

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

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart proces tot het bekomen van een reservatiestrook voor pijpleidingen en de aanleg van een leiding tussen Antwerpen en Ruhr.

Samenvatting

De zeehaven van Antwerpen is een petrochemische cluster van wereldniveau. De cluster in Antwerpen functioneert in sterke samenhang met belangrijke clusters langs het Albertkanaal, in Nederland en het Ruhr-gebied in Duitsland. Deze clusters zijn ondergronds verbonden via pijpleidingen, de meest duurzame transportwijze.

De bestaande pijpleidingen en de ruimte om nieuwe leidingen aan te leggen bereikt haar limieten. Daarom werden de mogelijkheden onderzocht voor een reservatiestrook voor pijpleidingen Antwerpen en het Ruhr-gebied. Op die manier kunnen nieuwe leidingen zeer snel gerealiseerd worden, wat vandaag een knelpunt is waardoor de economische ontwikkeling van de zeehaven van Antwerpen en het ENA vertraagt.

Om daarnaast ook in te spelen op een concrete vraag voor de aanleg van een propaanleiding start het departement Omgeving in samenspraak met het Antwerps Havenbedrijf, sectorfederatie Essencia en de federatie van leidingeigenaars, Fetrap, een plan- en vergunningsproces op om de propaanleiding snel te kunnen realiseren en te voorzien in een leidingstrook.

In de strategische visie van het BRV wordt verwacht dat naar aanleiding van de energietransitie, het transport via pijpleidingen zal groeien omwille van de groeiende vraag naar energie, de toenemende connectie met het buitenland en de groeiende vraag naar transport, zonder de leefkwaliteit te schaden. Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering ondersteunt deze visie; pijpleidingen worden gezien als een volwaardige transportmodus om de modal shift te ondersteunen. De Vlaamse Regering zet in op het reserveren van ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken.

Met deze mededeling wordt de Vlaamse Regering geïnformeerd over de opstart van een ruimtelijk proces met als doel het aanleggen van (een) pijpleiding(en) tussen Antwerpen en Ruhr door het ruimtelijk reserveren van een tracé voor een leidingenstraat en de stand van zaken van het reeds gevoerd onderzoek.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 1997, wordt het vervoer via pijpleidingen gezien als de meest duurzame transportmodus die vanuit het ruimtelijk beleid wordt ondersteund.

In het regeerakkoord worden onder het hoofdstuk mobiliteit en openbare werken (p. 187), pijpleidingen omschreven als een volwaardige transportmodus die moeten worden ingezet om de modal shift mee te ondersteunen. De Vlaamse Regering reserveert ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken.

In de beleidsnota Mobiliteit worden onder de derde strategische doelstelling (Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten) pijpleidingen (OD 3.3.) ingezet als een volwaardige transport modus om de modal shift te ondersteunen en de connectiviteit tussen de knooppunten te verbeteren. De Vlaamse Regering reserveert ruimte voor leidingenzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken. Er wordt een visie uitgewerkt om deze modus sterker aan te haken aan het mobiliteitsbeleid. Pijpleidingen worden vanuit een grensoverschrijdend perspectief bekeken.

In de strategisch visie van het BRV wordt voorgesteld om het energiesysteem aan te passen aan de energietransitie. Het Vlaams ruimtelijk beleid lokaliseert de energie-infrastructuur die functioneert op bovenlokaal, Vlaams en internationaal niveau zoals grootschalige energie-productievoorzieningen en hoofdtransportleidingen voor onder andere elektriciteit, brandstoffen en gas. Voor het elektriciteitsnet en voor de pijpleidingen wordt in toekomst nog een belangrijke groei verwacht. Oorzaken daarvan zijn de groeiende vraag naar energie, het groter wordend aandeel kleine productie-installaties, de toenemende connectie met het buitenland en de groeiende vraag naar goedkoop transport, zonder de leefkwaliteit te schaden.

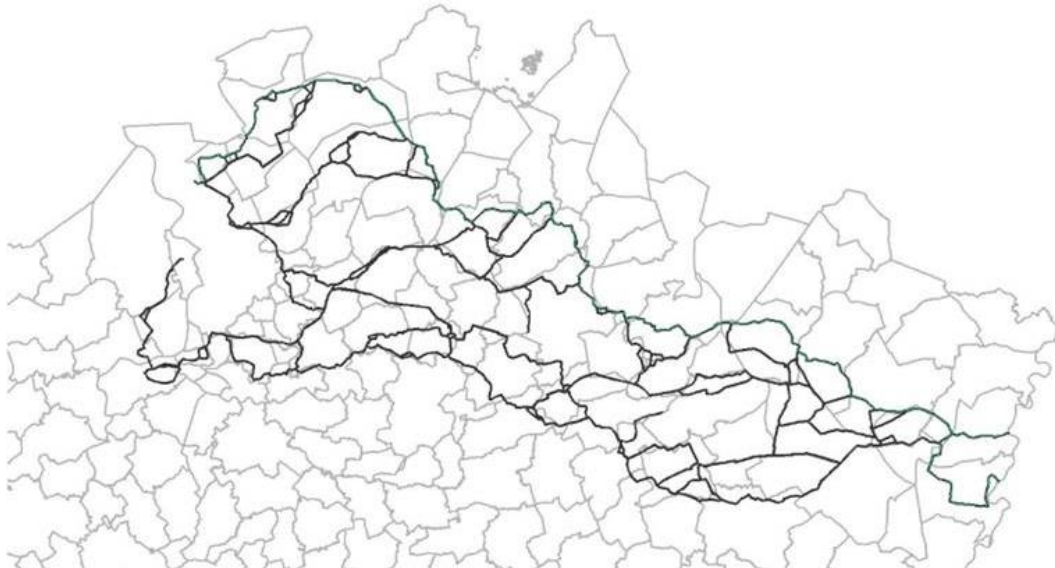
Er wordt uitgegaan van een energie-infrastructuurbundeling. Transportleidingen voor energie (elektriciteitsleidingen, gasleidingen, pijpleidingen en warmtenetten) worden zo veel mogelijk gebundeld met bestaande infrastructuur, rekening houdend met veiligheidsrisico's. In functie van de technische beperkingen worden ondergrondse leidingen zo veel mogelijk aangelegd in leidingstroken en gebundeld met lijninfrastructuur, rekening houdend met de maatschappelijke kost. Het transport van energie (zoals elektriciteit, warmte, energie-houdende gassen, vloeistoffen) vraagt om infrastructuur.

Onder 'Stedelijk-economische ruimte en energie in Europese samenhang' worden pijpleidingen omschrijven als te bundelen in continentale verbindingen met weg, spoor of water. Ruimtelijke concentratie draagt bij aan meer rationele en rendabele vormen van overslag en exploitatie van het multimodaal (zoals op vandaag zijnde weg, spoor, binnenvaart en pijpleidingen) logistiek netwerk.

C. STAND VAN ZAKEN UITGEVOERD ONDERZOEK

In de afgelopen jaren is voorbereidend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor het realiseren van een leidingstraat Antwerpen-Ruhr.

In het ruimtelijk technisch vooronderzoek (2016) werd een eerste onderzoek gedaan naar de mogelijke locatie-alternatieven voor een leidingstrook van 70 meter breed. Hiervoor werden verschillende alternatieven bepaald en geëvalueerd vanuit zowel technisch, ruimtelijk en sociaal-maatschappelijk oogpunt. Het betreft een desktop haalbaarheidsstudie voor het reserveren van een strook van 70 meter breed van Antwerpen tot Ruhr. Op basis van aannames werd een uitgebreid segmentennetwerk ontwikkeld. Het netwerk vormt samen met de databank een basis om mogelijke routes uit te tekenen en verder te onderzoeken.



Segmentennetwerk met potentiële tracésegmenten als startbasis voor de selectie van tracévarianten die kunnen zorgen voor een verbinding tussen de haven van Antwerpen en het Ruhrgebied. Een tracé wordt gevormd door een combinatie van segmenten uit dit netwerk (2016).

Belangrijke conclusies van deze studie zijn dat een leidingstraat een grote impact zal hebben op zowel technisch, sociaal-maatschappelijk en ruimtelijk-landschappelijk vlak. Elke mogelijk tracé gaat gepaard met belangrijke technische aandachtspunten, overlap met bestaande gebouwen en significante inname van openruimte en bosgebieden. Op basis van een multicriteria-analyse werd een eerste inschatting van de mogelijke gevolgen gedaan en werd een groot aantal varianten (30-tal) gescoord en met elkaar vergeleken (zie <https://researchportal.be/nl/publicatie/onderzoek-naar-de-ruimtelijke-mogelijkheden-voor-inplanting-van-een-leidingstraat-tussen>).

In het potentieonderzoek (2018) werd dieper ingegaan op de effectieve potentie van de leidingstraat Antwerpen-Ruhr. Vervolgens werd vanuit technisch oogpunt nagegaan hoe het verwachte potentieel een ruimtelijk neerslag zou kunnen krijgen en hoe zich dit verhoudt tot de initiële aannames uit het haalbaarheidsonderzoek. Er kan gesteld worden dat het voorzien van een leidingstraat overeenkomt met het nemen van een 'wissel op de toekomst', waarbij de maakindustrie in Vlaanderen op duurzame wijze ondersteund wordt in haar verdere groei, inclusief het bieden van de noodzakelijke locatiefactoren naar een duurzame economische transitie. Een eerste belangrijke stap is de planologische reservatie van een leidingstrook. Deze strook dient een voldoende grote dimensie te bezitten om te kunnen anticiperen op economische ontwikkelingen op lange termijn (2070). Een planologische reservatie betreft een proactieve ruimtelijke reservatie, waarbij de inplanting en milieubeoordeling voor het volledige tracé kan gebeuren, waardoor het

realisatietraject van toekomstige tracés die gelegen zijn binnen deze reservatie aanzienlijk kan ingekort worden (zie https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/bitstream/handle/acd/230108/20180910_eindrapport_finai.pdf).

In het *onderzoek lokale meerwaarde (2019)* werd de haalbaarheid bekeken om binnen een beperkte tijdsperiode een gedragen bestemmingswijziging te realiseren, rekening houdend met de complexiteit van de Vlaamse ruimte. Het zoeken naar lokale meerwaarde wordt in dit opzicht gezien als een beslissingsondersteunend instrument voor het realiseren van draagvlak en lokale verankering van een leidingenstraat. Door middel van ontwerpend onderzoek en dialoog werd in 7 casegebieden ingegaan op kansen, potenties en opportuniteiten voor maatschappelijke, lokale of regionale meerwaarde bovenop of in de rand van het te realiseren tracé evenwel zonder de (milieu)technische beperkingen en de overkoepelende maatschappelijk doelstelling uit het oog te verliezen. Het onderzoek wijst uit dat er kansen kunnen gezocht worden in een landschappelijke meerwaarde met eventueel nadruk op medegebruik, verweving van functies, natuur, Uit de casegebieden blijkt dat de leidingenstraat zo goed als mogelijk geïntegreerd zal moeten worden in het bestaande landschap om het grootste draagvlak te vormen. Een belangrijke bezorgdheid van de landbouwsector is dat dit project zal leiden tot een nieuwe claim op landbouwruimte. De natuursector is bezorgd dat bepaalde natuurdoelen op korte of lange termijn niet meer gerealiseerd kunnen worden tengevolge van het project. De leidingenstraat dient hierop afgewogen te worden bij de uiteindelijke keuze van het tracé en bij de aanleg van de leidingen. Uit het onderzoek is ook gebleken dat maatschappelijke meerwaarde vooral ontstaat op regionaal niveau maar dit vanuit de lokale context veel minder gewenst is. Ook zal boscompensatie niet op lokaal niveau kunnen opgelost worden. Het is van belang om een afstemming te doen van het proces van de leidingenstraat en van meerwaardeprojecten. Omwille van de noodzakelijk samenhang en continuïteit van de infrastructuur is een planologische reservatie enkel zinvol in een enkele beweging. De effectieve aanleg gebeurt gefaseerd over het tracé waarbij maatschappelijke meerwaardeprojecten kunnen leiden tot het plaatselijk aanpassen van de ligging van het tracé (zie <https://researchportal.be/nl/publicatie/onderzoek-naar-de-lokale-maatschappelijke-meerwaarde-van-de-leidingsstraat-antwerpen>) .

Eind 2019 werd een onderzoek opgestart om na te gaan of het versmallen van het typeprofiel van 70m naar 45m potenties biedt naar bundeling met bestaande infrastructuren. Daarbij werd ook aangegeven om aansnijding van speciale beschermingszones zo veel mogelijk te vermijden.

2. INHOUD

De doelstelling van het proces is het aanleggen van (een) pijpleiding(en) tussen Antwerpen en Ruhr door het ruimtelijk reserveren van een tracé voor een leidingenstraat en het bekomen van een omgevingsvergunning voor specifieke pijpleidingen.

De eerstvolgende stappen die ondernomen worden, zijn het opmaken van een algemene analyse van de bestaande onderzoeken met toevoeging van het lopende onderzoek. Hieruit kunnen potenties maar ook belangrijke aandachtspunten gebundeld worden die in een eerste nota moeten opgenomen worden. Daarnaast zal een informele verkenningsfase met de betrokken actoren opgestart worden om de doelstellingen scherp te krijgen, de scope af te bakenen en om samenwerkingsverbanden te bekijken en afspraken te maken om de procedures zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. Belangrijk bij de opstart is het opzetten van een heldere outreach strategie naar alle belanghebbende partijen en de burger. Verder is ook een afstemming nodig met de internationale partners in het kader van de trilaterale chemiestrategie omtrent de visie van de aantakpunten van de leidingenstraat.

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

Zuhal DEMIR