

PIJPLEIDINGSTRANSPOORT

Oktober 2009

- **Voordelen van pijpleidingstransport:**
 - pijpleidingstransport is milieuvriendelijk, duurzaam, kostenefficiënt en betrouwbaar;
 - pijpleidingen dragen bij tot de economische ontwikkeling (pijpleidingen maken een belangrijk deel uit van de logistieke netwerken in Vlaanderen) en versterken het cluster-effect ;
 - pijpleidingstransport is klimaatvriendelijk (optimaal energieverbruik, minimale uitstoot, mogelijk vervoer en opslag van CO₂, enz...).
- Een belangrijk **pijnpunt** bij de bouw van nieuwe pijpleidingen is het **gebrek aan transparantie en efficiëntie** bij het verlenen van vergunningen en een **gebrek aan coherentie** tussen de bevoegdheidsniveaus.
- Daarom vragen Fetrapi en essenscia vlaanderen een **hervorming van de vergunningsprocedures**, alsook een verduidelijking en vereenvoudiging van de bevoegdheden inzake vergunningen, en onder meer :
 - beperking van de globale termijn voor het bekomen van alle vergunningen;
 - sterke integratie van alle afzonderlijke procedures (RUP, plan-MER en project-MER, stedenbouwkundige vergunningen en machtigingen allerhande);
 - uitbouw van een één-loket-beleid met een competentiecentrum, in samenspraak met de federale overheid.
- Ook vragen Fetrapi en essenscia vlaanderen een **meer positieve en ondersteunende houding t.o.v. pijpleidingstransport**, onder meer via
 - een aanpassing van de wetgeving inzake de verleggingskosten en de ontwikkeling van een specifiek beleid inzake veiligheid van pijpleidingen;
 - het creëren van corridors voor pijpleidingen en het integreren van de corridors in ruimtelijke plannen;
 - de voortzetting van de activiteiten van de *Task Force Pijpleidingen* opgericht door de Vlaamse overheid in 2008.



PIJPLEIDINGSTRANSPORT

1. Pijpleidingen kunnen een positieve bijdrage leveren als deeloplossing voor de mobiliteitsproblematiek en zijn bovendien een betrouwbaar, milieuvriendelijk, duurzaam en kostefficiënt transportmiddel

Een groot voordeel van de pijpleidingen is dat er **bijna geen negatieve externaliteiten** optreden. Op het vlak van vervoersafvalstoffen, geluidsoverlast, congestie, intensief ruimtebeslag en daaruit voortvloeiende horizonvervuiling (= negatieve visuele effecten) scoren de pijpleidingen het best van alle modi voor het vervoer van goederen.

Het transport via pijpleidingen kan een bijdrage leveren tot het **oplossen van de mobiliteitsproblematiek**. De vervoerscapaciteit van pijpleidingen is vele malen groter dan die van het wegtransport en een uitgebreid pijpleidingnetwerk zou dan ook een grote stap vooruit betekenen in de oplossing van de huidige verkeerscongestie.

Pijpleidingstransport is veel **kostenefficiënter** dan andere transportmodi. De overheid zou op vele niveaus geld kunnen besparen indien het pijpleidingstransport zou toenemen in ons land. De uitgave die de overheid nu moet doen aan onderhoudskosten van onze wegen zouden sterk afnemen omdat er minder vrachtwagens onze wegen belasten.

Bovendien is het **energieverbruik** van transport via pijpleidingen **optimaal**, omdat er normaal gezien geen sprake is van lege terugvrachten, terwijl de traditionele vervoerswijzen - zoals vrachtwagens en schepen - hun volledige capaciteit niet altijd benutten.

Een groot voordeel is het relatief **efficiënt ruimtegebruik**. Eenmaal de leiding is aangelegd, is het ruimtebeslag van de infrastructuur minimaal. Wanneer we dit vergelijken met andere vervoermiddelen komen we uit op 100x beter dan de binnenvaart, 50x beter dan de weg en 12x beter dan het spoor.

Pijpleidingen zijn ook **milieuvriendelijk**. Nieuwe ondergrondse leidingen hebben slechts een tijdelijke weerslag op het milieu, in het bijzonder tijdens de aanleg ervan, die dankzij remediërende maatregelen gemakkelijk kan worden opgevangen. Als we kijken naar een concreet geval, meer bepaald het vervoer per pijpleiding (van producerende bedrijf naar afnemers) dan blijkt dat ook de totale CO₂ uitstoot verder teruggedrongen kan worden. In Vlaanderen wordt jaarlijks ten minste 25 miljoen ton producten per pijpleidingen vervoerd. Hiermee wordt bijna één miljoen vrachtwagens vermeden! Waarvoor jaarlijks meer dan 44.000 ton CO₂-emissie wordt uitgespaard.

Het transport via pijpleidingen wordt beschouwd als **veilig** in vergelijking met weg- en spoorvervoer. Dit is zeker een troef voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Pijpleidingstransport kan men terecht de veiligste manier ter wereld noemen om goederen te transporteren.



2. Pijpleidingen zijn een bindmiddel tussen de (petro)chemische clusters in de ARA-zone (Antwerp-Rotterdam area), het Duitse Ruhrgebied en andere regio's in België (onder meer Feluy) en in Europa.

De pijpleidingen geven de (petro)chemische industrie, zowel in Vlaanderen als in Wallonië, een synergiepotentieel. Ze zorgen mee voor investeringsimpulsen en verankering in ons land. Bovendien kan een bedrijf zijn capaciteitsbenutting verhogen en optimaliseren dankzij een goed en efficiënt pijpleidingennetwerk. Zo zou onze industrie aan concurrentiekracht kunnen winnen in een geglobaliseerde wereld door kostefficiënter te zijn. Zo helpen pijpleidingen de structurele nadelen van de Europese industrie t.o.v. het Midden Oosten (goedkope feed-stock), de USA (uitgebreid pijpleidingennetwerk voor de olefines) en Azië (hoge economische groei) op te vangen. Een sterke lokale (petro)chemische industrie, gekoppeld aan haar hoge kapitaalintensiteit heeft een verankerings-effect.

Ook een vlotte aanvoer van energie, zoals bijvoorbeeld aardgas, door middel van pijpleidingen is van belang voor de (petro)chemische industrie.

In tegenstelling tot wat men zou kunnen concluderen uit het bovenstaande, spelen pijpleidingen niet in het nadeel van onze havens. Door middel van pijpleidingen worden de bestaande chemische clusters versterkt en de goederenstromen van afgewerkte producten verankerd. Deze producten van hoge toegevoegde waarde hebben ook logistieke diensten met een hogere toegevoegde waarde nodig. Het consolideren van deze vraag naar logistieke diensten met een hoge toegevoegde waarde speelt daarentegen eerder in het voordeel van onze havens. Het effect dat men door een efficiënt pijpleidingennetwerk verkrijgt, is een substitutie van niet-verankerde logistieke diensten met een lage toegevoegde waarde (vb. bulkchemicaliën met zeeschepen) door verankerde logistieke diensten met een hogere toegevoegde waarde (vb. specifieke logistieke opslag, verpakking en transport, ook via zeeschepen maar eerder met containers).

Pijpleidingstransport als onmisbare en duurzame vervoerschakel uitbouwen en als competitief voordeel uitspelen teneinde de (petro)chemie in Vlaanderen/België te verankeren en verder op termijn te ontwikkelen, vormde dan ook de centrale doelstelling van de "Strategische studie pijpleidingen Vlaanderen". Deze studie heeft aanleiding gegeven tot de oprichting door de Vlaamse overheid van de *Task Force Pijpleidingen*, bestaande uit zowel leden van de Vlaamse en federale overheid als het bedrijfsleven (essenscia/Fetrapi), om de uitwerking van de actiepunten naar aanleiding van de studie, op te volgen.

3. Aanbevelingen

De bovenvermelde studie over pijpleidingtransport toonde aan dat dergelijk transport ingewikkeld is maar duurzaam en dat de toekomst van de (petro)chemische cluster in Vlaanderen en goede verbindingen d.m.v. pijpleidingen nauw met elkaar verbonden zijn.

Een van de grote problemen in verband met het uitbreiden van het pijpleidingnetwerk is het gebrek aan transparantie en efficiëntie bij het verlenen van vergunningen en een gebrek aan coherentie tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus. Daarom vragen Fetrapl en essenscia vlaanderen een hervorming van de vergunningsprocedures, en meer bepaald:

1. Beperking van de globale termijn voor het verkrijgen van alle vergunningen die noodzakelijk zijn voor de aanleg van een pijpleiding met bijhorigheden. De termijn zou voor de meeste projecten niet langer dan 1 jaar, en voor de grote projecten niet langer dan 3 jaar mogen zijn. Deze termijn omvat tevens de voorafgaande procedures zoals Plan-MER en RUP.
2. Beperking van de duur van elke stap in het proces voor het afleveren van vergunningen en het opleggen van dwingende termijnen.
3. Efficiënte coördinatie van de verschillende procedures en structurele samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus, meer bepaald door:
 - een sterke integratie van alle afzonderlijke procedures (RUP, plan-MER en project-MER, stedenbouwkundige vergunningen en allerhande machtigingen);
 - in overleg met de federale overheden, de uitbouw van een één-loket-beleid met een competentiecentrum (met voldoende mensen en middelen) bevoegd om de verschillende vergunningsaanvragen in ontvangst te nemen. Via een kenniscentrum voor pijpleidingen waarin alle informatie rond pijpleidingen centraal is vervat, zouden alle belanghebbende partijen een antwoord kunnen krijgen op vragen m.b.t. de vergunningsprocedures, inventaris van bestaande pijpleidingen, technische regelgeving, ruimtelijk plan voor de ondergrond, etc.
4. Versoepeling en/of vereenvoudiging van bepaalde regels en wetgevingen voor een vlottere aflevering van vergunningen voor transportinfrastructuur. Meer bepaald:
 - Afschaffen van zogenaamde “pest” vergunningen: wijziging van de regels en reglementen van andere beheerders van lijninfrastructuur (wegen, waterwegen, etc.) teneinde de aanleg van transportinfrastructuur in hun domein toe te laten onder minder restrictieve voorwaarden (bijvoorbeeld aanleg van installaties in het domein van de autowegen, afschaffing van specifieke vergunningen voor het gebruik van het openbaar domein en andere “kleine” vergunningen).
 - opstelling van een lijst van “kleine werken van algemeen belang” voor transportinfrastructuur die dan vrijgesteld zijn van stedenbouwkundige vergunning ;
 - vereenvoudiging van MER-rubrieken voor leidinginfrastructuur;
 - versoepeling van de natuurbehoudsregels voor ondergrondse transportinfrastructuur.



5. Garanties voor grotere rechtszekerheid door:

- systematische motivering van alle vergunningen op basis van het maatschappelijk belang van de leidinginfrastructuren;
- een coördinatie tussen de federale en de regionale wetgeving op het vlak van het gebruik van het openbaar domein (retributies, vergunningen en verleggingen).