

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart geïntegreerd planproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Antwerpen – Ruhr (Geleen)'.

### Samenvatting

De zeehaven van Antwerpen is een petrochemische cluster van wereldniveau. De cluster heeft een sterke verbinding met andere belangrijke clusters, langs het Albertkanaal, in Nederland en het Duitse Ruhrgebied. Deze verbindingen worden in het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen als een multimodale verbinding van cruciaal belang voor de economische concentratie gebieden aanzien.

De vraag tot het reserveren van een ondergrondse leidingstraat vindt zijn oorsprong in verschillende beleidsdocumenten en vaststellingen op het terrein. Het proces kent zijn start bij de ruimtelijke visie voor het ENA, vastgesteld in 2004. De bestaande pijpleidingen en de ruimte om nieuwe pijpleidingen aan te leggen bereikte immers haar limieten. Daarom werden de mogelijkheden voor een nieuwe reservatiestrook ten dienste van ondergrondse pijpleidingen onderzocht. De concrete vraag voor de aanleg van een propaanleiding zorgde voor een versnelling in de uitvoering van het proces.

De verbinding Antwerpen-Ruhr bestaat uit verschillende parallelle infrastructuren waaronder ook pijpleidingen. Ondergrondse leidingen zijn één van de meest duurzame transportmodi en worden daardoor ook aanzien als een volwaardige transportmodus. Deze modus kan de connectiviteit tussen de economische clusters verbeteren en de modal shift mee ondersteunen. Daarnaast bezitten pijpleidingen een belangrijke potentie ten opzichte van de energietransitie en ondersteunt het de Europese Green-Deal.

Voor het reserveren van een leidingstraat van de Antwerpse Haven tot het Ruhrgebied in Duitsland, wordt voor het Vlaamse grondgebied een planproces opgestart voor de opmaak van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan: GRUP 'Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen)'. Het plan heeft als doelstelling de vereiste planologische basis te creëren voor de realisatie van een leidingstraat voor ondergrondse pijpleidingen van minstens nationaal belang tussen de zeehaven van Antwerpen en Geleen (NI) met een aantakking naar de chemiecluster Geel, Meerhout, Beringen en Tessenderlo. Er wordt gestreefd naar het reserveren van een strook van 45 meter breed.

Voor de verbinding Antwerpen-Geleen worden drie mogelijke tracés grondig onderzocht. De tracés zijn gelegen op het grondgebied van 46 gemeentes en 3 provincies.

Na de goedkeuring van de startnota volgt een publieke raadpleging.

# 1. SITUERING

## A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving, Mobiliteit en Energie

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

## B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

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

In het **regeerakkoord 2019-2024** 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 en Openbare werken 2019-2024** zijn voor dit planinitiatief een aantal relevante elementen opgenomen. Pijpleidingen worden als een volwaardige transportmodus ingezet om de modal shift te ondersteunen en de connectiviteit tussen de knooppunten te verbeteren. We reserveren 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 het kader van de nieuwe havenstrategie is het de bedoeling om nog structureler en nauwer samen te werken met en tussen de havenbesturen inzake de aanpak van nieuwe uitdagingen, dit als gevolg van ingrijpende transities (o.a. energie, klimaat, digitalisering, tewerkstelling, innovatie, mobiliteit) waar het Havendecreet niet meteen een geschikt kader voor biedt. De minister geeft de havens verder alle mogelijkheden om te groeien, zodat ze de verwachte internationale groei kunnen opvangen. In de loop van 2021 zal een studie in de markt gezet worden om deze visie te ontwikkelen en de verschillende mogelijkheden te analyseren. Op basis hiervan kunnen er beleidsvoorstellen geformuleerd worden om pijpleidingen meer te gaan inschakelen als een volwaardige transportmodus.

In kader van de geïntegreerde visie goederenvervoer dat samengesteld is uit drie pijlers (vlotte bereikbaarheid, veilig transportsysteem en duurzaam goederenvervoer) is het de bedoeling om richting te geven aan het goederenvervoerbeleid in Vlaanderen. In deze visie wordt gepleit voor multi- en synchromodaliteit. Daarbij moeten pijpleidingen als een volwaardige transportmodus worden ingezet om de modal shift bij goederenvervoer te ondersteunen. Zo zullen er volgens het regeerakkoord ruimtes gereserveerd worden die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken. Er zal daarom werk gemaakt worden van een visie over deze modus. Dat is van belang aangezien transport per pijpleiding de meest milieuvriendelijke en veilige transportmodus vormt. Het draagt daarnaast bij aan de vermindering van congestie en verbetering van de bereikbaarheid. Daar staat tegenover dat de uitrol van een netwerk grote kosten met zich mee brengt en de aanleg complex is vanwege de schaarse beschikbare ruimte.

In de **beleidsnota Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie en Landbouw 2019-2024** wordt aangehaald dat naast financiering, infrastructuur cruciaal is voor de economie in Vlaanderen. Een innovatieve infrastructuur heeft een positief effect op onze competitiviteit en de aantrekkingskracht als regio. De investeringsmaatschappijen PMV en LRM zullen als een sterke Vlaamse infrastructuurinvesteerder een voortrekkersrol spelen door te helpen bij het realiseren van infrastructuur- en energieprojecten in Vlaanderen.

In domeinen zoals energie, klimaat, voeding, gezondheid, inzet van arbeid, mobiliteit, circulaire economie of industrie 4.0 zijn niet alleen technologische doorbraken en innovaties nodig (het terrein van kennisinstellingen en bedrijven), maar ook flankerende maatregelen zoals nieuwe infrastructuren, aangepaste regelgeving of het zetten van standaarden (het terrein van overheden) en evenzeer ook de maatschappelijke aanvaarding door de leden van de samenleving of zelfs gedragsverandering door de burgers. Het gaat om complexe veranderingsprocessen waarbij door alle actoren te vatten en te laten meedenken en meewerken, de slaagkans van het pad naar de verandering of transitie verhoogt. Ook binnen het economische domein stellen zich vergelijkbare uitdagingen.

In de **strategisch visie van het beleidsplan ruimte Vlaanderen** 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 energieproductievoorzieningen 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.

De Vlaamse Regering keurde op 9 december 2019 het **Vlaams energie- en klimaatplan 2021-2030** definitief goed. Vlaanderen moet de komende jaren grote stappen vooruitzetten om het energiesysteem koolstofarm en duurzamer te maken. Dat is nodig om de Vlaamse klimaat- en energiedoelstellingen voor 2020 en daarna te realiseren.

De uitstoot van schadelijke stoffen als koolstofdioxide en stikstofdioxide is bij ondergronds vervoer beperkter dan bij transport per trein, vrachtwagen of schip. Er is veel minder brandstof nodig. Het is ook geur- en geluidsvrij.

In het WEM-scenario is een trendmatige ontwikkeling van de mobiliteit zonder bijkomend beleid en bij een stijgende bevolking en toename van het aantal arbeidsplaatsen aangenomen. Voor zwaar vrachtverkeer geeft dit een toename van de voertuigkilometers met 19% in 2030 ten opzichte van 2015. Voor personenverkeer en licht vrachtverkeer resulteert dit in een lichte toename met 4% in dezelfde periode.

In de sector 'Transport' worden volgende onderliggende factoren en principes vooropgesteld:

Een ruimtelijke ordening die klimaatvriendelijke mobiliteit en duurzame bereikbaarheid ondersteunt. Tegen 2030 betekent dit o.a. het duurzaam organiseren van logistieke stromen.

Sturen van de mobiliteitsontwikkeling:

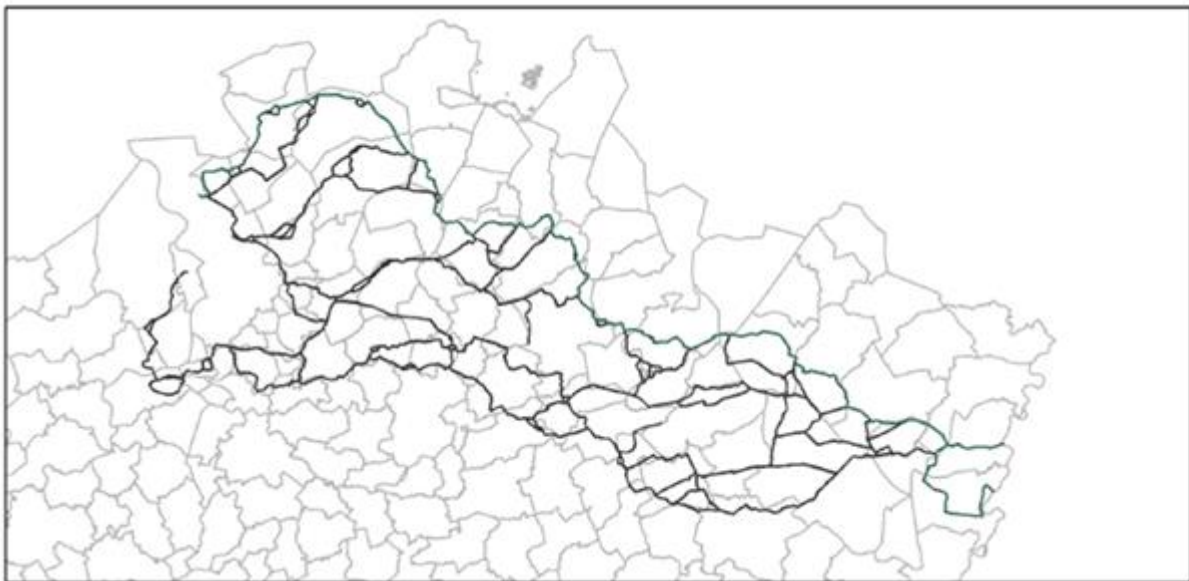
- Er wordt een daling gerealiseerd van het aantal kilometer over de weg tot max. 51,6 miljard gereden voertuigkilometers in 2030; dit betekent een daling van -15% t.o.v. 2015 voor personenwagens en bestelwagens en een beperking van de toename tot maximaal 14% voor vrachtwagens.
- In het goederenvervoer wordt een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd. Het aandeel spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot 30%.
- In de verschillende zeehavens wordt sterk ingezet op het gebruik van duurzame modi. Het aandeel van deze modi (spoor, binnenvaart en estuaire vaart) neemt ten opzichte van het totaal toe met 5 tot 10% (t.o.v. 2013).

Voorliggende startnota geeft uitvoering aan de mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering van 20 maart 2020.

### C. STAND VAN ZAKEN UITGEVOERD ONDERZOEK

In de afgelopen jaren is verkennend en 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. 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.

In het potentieonderzoek (2018) werd dieper ingegaan op de effectieve potentie van de leidingenstraat 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 leidingenstraat 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 leidingenstrook. 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 Pagina 4 van 5 realisatietraject van toekomstige tracés die gelegen zijn binnen deze reservatie aanzienlijk kan ingekort worden.

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.

## 2. INHOUD

### A. VERKENNEND OVERLEG: STARTNOTA

De startnota is opgesteld door het planteam. Het planteam bestaat uit vertegenwoordigers van het Departement Omgeving en wordt ondersteund door studie bureau Antea Group voor de opmaak van de startnota, waaronder ook de methodiek van de milieubeoordeling.

De startnota bevat, naast ruimtelijke achtergrondinformatie en informatie over de aanpak van het milieuonderzoek, ook de plandoelstelling en het planvoornemen.

De startnota wordt nu ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering start daarmee formeel het planproces.

### B. INHOUD VAN HET VOORSTEL: DOELSTELLING PLANPROCES

In de startnota wordt de **plandoelstelling** als volgt geformuleerd:

De doelstelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan is om de vereiste planologische basis te creëren voor de realisatie van een leidingstraat voor ondergrondse pijpleidingen van minstens nationaal belang tussen de zeehaven van Antwerpen en Geleen (NL) met een aantakking (verder 'antenne') naar de chemiecluster (Geel, Meerhout, Beringen en Tessenderlo). De leidingstraat is dus dienstig voor het transport van verschillende (gevaarlijke) stoffen en producten over lange afstand.

Daarbij wordt optimaal rekening gehouden met het bestaande juridische en beleidsmatige kader en de omgeving.

Er wordt gestreefd naar het reserveren van een strook van 45 meter breed. Deze strook zal instaan voor een capaciteit van ongeveer 5 à 8 leidingen van nationaal belang (afhankelijk van de noodzakelijke tussenafstand), inclusief de wettelijke voorbehouden veiligheidszone van 5 meter breed.

De aantakkingen of antennes naar de bestaande chemieclusters (Geel, Meerhout, Tessenderlo en Beringen) in het ENA gebeuren met een geclusterde aantakking (geen individuele aansluiting van bedrijven). Voor deze antennes wordt een reservatiestrook van 35 meter breedte voorzien.

Het startpunt in de Antwerpse haven is:

- de Tijsmanstunnel, vanwaar aangetakt kan worden richting bestaande leidingen aan de Scheldelaan. Interne tracés binnen de haven worden binnen voorliggend project niet onderzocht aangezien hiervoor geen ruimtelijke reservatie nodig is.

Het eindpunt in Vlaanderen is gelegen ter hoogte van Maasmechelen of Dilsen-Stokkem, aan de kruising van de Maas, om een doorsteek naar Geleen mogelijk te maken, meer bepaald:

- Obbicht-Stokkem (gemeente Dilsen-Stokkem)
- Stein-Meers (gemeente Maasmechelen)

Het is duidelijk dat het realiseren van de bovenstaande doelstellingen lokaal een grote impact kan hebben. Daarom is het nodig in het GRUP ook een kader te scheppen voor het realiseren van flankerende maatregelen. Dat kunnen zowel maatregelen zijn om de leefomgevingskwaliteit van bepaalde gebieden te verhogen, als lokale maatregelen om de gebiedsinpassing van het planvoornemen te bevorderen.

In de **planvoornemens** worden volgende elementen opgenomen:

#### 1. Bundelingsprincipe

Voor het realiseren van een leidingstraat wordt uitgegaan van het bundelingsprincipe uit het ruimtelijk beleid (RSV).

In functie van een efficiënt ruimtegebruik en om te verhinderen dat de toename van pijpleidingen en elektriciteitsleidingen de onbebouwde ruimte verder versnipperd, de ruimtelijke kwaliteit vermindert en tot aantasting van het fysisch systeem en het ecologisch functioneren leidt, wordt voor de toekomstige ontwikkeling een maximale bundeling met lijninfrastructuren van Vlaams niveau vooropgesteld. Pijpleidingen worden zoveel mogelijk aangelegd in leidingstroken en gebundeld met lijninfrastructuren van Vlaams niveau (= hoofdwegen, primaire wegen, hoofdwaterwegen, bestaande hoofdtransportleidingen, ...).

- Bundeling met bestaande of geplande lijninfrastructuren zoals snelwegen. Gelet op de specifieke ligging van spoorwegen (vaak gebundeld met bebouwde gebieden die omwille van hun impact gemeden worden voor ondergrondse leidingen), en het grotendeels ontbreken van spoorwegen in het oostelijk deel van het studiegebied, zijn spoorwegen in de praktijk geen voorkeurslocatie voor dit planproces.
- Bundeling met bestaande ondergrondse leidingen, rekening houdend met geldende veiligheidsafstanden.
- Parallellisme met hoogspanningslijnen, waar relevant en mits bepaalde veiligheidsafstand. Dit schept ook de mogelijkheid om in een latere fase deze ondergronds in de leidingstrook te brengen.

#### 2. Zuinig ruimtegebruik

Er wordt gestreefd om het tracé zo 'recht' mogelijk te voorzien. Scherpe bochten en lange of complexe alternatieve routes worden vermeden omwille van de technische complexiteit alsook in het kader van zuinig ruimtegebruik. De haalbaarheid van de totale lengte van een tracé zal naar technische complexiteit en kostenefficiëntie onderzocht worden.

Voor de aanhorigheden van (een) pijpleiding(en) zal er gezocht worden naar geschikte locaties om de verschillende aanhorigheden zo veel als mogelijk te groeperen. Dit om het ruimtegebruik van de aanhorigheden op zich tot een minimum te beperken

### 3. Landschap

Eventuele negatieve gevolgen voor de omgeving worden waar mogelijk vermeden. Hierbij trachten we de gevoelige gebieden zowel bekeken vanuit de bebouwde gebieden als vanuit de open ruimte (vb. de Europees beschermde Habitatrichtlijngebieden) te vermijden.

Na de aanleg van een of meerdere leidingen in de leidingstraat zal er zo veel mogelijk worden gestreefd naar het herstel van de oorspronkelijke bodemtextuur en bovengronds landgebruik. Het herstel van het landschap is mede afhankelijk van de aanlegtechnieken (zie technische bijlage). De aanlegtechniek zal ook mede bepalend zijn voor de ruimtelijke impact en de milieu impact tijdens de aanlegfase.

### 4. Toekomstig bovengronds gebruik van de leidingstraat

Er wordt zo veel als mogelijk getracht om het bestaande bovengronds ruimtegebruik, de geldende planologische bestemming en de bestaande eigendomsstructuur te behouden.

Het is echter onvermijdelijk dat het bovengronds ruimtegebruik rekening moet houden met een aantal ruimtelijke randvoorwaarden. Dit betekent dat binnen de reservatiestrook van de leidingstraat enkel vormen van bouwvrij ruimtegebruik en tijdelijk/flexibel ruimtegebruik toegelaten kunnen worden. Concreet betekent dit dat er geen bebouwing of bepaalde beplantingen (o.a. bomen en diep wortelende struiken) mogelijk zijn, maar wel verhardingen voor bv. parkings, fietspaden, ook voorzieningen als (verplaatsbare) zonnepanelen, productie biomassa, natuurinrichting (m.u.v. bos), en grondgebonden landbouw (m.u.v. bepaalde teelten).

Bij bestaande landbouwgronden wordt in principe de ruimtelijke basisbestemming behouden en zullen er geen andere vormen van ruimtegebruik voorzien worden. Na de aanleg van de leiding(en) kunnen de landbouwactiviteiten derhalve onverminderd verder gaan.

In het planproces zal, indien er zich opportuniteiten voordien, gezocht worden naar mogelijke synergiën met geplande plannen of projecten op de verschillende bestuurlijke niveaus of bebouwingmogelijkheden. Indien er plannen of projecten langs of in het tracé lopende zijn, zal een afstemming tussen de verschillende projecten noodzakelijk zijn.

### 5. Minimale continuïteit

De leidingstraat zelf betreft een strategische reservering voor ondergrondse leidingen van nationaal belang. Bij nieuwe leidingen zal onder meer worden afgewogen of er sprake is van een minimale continuïteit binnen de regio Antwerpen-Geleen en of ze voldoende invulling geven aan de gewenste strategische reserve. Er zal worden gestreefd naar optimaal ondergronds ruimtegebruik teneinde de strategische reserve te vrijwaren.

### 6. Realisatie en beheer van de leidingstraat

De aanleg en het beheer van de leidingstraat moet op een gecoördineerde manier verlopen. Hiervoor zal gezocht worden naar concrete richtlijnen, afspraken en opvolging in aanleg en beheer van de leiding(en). Of de aanleg en beheer van de leidingen gepaard moet gaan met een toekomstig centraal beheer van de leidingstraat dient nog verder onderzocht te worden.

De realisatie van de leidingenstrook zal sowieso gefaseerd verlopen, naarmate er leidingen naast elkaar in aangelegd worden en naargelang de lengte waarover de producten getransporteerd dienen te worden.

### 7. Future proof

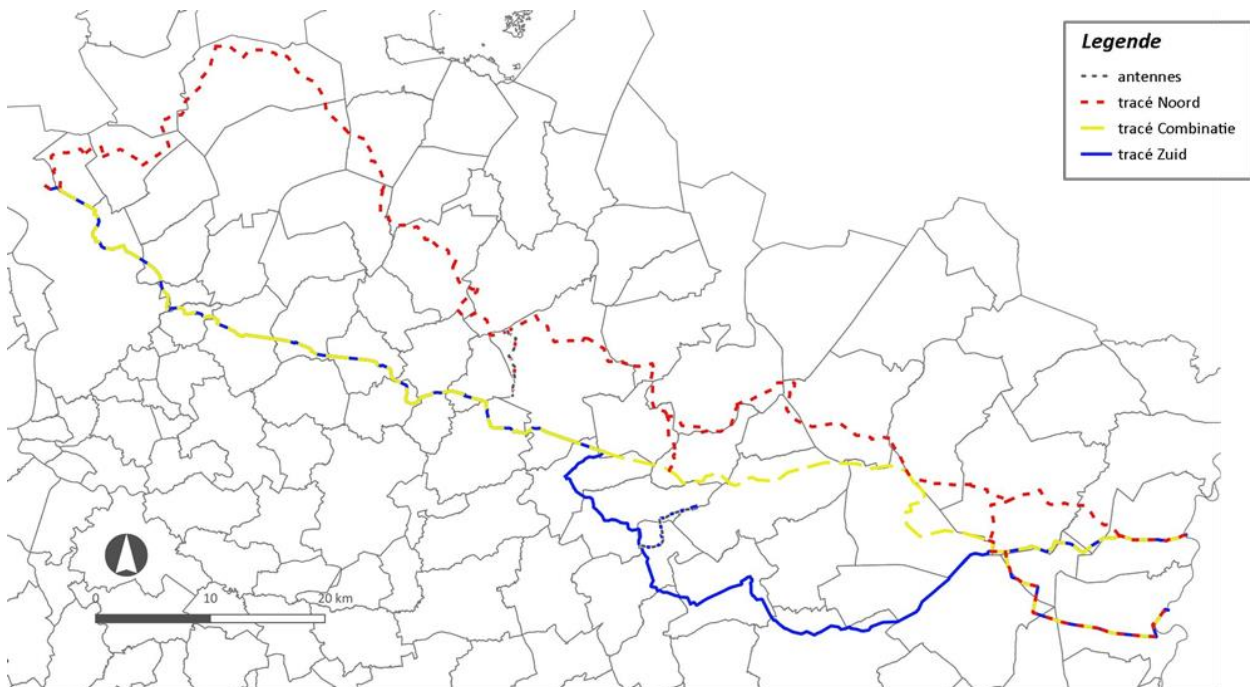
De leidingstraat zal op lange termijn ook kunnen bijdragen aan de energietransitie. Er wordt gestreefd om reeds op niveau van het ruimtelijk uitvoeringsplan hier zoveel mogelijk rekening mee te houden en deze transitie niet in de weg te staan maar te faciliteren.

In de startnota zijn drie **alternatieven** opgenomen:

**Noordelijk tracé ("open ruimte variant"):** Dit tracé loopt overwegend doorheen openruimte-gebieden ten noorden van het Albertkanaal, waarbij de aantakking met de centrale chemische clusters wordt gegarandeerd middels 2 antennes en 1 leidingentunnel onder het Albertkanaal

**Zuidelijk tracé ("infrastructuurvariant"):** Dit tracé loopt ten zuiden van de infrastructuur-bundel Albertkanaal/E313 en streeft een maximale bundeling na met de bestaande snelweg en de geplande grootschalige infrastructuurwerken (A102 en havenspoortunnel)

**Gecombineerde centrale variant:** Dit tracé combineert het westelijk deel van het infrastructuurtracé met ten oosten daarvan de kortste route naar de Maskruising(en).



## 3. BESTUURLIJKE IMPACT

### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.



## B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

## C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

## 4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's.

Over de startnota en over de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan Saro en Minaraad, de gemeenten Antwerpen, As, Balen, Beerse, Beringen, Brecht, Diest, Dilsen-Stokkem, Geel, Genk, Grobbendonk, Halen, Ham, Hasselt, Hechtel-Eksel, Herentals, Herenthout, Houthalen-Helchteren, Kalmthout, Kapellen, Kasterlee, Laakdal, Leopoldsburg, Lille, Lummen, Maaseik, Maasmechelen, Malle, Meerhout, Mol, Olen, Oudsbergen, Peer, Ranst, Rijkevorsel, Schoten, Stabroek, Tessenderlo, Westerlo, Wijnegem, Wommelgem, Wuustwezel, Zandhoven, Zonhoven en Zutendaal, de provincie Antwerpen, de provincie Limburg en de provincie Vlaams-Brabant, het Havenbedrijf Antwerpen en de overige door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd begin 2021. De consultatie gebeurt binnen de randvoorwaarden van de coronamaatregelen die op dat ogenblik zullen gelden. Indien mogelijk gebeurt dat in de vorm van fysieke infomarkten, indien de coronamaatregelen dit niet toelaten wordt een digitaal alternatief voorzien.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt tegen midden 2021. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

Na de verwerking van de adviezen over het voorontwerp zal een ontwerp van GRUP worden uitgewerkt en voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering voor voorlopige vaststelling om na een openbaar onderzoek te komen tot een definitieve vaststelling van het GRUP.

## 5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan bovengenoemde startnota 'Leidingstraat Antwerpen-Ruhr (Geleen)'.
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

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

Zuhal DEMIR

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS