

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

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Stopzetting geïntegreerd planproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Antwerpen - Ruhr'.

### Samenvatting

De Vlaamse Regering keurde op 18 december 2020 de startnota voor het geïntegreerd planproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Antwerpen – Ruhr (Geleen)' goed. De startnota werd onderworpen aan een participatieronde die veel reacties heeft teweeggebracht. De economische noodzaak van een reservatiestrook werd in vraag gesteld en door veel insprekers negatief ingeschat omwille van de verwachte impact op natuur en op woningen. Bovendien waren alle betrokkenen van oordeel dat er te weinig geïnformeerd is over het project. Deze aspecten zijn grondig geëvalueerd door het planteam. **De Vlaamse regering beslist om het lopende planproces stop te zetten.**

Er zal enkel een nieuwe procedure opgestart kunnen worden aan de hand van een duidelijk engagement vanuit de industriële partners (minstens industrie, Antwerpse haven en Fluxys) in de vorm van een convenant (letter of intent) waarin zij formeel hun intenties, timing, beheer en financiële tussenkomst voor het gebruik van de leidingstraat en voor een flankerend beleid concretiseren. Aan de hand van deze "letter of intent" moet de Vlaamse overheid een kader en overeenkomst uitwerken met de industriële partners die moet instaan voor de financiering.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving, Mobiliteit en Energie

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

### B. SITUERING, BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

In februari 2022 is Rusland Oekraïne binnen gevallen, en heeft Rusland de aanvoer van energie naar Europa geleidelijk verminderd. Tegelijk heeft de Europese Commissie beslist om de aanvoer van fossiele energie uit Rusland zo snel mogelijk af te bouwen om politieke en strategische redenen. Dit in aansluiting op de ambitie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan van 2019, dat de afbouw van de afhankelijkheid van fossiele energie uit derde landen vooropstelt.

De Europese Commissie en de Europese industrie is alle vertrouwen kwijt in Rusland als leverancier van aardgas en aardolie. De oorlog in Oekraïne heeft duidelijk gemaakt dat permanent beschikbare strategische infrastructuur voor het aan- en uitvoeren van energie en grondstoffen meer dan ooit

essentieel is. Het betekent ook dat alle bedrijven en landen die vandaag op fossiele energie uit het Oosten rekenen, in de toekomst hun energie en grondstoffen uit het westen moeten halen, dus onder andere uit de grote zeehavens aan de Noordzee. Bijkomende vaststelling met het oog op die strategische aanvoer is dat tegelijk het waterpeil op de Rijn de laatste jaren veel lager ligt dan verwacht, waardoor het transport ook langs die weg steeds moeilijker wordt. Voor tal van toepassingen (energie, grondstoffen, producten) zijn pijpleidingen het beste alternatief.

Dergelijke verbindingen kunnen ook zorgen voor het verder integreren van de grote bedrijven in een grote cluster, dus Antwerpen, Rotterdam, Nordrhein-Westfalen, Ludwigshaven. Nieuwe ondergrondse leidingen zijn hiervoor van strategisch belang op korte termijn. De beschikbaarheid van een leidingstraat biedt een kader voor investeringsbeslissingen.

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 leidingzones die de aanleg van bijkomende pijpleidingen mogelijk maken.

In de **beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2019-2024** zijn voor het planinitiatief leidingstraat Antwerpen – Ruhr (Geleen) 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 leidingzones 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 transitie (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. Er is een studie in de markt gezet 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 het kader van de geïntegreerde visie goederenvervoer die 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 modalshift 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 **strategische 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 de 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 omschreven 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 te realiseren. De energie- en klimaatdoelstellingen werden door de Vlaamse Regering aangescherpt op 5 november 2021 met nieuwe maatregelen.

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 (with existing measures) 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).

## 2. RAADPLEGING BEVOLKING

De Vlaamse Regering heeft de startnota voor het GRUP Leidingstraat Antwerpen-Ruhr goedgekeurd op 18 december 2020. De bevolking werd hierover geraadpleegd van 2 maart tot 30 april 2021.

Voor de start van de publieke raadpleging werden webinars georganiseerd voor de actoren die betrokken waren bij de voorafgaande haalbaarheidsstudie in 2016: de Vlaamse administraties, de betrokken gemeenten en provincies en het regionale middenveld.

Tijdens de publieke raadpleging volgden 2 webinars voor de regionale economische actoren en de Vlaamse strategische adviesraden en, omwille van de grote interesse, 8 digitale infomomenten voor het ruime publiek. In totaal logden zo'n 1700 deelnemers aan.

Tijdens de publieke raadpleging werd bijkomend overlegd met de gemeenten waar het project de grootste impact zal hebben en waar woningen voorkomen op de te onderzoeken tracés (reservatiestrook 45 meter breed): Laakdal, Zandhoven, Maasmechelen, Houthalen-Helchteren, Olen, Kapellen, Ham, Wijnegem, Geel, Grobbendonk, Schoten, Westerlo, Rijkevorsel, Beringen, Dilsen-Stokkem, en Stabroek.

Tijdens de publieke raadpleging werden ook bewoners en eigenaars van woningen die gelegen zijn binnen de te onderzoeken tracés (reservatiestrook 45 meter breed) gecontacteerd. Bewoners werden in de corona-periode telefonisch gecontacteerd voor een video-gesprek. Doelstelling was goed uitleggen wat het plan inhoudt en wat de verdere procedure is.

De publieke raadpleging werd bekendgemaakt via de pers en via een tekst voor de gemeentelijke informatiekanaalen. Alle informatie over het proces is samengebracht op een projectpagina op de website van het departement Omgeving (<http://www.omgeving.vlaanderen.be/grups/leidingstraat-antwerpen-ruhr>). Hier was ook een duidelijke presentatie te beluisteren en een folder te lezen. Bij de Vlaamse administratie was een contactpunt bereikbaar. Wie vragen had, kon die ook stellen via het mailadres en telefoonnummer op de projectpagina.

In bijlage 1 bij deze nota is een gedetailleerd overzicht toegevoegd van de communicatie en de participatiemomenten en een overzicht van de belangrijkste elementen uit de inspraakreacties en adviezen.

## 3. STOPZETTING EN LETTER OF INTENT

Om een, doorstart van het project mogelijk te maken is er een duidelijk engagement van de sector nodig:

- A. De huidige GRUP-procedure wordt stopgezet.
- B. Vooraleer overwogen wordt te starten met een nieuw GRUP-traject, wordt een duidelijk engagement gevraagd vanuit de industriële partners (minstens industrie, Antwerpse haven en Fluxys) in de vorm van een "letter of intent" waarin zij formeel hun intenties, timing, beheer en financiële tussenkomst voor het gebruik van de leidingstraat en voor een voldoende pakket aan flankerend beleid concretiseren.

- C. Zodra de “letter of intent” beschikbaar is en na een uitgebreide communicatie en informatie-overleggronde met de lokale besturen en alle belanghebbenden, kan in dat geval een nieuw traject gestart.
- D. De plandoelstelling moet sowieso bijgesteld worden om de transitie naar klimaatbestendigheid van de bedrijvencusters in de haven van Antwerpen en het Economisch Netwerk Albertkanaal te versterken en te versnellen. Die transitie vereist het transport van onder meer CO<sub>2</sub>, waterstof en verschillende energiedragers en grondstoffen en zal geruime tijd in beslag nemen. Vanuit de industriële partners dienen de nodige garanties te worden gegeven dat aan deze transitie constructief zal worden meegewerkt.
- E. Het planopzet wordt in dat geval verruimd met beheeraspecten om de slaagkansen van het project te vergroten.

Alle lokale besturen en betrokkenen zullen goed worden geïnformeerd aan de hand van een informatieronde

## E. VOORAFGAANDE INFORMATIE EN COMMUNICATIE

De verwerking van de inspraakreacties leidt ertoe, dat er nog niet wordt overgegaan tot opmaak van een scopingnota aangezien de huidige GRUP-procedure wordt stop gezet. **Zodra de “letter of intent” van de industriële partners beschikbaar is en er voldoende overleg en een grondige informatieronde is geweest met lokale besturen en alle betrokkenen, pas dan kan er een nieuwe startnota worden uitgewerkt. Dit ook aan de hand van de input uit de communicatie en informatieronde.** De nieuwe startnota zal in dat geval een aangepast planvoornemen bevatten met nieuwe tracés.

Het is nodig om ruim en tijdig te informeren en te communiceren alvorens we zouden starten met een nieuwe startnota.

## 4. 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<sup>o</sup> en artikel 31 §1 2<sup>o</sup> 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 en provinciale besturen.

## 5. VERDER TRAJECT

### A. LETTER OF INTENT VAN DE INDUSTRIE

Er wordt een duidelijk engagement gevraagd vanuit de industriële partners (minstens industrie, Antwerpse haven en Fluxys) in de vorm van een convenant (letter of intent) waarin zij formeel hun intenties, timing, beheer en financiële tussenkomst voor het gebruik van de leidingstraat alsook een flankerend beleid concretiseren.

Aan de hand van deze "letter of intent" moet de Vlaamse overheid een kader en overeenkomst uitwerken met de industriële partners die moet instaan voor de financiering.

## 6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. De huidige GRUP-procedure stop te zetten.
2. het gesprek aan te gaan voor een gezamenlijke convenant (letter of intent) met de industriële partners. Daarbij concretiseren de industriële partners formeel hun intenties en timing voor het gebruik van de leidingstraat voor nieuwe leidingprojecten, voor het gebruik van leidingen in partnerschap, voor een flankerend beleid en voor het beheer (privaat, publiek of gemengd) en financiering van de leidingstraat. Daarnaast formaliseren de industriële partners in deze LOI ook hun engagement voor de uitwerking en financiering. .
3. Een brede informatie-, en overlegronde op te starten in functie van een nieuwe startnota, die pas kan goedgekeurd worden voor zover een 'letter of intent' afgesloten is. Om de informatieverschaffing en participatie te ondersteunen wordt voor de communicatie over de startnota een volwaardige website uitgebouwd. De overlegondes omvatten het informeren en overleg met:
  - Gemeente- en provinciebesturen
  - Eigenaars en persoonlijk betrokken burgers
  - Actoren, middenveld, verenigingen en experts
  - De ruime bevolking

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

Zuhal DEMIR

Bijlagen:

1. Resultaten inspraak
2. ESCA synthese nota pijpleidingen eindrapport
3. Onderzoek stofstromen