

## GERARD VAN HARTEN

De overheid moet het transport onder de grond even serieus nemen als dat over weg, water en spoor. Dat zegt bestuursvoorzitter Gerard van Harten van Dow Benelux. Als je nu geen ruimte reserveert voor nieuwe buisleidingen is dat schadelijk voor de chemische industrie in heel Noordwest-Europa.

Tekst: Jan Buevink | Foto: Jeroen Poortvliet



## 'Meer ondergronds transport nodig'

### Waarom is dat ondergronds transport zo belangrijk?

'Nederland is onderdeel van een chemisch cluster in Noordwest-Europa dat tot de grootste ter wereld behoort. In Nederland, België en Noordrijn-Westfalen werken er zo'n 250 duizend mensen in de chemie. Goede verbindingen tussen die verschillende centra zijn enorm belangrijk. Op de wegen wordt het steeds drukker en het vervoer per water wordt lastiger door de lage waterstand in de zomer. Bovendien is dat nogal kwetsbaar zoals we begin dit jaar zagen bij de gestrande tanker bij de Loreley. Het hele verkeer op de Rijn lag wekenlang stil.'

### En u wilt dat er buizen worden aangelegd?

'Er zijn nu al ondergrondse verbindingen tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, met aftakkingen naar ons in Terneuzen. Op sommige plekken liggen er wel tien buisleidingen naast elkaar. Samen kun je ze vergelijken met een flinke snelweg. Vanuit Antwerpen lopen er via DSM in Geleen buizen richting Duitsland, naar het Roergebied en verder zuidelijk tot aan Ludwigshafen. Ethyleen, propyleen, zuurstof, stikstof, waterstof en olie gaan er doorheen. Van alle gevaarlijke

stoffen wordt naar schatting 57 procent via buisleidingen vervoerd.'

### Hoeveel gaat dat worden?

'Ik vind het moeilijk om een schatting te maken. In verhouding tot het andere transport zal het buizentransport wel flink toenemen. Het is goedkoper en gemakkelijker dan vervoer over het spoor en de weg. Je weet niet hoe de chemie zich verder gaat ontwikkelen, welke nieuwe ontwikkelingen er komen. Als het afvangen van CO<sub>2</sub> goed op gang komt, kun je je voorstellen dat het vervolgens via buisleidingen vervoerd gaat worden naar de bedrijven die dat willen afnemen.'

### Wat wilt u nu eigenlijk?

'Nederland kent sinds kort een basisnet weg, een basisnet water en een basisnet spoor. Daar zijn afspraken gemaakt over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Niet alleen wat vervoerders moeten doen om de veiligheid te garanderen maar ook waarmee gemeenten rekening moeten houden bij hun ruimtelijke plannen. Dat was hard nodig. Je zag gemeenten steeds meer in de buurt van de spoorwegen bouwen, soms wilden ze er hele winkelcentra bovenop zetten en dat is natuurlijk vragen om proble-

men. Zo'n basisnet moet er ook komen voor buisleidingen. Maak je dat niet, dan bouwen gemeenten straks alles vol, en is er geen ruimte meer voor nieuwe buisleidingen. Daarnaast willen we ook dat vergunningen sneller verstrekt worden. Nu is een ondernemer daar snel vier tot vijf jaar mee bezig, wij willen dat dat maximaal twee jaar wordt.'

### Is dat buizentransport niet gevaarlijk?

'Het is veiliger dan andere vormen van transport. Er is wel eens een pijpleiding met ruwe olie stukgetrokken door een loonwerker in Zeeland die niet op de veiligheidsvoorschriften had gelet. Maar dat soort dingen wordt meteen opgemerkt omdat de druk wegvalt en dan kun je het systeem direct uit bedrijf nemen. Doorgaans liggen die pijpleidingen onder agrarisch land. Die trajecten worden regelmatig geïnspecteerd, niet alleen door mensen op de grond maar ook vanuit een helikopter. Een verkleuring van het gras valt dan natuurlijk meteen op. En als er echt wat misgaat, zijn de gevolgen natuurlijk minder erg dan bij een ongeluk op het spoor of op de weg.' □

[www.vno-ncw.nl/infrastructuur](http://www.vno-ncw.nl/infrastructuur)