

## VLAAMSE OVERHEID

[C – 2019/12113]

**15 MAART 2019. — Besluit van de Vlaamse Regering tot verplichte wijziging van de ligging van de installaties voor het vervoer van aardgas door middel van leidingen van Fluxys Belgium NV, gelegen in het openbaar domein, eigendom van het Vlaams Gewest, op het grondgebied van Sint-Pieters-Leeuw**

DE VLAAMSE REGERING,

Gelet op de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, inzonderheid artikel 9, derde lid, en artikel 12;

Gelet op het koninklijk besluit van 11 maart 1966 betreffende de te nemen veiligheidsmaatregelen bij de oprichting en bij de exploitatie van installaties voor gasvervoer door middel van leidingen, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 24 januari 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1966 tot wijziging van de ligging of het tracé van een gasvervoerinstallatie ter uitvoering van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, artikel 2, 3, 4 en 5;

Gelet op het koninklijk besluit van 12 mei 1992 betreffende de vergunning voor gasvervoer door middel van leidingen verleend aan de naamloze vennootschap Distrigas (leiding Sint-Pieters-Leeuw – STEG Drogenbos) met betrekking tot leiding 3.30179 A322-2260;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en alle latere wijzigingen;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van gasachtige en andere producten door middel van leidingen;

Gelet op het gunstig advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 4 maart 2019;

Overwegende dat krachtens artikel 9, derde lid van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, de Staat, de provincie of de gemeente het recht heeft de ligging of het tracé van de gasvervoersinstallaties en de desbetreffende werken te doen wijzigen ten aanzien van gasvervoerinstallaties op hun openbaar domein opgericht, en dit op kosten van diegene die die installatie exploiteert, wanneer die wijzigingen zijn opgelegd hetzij ter wille van de openbare veiligheid, hetzij ter wille van de vrijwaring van het landschapsschoon, hetzij in het belang van een openbare dienst of van de waterlopen, kanalen en openbare wegen, hetzij wegens verandering in de toegangen tot de eigendommen gelegen langs de openbare weg. In de andere gevallen komen de kosten ten laste van de Staat, de provincie of de gemeente;

Overwegende dat krachtens artikel 12 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen de gasvervoerinstallaties moeten worden verplaatst of, zo nodig, weggenomen op verzoek van de eigenaar van het bezwaarde erf of van diegene die het recht heeft om er bouwwerken op uit te voeren of om het te omsluiten met een muur of met een omheining die overeenkomst met de bouw- of stedenbouwverordeningen, indien zij dit recht willen uitoefenen;

Overwegende dat de betrokken installaties voor het vervoer van aardgas door middel van leidingen van de Fluxys Belgium NV, met name leiding DN300 - gasleiding met diameter 300mm - en aanhorigheden gelegen is in het openbaar domein, eigendom van het Vlaams Gewest en in beheer van De Vlaamse Waterweg nv;

Overwegende dat de verplaatsing moet worden uitgevoerd in het belang van de waterlopen en kanalen als gevolg van de werken met betrekking tot de modernisering van het kanaal naar Charleroi en meer bepaald voor de kanaalzone, tussen de passerelle ter hoogte van de centrale van Drogenbos (Engie) en de grens met het Brussels Gewest;

Overwegende dat er sinds jaren een groter wordende belangstelling en aandacht is voor het Kanaal naar Charleroi, zowel door overheden als door de bevolking, waarbij de groeiende doorvoer via het Zeekanaal Brussel-Schelde en de Brusselse Haven, alsook de economische dynamiek in de regio ten zuidwesten van Brussel belangrijke factoren zijn, alsmede de mogelijkheden die het Kanaal naar Charleroi biedt bij het streven naar een duurzaam, intermodaal en multifunctioneel mobiliteitsbeleid;

Overwegende dat in 2003 het Strategisch Beleidsplan Magneet voor vernieuwing werd opgemaakt en dat dit plan aangeeft hoe op lange termijn (2020) een optimale ruimtelijk-economische benutting van het Kanaal naar Charleroi en watergebonden terreinen kan worden gerealiseerd waarbij vooral naar boven kwam dat er potenties zijn om de beperktere rol die het kanaal tot nu toe speelde te verbreden en te versterken;

Overwegende dat de bestaande bruggen over het kanaal een beperkte vrije hoogte hebben waardoor ze een rendabele vaart met containerschepen verhinderen, dat ze het einde van hun levensduur hebben bereikt, daarenboven ernstige beschadigingen vertonen en ook niet meer aangepast zijn aan de huidige en toekomstige verkeersdrukte en verkeersafwikkelingen op deze waterweg;

Overwegende dat de beperkingen wat betreft het gabarit van het kanaal, van de sluisen en van de bruggen ertoe leiden dat niet optimaal kan ingespeeld worden op de schaalvergrotingstendens in de binnenvaart waardoor de kosten van het binnenvaarttransport toenemen en waardoor de binnenvaart relatief duurder wordt ten opzichte van andere transportmodi;

Overwegende dat door voorgaande de economische ontwikkelingen beknot worden en de gewenste modale verschuiving van wegvervoer naar binnenvaartverkeer wordt beperkt, terwijl de inzet van grotere schepen voor het binnenvaarttransport lagere transportkosten genereert en minder emissies per getransporteerde ton, hetgeen dus zowel voor de economie als voor het milieu positieve gevolgen heeft;

Overwegende dat de algemene ontwikkelingsstrategie van het Kanaal naar Charleroi onder meer is opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die structuurbepalende elementen identificeert met oog op een duurzame en ruimtelijke ontwikkeling, waarbij het kanaal Brussel-Charleroi tot het hoofdwaterwegennet behoort;

Overwegende dat de algemene ontwikkelingsstrategie van het Kanaal naar Charleroi onder meer is opgenomen in het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB), hetgeen het noordelijk deel bevat van het studiegebied en waarbij als hoogdynamische zone er langs het kanaal ontwikkelingen worden geconcentreerd van wonen, economische activiteiten en andere stedelijke functies en volgens hetwelk het bestaande vervoersnetwerk rond het kanaal zal uitgebreid worden, inclusief een verlenging van de tramverbinding tot het station van Ruisbroek;

Overwegende dat de algemene ontwikkelingsstrategie van het Kanaal naar Charleroi onder meer is opgenomen in het Strategisch Beleidsplan voor het kanaal naar Charleroi, opgesteld in 2003 door de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, rechtsvoorganger van De Vlaamse Waterweg nv, hetgeen zich richt op de plaats van het kanaal binnen de ruimtelijke planning. Zo vermeldt het document de nood aan een minimale vrije hoogte van 7m en lokale verbredingen om een volwaardige klasse IV kanaal te garanderen. Ook zal het doorvoer karakter van het kanaal gebroken worden door twee Regionale Overslag Centra (ROC) te bouwen voor bouwmaterialen en afvaltrafiek, en door medegebruik te stimuleren aan de bestaande Electrabel en UCB kades. De beleidsplannen zijn gericht op het maximaal bevorderen van de watergebonden industrie langs het kanaal;

Overwegende dat het Kanaal naar Charleroi geen volwaardig klasse IV kanaal is, waardoor dit zal worden opgewaardeerd om deze klasse te bereiken en indien mogelijk zelfs op te waarden tot een klasse Va;

Overwegende dat het verschil in de klassen de lengte, breedte, diepgang en hoogte is van het schip, waardoor het gabarit van het kanaal gewijzigd moet worden hetgeen zich zal vertalen in een grotere diepgang, een breder kanaal en een grotere vrije doorvaarthoogte;

Overwegende dat de geplande ontwikkelingen door De Vlaamse Waterweg nv gespreid zijn in tijd en zich onder meer uiteten in de bouw van een nieuwe brug (Drie Fonteinbrug) over het Kanaal naar Charleroi, de bouw van ontsluitingswegen op zowel de linker- als de rechteroever met aantakkingen op de nieuwe brug, de bouw van een nieuwe kaaimuur ter hoogte van het bedrijf Cantillana NV en de opwaardering (verbreding, grotere diepgang en grotere vrije doorvaarthoogte) van het Kanaal naar Charleroi om een volwaardige klasse IV kanaal te bereiken en indien mogelijk zelfs op te waarden tot klasse Va;

Overwegende dat rekening houdend met de verschillende benodigde werkzones voor het realiseren van diverse projecten diverse interferentiepunten worden vastgesteld tussen de geplande ontwikkelingen en de gasvervoerleidingen van Fluxys Belgium NV;

Overwegende dat, naast de algemene verbreding en verdieping van het kanaal, de volgende punten als interferentie met de Fluxysleidingen worden beschouwd, en meer bepaald met de leiding DN300 en aanhorigheden: aanpassing aan de sifon van de Zuunbeek onder het kanaal, verbreding van de zwaairom, nieuwe laad- en loskade ter hoogte van Cantillana NV, realisatie van de Drie Fonteinbrug en ontsluitingswegen, wegname of verhoging van de passerelle in eigendom van Fluxys Belgium NV over het kanaal;

Overwegende dat – in het kader van bovenvermelde werken in het belang van de kanalen en waterwegen – de bestaande leidingen onverenigbaar zijn met de geplande infrastructuurwerken en de modernisering van het Kanaal naar Charleroi;

Overwegende dat ook de bestaande leidingen van Fluxys Belgium NV, alsook hun verplaatsing, geen conflict mogen veroorzaken met de uit te voeren werken;

Overwegende dat, gelet op de aaneenschakeling van toekomstige projecten in functie van de opwaardering van het kanaal naar Charleroi op meerdere locaties, de leiding DN300 van Fluxys Belgium NV zal moeten worden gewijzigd. Tussen 2018 en 2022 concentreren de werken zich op de bouw van de Drie Fonteinbrug en de ontsluitingswegen en de kaaimuur ter hoogte van Cantillana NV. Op langere termijn komt de kanaalverbreding- en verdieping, het verruimen van de zwaairom en aanpassing van de sifon van de Zuunbeek aan bod;

Overwegende de onbestaanbaarheid van het behoud van de leidingen op de plaats van hun ligging, gelet op de noodzaak tot het waarborgen van de veiligheid van de gasvoerleiding;

Overwegende dat de aanwezigheid en de huidige ligging en/of tracé van de desbetreffende installaties voor het vervoer van aardgas door middel van leidingen aldus onverenigbaar is met de beoogde werken, zodat de wijziging van de ligging en/of het tracé van deze pijpleidingen zich onvermijdelijk opdringt;

Overwegende dat krachtens artikel 9, derde lid, van de wet van 12 april 1965 die wijzigingen geschieden op kosten van degenen die de gasvervoersinstallaties exploiteren;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 04/03/2019;  
Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,  
Na beraadslaging,

Besluit :

**Artikel 1.** Fluxys Belgium NV, Kunstlaan 31, 1040 Brussel, houdster van de toelating voor aardgasvervoer door middel van installaties voor het vervoer van aardgas door middel van leidingen, en met name voor gasleiding DN300, verleend bij koninklijk besluit van 12 mei 1992 met betrekking tot leiding 3.30179 A322-2260, is er toe gehouden op eigen kosten de ligging van de installaties voor het vervoer van aardgas door middel van leidingen, gelegen op het grondgebied van de gemeente Sint-Pieters-Leeuw te wijzigen om de modernisering van het Kanaal naar Charleroi toe te laten. Die verplaatsing moet uiterlijk op 1 juni 2019 zijn uitgevoerd;

**Art. 2.** Een voor eensluidend verklaard afschrift zal aan Fluxys Belgium nv en de federale minister, bevoegd voor het energiebeleid, betekend worden.

**Art. 3.** De Vlaams minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 15 maart 2019.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

G. BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

B. WEYTS

---