Aan:

Departement Omgeving, Afdeling GOP,

Graaf de Ferrarisgebouw,

K. Albert II-laan 20 bus 7, 1000 Brussel

Geel, 21 April 2021

*Betreft: Bezwaarschrift GRUP ‘Leidingstraat Anwerpen-Ruhr (Geleen)’*

Geachte,

Hiermee wil ik bezwaar aantekenen tegen de startnota voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘Leidingstraat Anwerpen-Ruhr (Geleen)’ (document VR 2020 1812 DOC.1494/2). Gelet op de looptijd van de publieke raadpleging over de startnota van 2 maart 2021 tot 30 april 2021, is dit bezwaar tijdig ingediend.

### Bezwaren

### De noodzaak voor een bijkomende leidingstraat is onvoldoende aangetoond

### 1a. Er is veel beschikbare transportinfrastructuur die nog niet op zijn volle potentieel wordt gebruikt

Op het grondgebied van Geel wordt het transport tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied vandaag op alle denkbare manieren ondersteund:

* Wegtransport: de E313 is een levensader voor de haven.
* Het Albertkanaal: na de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal zullen schepen met een nog grotere capaciteit kunnen passeren.
* Het Kanaal Bocholt-Herentals: we zien dat de trafiek hier zeker niet de volle capaciteit van het kanaal benut.
* De IJzeren Rijn: Infrabel is bijna rond met de elektrificering van de spoorlijn Antwerpen-Hamont. Er wordt ook voortdurend gestreefd naar het reduceren van het aantal gelijkgrondse overwegen. Dit speelt in op de vraag van de havenbedrijven naar meer vrachttransport over deze spoorlijn.
* Spoorlijn 207 is de industriële spoorlijn van Herentals tot in Meerhout-Gestel langs het Albertkanaal.
* Bestaande pijpleidingen langs het Albertkanaal oa. PALL Pijplijn (Antwerpen-Limburg-Luik)
* Bestaande pijpleidingen langs de E313.

De vraag moet gesteld worden of deze modi wel ten volle benut zijn op hun huidige en toekomstige potentieel. **Een inventarisatie van de nog beschikbare capaciteit van de verschillende modi hoort aanwezig te zijn in de startnota om de vraag naar bijkomende infrastructuur te kunnen rechtvaardigen.**

### 1b. Het PRUP bevat onvoldoende elementen om de aanleg van een bijkomende pijpleiding te verantwoorden.

* Welke partijen zijn daadwerkelijk geïnteresseerd om gebruik te maken van de voorgestelde leidingstraat? Daar vernemen we niets over.
* Waarom voldoen de bestaande vervoersmodi niet voor de partijen? Dat wordt niet aangetoond.
* Welke voordelen zouden er zijn aan deze pijpleidingenstraat ten opzichte van de reeds beschikbare vervoersmodi? Ook hierover lezen we niets.

## 2. De Startnota negeert de reeds opgestelde Ruimtelijke beleidsplannen in Geel

Op p. 15 van de startnota lezen we: *“De Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen van de gemeenten doen geen uitspraken ove rhet aanleggen van een leidingstraat. In deze fase van het onderzoek is het niet zinvol om in detail in te gaan op de verschillende opties uit de verschillende gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of in opmaak zijnde beleidsplannen. Eens de tracékeuze verder verfijnd en geconcretiseerd wordt, zal ingezet worden op een intensieve samenwerking met de lokale besturen. Indien een meerwaarde kan gevonden worden om een lokaal beleid in dit plan mee op te nemen en de visie ervan verder uit te werken dan zal bekeken worden of dit mee kan opgenomen worden. Indien er lokale beleidsvisies verder uitgewerkt worden in dit plan dan zullen alle relevante elementen onder dit punt opgenomen worden.”*

In Geel is de voorbije jaren hard gewerkt aan een volledig Ruimtelijk Beleidsplan. Het Beleidsplan Ruimte Geel wordt al sinds 4 september 2017 aangenomen als beleidsmatig gewenste ontwikkeling en is door het college van burgemeester en schepenen in zitting van 1 april 2021 voorlopig vastgesteld. Het is dan ook niet aanvaardbaar dat dit beleidsplan in deze fase genegeerd wordt.

### 3. Nergens sprake van compensaties voor natuurgebieden, het kappen van bomen, ...

Er wordt af en toe aangehaald dat er aan “landschapsherstel” zal worden gedaan. De vraag is in hoeverre dit effectief zal gebeuren als er geen heraanplantingen mogen gedaan worden.

Het is vreemd dat in de startnota niets terug te vinden is dat wijst op compensaties voor bijvoorbeeld het kappen van bomen of het innemen van natuurgebied. Gezien de klimaatproblematiek en de ambities van de verschillende overheden op dit vlak is het onaanvaardbaar om geen compensaties voor te stellen in de startnota.

### 4. De impact van het noordelijke tracé in Geel is onaanvaardbaar

### 4a. Impact op bewoners en eigenaars

Op het noordelijke trace zullen mogelijk 4 gezinnen hun woning aan de Olenseweg verliezen.

### 4b. Impact op landbouw

Het noordelijke trace doorkruist drie (her)bevestigde agrarische gebieden:

* Landbouwgebied Larum - Doornboom,
* Landbouwgebied Kasseman
* Landbouwgebied Kievermont - Stokt

De gevolgen voor landgebruik door landbouwers zijn onvoldoende toegelicht:

* Welke risico’s brengen sommige leidingen met zich mee? (Waterstof?)
* Welke gewassen en teelten zijn nog toegelaten en welke kunnen niet meer?
* In hoeverre mogen nog zware machines gebruikt worden?
* Wat met de leidingen na enkele decennia? Door bewerking van de grond kan de laag bovenop de leidingen verkleinen. Wordt de diepte van de leidingen regelmatig gecontroleerd? Wat zijn de risico’s na verloop van tijd?

### 4c. Impact op natuurgebieden

Het Noordelijke trace doorkruist:

* De Zegge, een natuurgebied, beschermd cultuurhistorisch landschap en landschapsatlasrelict dat afhankelijk is van een gezonde waterhuishouding.
* De beschermde landschappen Gooreind en Reivennen
* Twee habitatrichtlijngebieden (Valleigebied van de Kleine Nete met aangrenzende brongebieden, moerassen en heiden - Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek, Langdonken en Goor)
* Twee Vlaams ecologische netwerken (het Geels Gebroekt en de Molse Nete)

Bij deze gebieden zijn er ook waardevolle natte natuurgebieden en valleisystemen die cruciaal zijn in de strijd tegen droogte (cf. ‘Blue Deal). Het natuurreservaat De Zegge is vandaag al een bedreigd gebied. Bij incidenten zal de schade niet te overzien zijn.

**4d. Ondergrondse hoogspanningsleiding**

* Wat met de kruising met de nieuwe hoogspanningsleiding (in aanleg) in Geel-Larum?

## 5. De impact van het zuidelijke tracé in Geel is groot

Het zuidelijke/centrale tracé is voor Geel beduidend korter. Het heeft ook als voordeel dat hier een bundeling van infrastructuur kan plaatsvinden. Niettemin heeft ook dit trace in Geel een grote impact en dreigen ook hier een vijftal gezinnen aan de Kraaisteerten en de Hogehofstraat hun woning te verliezen.

**5a. Impact op landbouw**

Ook langs de E313 wordt er landbouwgrond ingenomen. De gevolgen voor landgebruik door landbouwers zijn onvoldoende toegelicht:

* - Welke risico’s brengen sommige leidingen met zich mee? (Waterstof?)
* Welke gewassen en teelten zijn nog toegelaten en welke kunnen niet meer?
* In hoeverre mogen nog zware machines gebruikt worden?

**5b. Impact op de natuur**

Het zuidelijke tracé snijdt habitatrichtlijngebied aan, met name Bovenloop van de Grote Nete met Zammelsbroek Langdonken en Goor (over de gemeentegrenzen heen). Ook worden de natuurgebieden Zammelsbroek en Malesbroek getroffen.

**6. De impact in de regio rond Geel is onaanvaardbaar**

Ook in de regio rond Geel wordt de natuur zwaar getroffen.

* In Westerlo omringt de Pijpleidingstraat de wijk Trienenkant en het dorp Oevel.
* 35 voetbalvelden aan bos zullen verdwijnen en mogen niet op nieuw aangeplant worden.
* In Tessenderlo wordt natuur- en recreatiegebied Gerhagen zwaar getroffen. Ook zal er bos moeten sneuvelen aan Rodenberg.

**7. Veiligheid**

De te transporteren producten zijn nog niet gekend. Kunnen dan de gepaste veiligheidsmaatregelen wel in deze startnota voorzien worden? In geval van een incident zijn de gevolgen moeilijk te overzien.

Wie baat de infrastructuur uit? Wie volgt de dagelijkse werking en de veiligheid op? (Kathodische bescherming moet permanent opgevolgd worden.) Wie is aansprakelijk? Welke zijn de contactpunt voor vragen en meldingen? Ook op dit vlak bevat de startnota meer vragen dan antwoorden.

De situatie kan onmogelijk goed worden beoordeeld zonder de aard van de te transporteren producten, te kennen, de hoeveelheden, hun afnemers en de locatie van de aftakpunten/aftakleidingen. We weten ook niet of er relaisstations voorzien zijn, laat staan waar die komen te liggen en welke oppervlakte ze zouden beslaan.

**Conclusie**:

De impact van de voorgestelde leidingstraat is erg groot. De noodzaak en de meerwaarde zijn evenwel ruim onvoldoende aangetoond om op basis van deze startnota verder te gaan. We vrezen dat we hier in een Doel-scenario terechtkomen: er wordt een gigantische impact opgelegd om capaciteit te reserveren die achteraf niet nodig blijkt.

Met betrekking tot de startnota voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan ‘Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen)’ (document VR 2020 1812 DOC.1494/2) bevestig ik,

Naam

Adres

dat het aanleggen van een nieuwe leidingstraat op basis van deze startnota onaanvaardbaar is.

Met de meeste hoogachting,

*Naam + handtekening indiener*