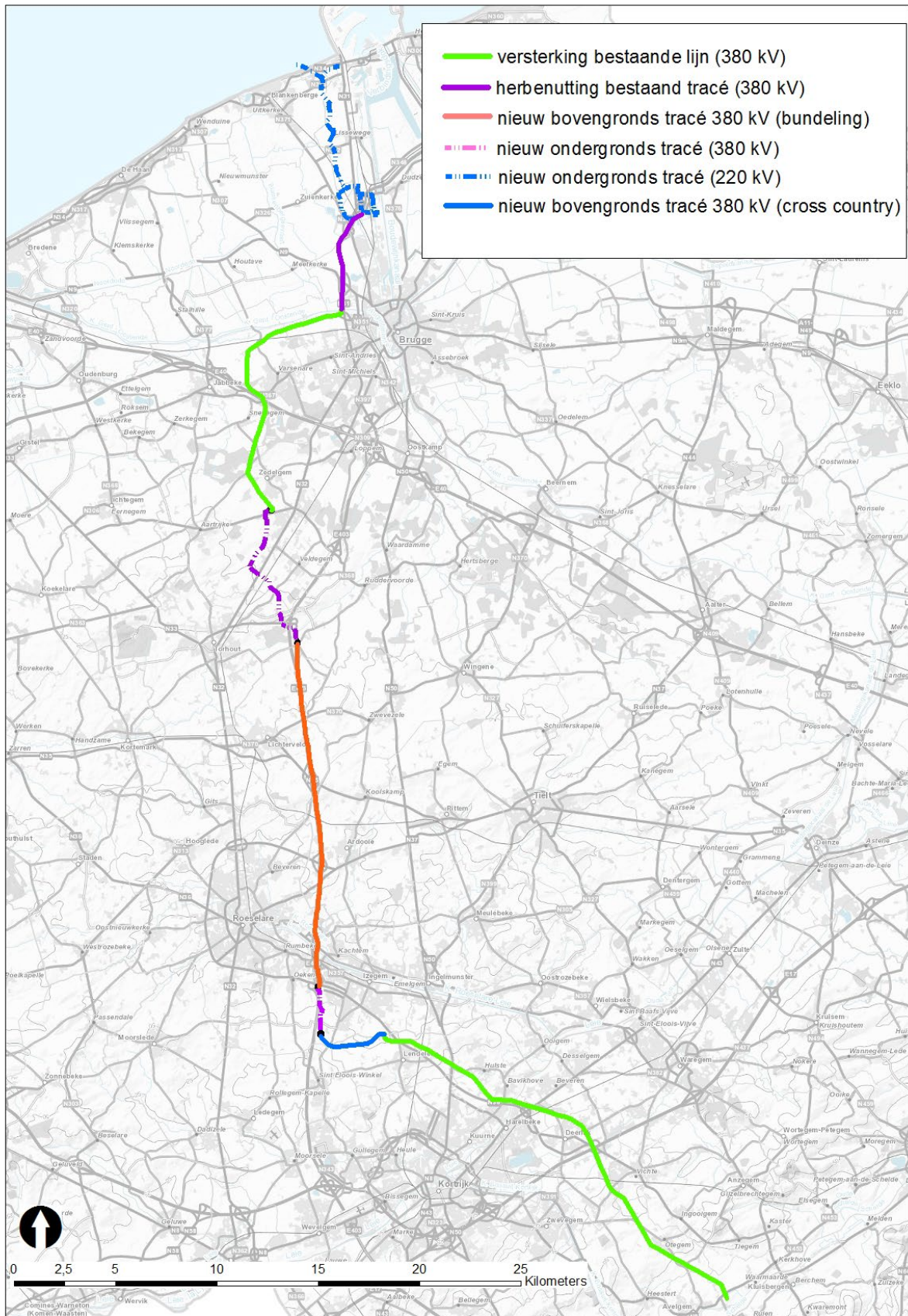
De varianten van het tracé die langs de E403 passeren, hebben een lagere maatschappelijke kost omdat de afstand korter is ten opzichte van varianten langs bv Koksijde of Eeklo-Aalter-Tielt. Binnen deze E403-varianten scoren de volledig bovengrondse tracés beter vanuit een kosten analyse dan deze waar ondergrondse stukken in opgenomen zijn gezien de financiële kost van ondergrondse aanleg.

Niettegenstaande het onderzoek na voorliggende mededeling aan de Vlaamse Regering nog zal worden voortgezet, stelt het planteam dat **het onderzoek op dit moment voldoende ver gevorderd is om een gedegen tussentijdse afweging tussen de alternatieven te maken**. Er is immers uitgegaan van een "worst case" scenario in het onderzoek naar de milieueffecten op planniveau, met als onderliggende idee dat de aannames die daarbij werden gemaakt nog verder kunnen worden verfijnd ten gunste van de impact op milieu.

Op dit moment en op basis van de huidige stand van zaken van de onderzoeken is het planteam van mening dat het werktracé Zeebrugge – De Spie in combinatie met het werktracé E403_M_Z4_OnderZuid het best scoort, rekening houdend met het voorzorgsprincipe in combinatie met de gevoerde onderzoeken. Vanuit alle beschikbare gegevens en (voorlopige) onderzoeksresultaten heeft het planteam, als eerste aanzet van stap 3, gezocht naar verdere optimalisatiemogelijkheden van het gekozen tracé zowel vanuit vastgestelde ruimtelijke en milieueffecten alsook omwille van technische redenen zoals kruisingen met andere leidingen. Het is dit geoptimaliseerd alternatief dat nu naar voor wordt geschoven in functie van een vertaling naar een voorontwerp GRUP.

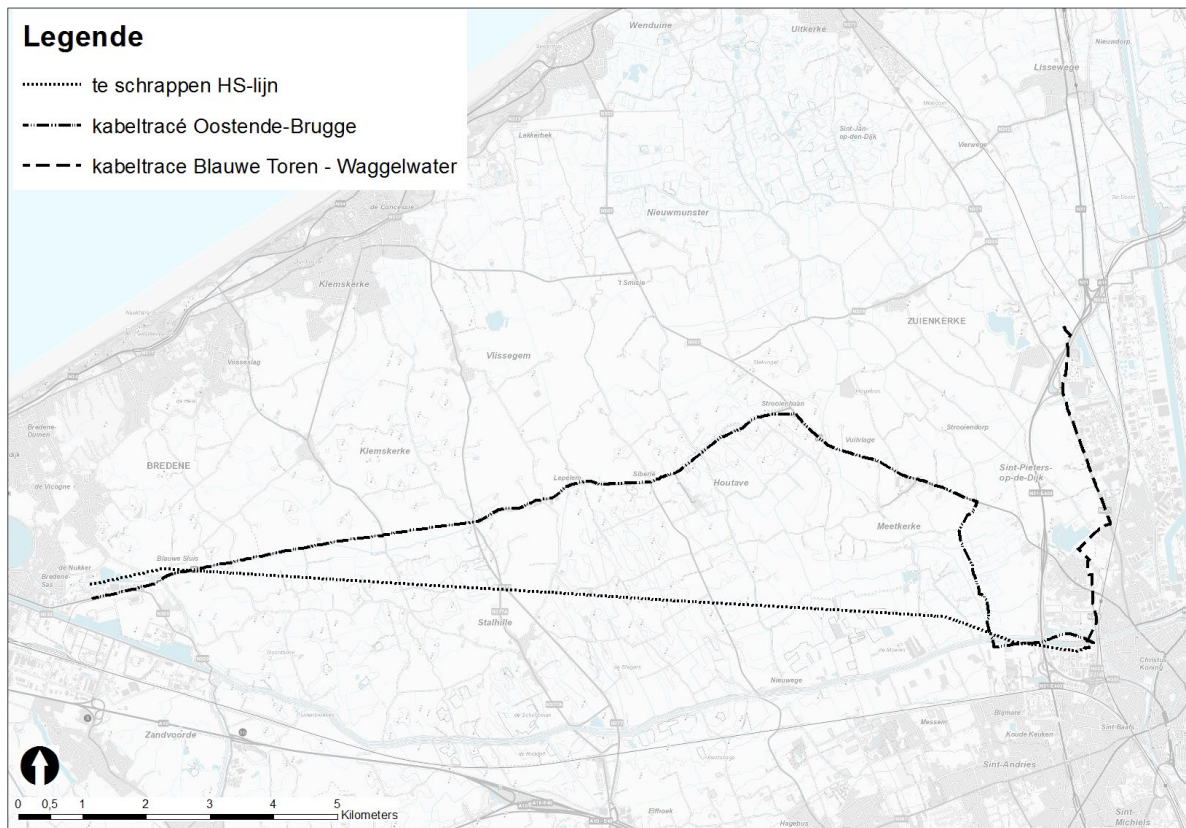
Het gekozen tracé bestaat uit volgende onderdelen:

- Aanlandingslocatie Zeebrugge,
- Ondergrondse 220 kV-lijn tot het nieuwe hoogspanningsstation TBD ter hoogte van De Spie,
- Ondergrondse inlusing met de Stevin-as,
- Herbenutting van een 150kV-tracé en vervolgens de versterking van een bestaand 150 kV-tracé tot 380 kV,
- Ondergronds 380 kV-tracé via de Moubekvallei
- Bundeling met de E403 tussen het op- en afrittencomplex te Torhout en de kruising met de N36;
- Ondergrondse bundeling met de E403 vanaf de zone ten zuiden van de N36 tot aan de snelwegparking Roeselare,
- Bovengrondse cross country verbinding vanaf de snelwegparking Roeselare tot aan het bestaande hoogspanningsstation te Izegem,
- Versterking van een bestaande lijn tot het hoogspanningsstation van Avelgem.



In functie van de realisatie van de doelstelling 'De optimale vervanging van de 150 kV-verbinding Slijkens (Oostende) – Brugge-Waggelwater' zal in het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan

eveneens worden voorzien in het ondergronds brengen van het bestaande bovengrondse 150kV-tracé tussen Oostende en Brugge en Brugge Blauwe Toren en Brugge Waggelwater.



A3. ONTWERP PLANVORMINGSFASE (VERVOLG)

Het hierboven beschreven geïntegreerde onderzoek zal na de voorliggende mededeling aan de Vlaamse Regering worden voortgezet met Stap 3, waarbij gewerkt wordt naar een synthese met implementatie van ruimtelijk vertaalbare maatregelen in het GRUP. In deze stap zal het planteam, op basis van de resultaten van het onderzoek (waaronder de plan-MER, de MKBA, het RVR,...), een volledig tracé uitwerken in een voorontwerp GRUP. Het is hierbij mogelijk dat er ten aanzien van de eerder beMERde lijntracés en werktracés beperkte optimalisaties worden doorgevoerd. Er wordt onderzocht of bij bundeling met lijninfrastructuur er zo dicht als mogelijk aangesloten kan worden bij de E403, mits een afwijking kan bekomen worden bij AWW voor wat betreft het inrichten van het tracé in de bouwvrije strook naast de autosnelweg en mits het bewaren van de nodige veiligheidsafstanden.

Alle noodzakelijke (ruimtelijk) vertaalbare maatregelen die in stap 1 en/of 2 van het plan-MER zijn voorgesteld, zullen ingepast worden in het GRUP. In deze stap wordt in een eindsynthese een finale conclusie gegeven inclusief alle resterende effecten. Hierbij wordt ook weergegeven of een andere vertaling/verankering nodig is.

B. VERDER TRAJECT

Op basis van het gevoerde onderzoek zal verder gewerkt worden naar een concreet voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan op basis van het werktracé Aanlandingslocatie Zeebrugge – De Spie - E403_M_Z4_OnderZuid en het ondergronds brengen van het bestaande bovengrondse 150kV-tracé tussen Oostende en Brugge en Brugge Blauwe Toren en Brugge Waggelwater in functie van de organisatie van een plenaire vergadering en voorlopige vaststelling.

De opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan houdt rekening met de resultaten van de verschillende onderzoeken. Het voor te bereiden voorontwerp zal de nodige planonderdelen omvatten met het oog op het hierboven omschreven alternatief.

Het lijkt eveneens aangewezen om in functie van vergroten van het lokaal draagvlak in te zetten op het uittekenen van een communicatie- en overlegtraject parallel aan de voorlopige vaststelling.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR