



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

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Ontwerp besluit van de Vlaamse Regering houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Zelzate - Kallo'

Samenvatting

Ontwerp-besluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp-GRUP 'Leidingstraat Zelzate - Kallo'. Het tracé is 43 km lang en is gelegen op het grondgebied Zelzate, Wachtebeke, Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas en Beveren.

De aanduiding van een leidingstraat kadert in het versterken van het ondergronds infrastructuurnetwerk tussen de Vlaamse zeehavens, zowel in functie van de duurzame energiebevoorrading als het reduceren van de stikstofuitstoot. Concreet gaat het om het aanduiden van een leidingstraat tussen Zelzate in de haven van Gent en Kallo in de haven van Antwerpen. Er is een bijzondere nood aan hernieuwbare energie in de haven van Antwerpen. De nood om CO₂ te vervoeren stelt zich eveneens specifiek in de haven van Antwerpen door de daar aanwezige industrie.

De aanduiding van een leidingstraat maakt het mogelijk op korte termijn een waterstof- en CO₂-leiding te bouwen en in de toekomst bijkomende ondergronds leidingen te realiseren tussen de zeehavens. Op de verbinding Gent-Zeebrugge is reeds een leidingstraat voorzien.

Voorliggend plan past dus in de klimaattransitie en de transitie naar hernieuwbare energie door enerzijds een toename van de productie van hernieuwbare energie en anderzijds het verhogen van de verbondenheid in het Europees energienetwerk.

De leidingstraat Zelzate – Kallo wordt gebundeld met de E34 en een bestaande aardgasleiding. De leidingstraat wordt voorzien ten noorden van de E34. Vanaf Verrebroek en ter hoogte van de Waaslandhaven is geopteerd voor een tracé ten zuiden van de E34 in overeenstemming met de planopties in de scopingnota voor het GRUP 'E34 West ter hoogte van de Waaslandhaven'.

Na de voorlopige vaststelling door de Vlaamse Regering wordt een openbaar onderzoek georganiseerd over het ontwerp-GRUP.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Vlaamse Regering keurde op 17 juli 2020 een startnota goed voor de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Zelzate - Kallo'.

Over de startnota werd een participatieperiode georganiseerd van 21 augustus 2020 tot en met 19 oktober 2020. In eerste instantie werden participatiemomenten aangekondigd in de vorm van infomarkten op 28 september 2020 in Wachtebeke, op 29 september 2020 in Stekene en op 2 oktober 2020 in Kallo (Beveren). Die infomarkten werden geannuleerd omwille van de coronamaatregelen en vervangen door een webinar dat doorging op 8 oktober 2020 van 18u30 tot 20u30. Er waren dertien deelnemers aan het webinar.

Er werden 21 inspraakreacties ingediend tijdens de inspraakperiode. Daarvan zijn er 18 adviezen en 3 individuele inspraakreacties. Er werd advies uitgebracht over de startnota door: Saro, Provincie Oost-Vlaanderen, Beveren, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Zelzate, het Agentschap Onroerend Erfgoed, Infrabel, de Vlaamse Milieu Maatschappij, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen, het Agentschap Natuur en Bos, het Departement Landbouw & Visserij, de afdeling Maritieme Toegang, de Maatschappij Linkerscheldeoever en het havenbedrijf Antwerpen.

Op basis van de inspraak werd een scopingnota uitgewerkt. Die is op 6 april 2023 gepubliceerd op de website van het departement Omgeving.

De plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP vond plaats op 28 april 2023. Volgende instanties waren aanwezig of brachten een schriftelijk advies uit over het voorontwerp-GRUP: de gemeenten Beveren, Moerbeke, Stekene, Wachtebeke en Zelzate, Provincie Oost-Vlaanderen, de Vlaamse Milieumaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, Agentschap Onroerend Erfgoed, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Departement Landbouw & Visserij, de NMBS, de Moerbeke Polder en de Polder Sinaai-Daknam.

2. INHOUD

Fluxys Belgium NV is de beheerder van het Belgische aardgastransportnetwerk en heeft als opdracht de bevoorrading van bedrijven en gezinnen te verzekeren. Daarnaast bouwt Fluxys versneld aan het netwerk voor waterstof en CO₂. Ze beheert daartoe het netwerk van de hoofdtransportleidingen onder hogedruk, waarmee het distributienetwerk wordt bevoorraad. De toekomstige energiebehoefte in België en de (huidige) configuratie van de aardgas- en elektriciteitsinfrastructuur van Fluxys en Elia maken het nodig om de hoofdaanvoer naar de Haven van Antwerpen te versterken met een nieuwe waterstofleiding en een nieuwe CO₂-leiding tussen de posten van Zelzate (zeehaven Gent) en Kallo (zeehaven Antwerpen), parallel aan de transportas Zomergem – Zelzate - Loenhout. De nieuwe verbinding Zelzate-Kallo komt aan verschillende behoeften tegemoet:

- De leiding is nodig in functie van de uitbreiding van het netwerk om de energietransitie te voltrekken en ons voor te bereiden op de evoluties die ons land op vlak van bevoorradingszekerheid zal doormaken: de uitfasering van de nucleaire productiecapaciteit, de groei van de elektriciteitsvraag in het licht van de toenemende elektrificering van het energiegebruik en de nood aan flexibele productiecapaciteit als back-up voor de toenemende variabiliteit van de elektriciteitsproductie met wind en zon die in capaciteit verder zal toenemen. Het project is in de beginfase opgevat als een nieuwe aardgasleiding maar in het licht van de versnelde transitie zal een waterstofleiding worden voorzien. Tegelijk wordt een CO₂-leiding aangelegd.

- Aanvoercapaciteit om een antwoord te bieden voor een aantal industriële gasaansluitingen in de Antwerpse haven die een belangrijke cluster chemische industrie bevat. Op korte termijn zijn er belangrijke uitbreidingen gepland.
- De infrastructuur is de beste keuze vanuit het perspectief van een zo goed mogelijke diversificatie van de aanvoerroutes. Ze zal toelaten om de bevoorradingszekerheid van de haven te versterken in de context dat de laagcalorische gasnetten die de grootstad Antwerpen van Nederlands Groningengas voorzien zullen zijn omgezet naar hoogcalorische gasnetten.
- In het licht van de energietransitie is deze infrastructuur tevens compatibel met de instroom van koolstofneutraal groen gas. Wanneer de conversie naar H-gas een feit zal zijn en de belasting van de as Zelzate-Kallo het toelaat, wordt voorzien om deze leiding te integreren in een nieuw te ontwikkelen netwerk:
 - hetzij voor het transport van hernieuwbare gassoorten zoals biogas, synthetisch gas of groene waterstof of waterstofhoudend aardgas,
 - hetzij voor koolstof: CO₂ dat door de petrochemische industrie zal worden afgevangen, kan dan worden vervoerd om vervolgens in uitgeputte olie- en gasvelden bijvoorbeeld in de Noordzee te worden opgeslagen, mogelijk in afwachting om later terug te worden opgewerkt en zo te worden opgenomen in de circulaire economie.

Om die verschillende behoeften tijdig te kunnen invullen met het oog op de bevoorradingszekerheid van zowel waterstof als elektriciteit, zouden de nieuwe leidingen in 2024 in gebruik moeten worden genomen.

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 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.

Daarnaast zijn er verschillende studies met betrekking tot de toekomstige energiebehoefte, de toekomstige rol van aardgas alsook het gebruik van pijpleidingen.

Vlaams klimaatbeleidsplan 2021-2030

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

Het afsluiten van het klimaatakkoord in Parijs en de richtlijnen uit het pakket schone energie voor alle Europeanen geven duidelijke richtlijnen aan voor een toekomstige energietransitie. De energie-efficiëntie moet fors verbeteren, het aandeel hernieuwbare energiebronnen in de energievoorziening moet sterk verhogen, onze energie-infrastructuur moet beter en flexibeler, zodat de energievoorziening te allen tijde gegarandeerd blijft. De energiefactuur moet betaalbaar blijven voor gezinnen. Om dit alles te bereiken, hebben we een slim energiesysteem nodig dat flexibel kan inspelen op het fluctuerend aanbod van hernieuwbare energie.

De klimaatdoelstellingen vereisen een transitie van de economie richting een groene en circulaire economie. Een groene economie betekent een economie waarbij we het huidige niveau van welvaart en welzijn verder kunnen opbouwen en tegelijk het natuurlijk kapitaal en een gezond klimaat in stand houden. Het perspectief op een groene economie gaat over slim in te zetten op de synergiën tussen economie en ecologie, zo streven we zowel economische als milieudoelstellingen na.

Voorliggend plan draagt bij aan een slim energiesysteem dat moet toelaten om flexibel in te spelen op het fluctuerend aanbod aan hernieuwbare energie.

Beleidsnota 2019-2024 – Mobiliteit en Openbare werken

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken zijn voor dit plan volgende relevante doelstellingen opgenomen:

- *Pijpleidingen als een volwaardige transportmodus*

Pijpleidingen moeten als een volwaardige transportmodus worden 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.

- *De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen Zeehavens*

Het is de bedoeling om in het kader van de nieuwe havenstrategie 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. Verder stimuleert de minister de samenwerking tussen de verschillende Vlaamse havens en vergroot de slagkracht van de havens van Antwerpen, North Sea Port, Oostende en Zeebrugge.

In de toelichtingsnota wordt de plandoelstelling als volgt geformuleerd:

De plandoelstelling is de aanleg van hoofdtransportleidingen, die de aanvoer van energieproducten naar Antwerpen versterken, mogelijk maken, zodat:

- *de nodige leidingcapaciteit beschikbaar is om de energietransitie te voltrekken en ons voor te bereiden op de evoluties die ons land op vlak van bevoorradingszekerheid zal doormaken: de uitfasering van de nucleaire productiecapaciteit, de groei van de elektriciteitsvraag in het licht van de toenemende elektrificering van het energiegebruik en de nood aan flexibele productiecapaciteit als back-up voor de toenemende variabiliteit van de elektriciteitsproductie met wind en zon die in capaciteit verder zal toenemen.*
- *De nodige aanvoercapaciteit voorzien wordt voor een aantal industriële energieaansluitingen in de haven en toekomstige uitbreidingen in de (petro-)chemische sector.*
- *De bevoorradingszekerheid van de haven versterkt wordt in afwachting dat de L-gasnetten die de grootstad Antwerpen van Nederlands Groningengas voorzien, zullen zijn omgezet naar duurzame energiedragers zoals H₂.*
- *De infrastructuur compatibel is met de instroom van koolstofneutraal groen gas. Wanneer de conversie naar H-gas een feit zal zijn en de belasting van de as Zelzate-Kallo het toelaat, wordt voorzien om deze leiding te integreren in een nieuw te ontwikkelen netwerk:*
 - *Hetzij voor het transport van hernieuwbare gassoorten zoals biogas, synthetisch gas, groene waterstof of waterstofhoudend aardgas,*
 - *Hetzij voor CO₂ dat door de petrochemische industrie zal worden afgevangen. Dat kan dan worden vervoerd om vervolgens in uitgeputte olie- en gasvelden in de Noordzee te worden opgeslagen.*

De leidingstraat maakt de aanleg van ondergrondse transportleidingen in functie van energieproducten mogelijk tussen de Zeehavens.

De doelstelling wordt in een GRUP vertaald door het voorzien in een overdruk leidingstraat en een bestemming openbaar nut voor de bijhorende infrastructuur zoals gasstations, afsluiterknooppunten.

Het GRUP voorziet in het juridisch-planologische kader voor het realiseren van deze projecten. Het GRUP en het geïntegreerde milieueffectenonderzoek behandelt bijgevolg de planologische reservatie van een tracé voor de leidingstraat.

Na de publieke consultatie van de startnota werd een scopingnota uitgewerkt. In het verslag van de participatieperiode is een overzicht gegeven van de inspraakreacties. Als bijlage bij het verslag is puntsgewijs voor de inspraakreacties aangegeven welke verwerking er werd aan gegeven in de scopingnota:

- **Plandoelstelling:** De plandoelstelling is niet gewijzigd. Er werd wel een passage opgenomen over de optie om te voorzien in een waterstofleiding en tegelijk een CO₂ leiding te bouwen zodat duidelijk is dat er geen sprake meer is van een aardgasleiding.
- **Tracékeuze:** Voor het gedeelte ter hoogte van de Waaslandhaven wordt geopteerd voor een ligging ten zuiden van de E34. Uit de afstemming met het planproces voor de inrichting van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven blijkt dat ten noorden van de E34 geen mogelijkheden voor leidingen beschikbaar zijn.
- **Milieubeoordeling:** vragen om bepaalde onderzoeken te voorzien in het plan-MER leiden tot beperkte aanvullingen omdat de meeste elementen reeds voorzien waren in het voorgenomen onderzoek.

Bij de opmaak van het voorontwerp zijn ten opzichte van de scopingnota geen inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd. De plenaire vergadering ondersteunde globaal de algemene planopties en de tracékeuze.

Wel werd gepleit om lokale tracévarianten in Moerbeke en Wachtebeke te herevalueren en na te gaan of de strak gebundelde optie technisch uitvoerbaar is. Ter hoogte van de Kruisstraat in Moerbeke blijkt dat inderdaad mogelijk zodat daar geopteerd is voor het tracé aansluitend bij de E34. Daardoor is de impact op landbouw beperkter. Tenslotte is in de stedenbouwkundige voorschriften, voor de post in Zelzate, een bepaling opgenomen die aanpassingswerken aan de aanliggende infrastructuur (E34, R4-West, ..) mogelijk maakt.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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

In het ruimtelijk uitvoeringsplan worden bestemmingswijzigingen doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een kapitaal- of gebruikersschadevergoeding. In uitvoering van de bepalingen van het decreet grond- en pandenbeleid en het decreet betreffende de gebruikersschade zal een kapitaalschadecommissie een voorlopig kapitaalschaderapport opstellen binnen 90 dagen na het einde van het openbaar onderzoek.

De Vlaamse Landmaatschappij is belast met de behandeling van aanvragen voor dergelijke compensaties en ontvangt jaarlijks een bijzondere dotatie van het Vlaams Gewest voor de bekostiging van de compensaties.

Overeenkomstig artikel 43, §3, 3° en artikel 31, §2, 1°, 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 directe weerslag op de overige lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Het ontwerp-GRUP wordt onderworpen aan een openbaar onderzoek met onder meer een ter inzage legging in de betrokken gemeenten Zelzate, Wachtebeke, Moerbeke, Stekene, Sint-Gillis-Waas en Beveren. Bij de gemeenten en de provincie Oost-Vlaanderen wordt advies ingewonnen.

Na het einde van het openbaar onderzoek beschikt de Vlaamse regering over 180 dagen voor de verwerking van de bezwaren, opmerkingen en adviezen en de definitieve vaststelling. Na de principiële goedkeuring van het plan wordt het advies van de Raad van State ingewonnen. Daarna volgt de definitieve goedkeuring door de Vlaamse regering.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist

1. haar goedkeuring te hechten aan het bijgaand ontwerp van besluit houdende voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Zelzate - Kallo' en aan de volgende bijhorende bijlagen:
 - bijlage I, het verordenend grafisch plan;
 - bijlage II, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan;
 - bijlage IIIa, de toelichtingsnota - tekst;
 - bijlage IIIb, de toelichtingsnota - kaarten;
 - Bijlage IV, het ontwerp plan-MER
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor Omgeving, te gelasten het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Leidingstraat Zelzate - Kallo' te onderwerpen aan een openbaar onderzoek.

Brussel, 15 september 2023.

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

Zuhal DEMIR