

////////////////////////////////////

BELEIDSADVIES

KLIMAATSPRONG VOOR DE INDUSTRIE

Leidingcorridors

////////////////////////////////////

Datum: 19/05/2026
Aan: Kabinet Diependaele
Vanwege: permanent overlegorgaan van 'Klimaat sprong voor de industrie'
Trekking: Shanna Vanblaere (VLAIO) en Tanja Merckx (essenscia) - Projectgroep Infrastructuur
Inhoud: Geactualiseerd advies 2026 over leidingcorridors
Status: FINAAL na bespreking op de klankbordgroep van 31/03/2026 en het permanent overlegorgaan van 11/05/2026

1. INLEIDING

De industrieel-klimatologische omslag van Vlaanderen vergt op korte termijn investeringen in pijpleidingnetwerken (voor waterstof, CO₂, circulaire grondstoffen, elektriciteit en andere moleculen). Pijpleidingen worden onmisbaar als klimaatvriendelijke, betrouwbare, veilige en efficiënte transportmodus voor de transitie. Zonder geavanceerde pijpleidingeninfrastructuur dreigen onze buurlanden Nederland en Duitsland voorsprong te nemen met de uitrol van nationale H₂- en CO₂-netwerken, gesteund door Europese instrumenten (TEN-E, IPCEI), waardoor Vlaanderen zich nu in een kritieke fase bevindt: wie binnen de vijf jaar corridors vastlegt, verwerft immers blijvend een concurrentieel voordeel.

Leidingcorridors zijn gereserveerde zones over publiek en privaat terrein waar proactief ruimte wordt gereserveerd om de aanleg van essentiële infrastructuur voor het transport van energiedragers en/of grondstoffen via ondergrondse pijpleidingen en kabels mogelijk te maken.

Probleemstelling en urgentie: ontbrekende schakels vertragen de transitie

Planologische verankering van pijpleidingcorridors in de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) vraagt jarenlange vergunningstrajecten (4–6 jaar) indien aanpassingen van de RUP's nodig zijn. Wanneer een industriebedrijf een Final Investment Decision (FID) neemt voor een investering, wil het de garantie dat de nodige infrastructuur voorhanden is wanneer de installatie opstart. Dit tijdsvacuüm creëert onzekerheid: investeerders dreigen naar het buitenland te trekken wanneer de randvoorwaarden voor noodzakelijke infrastructuur niet tijdig klaarstaan. Om internationaal aan te sluiten met H₂ en CO₂-backbones, dienen verschillende schakels ontsloten te worden, zoals Zomergem–Lievegem–Opwijk (CO₂) en Antwerpen–Halen (H₂ richting Ruhrgebied) bijvoorbeeld (zie verder: figuur 1).

Waarom de overheid de regie moet voeren

Van demand-following naar supply-leading. De huidige aanpak van pijpleiding-infrastructuurontwikkeling is voornamelijk industrie-gedreven: men wacht tot volumes vastliggen of tot Letters of Intent (LOI's) getekend zijn alvorens ruimte te reserveren. Dit creëert een catch-22-situatie: bedrijven wachten op infrastructuur, de infrastructuur wacht op harde vraag. Resultaat: beslissingen worden niet tijdig genomen en investeringen stagneren. Een systeemtransitie vereist daarom een proactieve overheid. Via 'supply-leading' infrastructuurbeleid (cf. inzichten Mazzucato, Keynes) kan de overheid de markt mee vormgeven bij een onzekere vraag. Dit houdt in: anticipatief ruimte reserveren om infrastructuur te bouwen, nog vóór de volledige benutting, om onder andere de eerste gebruikers te ontzorgen.

Overheid als regisseur en katalysator. Vlaanderen moet de regie nemen om uitstel te doorbreken. Publieke sturing zorgt voor een gezamenlijke richting: van klassieke rolverdeling (pijpleidingen) (industrie initieert > overheid faciliteert) naar actieve overheid (overheid initieert > industrie stapt in). De overheid heeft immers de instrumenten om ruimtelijk te plannen, regels te vereenvoudigen waar het kan, middelen te bundelen en knopen door te hakken bij moeilijke beslissingen. Overheidsregie maakt ook flexibiliteit mogelijk: publieke corridors kunnen eenvoudig modulair uitgebreid of omgeschakeld worden in het algemeen maatschappelijk belang. Zo kan de overheid een 'market shaper' zijn: door proactief de juiste randvoorwaarden voor infrastructuur aan te bieden, trekken we investeringen aan en breken we mee de markt open voor nieuwe spelers.

Toegevoegde waarde door gecoördineerde aanpak. Een Vlaams gecoördineerd kader voorkomt fragmentatie die kan ontstaan door projectgedreven of marktgedreven bottom-up-initiatieven. Een gecoördineerd kader integreert infrastructuuruitbouw, voorkomt gaten tussen netten, en ziet opportuniteiten die individuele spelers niet zien (zoals hergebruik van bestaande pijpleidingen). Bovendien kan Vlaanderen via centrale coördinatie publieke middelen doelgericht inzetten op hele corridors in plaats van versnipperd per project. Met andere woorden, overheidssturing biedt schaalvoordelen, consistentie en snelheid die gefragmenteerde initiatieven niet evenaren.

2. AANBEVELINGEN

Onderstaande aanbevelingen vormen samen een actiegericht programma dat zowel korte-termijnmaatregelen (0–2 jaar) als middellange termijnacties (tot 2030) omvat. Cruciaal is een gefaseerde aanpak: eerst en vooral kortetermijnknelpunten wegwerken om lopende projecten te faciliteren en momentum te creëren, vervolgens strategische corridorruimte bepalen voor de jaren tot 2030 en verder, verankerd in een overwegings- en regiekader dat toelaat flexibel te blijven schakelen.

2.1. Actie 2026–2027: coördinerend overheidsteam oprichten en missing links versneld planologisch verankeren

- 1. Coördinerend overheidsteam oprichten met een aangeduide SPOC (single point of contact)**
We adviseren dat de Vlaamse Regering onmiddellijk een coördinerend overheidsteam benoemt met

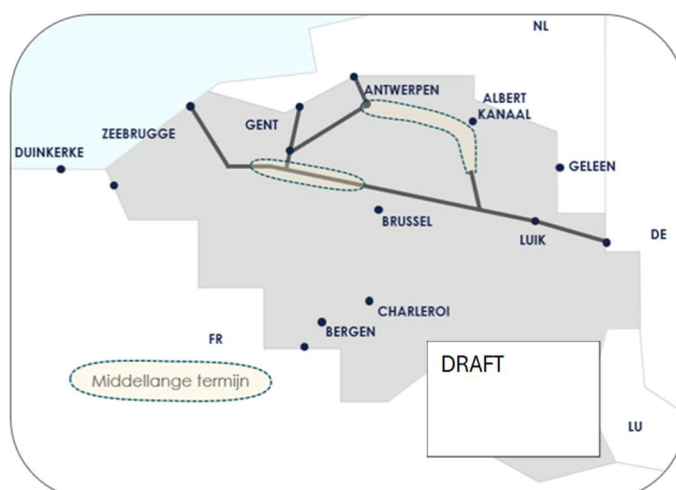
een aangeduide SPOC voor leidingcorridors. Dit team verenigt experts uit relevante departementen en agentschappen (Omgeving, VEKA, MOW, VLAIO en WEWIS) met een mandaat om snel cross-overleg mogelijk te maken.

Dit team krijgt de volgende opdrachten:

- De missing links identificeren en planologische verankering onderzoeken;
- De planologische verankering van leidingcorridors coördineren op nationaal en internationaal vlak;
- Het corridoractieplan 2028-2030 voorbereiden en voorleggen aan de Vlaamse Regering in 2027;
- Fungeren als uniek overheidsaanspreekpunt voor strategische leidingcorridors in Vlaanderen;
- Knelpunten in strategische corridorzones escaleren bij de bevoegde minister.

2. Missing links zo snel mogelijk planologisch verankeren

Een aan te duiden coördinerend overheidsteam identificeert de belangrijkste ontbrekende knooppunten.



Figuur 1: Overzichtskartaal met bestaande leidingcorridors en op middellange termijn te realiseren leidingcorridors voor de uitbouw van het CO₂- en H₂-net.

Plan van aanpak:

- Indien mogelijk, direct benutten van bestemmingsneutraliteit¹: nagaan waar huidige ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) generieke infrastructuur toelaten, zodat pijpleidingen vergund kunnen worden zonder RUP-herziening. Dit kan een enorme tijdswinst opleveren.
- Nieuwe, beperkte RUP's opstellen voor essentiële ontbrekende stukken leidingcorridor, bijvoorbeeld nodig om de CCS-waardeketen op korte termijn op te starten. Richttermijn: binnen

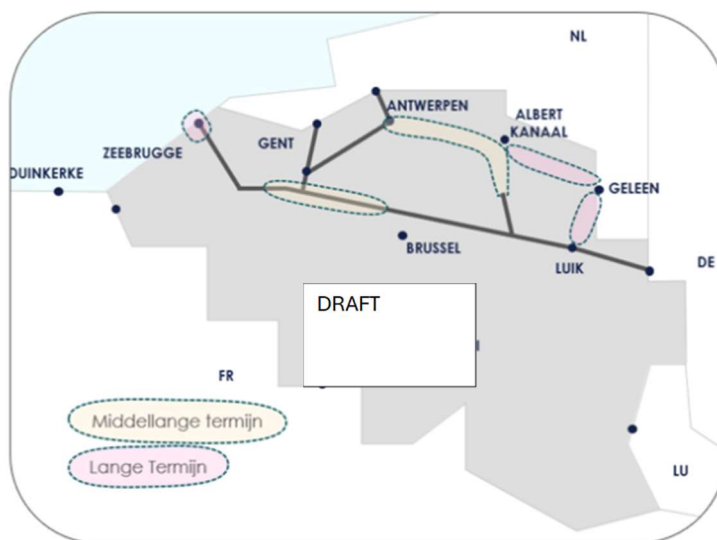
¹ Bestemmingsneutraliteit betekent dat de ruimtelijke bestemming van een gebied geen weigeringsgrond vormt voor de inplanting van bepaalde installaties. Het eindrapport van de Gemengde Commissie Vergunningen van 30 september 2025 'Samen in actie voor rechtszekerheid en robuustheid' pleit ervoor om een decretale basis voor het principe van bestemmingsneutraliteit te voorzien door de bestaande clicheringsregel (cfr. artikel 4.4.9 Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) te verruimen en ook uit te breiden voor werken van algemeen belang zoals infrastructuurwerken.

1 tot 1,5 jaar is de planologische procedure opgestart. Zo verankert Vlaanderen de hele backbone op juridisch vlak en kan de rest van de infrastructuur (met kortere uitlooptijd) volgen.

2.2 Corridoractieplan 2028–2030: integrale regie over corridorruimte

1. Inhoud corridoractieplan: corridorzones met multi-inzetbare pijpleidingen voor de transitie

We adviseren om strategisch corridorruimte vast te leggen. Dit is een ruimtelijk plan dat essentiële leidingtrajecten tot 2030 omvat voor waterstof, CO₂, circulaire grondstoffen, elektriciteit en andere moleculen (indicatief figuur 2). Belangrijk is dat dit plan zich niet beperkt tot één enkele corridor (bv. Antwerpen–Ruhr) maar een netwerk van corridors dekt, met aandacht voor koppelingen tussen huidige en toekomstige industriële clusters en havens.



Figuur 2: Overzichtskartaal met bestaande leidingcorridors en op middellange én lange termijn te realiseren leidingcorridors voor de uitbouw van het CO₂-, H₂-net en leidingcorridors voor andere transitiemoleculen en economisch belangrijke grondstoffen.

Pijpleidingen die in corridorzones geïnstalleerd worden, zouden de facto multi-inzetbaar moeten zijn. Onder een multi-inzetbare pijpleiding wordt verstaan: een hogedrukleiding die initieel wordt aangewend voor het vervoer van één soort gasvormige molecule (bv. aardgas), maar waarbij het ontwerp, de materiaalkeuze, de constructie, de lassen en de beproevingen (druktesten en kwalificatie door het erkend organisme) rekening houden met een toekomstige herbestemming voor het vervoer van andere gasvormige moleculen (bv. waterstof, CO₂, ...) en dit met het oog op een duurzaam en efficiënt hergebruik van de infrastructuur in functie van de energietransitie.

Deze corridorruimte wordt juridisch verankerd in Vlaamse ruimtelijke kaders, bijvoorbeeld via een addendum aan het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) en via Gewestelijke RUP's voor de belangrijkste corridorzones. Door die verankering kunnen latere vergunningsaanvragen snel en rechtszeker verlopen, aangezien de bestemming planmatig bepaald is. Corridorzones worden zo behandeld als 'openbare transportmodus' vergelijkbaar met wegen, zoals bepaald in het Vlaams

Regeerakkoord 2024-2029. Daardoor wordt de proceduretijd drastisch ingekort en is er geen RUP meer nodig per leiding, alleen nog een technische vergunning.

Dit corridoractieplan wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering in 2027.

2. Flexibel kader voor corridorgebruik

Toekomstgericht kan overwogen worden om sturingsprincipes voor corridorallocatie te implementeren via een overwegingskader. Vlaanderen kan dan bepalen welke pijpleidingen voorrang krijgen in een corridorzone, en hoe te handelen bij wisselende behoeften. Dit kader stoelt op het idee dat leidingcorridors een publieke nutsfunctie hebben. Het overwegingskader moet ook dynamische herbestemming van corridorcapaciteit regelen. Dit vergt dat corridorcoördinatie in de toekomst bij de overheid ligt, steeds in nauw overleg met de industrie en rekening houdend met de economische realiteit. Momenteel worden leidingtracés vastgelegd via projectvergunningen op naam van privé-initiatieven, waardoor de overheid niet makkelijk kan ingrijpen bij stilstand. Door een regierol op te nemen via een coördinerend overheidsteam, kan Vlaanderen in de toekomst de flexibiliteit behouden om infrastructurele assets op elk moment in te zetten in functie van het publiek belang. Dit alles geeft marktpartijen prikkels om tijdig te investeren en laat tegelijk nieuwe spelers toe om vlotter toe te treden als er ruimte vrijkomt. Deze beslissingen moeten binnen een transparant beleidskader gebeuren.

3. Vlaamse overheid als regisseur

Om van pijpleidingen een volwaardige vierde transportmodus te maken, moet de Vlaamse overheid een volwaardige regisseursrol opnemen en is een duidelijke governance nodig.

We zien daarbij volgende samenwerking en rolverdeling weggelegd:

- De Vlaamse overheid neemt de rol van planeigenaar en procesregisseur op. De overheid zorgt voor de opmaak en planologische verankering van corridors, creëert versnelde procedures of katalysator-wetgeving indien nodig en bewaakt de integratie met andere beleidsplannen (bijvoorbeeld Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Klimaatplan);
- De industrie/netbeheerders leveren technische expertise aan en nemen de rol van investeerders op. Ze leveren input voor corridortrajecten (aansluiting vraag en aanbod), verbinden zich om infrastructuur te realiseren of af te nemen.
- Lokale besturen en maatschappelijke actoren zorgen mee voor draagvlak. Ze worden structureel betrokken via participatietrajecten, lokale afspraken en meerwaardemaatregelen.

2.3 Creëer draagvlak voor leidingcorridors, implementeer een meerwaardeprotocol en een transparant participatiemodel

Draagvlak is een absolute randvoorwaarde voor het welslagen van dit traject. Het coördinerend overheidsteam gaat van bij de start na hoe draagvlak voor leidingcorridors verhoogd kan worden.

Helder informeren over de impact van de leidingcorridor op de betrokken percelen en van de aanleg van leidingen in een corridor verhoogt het maatschappelijk draagvlak. Deze draagvlakcreatie vraagt om:

- **Een transparant participatiemodel**

Een breed participatieproces met industrie, lokale besturen, burgers, havenbedrijven, landbouw- en natuurorganisaties is noodzakelijk. Bij de corridorbepaling wordt systematisch gezocht naar bundeling met bestaande infrastructuur, minimalisatie van onteigeningen en natuurimpact, beperking van ruimtelijke versnippering en een balans tussen lokale bezorgdheden en systeemnood.

- **Tijdige communicatie**

Onderzoek en praktijkervaring tonen eenduidig aan dat tijdige, transparante en begrijpelijke communicatie over infrastructuurprojecten die alle stakeholders raken:

- o het vertrouwen in de overheid en projectinitiatieven versterkt;
- o de kans op positieve betrokkenheid en participatie verhoogt;
- o en het draagvlak en de uitvoerbaarheid van projecten verbetert.

Studies onderstrepen ook dat participatie niet slechts een formaliteit is maar een strategisch instrument om conflicten te vermijden, perspectieven te integreren en projecten efficiënter te realiseren.

- **Een meerwaardeprotocol**

Via vroegtijdig overleg kan een Vlaams meerwaardeprotocol ontwikkeld worden dat bestaande ecologische, financiële en ruimtelijke maatregelen integreert in een duidelijk proces gericht op lokale meerwaarde.

3. BELEIDSADVIES AAN DE VLAAMSE REGERING

Het permanent overlegorgaan van Klimaatsprong voor de industrie adviseert de Vlaamse Regering om:

- onmiddellijk een coördinerend overheidsteam met een SPOC op te richten zodat de missing links zo snel mogelijk planologisch verankerd kunnen worden;
- het coördinerend overheidsteam de opdracht te geven om een corridoractieactieplan 2028–2030 voor te bereiden en in 2027 voor te leggen aan de Vlaamse Regering;
- de integrale regie over de strategische corridorruimte op te nemen na 2030;
- het draagvlak voor leidingcorridors proactief te verhogen.

BIJLAGE 1: LEDEN VAN DE PROJECTGROEP LEIDINGCORRIDORS (inclusief optionele deelnemers)

- Tom Boonen en Isabel Jacobs (departement Omgeving)
- Tanja Merckx en Benjamin Dupont (essenscia)
- Bart Cuypers en Jonas Cautaeys (North Sea Port)
- Gilles Decan (Port of Antwerp-Bruges)
- Pieter Vingerhoets (EnergyVille)
- Marnix Wouters en Erik De Schrijver (Elia)
- Cedric Van Hoonacker, Jan Mondelaers, Nicolas Gielis en Gilles Suply (Fluxys)
- Rob Wattlele (Pipelink)
- Julien Matheys (SERV)
- Prof. Kevin Van Geem (UGent)
- Tomas Velghe, Lucas Maurer, Sebastiaan Marien en Laura Meijers (VEKA)
- Yannick Van den Broeck (VOKA)
- Shanna Vanblaere, Koen Vermoesen en Ivo Van Hauten (VLAIO)
- Prof. Elvira Haezendonck (VUB)
- Astrid Volckaert (WEWIS)

Waarnemers:

- Thomas Van Herbruggen en Michiel Bertels (kabinet De Ridder)
- Kato Wouters (MOW)