

Vergaderjaar 2023–2024

26 018

## Ondergronds transport en buisleidingen

Nr. 18

### BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 februari 2024

In de brief aan de Kamer van 7 april 2023 (Kamerstuk 34 244, nr. 6) zijn de hoofdlijnen geschetst van het beleid voor een geïntegreerd, multimodaal, concurrerend, duurzaam en veilig transportsysteem voor goederenvervoer. Optimaal gebruik van een systeem met buisleidingen is daarbij als één van de elementen benoemd, mede in het licht van de mogelijk sterke groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen in samenhang met de energietransitie (Kamerstuk 32 813, nr. 1192). De brief kondigde een beleidskader voor buisleidingen aan als onderdeel van een multimodaal transportsysteem. Met deze brief wordt dit beleidskader aan de Kamer gepresenteerd. Deze brief wordt mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken & Koninkrijksrelaties (hierna: BZK) en de Minister voor Klimaat en Energie (hierna: MKE) gestuurd.

Het beleid voor buisleidingen is momenteel in ontwikkeling. Voor de zomer 2023 is het Ontwerp-Programma Energiehoofdstructuur (hierna: PEH) bekendgemaakt met een hoofdstuk over buisleidingen<sup>1</sup>. Daarnaast werkt het Rijk samen met de Gasunie aan een waterstofnet en met initiatiefnemers aan het project Delta Rhine Corridor, als onderdelen van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat<sup>2</sup> (hierna: MIEK). Tevens geldt dat het wettelijke beleidskader voor de omgevingsveiligheid van buisleidingen per 1 januari 2024 te vinden is in de Omgevingswet<sup>3</sup>.

Verkend is welke rol buisleidingen kunnen spelen in een veerkrachtig, efficiënt en duurzaam goederenvervoerssysteem. Uitgangspunt daarbij is de Hoofdlijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050<sup>4</sup> en de daarin benoemde

<sup>1</sup> Kamerstuk 31 239 en 30 196, nr. 380, 3 juli 2023

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/02/ezk-miek-overzicht-2022-meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat>

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet>

<sup>4</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 388

strategische lijnen (zie onder). De rol van buisleidingen binnen het bredere beleid voor goederenvervoer en logistiek zal geschetst worden in de te herijken Goederenvervoeragenda<sup>5</sup>, die in het voorjaar van 2024 aan de Kamer zal worden toegezonden.

Het vervolg van deze brief schetst de huidige kaders voor buisleidingen, de marktstructuur van het vervoer via buisleidingen en het geldende beleid. Vervolgens gaat de brief in op de toekomstige ontwikkelingen en de maatschappelijke belangen daarbij. De brief sluit af met een aantal opties voor een grotere rol van het Rijk op het gebied van buisleidingen.

### **Kaders voor buisleidingen**

Wettelijke kaders voor de veiligheid van buisleidingen en voor de reserveringsgebieden voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang zijn sinds 1 januari 2024 te vinden in de Omgevingswet en in het bijbehorende Besluit activiteiten leefomgeving en het Besluit kwaliteit leefomgeving. Buisleidingen vervoeren (gevaarlijke) stoffen onder hoge druk. Het gaat om bijv. aardgas, waterstof, kerosine, olie, olieproducten, chloor, ethyleen, propyleen. (Gevaarlijke) stoffen worden veel gebruikt door de industrie als energiebron en als grondstoffen voor productieprocessen.

Wettelijke kaders voor de aardgasvoorziening zijn te vinden in de Gaswet. Gasunie beheert een omvangrijk netwerk van buisleidingen en distributieleidingen ten behoeve van de energievoorziening. Het aardgasnet is ook geschikt voor toekomstig transport van waterstof. Distributieleidingen zijn geen buisleidingen. Denk bijvoorbeeld aan het distributienetwerk voor aardgas, water, riolering of warmte. Buisleidingen verzorgen transport van (gevaarlijke) stoffen over lange afstanden tussen de industrie, industrie en zeehavens en naar buurlanden.

Buisleidingen vervoeren geen vaste stoffen (bijvoorbeeld in de vorm van «slurry») of stukgoederen (bijvoorbeeld in «hyperloop»-buizen). In de jaren negentig van de vorige eeuw is onderzocht of Ondergrondse Logistieke Systemen voor stukgoederen potentie hebben. Dat bleek onvoldoende het geval vanwege de hoge investeringen, de benodigde grote veranderingen in logistieke organisatie en netwerken en – mede daardoor – onvoldoende bedrijfseconomisch rendement (Kamerstuk 26 018, nr. 3). Alhoewel er technische mogelijkheden zijn en er veel innovatie op dit gebied plaatsvindt, is niet te verwachten dat dit binnen afzienbare tijd in Nederland een reële vervoersmogelijkheid zal worden. Het is wel van belang om deze ontwikkelingen te volgen en daar indien nodig op in te spelen.

Buisleidingen op Nederlands grondgebied vallen onder de Nederlandse wettelijke kaders. Op de Noordzee gelden andere kaders<sup>6</sup>. Op Europees gebied gelden ook nog beleidskaders voor energie en infrastructuur die van toepassing kunnen zijn op buisleidingen, zoals bijv. TEN-T<sup>7</sup>.

### **Hoeveelheden**

Een aanzienlijk deel van het vervoer van (gevaarlijke) stoffen door Nederland gaat via buisleidingen. In vervoerd gewicht is het ongeveer de helft van het vervoer, waarmee de buisleiding een belangrijke modaliteit

<sup>5</sup> Kamerstuk 34 244, nr. 2

<sup>6</sup> <https://www.noordzeeloket.nl/beleid/programma-noordzee-2022-2027/>

<sup>7</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)

is voor het goederenvervoer (zie figuur, bron CBS 2023). Het CBS is bezig met een actualisatie van de gegevens over goederenvervoer. Daarnaast worden prognoses gemaakt over toekomstige vervoersontwikkelingen als onderdeel van het Basismodel Goederenvervoer<sup>8</sup>.



Ongeveer driekwart van de kilometers aan buisleidingen vervoeren aardgas. De resterende kilometers vervoeren olie, olieproducten en andere gevaarlijke stoffen.

### **Buisleidingeigenaren**

Buisleidingen zijn veelal eigendom van private marktpartijen. Buisleidingen zijn niet openbaar toegankelijk voor vervoerders of verladers. Het vervoer vindt plaats op contractbasis. Industriële bedrijven die grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen verwerken, investeren vaak zelf in de benodigde buisleidingen. Deze marktpartijen hebben zich verenigd in de Vereniging van Leidingeigenaren in Nederland (VELIN).

In het publieke domein beheert de Defensie Pijpleidingen Organisatie (hierna: DPO) eigen buisleidingen om (militaire) luchthavens te voorzien van kerosine. Gasunie Transport Services (hierna: GTS) beheert eigen buisleidingen voor het transport van aardgas. Het geplande waterstofnetwerk wordt naar verwachting door GTS of een dochteronderneming beheerd<sup>9</sup>. Nederland anticipeert op Europese kaders voor waterstof en investeert in een nationaal waterstofnetwerk<sup>10</sup>.

### ***Rol van het Rijk: faciliteren en kaders stellen***

Reeds in het jaar 2000 heeft het toenmalige kabinet uitgesproken dat buisleidingvervoer een gelijkwaardige positie verdient ten opzichte van andere modaliteiten<sup>11</sup>. De Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid zag destijds voor de buisleiding geen rol als publieke voorziening. Het gaat vooral om infrastructuur die onderdeel uitmaakt van grote industriële complexen met een specifieke toepassing en bestemming. Het vervoer via buisleidingen wordt gezien als een bedrijfsmatige activiteit. Ook het vervoer van aardgas door buisleidingen wordt gezien als een bedrijfsmatige activiteit en is aanvullend gereguleerd als onderdeel van de energiemarkt. Buisleidingen van DPO voor het vervoer van kerosine zijn vanuit strategische, militaire, geopolitieke overwegingen aangelegd.

<sup>8</sup> <https://www.basgoed.nl/>

<sup>9</sup> Zie Kamerstuk 32 813, nr. 1275, 3 juli 2023

<sup>10</sup> <https://www.gasunie.nl/projecten/waterstofnetwerk-nederland>

<sup>11</sup> Kamerstuk 26 018, nr. 3

Dit netwerk wordt ook civiel ingezet, als er geen sprake is van een oorlogssituatie.

Mede tegen deze achtergrond speelt het Rijk een faciliterende en kaderstellende rol bij buisleidingen. De faciliterende rol is bijvoorbeeld ingevuld door het reserveren van ruimte voor toekomstige buisleidingen van nationaal belang. Ook coördineert het Rijk projecten van nationaal belang zoals het Delta Rhine Corridor project en het waterstofnetwerk<sup>12</sup>. Het Rijk stelt wettelijke kaders voor de veiligheid van buisleidingen en de ruimtelijke inpassing van buisleidingen. Deze kaders zijn per 1 januari 2024 opgenomen in de Omgevingswet. Infrastructuurbeheerders zoals Rijkswaterstaat en ProRail stellen voorwaarden bij het kruisen van buisleidingen met wegen, spoorwegen en vaarwegen.

In het verleden heeft het Rijk de aanleg van een leidingenstraat tussen de industriegebieden van Rotterdam en Antwerpen gefaciliteerd. De exploitatie en het beheer van deze leidingenstraat vindt plaats via een publiek-private samenwerking, de stichting Leidingenstraat Nederland (LSNed).

### *Ruimtelijk beleid*

Met de Structuurvisie Buisleidingen 2012–2035 (SVB) heeft het Rijk ruimtelijke reserveringen ingepland voor de toekomstige behoefte aan buisleidingen, die essentieel zijn voor het veilig vervoeren van gevaarlijke stoffen tussen industrieclusters en voor de energievoorziening. De reserveringen zijn bedoeld voor buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over lange afstanden. De overheid moet bij het opstellen van omgevingsplannen ruimte vrijhouden voor buisleidingen van nationaal belang.

Het PEH bevat aanvullend ruimtelijk beleid voor buisleidingen. Het ontwerp hiervan is voor de zomer van 2023 naar de Kamer gestuurd. Vaststelling van het PEH is voorzien begin 2024. In het kader van het PEH wordt bekeken of buisleidingstroken ook gebruikt kunnen worden voor de aanleg van hoogspanningskabels. De veiligheidsaspecten, het ruimtebeslag en de toekomstbestendigheid van de buisleidingstroken zijn voor het Rijk belangrijke aspecten bij het afwegen van deze mogelijkheid.

### *Rijkscoördinatie*

Het rijk coördineert projectprocedures van nationaal belang. De coördinatie betreft de vergunningverlening, de communicatie met de omgeving en de ruimtelijke inpassing van het project. In het MIEK<sup>13</sup> staan de buisleidingprojecten die op dit moment door het Rijk worden gecoördineerd.

### *Bescherming van vitale infrastructuur*

De energie-infrastructuur maakt onderdeel uit van de vitale infrastructuur van Nederland. Het kabinet zet in op het versterken van de bescherming van vitale infrastructuur in Nederland<sup>14</sup>. Het Rijk stelt kaders voor de bescherming van vitale infrastructuur. Buisleidingen die vitaal zijn voor de

<sup>12</sup> Deze projecten maken onderdeel uit van het MIEK <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/02/ezk-miek-overzicht-2022-meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat>

<sup>13</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/12/02/ezk-miek-overzicht-2022-meerjarenprogramma-infrastructuur-energie-en-klimaat>

<sup>14</sup> Kamerstuk 30 821, nr. 182

energievoorziening vallen onder deze kaders. Veiligheidsmaatregelen voor buisleidingen worden getroffen door de betrokken sector, eventueel op advies van de veiligheidsdiensten. Bij een incident werken het betrokken bedrijf en de veiligheidsregio's samen aan de incidentenbestrijding en de bescherming van de bevolking.

#### *Graafschade aan kabels en leidingen*

Het Rijk stelt kaders voor het voorkomen van graafschade<sup>15</sup> aan kabels en leidingen, waaronder buisleidingen. Dit is geregeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netwerken en houdt een wettelijk verplicht systeem in voor het uitwisselen van informatie over kabels en leidingen tussen leidingeigenaren en grondroerders.

#### *Modaliteitsbeleid*

Buisleidingen zijn een belangrijke modaliteit voor transport in Nederland. In dit kader monitort het Rijk de ontwikkelingen in het transport en de mogelijkheden voor het wijzigen van stromen tussen de modaliteiten. Recent is in dit kader een onderzoek uitgevoerd door Buck naar de buisleidingenbehoefte. De rapportage van dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij deze brief. Het onderzoek biedt inzicht in behoeften aan- en belemmeringen bij het transport door buisleidingen. De behoefte aan buisleidingen richt zich vooral op het transport van waterstof, waterstofdragers en koolstofdioxide in verband met de energietransitie en de verduurzaming van de industrie. Dit komt overeen met het beeld bij het Rijk. Het onderzoek geeft duidelijk aan dat buisleidingen belangrijk zijn voor de ontwikkeling van industrie. Het onderzoek onderbouwt dan ook de Rijksrol bij buisleidingen. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van een toezegging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) tijdens het Commissiedebat goederenvervoer op 13 april 2023. Met dit onderzoek is deze toezegging ingevuld<sup>16</sup>.

#### *Verantwoordelijkheden binnen het Rijk*

Het Ministerie van Economische Zaken (hierna: EZK) is verantwoordelijk voor het energiebeleid en stelt wettelijke kaders voor de energievoorziening. De planning van de benodigde energiec capaciteit en de bijbehorende ruimte in het PEH horen hierbij. De coördinatie van projecten genoemd in het Meerjarenprogramma energie en klimaat (MIEK), horen hier eveneens bij, alsmede de bescherming van de energievoorziening als onderdeel van de vitale infrastructuur. EZK is daarnaast verantwoordelijk voor de klimaatdoelen en ontwikkelt in dat kader beleid om de industrie te verduurzamen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken is verantwoordelijk voor het ruimtelijke ordeningsbeleid. BZK is daarin medeverantwoordelijk voor ruimtelijke Projectbesluiten voor buisleidingprojecten van nationaal belang. Tot slot heeft BZK een stelselbevoegdheid voor de Omgevingswet.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) is verantwoordelijk voor het veiligheidsbeleid voor buisleidingen en stelt hiervoor wettelijke kaders. De wettelijke veiligheidskaders voor buisleidingen zijn afgestemd op de kaders voor Seveso-bedrijven, in verband met de verbondenheid tussen de industrie- en buisleidingensector. Actueel binnen het veiligheidsdomein is het transport van energierijke waterstofdragers, waaronder ammoniak. Samen met de sector wordt gekeken naar de veiligheidsvraagstukken hieromtrent.

<sup>15</sup> <https://www.kadaster.nl/-/wat-is-de-wibon-en-wat-houdt-dit-in>

<sup>16</sup> Toezegging nummer TZ2023005-039

lenW vervult daarnaast binnen het Rijk een coördinerende rol als centraal aanspreekpunt voor de buisleidingensector en andere private- en publieke partijen voor buisleidingen als transportmodaliteit. Dit wordt gedaan om samenhang in beleid te waarborgen.

Bij diverse programma's en projecten wordt door EZK, BZK en lenW intensief samengewerkt op het gebied van buisleidingen, ieder vanuit de eigen beleidsverantwoordelijkheid. Contact met de buisleidingensector verloopt ook langs de lijnen van de verschillende verantwoordelijkheden binnen het Rijk. Als onderdeel van de nadere uitwerking van het PEH wordt nog gekeken naar de rolverdeling tussen ministeries bij het vrijhouden van de gereserveerde ruimte voor buisleidingen.

### **Trends en ontwikkelingen**

Een aantal ontwikkelingen vraagt om vernieuwde aandacht voor buisleidingen.

In de eerste plaats de energietransitie. In de brief van 17 maart 2023 (Kamerstuk 32 813, nr. 1192) is een beeld gegeven van de ontwikkelingen op het gebied van de aardgas- en elektriciteitsvoorziening en waterstof als nieuwe energiedrager. Voor het transport van aardgas en waterstof wordt veel gebruik gemaakt van buisleidingen. Het bestaande aardgasnet is geschikt voor hergebruik en kan veilig worden ingezet voor het nieuwe waterstofnetwerk.

Ten tweede is een trend waarneembaar gericht op duurzaamheid en circulariteit en het vervangen van fossiele grondstoffen door ecologisch verantwoorde grondstoffen. Dit houdt een verandering in van industriële productieprocessen en daarmee van vervoerstromen en mogelijk ook van het gebruik van de vervoersmodaliteiten. Een toename van het vervoer van waterstof, waterstofdragers en biobrandstoffen is te verwachten.

Ten derde is de vraag of de bestaande infrastructuur grotere of andere vervoerstromen van gevaarlijke stoffen goed kan verwerken. Buisleidingen kunnen een belangrijke rol in het vervoer van gevaarlijke stoffen blijven vervullen, waarbij hergebruik van buisleidingen een optie is. De capaciteit van buisleidingen is groot en kan mogelijk andere infrastructuur ontlasten.

### **Positie buisleiding in een multimodaal transportsysteem**

Vervoer per buis is voor de markt een goede optie voor langjarig vervoer van grote volumes tussen vaste locaties. De investering in een buisleiding is hoog en de kosten per vervoerd gewicht zijn laag. Buisleidingen zijn meestal niet zichtbaar en veroorzaken geen uitstoot van schadelijke stoffen of geluidsoverlast. Er zijn weinig incidenten met buisleidingen. Het vervoer kan continu doorgaan, zonder oponthoud of interferentie met bovengrondse activiteiten en is zeer betrouwbaar.

### **Nader verkennen extra inzet op buisleidingen als transportmiddel**

#### *Intensivering en uitbreiding*

Het belang van buisleidingenvervoer in de genoemde trends en ontwikkelingen kan een intensivering of uitbreiding van buisleidingenbeleid nodig maken. Dat wordt nu opgepakt in het kader van de energietransitie, het industriebeleid<sup>17</sup> en het mobiliteits- en goederenvervoerbeleid.

<sup>17</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2023/02/27/voortgang-maatwerkafspraken-verduurzaming-industrie>

## *Multimodaal goederenvervoerbeleid en buisleidingen*

Effectief, efficiënt, stil, veilig en betrouwbaar transport tussen industrieclusters onderling en tussen zeehavens en industrieclusters is belangrijk voor de ontwikkeling en verduurzaming van de Nederlandse economie. Buisleidingen spelen hierin een belangrijke rol, daarom worden ze meegenomen in het goederenvervoerbeleid. De rol van buisleidingen in de energievoorziening valt niet onder dit beleid. Voor eventuele wijzigingen in huidige en toekomstige vervoersstromen, wil lenW de mogelijkheden voor optimaal gebruik van buisleidingen benutten. Zoals onderzocht door Berenschot<sup>18</sup> is het niet eenvoudig om een zogeheten modal shift te realiseren. In een transitie en een veranderende markt is er onvoldoende zekerheid voor het vervoer door buisleidingen voor de lange termijn. Vervoer door buisleidingen wordt geregeld op basis van private contracten tussen marktpartijen en biedt geen vrije toegang voor iedereen. Buisleidingen spelen grotendeels een andere rol in het modaliteitsstelsel dan weg, spoor en scheepvaart.

In specifieke trajecten kunnen mogelijkheden worden onderzocht voor modal shift. Bijvoorbeeld door een volloop risico<sup>19</sup> weg te nemen, te kijken naar actieve vraagbundeling bij clusters van bedrijven, of het transport anders te reguleren. De mogelijkheden en de publieke kosten daarvan moeten nog nader worden verkend. Daarnaast is innovatie mogelijk op het gebied van kunststof buizen, technisch ontwerp, multi-inzetbaarheid en hergebruik van buisleidingen. Verkend wordt of dit opgepakt kan worden. Tot slot wordt ingezet op meer samenwerking tussen de relevante beleidsonderdelen voor buisleidingen. Een actieve rol van lenW kan de belangrijke functie van buisleidingen in het goederenvervoer behouden en zo mogelijk verder vergroten.

In een multimodaal goederenvervoersysteem past ook de vraag naar de rol van buisleidingen in logistieke ketens. Momenteel vormen buisleidingen rechtstreekse verbindingen tussen industriële locaties voor de opslag, productie en verwerking van gevaarlijke stoffen. Denkbaar is dat multimodale overslagcentra gebruik maken van buisleidingen en de aflevering plaats vindt via andere modaliteiten. Deze mogelijkheid moet nog worden onderzocht op voor- en nadelen. Aandachtspunten hierbij zijn in ieder geval de (extra) kosten van overslag en de vrije markt op het gebied van transport. Vanuit de «modal shift»-ambitie kan lenW de mogelijkheden van stimuleringsbeleid nader onderzoeken.

## *Mobiliteitsfonds*

Buisleidingen waren in de Wet Infrastructuurfonds uitgezonderd van bekostiging uit het fonds, omdat de buis niet als een publieke voorziening werd beschouwd. In de Mobiliteitsvisie is opgenomen dat buisleidingen onderdeel kunnen zijn van een integraal goederenvervoersysteem. Maatschappelijke ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de visie over publieke voorzieningen en de inzet publieke middelen. De Wet Mobiliteitsfonds biedt inmiddels ruimte voor de inzet van publieke middelen in specifieke gevallen, waarbij buisleidingen bijdragen aan doelmatiger gebruik van het mobiliteitssysteem en een maatschappelijk rendabeler alternatief vormen voor investeringen in andere infrastructuur. Vanuit het fonds kan worden bijgedragen aan de financiering van infrastructurele voorzieningen voor buisleidingen. Hierbij zal nadrukkelijk

<sup>18</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/documenten/rapporten/2023/03/17/modal-shift-buisleidingen-berenschot-significance-2023>

<sup>19</sup> Het risico dat de vraag naar de te vervoeren stof achterblijft op de, ten tijde van het investeringsbesluit, verwachte afzet.

de rol van de rijksoverheid meewegen. Een optie kan de cofinanciering van een tunnel onder het Hollands Diep of de risicodekking bij een garantstelling bij private financiering zijn.

### *Europees beleid*

In het TEN-T<sup>20</sup> en TEN-E<sup>21</sup> zijn buisleidingen genoemd als infrastructuur. Dit is een eerste stap om ook in Europees verband te kijken naar grensoverschrijdende buizeninfrastructuur, naast de Europese wetgeving die reeds bestaat voor het transport van aardgas. Voor waterstof transport is een Europees kader in ontwikkeling. Nederland vervult een belangrijke rol in de doorvoer van energie en grondstoffen naar buurlanden. Daarom wordt nader gekeken hoe in Europees verband samengewerkt kan worden bij de ontwikkeling van het Europese buisleidingen netwerk.

### **Buisleidingen in de Mobiliteitsvisie**

De Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050<sup>22</sup> heeft vier strategische lijnen voor de toekomst van een integraal mobiliteitssysteem geformuleerd. Deze lijnen zijn uitgangspunt voor het beleidskader voor buisleidingen. Het begint bij het stellen van integrale bereikbaarheidsdoelen in samenhang met ruimtelijke ordening. Een tweede lijn richt zich op het inzetten van de juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd als een leidend principe. Ten derde moet de ontwikkeling van het integrale mobiliteits-systeem plaatsvinden binnen wettelijke kaders voor veiligheid, gezonde leefomgeving, natuur en duurzaamheid. De vierde en laatste strategische lijn richt zich op het toepassen van integrale sturingsrelaties en -instrumenten van alle belanghebbenden in het publieke en private domein.

In onderstaande tabel is samengevat wat de invulling is van de hiervoor genoemde strategische lijnen voor het beleidskader voor buisleidingen. Het beleidskader richt zich op de buis als gelijkwaardige modaliteit in een veerkrachtig, efficiënt en duurzaam multimodaal systeem voor het vervoer van goederen. In een dergelijk goederenvervoersysteem is de buis een reëel alternatief voor de vervoersbehoefte, als het gaat om grote volumes gevaarlijke stoffen, die tussen producent en verwerker uitgewisseld worden, waarbij herkomst en bestemming langjarig, structureel vast liggen. Dit alternatief is reëel als het relatief goedkoop is. Het is daarmee aan marktpartijen om voor de buis te kiezen. De overheid kan marktpartijen vanuit maatschappelijke belangen stimuleren om eerder voor de buis te kiezen. Voor het transport van aardgas en waterstof in het kader van de energievoorziening ligt de keus voor buisleidingen voor de hand, mede vanwege de aanwezigheid van een omvangrijk aardgas-netwerk dat geschikt is voor hergebruik.

**Tabel. Invulling strategische lijnen Mobiliteitsvisie**

<b>Strategische lijnen Mobiliteitsvisie</b>	<b>Invulling voor beleidskader buisleidingen</b>
Integraal bereikbaarheidsdoel	De buis is een belangrijke modaliteit in een veerkrachtig, efficiënt en duurzaam multimodaal systeem voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

<sup>20</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en)

<sup>21</sup> [https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy_en)

<sup>22</sup> Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 388



Strategische lijnen Mobiliteitsvisie	Invulling voor beleidskader buisleidingen
Juiste modaliteit op de juiste plaats en tijd	De buis biedt een relatief goedkoop, duurzaam, stil, schoon en veilig alternatief voor structureel vervoer van gevaarlijke stoffen in grote volumes tussen gevestigde productie- (output) en verwerkinglocaties (input). Daarbij zijn buisleidingen essentiële levensaders voor industriële clusters en belangrijke achterlandverbindingen voor de Nederlandse zeehavens.
Binnen wettelijke kaders voor veiligheid, gezonde leefomgeving, natuur en duurzaamheid	De exploitatie van een buisleiding voldoet aan de eisen voor de veiligheid en het voorkomen van negatieve milieueffecten in de leefomgeving.
Integrale sturingsrelaties en -instrumenten	Marktsturing bepaalt in hoeverre de buis gebruikt wordt voor het voorzien in de vervoersbehoefte. De overheid beziet de mogelijkheden voor stimulering uit hoofde van het «modal shift»-beleid, het beleid voor goede achterlandverbindingen van industriële clusters (in onder andere zeehavengebieden), de energietransitie en het beleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### Tot slot

Buisleidingen spelen een belangrijke rol in ons modaliteitsstelsel nu en in de toekomst. Daarom wordt samen met het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ingezet op veilig vervoer via buisleidingen, een belangrijk transportmiddel in het Europese transportsysteem.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers