



In de bossen bij Bergen op Zoom loopt de straat onder een uitgespaarde strook gras

De weg die niemand ziet

VIA DE BUISLEIDINGENSTRAAT WORDT JAARLIJKS 230 MILJOEN TON AAN VLOEISTOFFEN EN GASSEN VERVOERD. EN DE STRAAT WIL VERDER GROEIEN

Buisleidingenstraat Nederland prijst het vervoer via zijn 80 kilometer lange ondergrondse tracé van Rotterdam naar Antwerpen aan als: filevrij, veilig, milieuvriendelijk. Na het ongeluk bij Chemie-Pack benadert het staatsbedrijf ondernemingen in Moerdijk als nieuwe klant. 'Alles wat ze daar doen, ligt onder een vergrootglas.'

Rentsje de Gruyter Foto's Mischa Keijser

De meeste mensen hebben nog nooit van Buisleidingenstraat Nederland gehoord. 'Bij de *wat* werk je?' krijgt directeur Peter Donk (54) vaak te horen. Hij heeft een paar volzinnen uitleg paraat. Die zorgen er wel voor dat je méér wilt weten over 'de langste en onbekendste straat van Nederland', zoals Donk hem noemt.

De Buisleidingenstraat is enorm, maar hij loopt onder de grond. 'Dus ruik je hem niet, hoor je hem niet en zie je hem niet,' zegt Donk. De straat loopt dwars door de provincies Zuid-Holland en Brabant, en een stukje

van Zeeland. Door de buizen die in deze ondergrondse snelweg liggen, wordt jaarlijks 230 miljoen ton olie, gas, chemicaliën en water vervoerd. Donk: 'Het alternatief is elke dag meer dan 16.000 volgeladen vrachtwagens op pad te sturen.'

En Buisleidingenstraat Nederland wil meer: als het aan Donk ligt, is het snel gedaan met de onbekendheid van de straat en stromen er in de toekomst nog veel meer vloeistoffen en gassen door de buizen. Sterker nog, de directie hoopt op een dag goederen te vervoeren via de ondergrondse route, al is het nog even puzzelen op een buizenvorm en techniek die dat mogelijk maken.

De wegen boven de grond zijn overvol en worden alleen maar voller, redeneert de organisatie, een staats-nv, ofwel een zelfstandig opererend staatsbedrijf. Die drukte staat snel vervoer van A naar B in de weg. In de 80 kilometer lange Buisleidingenstraat is ruimte zat. Het grootste deel van het tracé is 100 meter breed. De straat begint in industriegebied Pernis, bekend van de olieraffinaderijen van Shell, en loopt via Moerdijk naar het zuiden. Na een bijna 2 kilometer lange tunnel onder het Hollands Diep vervolgt hij zijn route tot de Nederlandse grens, richting Antwerpen. In Zeeland is een afslag naar de zeehavens van Terneuzen en Vlissingen.



1,7 kilometer van de straat ligt onder het Hollands Diep

De capaciteit van de Buisleidingenstraat is tien keer zo groot als die van de Betuwelijn, vertelt adjunct-directeur Stan Koevoets (38). 'We benutten echter maar 45 procent. Doodzonde. Ons bedrijf draait een jaaromzet van minstens 3 miljoen euro. We passen prachtig in het plaatje van het kabinet-Rutte. Wij houden onze eigen broek op, naar ons hoeft geen geld toe. En we zien allerlei mogelijkheden om meer te verdienen.'

Het was niet altijd zo'n ambitieuze boel bij Buisleidingenstraat. Tot halverwege het eerste decennium van deze eeuw waren er vijftien jaar amper nieuwe leidingen bij gekomen. Die kunnen bedrijven laten aanleggen. Zij betalen 'de straat' abonnementsgeld. 'Buisleidingenstraat zat lang in de leunstoel achterover,' zegt Donk. 'De straat heeft een monopolie in ondergronds vervoer in het zuiden van het land. Tot voor kort maakte het bedrijf zich dan ook niet druk over de hoogte van zijn tarieven, laat staan dat het die vergeleek met de kosten van andere transportvormen.'

Sinds 2004 probeert het staatsbedrijf het anders te doen en zoekt het actief klanten. Elk jaar komen er leidingen bij. Een kleine veertig bedrijven maken gebruik van de straat. Van oudsher zijn Shell, Gasunie en de Nederlandse Aardolie Maatschappij (NAM) grote klanten. Ook brandstoftransporteurs, bedrijven uit de chemische industrie en waterlei-

ding- en energiebedrijven hebben leidingen, net als het ministerie van Defensie. Telecombedrijven als KPN en Ziggo laten er kabel- en glasvezelnetten aanleggen.

In de tunnel onder het Hollands Diep liggen naast een dikke leiding van de Gasunie onder meer buizen van de oliebedrijven Shell, Total en Air Liquide. Met viltstift staat op sommige buizen wat er doorheen loopt. N₂ (stikstofgas) bijvoorbeeld en H₂O (water).

Nieuwkomers betalen naast abonnementsgeld eenmalig entreegeld. Het eerste

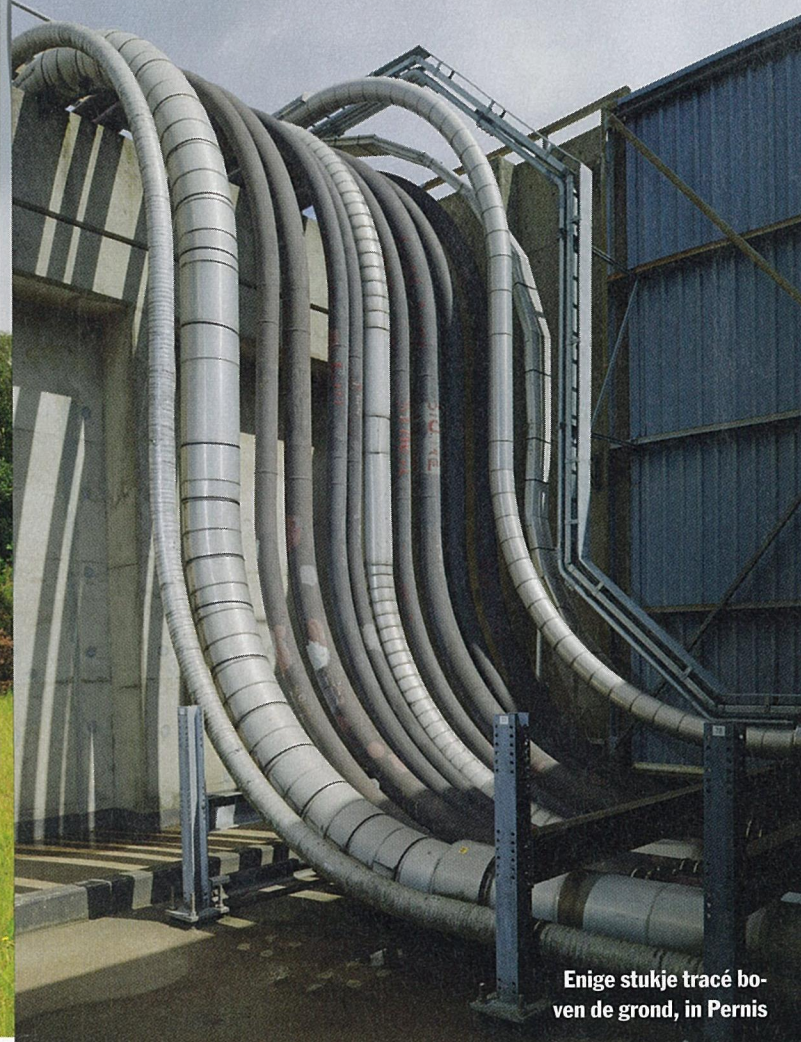


levert jaarlijks ruim 2 miljoen op. Het entreegeld gebruikt Buisleidingenstraat om zijn lening aan de staat af te betalen. Die financierde begin jaren zeventig de aanleg voor het destijds enorme bedrag van zo'n 180 miljoen gulden (omgerekend 82 miljoen euro).

Rommeltje

De overheid legde de straat mede op aandringen van Shell aan. De oliemaatschappij wilde uitbreiden van Pernis naar Moerdijk en had een betrouwbare vervoerslijn nodig tussen beide industriegebieden. Op aanraden van toenmalig DS'70-minister van Verkeer en Waterstaat Willem Drees junior (zoon van de naoorlogse premier) besloot het kabinet de aanleg van een veel langer ondergronds tracé te financieren. Zo wilde het stimuleren dat de sterk groeiende chemische industrie, die geconcentreerd was in het westen, zou uitwaaiëren naar het zuiden. Ook wilde de overheid voorkomen dat het een rommeltje werd onder de grond, een onoverzichtelijke wirwar aan leidingen in het toch al kleine Nederland.

In verhouding tot de gedane investering is de omzet bescheiden. Sinds 2005 stijgt die, al is de inkomstenstroom niet stabiel. Van bijna 9,5 miljoen euro in 2009 liep de omzet in 2010 terug naar 3,1 miljoen euro. Volgens directielid Gemma Baartmans (31), belast met financiële en commerciële zaken, komt dit doordat bedrijven pas entreegeld betalen



Enige stukje tracé boven de grond, in Pernis



Aanleg van een nieuwe leiding in de Hoeksche Waard



Er lopen vele soorten vloeistoffen en gas door de buizen



Door de verkeersstromen kon de straat in Pernis niet ondergronds

nadat is begonnen met de bouw van een leiding. Voor het zover is, is het staatsbedrijf jaren verder. Tijdens het ontwikkelingsproces dat aan de bouw voorafgaat, vallen de inkomsten terug – zoals nu. Vanaf 2012 wordt een fors hogere omzet verwacht (zie 'Grillige inkomsten' op deze pagina).

In theorie kunnen bedrijven de aanleg van een leiding ook zelf regelen, al stellen gemeenten aansluiting op de Buisleidingenstraat vaak verplicht. 'Alles zelf regelen, kost gigantisch veel tijd,' zegt Gilles de Kok (43), risicobeheerder bij ZEBRA Gasnetwerk, een grote gastransporteur met 40 kilometer aan leidingen in de Buisleidingenstraat. 'Je moet allerlei vergunningen aanvragen en met alle boeren die op jouw tracé grond bezitten onderhandelen over onteigening. Als er één boer dwarsligt, heb je een probleem en moet je naar de rechtbank.'

Wie aansluit bij Buisleidingenstraat Nederland, heeft die rompslomp niet. Vergunningen zijn dan goeddeels geregeld en de grond is onteigend. De gronden op het hele tracé van de straat – in totaal ruim 800 hectare – zijn in de jaren zestig al onteigend. Vaak sloot de straat pachtcontracten af met de oude eigenaren. Dat zijn meestal boeren, die op de grond gewassen telen. Maar de afspraak is dat het bedrijf de grond altijd mag openbreken voor werkzaamheden.

Een paar jaar terug ontdekte de NAM in

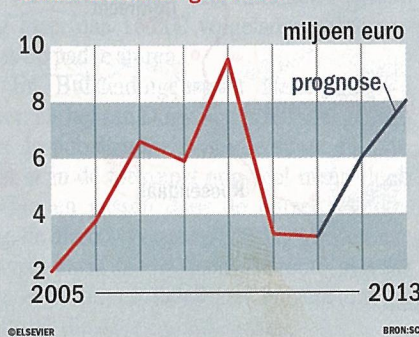
de Hoeksche Waard een gasbel, die de organisatie wil exploiteren. Ze klopte bij Buisleidingenstraat aan en laat nu een leiding van 6 kilometer lengte aanleggen. Inmiddels is een gleuf uitgegraven waar de leiding straks in haar geheel in wordt geschoven: de buisdelen van elk 12 meter lang worden op het tracé aan elkaar gelast onder een tentje ter bescherming tegen wind en regen.

Lekkages

Veel werk is gemoeid met het voorkomen van toekomstige lekkages. Dat is geen overbodige klus: de stoffen die door de leidingen lopen zijn vaak erg gevaarlijk als ze vrijkomen. Dat is voor veel klanten een belangrijke reden om voor ondergronds vervoer te kiezen. De

Grillige inkomsten

Omzet Buisleidingenstraat



Kok: 'Voor ZEBRA zou het onverantwoord zijn om bovengronds te vervoeren. De maatschappij zou het echt niet accepteren als er een ongeluk gebeurde met een bovengrondse gasleiding. Bovendien levert zoiets te veel milieuverontreiniging op.'

In de bijna veertigjarige geschiedenis van de straat gebeurde er nooit een ongeluk. De organisatie was in rep en roer toen een inspecteur een paar jaar terug een paar vlammetjes opmerkte bij een buis. In allerijl werden de nodige reparaties uitgevoerd.

De milieuvriendelijkheid van vervoer via de ondergrondse straat staat volgens de directie buiten kijf. De uitstoot van schadelijke stoffen als koolstofdioxide, stikstofoxide en vluchtige organische stoffen is volgens Koevoets bij ondergronds vervoer vele malen beperkter dan bij transport per trein of schip. Dit komt mede doordat voor buizen transport veel minder brandstof nodig is dan voor vrachtwagens of bij vervoer per schip.

Van de risico's van bovengronds transport hebben veel burgers volgens Koevoets geen weet. 'Vlak bij het kantoor van Buisleidingenstraat Nederland, in het centrum van Roosendaal, reden in 2010 bijvoorbeeld 439 wagons met onder meer chemisch gas naar het rangeerterrein. Dat is raar als je bedenkt hoe groot de gevolgen kunnen zijn als er een ongeluk gebeurt met zo'n trein.' Hij verwacht dat de overheid ondergronds vervoer voor

steeds meer stoffen verplicht gaat stellen. Dat zou Buisleidingenstraat goed uitkomen en extra werk opleveren.

Ook een brand als die van begin dit jaar bij Chemie-Pack in Moerdijk, schept kansen. Bij de brand in het inmiddels failliete chemiebedrijf kwamen veel giftige stoffen vrij. Tegen de directie loopt een rechtszaak. De afgelopen maanden ging Koevoets langs bij chemische bedrijven in Moerdijk: of zij misschien ondergrondse leidingen willen? Volgens hem is de interesse groot. 'Alles wat deze bedrijven doen, ligt onder een vergrootglas sinds het ongeluk.'

Commercieel

Tot nu toe is Buisleidingenstraat vooral grondbeheerder: bedrijven betalen abonnementsgeld om zeker te weten dat hun buizen veilig liggen. Inspecteurs rijden fulltime rond om te controleren of alles in orde is. Verzakt de bodem nergens waar leidingen lopen, gebruiken pachtboeren niet te zware graafmachines en zijn er geen wildkampeerders of motorrijders op het tracé? Op veel plekken hangen camera's. Bij de fly-over in Pernis, het beginpunt van de straat, zelfs 38. Koevoets: 'Geen konijntje huppelt hier ongezien voorbij.' Dit is het enige punt waar de leidingen voor een paar honderd meter boven de grond lopen. Wegens de waterkering en de vele verkeersstromen kon dat niet anders.

Buisleidingenstraat – begin jaren zeventig opgezet vanuit Rijkswaterstaat – wil zijn expertise op het gebied van ondergronds beheer en veiligheid commercieel gaan uitbaten. Dit gebeurt waarschijnlijk via aparte, komend jaar op te richten bv's. Zo hoopt het bedrijf bestaande klanten gerust te stellen. Die zijn bang dat als de straat commerciële opdrachten aanpakt, het bedrijf minder aandacht heeft voor de traditionele veiligheidstaak. Met een andere organisatievorm wil de organisatie – net als energiebedrijven – beheer en exploitatie uit elkaar trekken. De bv's kunnen dan als gewoon bedrijf de markt op.

Ook wil de directie zelf leidingen gaan beheren. Die wil zij aanleggen en dan verhuren. Zo wordt ondergronds transport ook een optie voor bedrijven met incidentele vrachtes. De aanleg van een leiding is erg duur, en dus gebruiken alleen bedrijven die veel en vaak stoffen vervoeren de straat.

Dat zelf leidingen beheren een reële optie is, bewijst het Havenbedrijf Rotterdam. Vijf jaar geleden legde dat in het havengebied een leidingenstraat aan van 25 kilometer, samen met overslagbedrijf Vopak. 'We exploiteren de leidingen en verhuren ze aan bedrijven als Esso en Shell,' zegt Bas Hennissen (46), directeur chemische industrie en massagoederen bij het Havenbedrijf. De huurders wisselen via de straat onderling stoffen uit. De een gebruikt soms de afvalstoffen van de ander

als grondstof, vertelt hij. Zo wordt kooldioxide vervoerd naar gasbedrijf De Linde Groep, die er bubbels voor frisdrank van maakt. De straat loopt zo goed dat hij wordt doorgetrokken naar de Maasvlakte. Op de Tweede Maasvlakte is ruimte gereserveerd.

Zeeland Seaports, de fusieorganisatie van de havens van Vlissingen en Terneuzen, is bezig met een eigen leidingenstraat, van 19 kilometer. Net als Havenbedrijf Rotterdam is Zeeland Seaports eigenaar van de grond. Dit maakt de aanleg minder kostbaar en tijdrovend dan destijds bij de Buisleidingenstraat.

'De klant wil goede verbindingen met het achterland, het Ruhrgebied en Oost-Europa,' zegt Dick Engelhardt (54), hoofd infrastructuur en ruimte van Zeeland Seaports. 'Via ons komen ze in de Buisleidingenstraat en vanaf Antwerpen brengen leidingen van andere partijen hen naar Geleen en Duitsland.'

Hoe realistisch zijn de commerciële ambities van Buisleidingenstraat? Havenbedrijf Rotterdam noch Zeeland Seaports huurde het staatsbedrijf in om te helpen bij de realisatie van hun straten. Hun leidingstraten moet je echter volgens Engelhardt niet als concurrentie zien voor Buisleidingenstraat. 'Als onze straten goed lopen, levert dat Buisleidingenstraat extra zaken op. Wij sluiten namelijk aan op het tracé daarvan.' Voor je het weet, ligt er een onzichtbare straat onder heel Nederland. ■