

ONDERGRONDS TRANSPORT

de toekomst in de Rijn / Schelde Delta

De visie van het bedrijfsleven

Kamers van Koophandel Rijn / Schelde Delta
Projectcoördinatie KvK Rotterdam

Aan de totstandkoming van deze uitgave is de uiterste zorg besteed. Voor informatie die nochtans onvolledig of onjuist is opgenomen, aanvaarden auteur en uitgever geen aansprakelijkheid. Voor eventuele verbeteringen van de opgenomen gegevens houden zij zich graag aanbevolen.

Informatie:

Kamer van Koophandel Rotterdam
Beursplein 37
Postbus 30025
3001 DA Rotterdam

telefoon : 010 - 405 7844
telefax : 010 - 405 5196

Kenmerk : CMP.045

Projectcoördinator : Drs A. Frentz
(Kamer van Koophandel Rotterdam)

Projectuitvoering : M. Snelder
(Kamer van Koophandel Rotterdam)

1998 Kamer van Koophandel Rotterdam

ONDERGRONDS TRANSPORT

de toekomst in de Rijn / Schelde Delta

De visie van het bedrijfsleven

Kamer van Koophandel Rotterdam, februari 1998

Opdrachtgevers:

Stuurgroep Nederlandse en Vlaamse Kamers van Koophandel in de Rijn/Schelde Delta
en

Werkgroep Markt van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport, Ministerie
van Economische Zaken

Participanten Stuurgroep Kamers van Koophandel Rijn/Schelde Delta:

Kamer van Koophandel Antwerpen, Breda, Brugge, Gent, Middelburg, Rotterdam en Sint-Niklaas



INHOUD

pagina

Voorwoord	I
Samenvatting	II
1 Inleiding	2
2 Niet-traditioneel ondergronds transport	4
2.1 Interviews	4
2.1.1 Huidige transportvormen	4
2.1.2 Toekomstige transportvormen	5
2.1.3 Logistieke trends	5
2.1.4 Ondergronds transport	6
2.1.5 Knelpunten en problemen	7
2.2 Rondetafelgesprek Breda	7
2.2.1 Logistieke trends	8
2.2.2 Ondergronds transport en de overheid	8
2.2.3 Knelpunten en problemen	8
2.2.4 Acties overheid	9
3 Traditioneel ondergronds transport	10
3.1 Rondetafelgesprek Rotterdam	10
3.1.1 Huidig traditioneel ondergronds transport	10
3.1.2 Rol centrale overheid	11
3.1.3 Samenwerking	12
3.2 Rondetafelgesprek Antwerpen	12
3.2.1 Huidig traditioneel ondergronds transport	13
3.2.2 Rol centrale overheid	13
3.2.3 Samenwerking	14
4 Conclusies en aanbevelingen	15
4.1 Conclusies	15
4.1.1 Niet-traditioneel ondergronds transport	15
4.1.2 Traditioneel ondergronds transport	16
4.2 Aanbevelingen	17
4.2.1 Niet-traditioneel ondergronds transport	17
4.2.2 Traditioneel ondergronds transport	18

BIJLAGEN

- I. Lijst van geïnterviewden
- II. Standaard interview
- III. Deelnemerslijst rondetafelgesprekken Breda, Rotterdam en Antwerpen
- IV. Resultaten stellingen Breda, Rotterdam en Antwerpen

VOORWOORD

In opdracht van de gezamenlijke Kamers van Koophandel in de Rijn/Schelde Delta en van de werkgroep Markt van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (voortouw bij het Nederlandse ministerie van Economisch Zaken), heeft de Kamer van Koophandel Rotterdam de visie van het bedrijfsleven en van een aantal overheden met betrekking tot ondergronds transport in kaart gebracht.

Dit onderzoek was nodig, omdat door een aantal technologische vernieuwingen, ondergronds transport als een mogelijk alternatief voor de bestaande vervoersmodaliteiten (weg, water, spoor en lucht) steeds aantrekkelijker is geworden. Aangezien ruimte in Nederland en België een schaars goed is, kan ondergronds transport een fundamentele oplossing bieden voor deze problematiek.

Om een aantal redenen past het onderzoek goed in het Rijn/Schelde Delta Samenwerkingsproject. Door middel van ondergronds transport kan er in de eerste plaats een modal split bewerkstelligd worden. In de tweede plaats overschrijdt ondergronds transport zowel fysiek als qua problematiek de lands- en regiogrenzen. Ten derde biedt ondergronds transport veel mogelijkheden voor samenwerking in de Rijn/Schelde Delta. De vierde en laatste reden betreft het gegeven dat Noordwest Europa tegenwoordig als één economisch geheel moet worden beschouwd. De samenwerking tussen de verschillende stakeholders in de Rijn/Schelde Delta, kan als voorbeeld voor heel Noordwest Europa dienen.

Tijdens het onderzoek is tevens naar voren gekomen dat samenwerking tussen het bedrijfsleven onderling en tussen het bedrijfsleven en de overheid, essentieel is bij de totstandkoming van ondergronds transport. De aanbevelingen uit dit rapport zijn voornamelijk gericht op de centrale overheden in Nederland en België. Het is belangrijk dat in het vervolgtraject van dit onderzoek de aanbevelingen in gezamenlijkheid worden opgepakt.

Al met al is dit onderzoek een prima voorbeeld waartoe de samenwerking in de Rijn/Schelde Delta op basis van projecten kan leiden.

J.N.A. van Caldenborgh

Voorzitter Stuurgroep

Kamers van Koophandel Rijn/Schelde Delta

SAMENVATTING

Introductie

In opdracht van de gezamenlijke Kamers van Koophandel in de Rijn/Schelde Delta (hierna: RSD) en van de werkgroep Markt (voortouw bij ministerie van Economische Zaken) van de Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (hierna: IPOT), heeft de Kamer van Koophandel Rotterdam de visie van het bedrijfsleven en van een aantal overheden in het RSD-gebied over ondergronds transport nu en in de toekomst onderzocht.

Binnen ondergronds transport wordt een traditioneel en een niet-traditioneel gedeelte onderscheiden. In het onderzoek is deze tweedeling consequent doorgevoerd. De gasolie winnende, petrochemische en chemische industrie (hierna: de industrie) maakt al tientallen jaren gebruik van pijpleidingen voor het transport van vloeibare of gasvormige producten. Dit is het *traditionele ondergrondse transport*. Een aantal producenten, distributeurs en retailers uit de food en non-food sector (hierna: de bedrijven) zijn benaderd voor het onderzoek naar *niet-traditioneel ondergronds transport*. Met niet-traditioneel ondergronds transport wordt de ondergrondse distributie van stukgoederen bedoeld. Deze vorm van transport is nog nergens ter wereld in gebruik.

Probleemstelling

Het onderzoek heeft ten doel de wensen, verlangens en knelpunten van de industrie en de bedrijven in de RSD ten aanzien van traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport in kaart te brengen. De wensen, verlangens en knelpunten van provincies en gemeenten in de RSD en van het Rijk ten aanzien van niet-traditioneel ondergronds transport, worden eveneens in kaart gebracht. Uiteindelijke doel van het onderzoek is de verzamelde gegevens onder de aandacht van de beleidsmakers en beslissers in Nederland en België te brengen.

Aangezien de industrie al tientallen jaren gebruik maakt van traditioneel ondergronds transport, is het onderzoek naar traditioneel ondergronds transport vooral gericht op de vraag hoe en onder welke voorwaarden de bestaande infrastructuur kan worden geoptimaliseerd en uitgebreid. De vragen bij het niet-traditionele gedeelte van het onderzoek zijn vooral gericht op het boven water krijgen van de bottlenecks bij de bedrijven bij een mogelijke overschakeling op deze vervoersmodaliteit.

Opzet

Om geïnformeerd te raken op het gebied van ondergronds transport, zijn eerst interviews afgenomen bij een aantal deskundigen op dit gebied. Het onderzoek is daarna opgedeeld in een traditioneel en een niet-traditioneel gedeelte.

Ten behoeve van het onderzoek naar niet-traditioneel ondergronds transport zijn interviews afgenomen bij een aantal grote bedrijven uit de food en non-food sector. In Breda is een rondetafelgesprek gehouden, waarbij bedrijven uit dezelfde sectoren aanwezig zijn geweest evenals het Rijk en een aantal provincies en gemeenten uit het RSD-gebied. Het onderzoek naar niet-traditioneel ondergronds transport heeft door middel van twee rondetafelgesprekken (in Rotterdam en Antwerpen) plaatsgevonden.

Conclusies niet-traditioneel ondergronds transport

De meeste aan- en afvoer van goederen vindt vandaag de dag plaats over de weg. De andere bestaande vervoersmodaliteiten leggen het meestal op kosten of snelheid en flexibiliteit af tegen het wegvervoer. Daarnaast leiden de huidige logistieke trends tot meer transportbewegingen.

Onvermijdelijk zal een voortzetting van de huidige situatie in combinatie met de logistieke trends in de toekomst leiden tot een toenemende congestie, met alle economische gevolgen van dien. Een dergelijke ontwikkeling betekent dat nieuwe inzichten en structuren ontwikkeld moeten worden voor Nederland distributieland.

Op het moment gaat de voorkeur van de meeste bedrijven uit naar een continuering van de huidige situatie, simpelweg omdat er te weinig concurrerende alternatieven zijn voor het wegvervoer. Op korte termijn zien de bedrijven nog voldoende mogelijkheden om transport met behulp van de bestaande vervoersmodaliteiten te regelen. Om de onvermijdelijke toename van de congestie de komende jaren binnen de perken te houden, verlangt het bedrijfsleven op korte termijn wel maatregelen van de overheid.

Het bedrijfsleven is zich terdege bewust van de noodzaak van structurele oplossingen op lange termijn. De aanleg van een ondergronds transportnetwerk kan een structurele oplossing zijn. Bij het bedrijfsleven en de gemeenten is de onbekendheid met ondergronds transport op dit moment echter nog erg groot.

Conclusies traditioneel ondergronds transport

Voor de industrie zitten er vrij grote onzekerheden vast aan de aanleg van een pijpleiding. Het is een lang en moeilijk traject met een laag rendement in vergelijking tot andere investeringen.

In *Rotterdam* werd de grotere betrokkenheid van de centrale overheid met pijpleidingen sinds de motie Van Heemst, door de industrie toegejuicht. De geringe aandacht voor pijpleidingen van de politiek vóór de motie Van Heemst, wordt overigens ook aan de opstelling (voornamelijk intern gericht) van de industrie geweten.

In de multi-purpose (meerdere verwante producten door één leiding) en de common carrier (beheerder en gebruiker zijn verschillende partijen) pijpleidingen wordt veel toekomst gezien. De multi-core (één leidingbuis met verschillende leidingen) pijpleiding wordt een minder zonnige toekomst voorspeld.

Het rondetafelgesprek in *Antwerpen* heeft kanttekeningen opgeleverd over de monopolistische rol van de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen (NMP) en Distrigas in België. Bovendien is de veiligheid omtrent pijpleidingen in Antwerpen ook een bron van zorg. De nationale overheid in België is door de industrie als onwetend en onverschillig ten aanzien van pijpleidingen gekwalificeerd.

Wanneer de uitkomsten van de rondetafelgesprekken naast elkaar worden gelegd, kan er worden geconcludeerd dat de samenwerking tussen de industrie en de overheid in Nederland verder gevorderd is dan in België. De samenwerking tussen de industrie is in beide landen voor verbetering vatbaar. Samenwerking tussen de industriële partijen wordt in België en Nederland als essentieel gezien bij de totstandkoming van pijpleidingnetwerken.

Aanbevelingen niet-traditioneel ondergronds transport

De centrale overheid heeft een belangrijke rol te vervullen in het wegnemen van de onbekendheid met niet-traditioneel ondergronds transport bij het bedrijfsleven en de lokale overheden.

Door middel van een communicatieve vertaalslag zullen de stakeholders binnen het bedrijfsleven en de decentrale overheden op de hoogte moeten worden gebracht van de meerwaarde en kenmerken van niet-traditioneel ondergronds transport.

Daarnaast zal de centrale overheid in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven en de wetenschap een pilot moeten opstarten. Het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) Schiphol-Aalsmeer wordt algemeen als een geschikte pilot gezien.

Niet-traditioneel ondergronds transport zal als een vijfde publieke hoofdinfrastructuur moeten worden beschouwd, gezien de enorme maatschappelijke baten (voor milieu en economie) die ondergronds transport met zich meebrengt. De overheid zal daarom haar verantwoordelijkheid moeten nemen ten aanzien van de aanleg en financiering van een ondergronds transportnetwerk. De exploitatie en het beheer van het netwerk kan dan aan private partijen worden overgelaten.

Voorlopig verlangt het bedrijfsleven van de overheid een aantal maatregelen om de congestie op de weg op korte termijn aan te pakken. Van de lokale overheden wordt een regionale afstemming van het binnenstedenbeleid verlangd en de centrale overheid zou het gebruik van de andere vervoersmodaliteiten aantrekkelijker kunnen maken door het verstrekken van subsidies.

Aanbevelingen traditioneel ondergronds transport

De industrie vraagt een faciliterende rol van de overheid op het gebied van de ruimtelijke ordening. De industrie wil een landelijke regeling van de pijpleidinginfrastructuur en ook de aanwijzing van meer tracés wordt als wenselijk ervaren. De landelijke overheid dient kortom duidelijkere kaders en structuren neer te zetten om de aanleg van pijpleidingen voor de industrie te vereenvoudigen en te vergemakkelijken. Naast faciliterend, ziet de industrie de overheid ook graag in een stimulerende rol door een (gedeeltelijke) subsidiëring van de aanleg van pijpleidingen.

De nationale overheden moeten daarnaast op Europees niveau streven naar een geïntegreerd beleid op het gebied van pijpleidingen. Pijpleidingen zijn een internationale aangelegenheid, dus ook op dat niveau moet er afstemming en overeenstemming zijn.

In België moet de monopolistische positie dan wel de functie van de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen en Distrigas ter discussie worden gesteld. De industrie en de lokale overheden moeten omtrent de veiligheid en het beleid ten aanzien van pijpleidingen met elkaar om de tafel gaan zitten.

De noodzaak tot samenwerking, tussen de industriële partijen onderling en tussen de industriële partijen en de overheid, wordt in beide landen duidelijk erkend. Voor de totstandkoming van pijpleidingnetwerken is dit essentieel. Belangenorganisaties moeten het in gang gezette proces van samenwerking verder intensiveren en voeden. In Nederland betekent dat naast het ingezette traject richting de politiek, een intensivering van de samenwerking tussen de industriële partijen. In België zal in eerste instantie de industrie bij elkaar moeten komen om een gezamenlijke lobby naar de nationale overheid op te zetten om pijpleidingen prominenter op de politieke agenda aldaar te krijgen.

Tijdens een vervolgbijeenkomst zou nader kunnen worden ingegaan op thema's die tijdens dit onderzoek niet of niet duidelijk naar voren zijn gekomen. Vanuit de overheid zou bijvoorbeeld de multi-core pijpleiding toegelicht kunnen worden. Een koppeling met de werkgroep Markt van Nederlandse Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) ligt voor de hand. Wederzijds kunnen dan onduidelijkheden en mogelijke problemen en knelpunten worden toegelicht en mogelijk opgelost.



1 INLEIDING

In het Rijn-Schelde-Delta Samenwerkingsproject werken overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties samen in een gebied dat zich uitstrekt over het westelijke deel van de grens tussen Nederland en Vlaanderen. Het bedrijfsleven wordt in dit samenwerkingsverband vertegenwoordigd door de zeven kamers van koophandel die in dit gebied liggen en door het Vlaams Economisch Verbond. De Kamer van Koophandel Rotterdam vertegenwoordigt deze kamers in het hoogste overlegorgaan (Stuurgroep) van de Rijn/Schelde Delta (hierna: RSD). Binnen dit samenwerkingsproject is een vijftal projecten geformuleerd. De Kamer van Koophandel Rotterdam is projectleider van het project 'Pijpleidingen'.

Dit onderzoek maakt deel uit van het RSD-project 'Pijpleidingen'. Het heeft ten *doel* de wensen, verlangens en knelpunten van het bedrijfsleven in het RSD-gebied ten aanzien van traditioneel¹ en niet-traditioneel ondergronds transport² in kaart te brengen. Daarbij worden ook de wensen, verlangens en knelpunten van een aantal overheden ten aanzien van niet-traditioneel ondergronds transport in kaart gebracht. Het is de bedoeling dat de verzamelde gegevens leiden tot vervolgprijzen bij de beleidsmakers en beslissers in Nederland en België.

Het onderzoek is tevens van belang voor de Nederlandse Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (hierna: IPOT) en in het bijzonder voor de werkgroep Markt. Het IPOT heeft zich ten doel gesteld in een beleidsbrief een antwoord te formuleren op de motie Van Heemst. In deze motie vraagt de Tweede Kamer de regering aan te geven onder welke condities pijp- en buisleidingen als een publieke voorziening zijn aan te merken. Het ministerie van Economische Zaken heeft het voortouw bij de werkgroep Markt.

Dit is geen onderzoek waar alle (on)mogelijkheden van ondergronds transport uitputtend aan de orde komen. Het onderzoek richt zich op het weergeven van de mening van het bedrijfsleven met betrekking tot traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport. Ten aanzien van niet-traditioneel ondergronds transport, wordt ook de mening van het Rijk, de provincies en de gemeenten meegenomen.

Om de wensen, verlangens en knelpunten van het bedrijfsleven met betrekking tot ondergronds transport in kaart te brengen, is het noodzakelijk een onderscheid te maken tussen traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport. De gasolie winnende, petrochemische en chemische industrie maakt al tientallen jaren gebruik van traditioneel ondergronds transport. De vraag is hier hoe en onder welke voorwaarden de bestaande infrastructuur kan worden geoptimaliseerd en uitgebreid. Het onderzoek naar niet-traditioneel ondergronds transport heeft een geheel andere invalshoek. Deze vorm van transport bestaat nog nergens ter wereld. Een aantal grote bedrijven uit de food en non-food sector zijn voor dit onderzoek benaderd. Het gaat om producenten, distributeurs en retailers.

¹ Traditioneel ondergronds transport of transport per pijpleiding is de al tientallen jaren in gebruik zijnde leidinginfrastructuur voor het vervoer van vloeibare of gasvormige producten.

² Niet-traditioneel ondergronds transport of transport per buisleiding is de leidinginfrastructuur voor vervoer van stukgoederen. Deze vorm van transport is nog niet eerder toegepast.

De vragen zijn bij dit onderdeel van het onderzoek voornamelijk gericht op het boven water krijgen van bottlenecks bij een mogelijke overschakeling op deze vervoersmodaliteit.

Het onderzoek is als volgt opgezet. Om geïnformeerd te raken op het gebied van traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport zijn diverse interviews afgenomen bij deskundigen op dit gebied. Het betreft voornamelijk personen die zich bezig houden (en hebben gehouden) met traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport. Wat betreft het niet-traditionele gedeelte zijn ook interviews afgenomen bij logistiek managers van een aantal marktleiders uit de food en non-food sector. Deze interviews maken deel uit van het eigenlijke onderzoek. Het primaire doel van deze interviews is het achterhalen van de beweegredenen waarom deze bedrijven gebruik maken van een bepaalde vervoersmodaliteit en onder welke voorwaarde(n) ze zouden willen overschakelen op een alternatieve vervoersmodaliteit. In bijlage I worden de geïnterviewde deskundigen en logistiek managers genoemd. De uitkomsten van de interviews met de logistiek managers worden in paragraaf 1 van hoofdstuk 2 weergegeven. De informatie die uit de interviews met de deskundigen en de logistiek managers is verkregen, is gebruikt ter aanvulling en voorbereiding van drie rondetafelgesprekken. In Breda is een rondetafelgesprek gehouden met niet-traditioneel ondergronds transport als thema. Hier zijn tevens een aantal overheden en intermediaire organisaties (zoals kamers van koophandel) bij aanwezig geweest. In paragraaf 2 van hoofdstuk 2 wordt hiervan verslag gedaan. De andere rondetafelgesprekken zijn in Rotterdam en Antwerpen gehouden. Deze hebben traditioneel ondergronds transport als thema. In hoofdstuk 3 wordt hiervan in de paragrafen 1 en 2 verslag gedaan. De conclusies en aanbevelingen uit de interviews en de rondetafelgesprekken komen in hoofdstuk 4 aan de orde.



2 NIET-TRADITIONEEL ONDERGRONDS TRANSPORT

Welke wensen, verlangens en knelpunten leven er bij het bedrijfsleven en de overheden in de RSD ten aanzien van niet-traditioneel ondergronds transport? Dat is de centrale vraagstelling in het onderzoek bij het niet-traditionele ondergronds transport. Onder het bedrijfsleven worden producenten, distributeurs en retailers uit de food en non-food sector verstaan. Onder de overheid vallen in dit onderzoek provincies en gemeenten uit het RSD-gebied. De centrale overheid wordt in dit onderzoek betrokken door deelname van vertegenwoordigers van het IPOT aan het rondetafelgesprek in Breda.

Bij het benaderen van de bedrijven is uitgegaan van de zogenaamde 'BIK '95 code' op grond waarvan de kamers van koophandel ondernemingen inschrijven in het Handelsregister. Deze BIK '95 code vertaalt de economische activiteiten van een onderneming in een branchecode. De BIK '95 is opgebouwd uit secties, subsecties, afdelingen, groepen, klassen, subklassen en branches.

Voorwaarde voor selectie voor een interview en/of deelname aan het rondetafelgesprek is dat ondernemingen grote hoeveelheden goederen te vervoeren hebben en dat ze minimaal 50 werknemers in dienst hebben. Door het toepassen van deze criteria worden vanzelf de grotere bedrijven geselecteerd. De lijst met geïnterviewden is te vinden in bijlage I en het standaard interview in bijlage II. De resultaten van de interviews komen in paragraaf 2.1 aan de orde. De resultaten van het rondetafelgesprek in Breda worden in paragraaf 2.2 besproken. Op basis van de BIK '95 code zijn voor deze bijeenkomst alle bedrijven in het RSD-gebied die aan bovengenoemde voorwaarden voldoen, uitgenodigd. In totaal zijn ruim 200 bedrijven benaderd. Een paar bedrijven hebben de bijeenkomst bezocht, waaronder helaas geen bedrijven en overheden uit België. De overheden uit Nederland waren ruim vertegenwoordigd. Om de afwezigheid van Belgische bedrijven en overheden op te vangen zijn geen extra interviews afgenomen, omdat tijdens het onderzoek is gebleken dat niet-traditioneel ondergronds transport in België nog niet dezelfde aandacht krijgt als in Nederland. Bijlage III-a bevat de deelnemerslijst van het rondetafelgesprek in Breda.

2.1 Interviews

Het standaard interview (zie bijlage II) is afgenomen bij een aantal marktleiders uit de food en non-food sector. Aan de geïnterviewde personen is naderhand de film 'Urban Pipeline Transport' van het Interdepartementaal Onderzoekprogramma Duurzame Technologische Ontwikkeling (DTO) gestuurd. Deze video gaat over de ondergrondse stadsdistributie van goederen. Alle goederen worden buiten de stad aangeleverd bij een multimodaal distributiecentrum (logistieke stadspark), van waaruit de goederen verspreid worden over de stad door middel van wijkdistributiecentra. Achtereenvolgens zullen de huidige en toekomstige transportvormen, de logistieke trends, ondergronds transport en de knelpunten en problemen bij ondergronds transport aan de orde komen in §2.1.1 t/m §2.1.5.

2.1.1 Huidige transportvormen

Over het gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten zijn de geïnterviewde bedrijven vrijwel eensluidend. Verreweg de meeste aan- en afvoer van goederen gaat over de weg.

Ligging aan de weg is daarom ook een belangrijke vestigingsfactor. Weinig bedrijven maken gebruik van een andere vervoersmodaliteit dan de weg, ook al heeft het bedrijf een goede aansluiting op een, vaak vanuit de historie verklaarbare aanwezige, andere vervoersmodaliteit.

De belangrijkste kritische factoren bij de aan- en afvoer van goederen zijn volgens de geïnterviewde bedrijven onder andere de snelheid (levertijd), betrouwbaarheid van de modaliteit, waarborging van de kwaliteit van het product, de flexibiliteit en de capaciteit van de modaliteit en de beveiliging tegen diefstal. Uiteraard bestaan er verschillen tussen de kritische factoren van producten uit de food en non-food sector. In de food sector vormt de (beperkte) houdbaarheid van een product bijvoorbeeld een extra kritische factor.

2.1.2 Toekomstige transportvormen

Bijna alle bedrijven hebben het gebruik van andere bestaande vervoersmodaliteiten overwogen. Tot nu toe hebben deze modaliteiten het echter steeds (uitzonderingen daargelaten) moeten afleggen tegen het vervoer over de weg. Veel bedrijven besteden het vervoer van hun producten uit, waardoor het de verantwoordelijkheid van de transportbedrijven is om de goederen op tijd te leveren. De keuze voor het gebruik van een modaliteit wordt tevens bepaald door de modaliteit die de marktleider gebruikt. De marktleider kan eisen hieromtrent stellen aan haar leveranciers en afnemers.

De meeste bedrijven geven aan dat er op dit moment nog geen acute drang bestaat om van vervoersmodaliteit te veranderen, omdat de voordelen van het wegvervoer (vooral de snelheid, kosten en flexibiliteit) ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten nog steeds erg groot zijn. Daarom wordt nu nog veel aandacht besteed aan verbetering van de efficiency van het wegtransport. Door een aantal bedrijven wordt aangegeven dat de overheid wel het gebruik van een andere vervoersmodaliteit kan afdwingen door de kosten van het wegvervoer aanzienlijk te verhogen. Een andere manier zou kunnen zijn de kosten van het gebruik van een andere vervoersmodaliteit door subsidies dusdanig te verlagen, dat het gebruik van andere vervoersmodaliteiten financieel aantrekkelijker wordt. Zonder overheidsingrijpen zal volgens de bedrijven slechts het sterk toenemen van de congestie een reden kunnen zijn om een andere vervoersmodaliteit te kiezen. Slechts één van de geïnterviewde bedrijven gaf aan dat, ongeacht maatregelen van de overheid, het wegtransport nu al waar mogelijk beperkt wordt en dat er naar gestreefd wordt de aan- en afvoer zoveel mogelijk via het spoor te laten verlopen.

2.1.3 Logistieke trends

Een vaak genoemde logistieke trend is de concentratie van productie- en distributiecentra in Noordwest Europa. Dit houdt in dat minder en grotere fabrieken een grotere variëteit aan producten maken. Vanuit economisch oogpunt is dit een goede keuze en een logisch gevolg van specialisatie en efficiencyverbeteringen. Nadeel is dat de goederenstromen toenemen.

Een andere logistieke trend die uit de interviews naar voren is gekomen betreft het streven van sommige bedrijven naar bundeling van goederenstromen en afstemming van goederenstromen met de hele keten. Mogelijk is hier een rol weggelegd voor de huidige logistieke dienstverleners als ketenregisseurs. Deze laatste opmerking is overigens slechts bij een enkeling te horen geweest.

Bij alle bedrijven, zowel in de food als in de non-food sector, neemt de effective consumer response (ECR) een belangrijke plaats in. Dit houdt onder meer in dat er minder hoeveelheden frequenter en sneller geleverd moeten worden en dat de winkelvoorraden zo klein mogelijk worden gehouden. Er moet met andere woorden sneller ingespeeld worden op de grillige eisen van de consument. Nadeel hiervan is ook weer een toename van de goederenstromen.

Uit de interviews komt ook naar voren dat veel bedrijven op dit moment de langere files nog op de koop toenemen, door gewoon een langere veiligheidsmarge in te bouwen. Deze veiligheidsmarge betekent rekening houden met een langere rijtijd voor de vrachtwagens, zodat de goederen toch op de afgesproken tijd worden geleverd. De bedrijven signaleren ook een tendens naar ruimere levertijden. De avond en de nacht zouden bijvoorbeeld ook voor het leveren van goederen kunnen worden benut.

2.1.4 Ondergronds transport

Over het algemeen zijn de geïnterviewde logistiek managers zeer slecht op de hoogte van ondergrondse distributie van goederen. Slechts één logistiek manager noemde het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) Schiphol-Aalsmeer. De meeste vragen die bij ondergronds transport opkomen zijn die met betrekking tot de kosten in vergelijking tot de andere modaliteiten, de problemen rond standaardisatie van de ladingdragers en de waarborging van de kwaliteit van het product tijdens het transport en de overslag. Vooralsnog wordt na het zien van de video niet anders over ondergrondse distributie van goederen gedacht. Eén bedrijf ging verder dan de andere bedrijven door zelfs concessies in tijd te willen doen, als de veiligheid en betrouwbaarheid van de modaliteit maar gegarandeerd wordt.

Over de rol van de overheid bij ondergronds transport zijn de logistiek managers vrij eensgezind. Ze geven aan dat ze de overheid het liefst faciliterend, coördinerend en stimulerend zien optreden. Faciliterend door het scheppen van mogelijkheden voor ondergronds transport op het gebied van de ruimtelijke ordening, coördinerend door het afstemmen van het beleid met betrekking tot ondergronds transport en door verschillende belanghebbenden bij elkaar te brengen en stimulerend in de vorm van subsidies.

Uit de interviews valt tevens op te maken dat het initiatief tot overschakeling op een andere vervoersmodaliteit niet van het bedrijfsleven zal komen, zolang het wegtransport nog volop mogelijkheden biedt tot efficiencyverbeteringen. Op dit moment hebben de bedrijven nog geen belang bij een overschakeling op een andere vervoersmodaliteit. Daarom zien de meeste bedrijven voor de overheid eenzelfde rol weggelegd bij ondergronds transport als bij de andere vervoersmodaliteiten. De aanleg en financiering van ondergronds transport mag de overheid op zich nemen, maar het beheer en de exploitatie zal aan (een) private partij(en) moeten worden overgelaten.

2.1.5 Knelpunten en problemen

Zonder twijfel het belangrijkste knelpunt bij ondergronds transport is de nu nog grote onbekendheid bij het bedrijfsleven. Na een korte uitleg over ondergronds transport, zien de logistiek managers vooral de dure aanleg, de extra overslag, de complexiteit en de geringe flexibiliteit als belangrijkste knelpunten. Ook leeft de vrees bij sommige managers dat van gemaakte keuzes, bijvoorbeeld over de standaardisatie van de ladingdragers, praktisch niet meer kan worden afgeweken als de standaard eenmaal is gezet. Bovendien bestaat de vrees dat deze standaardisatie eindeloos veel tijd en geld gaat kosten. Daarnaast worden lange contracten en vaste afname verplichtingen als mogelijke knelpunten gezien. De al eerder genoemde huidige trend van efficiencyverbeteringen in het wegtransport (zie §2.1.4), is een ander belangrijk obstakel voor een snelle ontwikkeling en overschakeling op een andere vervoersmodaliteit.

Naast bovengenoemde knelpunten, die direct met ondergronds transport te maken hebben, zien de bedrijven ook problemen bij transport in het algemeen. De paradoxale gevolgen van het huidige overheidsbeleid ten opzichte van de binnensteden worden bijvoorbeeld als een groot probleem gezien. De meeste gemeenten willen de leefbaarheid van de binnensteden vergroten door alleen kleine vrachtwagens toe te laten op beperkte tijden, terwijl dit beleid juist een grote stroom kleine vrachtwagens in de binnensteden tot gevolg heeft in de tijden dat er wel geleverd mag worden.

Een belangrijk knelpunt zou volgens een aantal bedrijven verder nog kunnen zijn een verandering van de winkelstructuren. Stel dat er aan de rand van de steden megawinkels ontstaan zoals bijvoorbeeld in Frankrijk. Dan heb je niet veel aan je ondergrondse netwerk in de steden. Of zoals in de Verenigde Staten, waar je nu al via internet of gewoon via de telefoon stukgoederen kunt bestellen en afhalen ergens op een centrale plaats buiten de stad. Hier zijn tevens verswinkels aanwezig zodat alle boodschappen daar gedaan kunnen worden.

2.2 **Rondetafelgesprek Breda**

Eind november 1997 heeft in Breda een rondetafelgesprek over niet-traditioneel ondergronds transport plaatsgevonden tussen overheden, bedrijfsleven en belangenorganisaties uit het RSD-gebied (zie bijlage III-a voor de deelnemerslijst). Voorafgaand aan het rondetafelgesprek hebben de deelnemers een aantal stellingen voorgelegd gekregen. Per stelling hebben de deelnemers aangegeven in hoeverre ze het met de stelling eens dan wel oneens zijn (vijf gradaties: van helemaal mee eens tot helemaal oneens). De stellingen hebben betrekking op de huidige logistieke trends, ondergronds transport en de rol van de overheid, de knelpunten en problemen die het bedrijfsleven en de overheden ervaren bij ondergronds transport en tot slot op welke acties in de (nabije) toekomst ondernomen moeten worden met betrekking tot ondergronds transport. De resultaten van deze stellingen hebben als basis voor de discussie gediend (zie bijlage IV-a).

Aan de deelnemers is tevens voorafgaand aan de discussie de film 'Urban Pipeline Transport' van het DTO getoond en de heer Hansen heeft een toelichting gegeven bij het door hem, in samenwerking met de Grontmij, ontwikkelde 'Big Bag Concept'.

De belangrijkste overwegingen die tijdens het rondetafelgesprek naar voren zijn gekomen over logistieke trends, ondergronds transport en de overheid, knelpunten en problemen bij

ondergronds transport en de acties die de overheid volgens de deelnemers zal moeten ondernemen, zullen achtereenvolgens in §2.2.1 t/m §2.2.4 worden weergegeven.

2.2.1 Logistieke trends

Het aanwezige bedrijfsleven herkent de in de stellingen aangegeven trends zeer duidelijk. De concentratie van produktie- en distributiecentra, de effectieve consumer response en het streven naar efficiencyverbeteringen in het transport met behulp van bestaande vervoersmodaliteiten leiden tot meer transport op de weg. De oorzaak hiervan ligt voornamelijk in de lage kosten van het wegvervoer, waardoor bedrijven bijna gedwongen worden hun producten over de weg te vervoeren. Daar komt bij dat de meeste bedrijven op dit moment de eigen goederenstromen aan het optimaliseren zijn. Bundeling van de goederenstromen met andere bedrijven vindt slechts beperkt plaats.

2.2.2 Ondergronds transport en de overheid

De deelnemers geven aan dat ze van de centrale overheid een stimulerende en coördinerende rol verwachten, wanneer het gaat om het opstarten van projecten. De Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) zou deze rol op zich kunnen nemen. Het opstarten van projecten, bijvoorbeeld een pilot, zou wel in nauw overleg met het bedrijfsleven moeten plaatsvinden. De deelnemers spreken zich tevens uit voor ondergronds transport als vijfde publieke hoofdinfrastructuur en inpassing van ondergronds transport in ruimtelijke ordeningsplannen zoals de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening en het Derde Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV III). Aangezien een dergelijke infrastructuur zeer grote maatschappelijke baten met zich brengt, zowel voor het milieu (minder ruimte- en energiegebruik, geen geluid, veiliger en aanzienlijk lagere emissies) als voor de economie (economische structuur versterkende effecten, congestie verminderende effecten en de effecten op de economische activiteiten en de concurrentiepositie van Nederland als distributieland), zal de overheid hier haar verantwoordelijkheid moeten nemen. De aanwezigen beseffen echter wel dat hier gigantische kosten aan verbonden zijn en het is maar de vraag of de maatschappelijke baten hier tegen opwegen. Aan de andere kant werd ook opgemerkt dat de aanleg van bijna elk infrastructureel werk dergelijke vragen oproept.

2.2.3 Knelpunten en problemen

Eén van de belangrijkste knelpunten die zowel bij dit rondetafelgesprek als bij de interviews naar voren is gekomen, is de vrijwel volledige onbekendheid van het bedrijfsleven (vooral de logistiek managers) én van lokale overheden met ondergronds transport. Daar komt bij dat bedrijven zelden strategisch beleid uitstippelen voor de komende veertig jaar. Meestal gebeurt dit voor een kortere periode. De beslissers van nu zullen daarnaast over het algemeen het gebruik van een ondergronds transportsysteem ook niet meer meemaken. Bovendien geven veel bedrijven aan dat ze op het moment bezig zijn de bestaande modaliteiten efficiënter te gebruiken, omdat ze daar nog volop mogelijkheden voor zien op dit moment. Het is dan ook vrij logisch dat deze discussie op dit moment lastig gevoerd kan worden en geen prioriteit heeft bij het bedrijfsleven.

Een ander probleem dat aan de orde is gekomen is het huidige versnipperde binnenstedenbeleid van verschillende gemeenten. Bedrijven zouden graag onderlinge

(regionale) afstemming tussen gemeenten zien, zodat ze hun beleid daarop kunnen afstemmen.

2.2.4 Acties overheid

Gezien de geringe bekendheid van bedrijven en gemeenten met ondergronds transport, dringen de aanwezige bedrijven aan op actie van de centrale overheid. Ten eerste spreken de deelnemers zich uit voor een communicatieve vertaalslag naar het bedrijfsleven en de gemeenten door de centrale overheid, waarin de mogelijkheden van ondergronds transport verder worden verduidelijkt en waarin tevens richting het bedrijfsleven wordt aangedrongen op het staken van de machtsstrijd in de distributiemarkt en meer aandacht wordt gevraagd voor het ketendenken. Binnen deze communicatieve vertaalslag zal tevens aandacht moeten worden besteed aan de belangen die de verschillende partijen bij ondergronds transport zouden kunnen hebben. Ten tweede hebben de aanwezigen aangegeven dat het opstarten van een pilot een noodzakelijke voorwaarde is voor het slagen van de vertaalslag. Aan een kleinschalige pilot, zoals bijvoorbeeld het OLS Schiphol-Aalsmeer, wordt de voorkeur gegeven. Denken aan een Europees netwerk is voor de meesten vele stappen te ver.



3 TRADITIONEEL ONDERGRONDS TRANSPORT

Door de gasolie winnende, petrochemische en chemische industrie wordt al tientallen jaren gebruik gemaakt van transport per pijpleiding. Het onderzoek naar traditioneel ondergronds transport vindt plaats vanuit de volgende invalshoek: het gaat er om te achterhalen wat de wensen, verlangens en knelpunten van de industrie zijn ten aanzien van de mogelijke uitbreiding van het vervoer door middel van het traditionele ondergronds transport. Met andere woorden, hoe en onder welke voorwaarden kan de bestaande infrastructuur worden geoptimaliseerd en uitgebreid?

Bij het selecteren van de bedrijven is, evenals bij het niet-traditionele gedeelte van het onderzoek, gebruik gemaakt van de BIK '95 code. Voorwaarde voor selectie is het in dienst hebben van minimaal 20 werknemers. De werkgevers- en ondernemersorganisaties zijn allemaal benaderd. Aan de bedrijven en organisaties is de keus gelaten op welke bijeenkomst (Rotterdam of Antwerpen) ze aanwezig wilden zijn. Van de 100 aangeschreven bedrijven, hebben er in Rotterdam 10 en in Antwerpen 12 deelgenomen aan de bijeenkomst. De deelnemerslijsten van deze bijeenkomsten zijn respectievelijk in bijlage III-b en III-c terug te vinden. In paragraaf 1 worden de uitkomsten van de bijeenkomst in Rotterdam besproken en in paragraaf 2 de uitkomsten van de bijeenkomst in Antwerpen.

3.1 Rondetafelgesprek Rotterdam

De deelnemers (zie bijlage III-b) hebben voorafgaand aan het rondetafelgesprek een aantal stellingen voorgelegd gekregen. Per stelling hebben de deelnemers aangegeven in hoeverre ze het met deze stelling eens danwel oneens zijn (vijf gradaties: van helemaal mee eens tot helemaal oneens). De stellingen hebben betrekking op het huidige traditionele ondergronds transport, de rol van de centrale overheid en het belang van samenwerking bij traditioneel ondergronds transport. De uitkomsten hebben als basis voor de discussie gediend. In bijlage IV-b zijn de resultaten hiervan te vinden. De belangrijkste overwegingen met betrekking tot het huidige traditionele ondergronds transport, de rol van de centrale overheid hierin en het belang van samenwerking zoals die in deze bijeenkomst naar voren zijn gekomen, worden in §3.1.1 t/m §3.1.3 weergegeven.

3.1.1 Huidig traditioneel ondergronds transport

Om te beginnen is het rendement dat op pijpleidingen wordt behaald lager in vergelijking tot andere investeringen en komen alleen bulkgoederen voor transport per pijpleiding in aanmerking. Doorslaggevende argumenten voor het gebruik van pijpleidingen zijn onder andere veiligheid, het omzeilen van congestieproblemen en het efficiënt met elkaar verbinden van meerdere chemische fabrieken. Daarnaast bestaat er de mogelijkheid dat bepaalde stoffen niet over de weg vervoerd mogen worden, waardoor het product wel door een pijpleiding moet worden getransporteerd. De deelnemers beschouwen de aanlegtermijn vaak als lang en moeilijk, maar zeggen tegelijkertijd dat een verkorting van de termijn geen twijfelaars over de streep trekt. Tevens werd aangegeven dat in Rotterdam en Zuidwest

Nederland (met name in de provincie Brabant), daar waar pijpleidingstroken³ zijn aangewezen, alles goed is geregeld. Buiten deze stroken ontbreekt echter goede wetgeving. Door deze onzekerheden zijn de risico's bij de aanleg van pijpleidingen vrij groot in vergelijking tot een investering die in een fabriek wordt gedaan. Vertraging in de aanleg betekent automatisch dat de fabriek niet in gebruik kan worden genomen en dat de extra kosten gigantisch zullen zijn. Overigens werd ook vermeld dat in Rotterdam ongeveer 25% van de totale aan- en afvoer van goederen via pijpleidingen plaatsvindt, tegenover 40% van het totaal in Antwerpen.

3.1.2 Rol centrale overheid

Ten aanzien van de rol van de overheid werd door de deelnemers het volgende opgemerkt. Vrij algemeen werd een pleidooi voor een landelijke regeling van de pijpleidinginfrastructuur onderschreven, in bijvoorbeeld het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) of in het Derde Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV III). Het aanwijzen van tracés werd eveneens als wenselijk ervaren. De aanlegprocedures moeten ook simpeler en overzichtelijker worden. Tot voor kort, voor de motie Van Heemst, werd door de centrale overheid te weinig aandacht aan pijpleidingen besteed. De instelling van het IPOT, met als gevolg dus meer betrokkenheid van de kant van de overheid, wordt daarom toegejuicht.

De geringe aandacht voor pijpleidingen wordt overigens ook aan de opstelling van de industrie zelf geweten. Tot voor kort waren de meeste industriële partijen vrijwel alleen in de eigen winkel geïnteresseerd. Transport werd als een marketinginstrument gezien, waarmee concurrentievoordelen konden worden behaald. Zelfs wanneer er door de overheid wel voorzieningen waren getroffen voor traditioneel ondergronds transport, dan werd daar slechts op kleine schaal gebruik van gemaakt. Tot voor kort lag de bezetting van de buisleidingenstraat⁴ tussen Rotterdam en Antwerpen bijvoorbeeld op slechts 16% van de totale capaciteit.

Er werd benadrukt dat aandacht van de decentrale overheden voor pijpleidingen meegenomen is, maar dat aandacht van de centrale overheid belangrijker is in verband met het bij de centrale overheid aanwezige grotere draagvlak en het besef dat pijpleidingen voor het transport van bulkgoederen van essentieel belang zijn. Naar de (nog) niet actieve decentrale overheden (vooral naar gemeenten) dient wel een vertaalslag plaats te vinden vanuit de centrale overheid.

Belangrijk is ook dat er een integraal beleid vanuit Europa op het gebied van pijpleidingen wordt gevoerd. Natuurlijk spelen in Europees verband ook andere problemen omdat er meer ruimte is en omdat de afstanden groter zijn. Het RSD-gebied zou een goed begin van een Europees netwerk kunnen zijn. Overigens loopt Nederland volgens sommigen, wat formele regelgeving met betrekking tot pijpleidingen betreft, achter op Europa. Informeel zijn er echter in de meeste gevallen wel regels opgesteld.

In België is de situatie rond pijpleidingen weer anders. Twee van overheidswege opgerichte maar nu reeds geprivatiseerde organisaties, te weten Distrigas en de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen (NMP), hebben daar met hulp van de overheid een monopolistische positie verkregen. Op het gebied van pijpleidingen gebeurt er in België niets zonder hun

³ Hiermee wordt bedoeld een ruimtelijke reservering van een tracé waarin pijpleidingen liggen

⁴ Onder beheer van de Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland

medeweten, terwijl de toegevoegde waarde van deze organisaties zeer gering wordt geacht. De wens werd uitgesproken dat deze monopoliepositie bij de Europese Commissie aanhangig wordt gemaakt.

3.1.3 Samenwerking

Samenwerking tussen het bedrijfsleven onderling en tussen het bedrijfsleven en de overheid, is de basis van het succes voor de aanleg van een pijpleidingennetwerk. In de Verenigde Staten bestaan er al een aantal pijpleidingnetwerken, zoals bijvoorbeeld het netwerk van Dow Chemical in Texas of het internationale pijpleidingnetwerk in het noordoosten van de Verenigde Staten en het zuidoosten van Canada (Cochine). Een aantal bedrijven zijn meestal eigenaar van de leiding, terwijl het beheer meestal wordt uitbesteed aan een onafhankelijke partij. Bij de totstandkoming van een netwerk is het gebruikelijk dat de industrie elkaar eerst opzoekt. Wanneer er vanuit bedrijfsmatig oogpunt mogelijkheden voor samenwerking worden gezien, dan wordt de overheid er bij gehaald.

De totstandkoming van een netwerk kan worden bevorderd door gebruik te maken van multi-purpose⁵ of common carrier⁶ pijpleidingen. In de multi-core⁷ pijpleiding zien de deelnemers minder grote groeimogelijkheden. Hier ligt waarschijnlijk onbekendheid met het systeem aan ten grondslag. Daarnaast komt het initiatief hier van de overheid (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam), terwijl de bedrijven gewend zijn pas met elkaar om de tafel te gaan zitten, wanneer er hiertoe een bedrijfsmatige aanleiding toe is. Dergelijke constructies vergen samenwerking tussen de bedrijven, met als gunstig gevolg dat de aanleg en het gebruik van de pijpleiding financieel aantrekkelijker wordt. Hierin ligt voor de deelnemers aan het netwerk ook het voornaamste gemeenschappelijke belang. Tegelijkertijd staan de bedrijven niet te popelen van ongeduld om het voortouw bij de aanleg van een netwerk te nemen. Pas als het netwerk er ligt, zullen de partijen naar verwachting in de rij staan. Een ander belangrijk aandachtspunt is de waarborging van de kwaliteit van het product. Het is essentieel dat de kwaliteit van het product kan worden gegarandeerd, anders zullen de producenten hun producten nooit door een pijpleidingennetwerk sturen en de pijpleidingen in eigen beheer houden.

3.2 Rondetafelgesprek Antwerpen

In Antwerpen is bij het rondetafelgesprek dezelfde procedure gevolgd als in Breda en Rotterdam. Voorafgaand aan het rondetafelgesprek hebben de deelnemers (zie bijlage III-c) dezelfde stellingen voorgelegd gekregen als in Rotterdam. Per stelling hebben de deelnemers in Antwerpen dus ook aangegeven in hoeverre ze het met de stelling eens danwel oneens zijn (vijf gradaties: van helemaal mee eens tot helemaal oneens). De resultaten hebben wederom als basis voor het opstarten van de discussie gediend (zie bijlage IV-c). In de §3.2.1 t/m §3.2.3 worden achtereenvolgens het huidige traditionele ondergronds transport, de rol van de centrale overheid hierin en het belang van samenwerking besproken.

⁵ Bij een multi-purpose pijpleiding gaan meerdere (aan elkaar verwante) producten door dezelfde leiding

⁶ Bij een common carrier pijpleiding zijn de beheerder en gebruiker van de pijpleiding verschillende partijen. De leverancier en gebruiker van hetzelfde product, maken gebruik van één leidingnetwerk

⁷ Multi-core wil zeggen één grote leidingbuis waarin meerdere verschillende leidingen liggen

3.2.1 Huidig traditioneel ondergronds transport

Allereerst een paar opmerkingen over pijpleidingen in het algemeen. Bij de aanleg is tijd geen beslissende factor. Als er besloten wordt om een leiding aan te leggen dan komt de leiding er ongeacht de tijd die de aanleg in beslag neemt. Uiteraard moet de leiding er wel liggen op het afgesproken tijdstip, maar een drastische verkorting van de aanlegtermijn is slechts meegenomen. Belangrijker zijn de kosten, veiligheid, uitgebreidheid van het netwerk en de onderlinge samenwerking.

Door de aanwezigen worden kanttekeningen geplaatst bij de rol die Distrigas en de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen (NMP) in België hebben. Deze door de overheid opgerichte (inmiddels geprivatiseerde) organisaties bepalen in België op het gebied van de pijpleidingen de hele gang van zaken. Ze hebben een monopolistische positie. Er werd aangegeven dat dit vaak frusterend werkt, omdat er betaald wordt voor diensten die ook in eigen beheer kunnen worden uitgevoerd. De NMP vormt een obstakel voor de vorming van een netwerk. De keuzevrijheid ontbreekt en de gebruikers zitten vast aan één eigenaar, waardoor ook de flexibiliteit ontbreekt.

In Antwerpen gaat 40% van de totale aan- en afvoer door pijpleidingen. Overigens is een groot deel hiervan afkomstig uit Rotterdam en bestemd voor de petrochemische industrie. Een groot probleem in Antwerpen is de veiligheid. Volgens sommigen is het echter voor de lokale autoriteiten zeer lastig om met de gegeven middelen adequaat over de veiligheid te waken door middel van een gedegen toezicht en handhaving. Bovendien zouden de liggingsgegevens van de pijpleidingen niet up to date zijn.

3.2.2 Rol centrale overheid

Volgens de deelnemers is de overheid in België onwetend en onverschillig ten aanzien van pijpleidingen. Dit betreft zowel de kabinetten (vergelijkbaar met de ministeries in Nederland) als de provincies, gewesten en gemeenten. Voordat de motie Van Heemst werd aangenomen in de Tweede Kamer, besteedde ook de politiek in Nederland ten onrechte weinig aandacht aan dit vraagstuk. Sinds de motie is er veel ten goede veranderd.

Door een aantal deelnemers wordt benadrukt dat Noordwest Europa multi-modaal zal moeten gaan denken. Een ondergrondse infrastructuur moet hier deel van gaan uitmaken. Wat ondergrondse infrastructuur betreft kan een voorbeeld worden genomen aan de bestaande pijpleidingnetwerken in de Verenigde Staten zoals die van Dow Chemical in Texas en het internationale pijpleidingennetwerk in het grensgebied tussen zuidoost Canada en het noordoosten van de Verenigde Staten (Cochine). Dit zou misschien ook iets zijn voor Nederland en België waar de schaarse ruimte een bijkomend probleem vormt. De Europese Unie bereidt wetgeving voor op het gebied van pijpleidingen. Dit is een uitvloeisel van de Post-Seveso richtlijn. Medio 1998 volgt er een concept richtlijn. Met betrekking tot de rol van de NMP in België, is het wachten op het moment dat er iemand naar de Europese Commissie stapt om deze monopoliepositie aan te kaarten.

3.2.3 Samenwerking

Voor de totstandkoming van een pijpleidingennetwerk is samenwerking tussen de industriële partijen noodzakelijk. Voorwaarde is wel dat de partijen afstappen van de idee dat transport een marketinginstrument is waarmee concurrentievoordelen kunnen worden behaald. De

ontwikkelingen met de multi-purpose en de common carrier pijpleiding kunnen aan de totstandkoming van een netwerk in belangrijke mate bijdragen. Benadrukt werd dat het product dat door de leiding gaat aan hoge kwaliteitseisen moet voldoen. Er bestaat overigens al een ethyleennetwerk (common carrier) in Europa (ARG⁸), waar tijdens de bijeenkomst erg veel interesse in werd getoond. Zes partijen zijn samen eigenaar (aandeelhouder) het netwerk. De aanlegkosten komen voor rekening van de eigenaar. Het beheer van het netwerk wordt uitbesteedt.

Verschillende belangenorganisaties zouden de bedrijven bij elkaar kunnen brengen die een pijpleidingennetwerk kunnen vormen. Hierbij moet gedacht worden aan de FETRAPI⁹ en de VIBNA¹⁰ (de Nederlandse tegenhangers zijn respectievelijk de VELIN¹¹ en de EBB¹²). Ook de kamers van koophandel kunnen hierbij een rol spelen. De bijeenkomst in Antwerpen is hier een goed voorbeeld van. De grensoverschrijdende contacten in het RSD-gebied tussen de kamers van koophandel worden daarom ook toegejuicht. Overigens zou de NMP ook een rol kunnen spelen in het bij elkaar brengen van de partijen, omdat deze organisatie alle partijen kent die met pijpleidingen te maken hebben in België. Daardoor zou de rol van de NMP echter wel dubbel worden, want de monopolistische positie van de NMP wekt ook veel ergernis op.

⁸ Aethylen Rohrleitungs Gesellschaft

⁹ Federation de Transport Pipeline

¹⁰ Vereniging van de Industriële Bedrijven van Noord-Antwerpen

¹¹ Vereniging Leidingeigenaren Nederland

¹² Stichting Europoort Botlek Belangen (Regio Rotterdam)



4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk volgen de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek naar traditioneel en niet-traditioneel ondergronds transport. Als eerste komen in §4.1 de conclusies aan bod en in §4.2 volgen de aanbevelingen.

4.1 Conclusies

De conclusies uit het onderzoek naar niet-traditioneel ondergronds transport worden weergegeven in §4.1.1 en de conclusies uit het onderzoek naar traditioneel ondergronds transport in §4.1.2.

4.1.1 Niet-traditioneel ondergronds transport

In de huidige situatie vindt de meeste aan- en afvoer van goederen plaats over de weg. De andere bestaande vervoersmodaliteiten leggen het meestal op kosten of snelheid en flexibiliteit af tegen het wegvervoer. Ondergrondse distributie van goederen is voor de meeste bedrijven geen optie omdat ze er of nog nooit van hebben gehoord of omdat ze ondergronds transport op dit moment niet als een reële optie beschouwen. Bovendien zal er pas over veertig jaar een ondergronds distributie netwerk liggen (als het allemaal doorgaat) en zover gaat de strategische planning van de meeste bedrijven niet.

De huidige logistieke trends leiden tot meer transportbewegingen. De concentratie van productie- en distributiecentra in Noordwest Europa, de effective consumer response in de food en non-food sector, het nastreven van efficiencyverbeteringen in het huidige transport van bedrijven met de bestaande vervoersmodaliteiten zijn de belangrijkste trends. Daarnaast heeft het huidige binnenstedenbeleid van veel gemeenten ook een toename van het aantal vervoersbewegingen tot gevolg (kleinere vrachtwagens moeten frequenter leveren).

Onvermijdelijk zal een voortzetting van de huidige situatie in combinatie met de logistieke trends in de toekomst leiden tot een toenemende congestie, met alle economische gevolgen van dien. Een dergelijke ontwikkeling betekent dat nieuwe inzichten en structuren ontwikkeld moeten worden voor Nederland distributieland.

Op het moment gaat de voorkeur van de meeste bedrijven uit naar een continuering van de huidige situatie, simpelweg omdat er te weinig concurrerende alternatieven zijn voor het wegvervoer. Op korte termijn zien de bedrijven nog voldoende mogelijkheden om transport met behulp van de bestaande vervoersmodaliteiten te regelen. Om de onvermijdelijke toename van de congestie de komende jaren binnen de perken te houden, verlangt het bedrijfsleven op korte termijn wel maatregelen van de overheid.

Het bedrijfsleven is zich terdege bewust van de noodzaak van structurele oplossingen op lange termijn. De aanleg van een ondergronds transportnetwerk kan een structurele oplossing zijn. Bij het bedrijfsleven en de gemeenten is de onbekendheid met ondergronds transport op dit moment echter nog erg groot. De vragen over ondergronds transport spitsen zich toe op de meerwaarde en kenmerken van niet-traditioneel ondergronds transport ten opzichte van de bestaande vervoersmodaliteiten. Speciale aandacht wordt er door de bedrijven gevraagd voor de kritische factoren van ondergronds transport zoals de kosten, de

standaardisatie van de ladingdragers, de flexibiliteit, de kwaliteit en de snelheid in vergelijking tot de andere bestaande vervoersmodaliteiten. Wanneer er duidelijkheid bestaat over de kritische factoren, kan een overschakeling op ondergronds transport tot de mogelijkheden gaan behoren.

4.1.2 Traditioneel ondergronds transport

Het rendement dat op pijpleidingen wordt behaald is over het algemeen lager dan op andere investeringen. De aanleg wordt als een lang en moeilijk traject gezien. Een verkorting van de aanlegtermijn zal echter niet meer bedrijven overhalen om het transport per pijpleiding te laten verlopen. Andere argumenten wegen blijkbaar zwaarder. In Rotterdam wordt tevens benadrukt, dat goede wetgeving ontbreekt buiten de aangewezen pijpleidingstroken. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er voor de industrie vrij grote onzekerheden vastzitten aan de aanleg van een pijpleiding.

De grotere betrokkenheid van de centrale overheid met pijpleidingen sinds de motie Van Heemst, wordt door de industrie toegejuicht. Vóór deze motie was de betrokkenheid van de politiek matig. Deze geringe aandacht voor pijpleidingen van politiek, wordt overigens ook aan de eigen opstelling geweten. Door de (in het verleden) gesloten opstelling van de industrie over de eigen goederenstromen en de slechte benutting van de buisleidingenstraat tussen Rotterdam en Antwerpen, voelt de overheid ook geen aandrang om op dit gebied meer voorzieningen te treffen.

In de multi-purpose (meerdere verwante producten door één leiding) en de common carrier (beheerder en gebruiker zijn verschillende partijen) pijpleidingen wordt veel toekomst gezien. Een aantal van dergelijke netwerken zijn in de Verenigde Staten te vinden. De multi-core (één leidingbuis met verschillende gebruikers) pijpleiding wordt een minder zonnige toekomst voorspeld. Dit komt waarschijnlijk voort uit de onbekendheid met de multi-core pijpleiding en daarnaast door het gegeven dat het initiatief voor deze leiding van de overheid is gekomen. Bij de totstandkoming van een multi-purpose of common carrier pijpleiding is het gebruikelijk dat eerst de industrie met elkaar om tafel gaat zitten en dat pas daarna de overheid er bij wordt gehaald.

Ook tijdens het rondetafelgesprek in Antwerpen is de aanlegtermijn voor pijpleidingen niet als een beslissende factor aangeduid. Andere argumenten zoals kosten, veiligheid, uitgebreidheid van het netwerk en onderlinge samenwerking zijn belangrijker. Daarnaast zijn er kanttekeningen geplaatst bij de monopolistische positie van de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen (NMP) en Distrigas in België. Bovendien is de veiligheid omtrent pijpleidingen in Antwerpen ook een bron van zorg. In vergelijking tot Nederland zou er sprake zijn van minder toezicht en handhaving op de pijpleidingen. De nationale overheid in België wordt door de bedrijven als onwetend en onverschillig ten aanzien van pijpleidingen gekwalificeerd.

De noodzaak tot samenwerking wordt in Antwerpen ook duidelijk erkend. Tevens wordt ingezien dat de industrie, bij de totstandkoming van pijpleidingnetwerken, op moet houden transport als een marketinginstrument te zien. De pijpleidingnetwerken in de Verenigde Staten en de ARG leiding (common carrier), die onder andere tussen Moerdijk, Antwerpen en Geleen loopt, werden als voorbeelden voor succesvolle pijpleidingnetwerken aangehaald.

Wanneer de uitkomsten van de rondetafelgesprekken naast elkaar worden gelegd, kan er worden geconcludeerd dat de samenwerking tussen de industrie en de overheid in Nederland verder gevorderd is dan in België. De samenwerking tussen de industrie is in beide landen voor verbetering vatbaar. Samenwerking tussen de industriële partijen wordt in België en Nederland als essentieel gezien.

4.2 Aanbevelingen

De aanbevelingen worden in §4.2.1 voor niet-traditioneel en in §4.2.2 voor traditioneel ondergronds transport gegeven.

4.2.1 Niet-traditioneel ondergronds transport

De totstandkoming van een ondergronds transportnetwerk kan worden beschouwd als een mogelijke structurele oplossing voor de vervoersproblematiek. Het bedrijfsleven en de lokale overheden zijn echter slecht bekend met het fenomeen niet-traditioneel ondergronds transport. De centrale overheid heeft een belangrijke rol te vervullen in het wegnemen van deze onbekendheid. Door middel van een communicatieve vertaalslag en door het opstarten van een pilotproject voor ondergronds transport, kan de onbekendheid worden weggenomen.

In eerste instantie dient ervoor te worden gezorgd dat in een communicatieve vertaalslag de stakeholders binnen het bedrijfsleven, te weten de grote verladers, de transportondernemingen, de banken en financieringsmaatschappijen en alle lokale en regionale overheden op de hoogte raken van de meerwaarde en kenmerken van ondergronds transport.

Bij het verduidelijken van de kenmerken van niet-traditioneel ondergronds transport, zullen in eerste instantie de kritische factoren van ondergronds transport moeten worden belicht. Er dient duidelijkheid te komen omtrent de kosten, de standaardisatie van de ladingdragers, de flexibiliteit, de kwaliteit en de snelheid in vergelijking tot de andere vervoersmodaliteiten. Daarnaast zal het bedrijfsleven moeten worden overtuigd van de noodzaak van een trendbreuk met het huidige transport. Transport zal namelijk bij de ondergrondse variant geen marketinginstrument meer zijn, waarop concurrentievoordelen kunnen worden behaald. Dit ketendenken zal een fundamentele denkomslag in het transport betekenen. Tot slot zal in de communicatieve vertaalslag de noodzaak van samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven bij de totstandkoming van een ondergronds transportnetwerk moeten worden benadrukt.

Naast de communicatieve vertaalslag zal er in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven en de wetenschap een pilot moeten worden opgestart. Tijdens de interviews en het rondetafelgesprek is duidelijk naar voren gekomen dat een pilot een noodzakelijke voorwaarde is voor het slagen van de communicatieve vertaalslag. Het Ondergronds Logistiek Systeem (OLS) Schiphol-Aalsmeer wordt algemeen als een geschikte pilot gezien. Bij de aanleg en financiering van ondergronds transport ziet het bedrijfsleven een belangrijke rol voor de centrale overheid.

Niet-traditioneel ondergronds transport zal als een vijfde publieke hoofdinfrastructuur moeten worden beschouwd, gezien de enorme maatschappelijke baten (voor milieu en economie) die ondergronds transport met zich meebrengt. De overheid zal daarom haar

verantwoordelijkheid moeten nemen ten aanzien van de aanleg en financiering van een ondergronds transportnetwerk. De exploitatie en het beheer van het netwerk kan dan aan private partijen worden overgelaten.

Voorlopig verlangt het bedrijfsleven van de overheid een aantal maatregelen om de congestie op de weg op korte termijn aan te pakken. Van de lokale overheden wordt regionale afstemming van het binnenstedenbeleid verlangd. Dit betekent dat de tijden waarop in de binnensteden geleverd kan worden, regionaal op elkaar af moeten worden gestemd. De centrale overheid zal het gebruik van de andere bestaande milieuvriendelijkere modaliteiten zoals water en spoor, bijvoorbeeld door middel van subsidiëring, aantrekkelijker moeten maken. Tevens dient het bedrijfsleven gesteund te worden in het streven de congestieproblematiek te verminderen, aangezien de weg op dit moment in veel gevallen de enige reële mogelijkheid voor transport van goederen is.

De wensen van het bedrijfsleven komen neer op een faciliterende, coördinerende en stimulerende rol van de overheid. Faciliterend door in de sfeer van de ruimtelijke ordening rekening te houden met ondergronds transport en het als de vijfde publieke hoofdinfrastructuur te zien. Coördinerend in het wegnemen van de onbekendheid met ondergronds transport bij het bedrijfsleven en lokale overheden door een communicatieve vertaalslag en een pilot op te starten. Tot slot stimulerend in de vorm van subsidies voor het gebruik van andere bestaande vervoersmodaliteiten dan de weg en financiering van de aanleg van een ondergronds netwerk.

4.2.1 Traditioneel ondergronds transport

De industrie verlangt van de overheid bij traditioneel ondergronds transport een andere opstelling dan bij het niet-traditionele ondergrondse transport. De industrie maakt al tientallen jaren gebruik van transport per pijpleiding. Deze pijpleidingen zijn door de industrie zelf aangelegd en worden ook door de industrie zelf beheerd. Nadeel van deze pijpleidingen is dat het meestal om punt-punt verbindingen gaat. De laatste jaren heeft de industrie door middel van onderlinge samenwerking zelf de aanzet gegeven tot de aanleg van pijpleidingnetwerken.

De industrie vraagt dan ook vooral een faciliterende rol van de overheid op het gebied van de ruimtelijke ordening. De industrie wil een landelijke regeling van de pijpleidinginfrastructuur in bijvoorbeeld het Structuurschema Buisleidingen (SBUI) of in het Derde Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV III). Hiermee wil de industrie voorkomen dat met elke provincie en gemeente onderhandeld moet worden over de aanleg van een pijpleiding. Ook het aanwijzen van meer tracés werd als wenselijk ervaren. De industrie vraagt met andere woorden om meer duidelijkheid en overzichtelijkheid bij de aanleg van pijpleidingen. Dat wil zeggen, duidelijkheid in duur, termijnen, vergunningen, et cetera. Voor de betrokken ondernemingen gaat het niet alleen om de miljoenen guldens kostende investering van de pijpleiding zelf, maar ook om de verbinding tussen chemische fabrieken waar sprake is van investeringen die een veelvoud daarvan zijn. De landelijke overheid dient kortom duidelijkere kaders en structuren neer te zetten om de aanleg van pijpleidingen voor de industrie te vereenvoudigen en te vergemakkelijken.

Naast faciliterend, ziet de industrie de overheid ook graag in een stimulerende rol door een (gedeeltelijke) subsidiëring van de aanleg van pijpleidingen.

De nationale overheden moeten daarnaast op Europees niveau streven naar een geïntegreerd beleid op het gebied van pijpleidingen. Pijpleidingen zijn een internationale aangelegenheid, ook op dat niveau moet er afstemming en overeenstemming zijn.

In België moet de monopolistische positie dan wel de functie van de Nationale Maatschappij voor Pijpleidingen (NMP) en Distrigas ter discussie worden gesteld. De industrie en de lokale overheden moeten omtrent de veiligheid en het beleid ten aanzien van pijpleidingen met elkaar om de tafel gaan zitten.

De noodzaak tot samenwerking, tussen de industriële partijen onderling en tussen de industriële partijen en de overheid, wordt duidelijk erkend. Voor de totstandkoming van pijpleidingnetwerken is dit essentieel. Bovendien is gezamenlijke aanleg financieel aantrekkelijk. Voorwaarde is wel dat de industrie transport niet meer als een marketinginstrument beschouwt waarmee concurrentievoordelen kunnen worden behaald. Dit betekent dat er bij de meeste industriële partijen nog een fundamentele denkomslag moet plaatsvinden.

De branche-organisaties, de regionale branche-verenigingen en de kamers van koophandel moeten het in gang gezette proces van samenwerking verder intensiveren en voeden, zowel in Nederland als in België. In Nederland betekent dat naast het ingezette traject richting de politiek, een intensivering van de samenwerking tussen de industriële partijen. In België zal in eerste instantie de industrie bij elkaar moeten komen om een gezamenlijke lobby naar de nationale overheid op te zetten om pijpleidingen prominenter op de politieke agenda aldaar te krijgen. Hierbij zou, op een vergelijkbare wijze als in Nederland, bijvoorbeeld de Universiteit van Gent de wensen en verlangens van de industrie duidelijk in kaart kunnen brengen. Tegelijkertijd dient de onderlinge samenwerking van de industrie op dit thema te worden uitgebreid.

De centrale overheden in Nederland en België moeten samenwerkingsorganisaties binnen de industrie stimuleren en zorgen dat de participatie bij de Federation de Transport Pipeline (FETRAPI) en de Vereniging Leidingeigenaren Nederland (VELIN) optimaal is. Zorg er als overheid voor dat de samenwerking op het gebied van pijpleidingen verder op gang komt. Door middel van seminars, themadagen, workshops en dergelijke kan de industrie rechtstreeks met elkaar en met de overheid in contact worden gebracht. Kortom, samenwerkingsverbanden waarbij bedrijven uit de industrie, de overheid en private investeerders met elkaar in contact komen, moeten worden gesteund.

Overheidspartijen die op het gebied van pijpleidingen projecten opzetten, dienen hierbij een uitgebreide toetsing bij de marktpartijen uit te voeren met een nadruk op de relevante organisaties in de industrie, investeerders, leidingeigenaren, et cetera om zodoende het draagvlak voor het project te vergroten. Als voorbeeld kan hier de multi-core pijpleiding van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (GHR) worden aangehaald. Nu ligt er een concept dat aan de industrie wordt voorgelegd, terwijl het wellicht verstandiger was geweest de industrie in een vroeger stadium bij het project te betrekken.

Tot slot zal in Nederland de samenwerking tussen de industriële partijen onderling en tussen de industrie en de overheid moeten worden voortgezet en geïntensiveerd. De overheid zal richting de industrie een vertaalslag moeten plegen over de multi-core pijpleiding. Mogelijkheden zijn er zeker voor dit concept, alleen de onbekendheid hiermee is op dit moment nog groot. Eerste vereiste in België is het op de politieke agenda krijgen van pijpleidingen. Hiertoe zal de industrie nauw moeten gaan samenwerken.

Belangenorganisaties zoals de Vereniging van de Industriële Bedrijven in Noord-Antwerpen (VIBNA) en de FETRAPI, maar ook de kamers van koophandel kunnen hierin een stuwende rol vervullen. Het initiatief voor de bijeenkomst wordt in ieder geval toegejuicht en er wordt bij de kamers van koophandel aangedrongen op de organisatie van een vervolgbijeenkomst. Tijdens een vervolgbijeenkomst zou nader kunnen worden ingegaan op thema's die tijdens dit onderzoek niet of niet duidelijk naar voren zijn gekomen. Een koppeling met de werkgroep markt van de Nederlandse Interdepartementale Projectorganisatie Ondergronds Transport (IPOT) ligt voor de hand. Wederzijds kunnen dan onduidelijkheden en mogelijke problemen en knelpunten worden toegelicht en mogelijk opgelost.



BIJLAGE I

LIJST VAN GEÏNTERVIEWDEN:

Onderwerp/Naam	Bedrijf/Organisatie	Functie
algemeen:		
Drs R. Berns	Ministerie Economische Zaken	o.a. secretaris Werkgroep Markt (IPOT)
Mr Drs C. Riekerk	Ministerie Economische Zaken	o.a. lid Werkgroep Wetgeving (IPOT)
Ir J.J. van den Berg	Raadgevend Ingenieursbureau Lievense B.V.	Directeur Lievense B.V.
P. Leemhuis	Grontmij	Hoofd afdeling Ruimtelijke Inrichting Grontmij
C.A. de Klerck	Stichting Buisleidingenstraat Zuidwest Nederland	Hoofd Veiligheid, leidingbouw en Kwaliteit
Traditioneel ondergronds transport:		
Ir C.J.M. Asselbergs	Stichting Europaort/Botlek Belangen	Directeur EBB
Ing. M. Ligthart	Shell Nederland Raffinaderijen B.V.	Hoofd Shell Pipeline Systems en Voorzitter Werkgroep Pijpleidingen EBB
Niet-traditioneel ondergronds transport:		
Drs A.D.J. Avis	Blokker	Adjunct Directeur Logistiek
mw. Ir A.P.F.M. Dings	Proctor & Gamble Ned. B.V.	Customer Service Operations Manager
H. Eitjes	Coca-Cola Beverages Nederland B.V.	(toekomstig) Hoofd Logistiek Nederland en België
F. den Hoedt	Vroom & Dreesman Warenhuizen B.V.	Manager Logistiek
Ing. B. Klapwijk	Van den Bergh Nederland	Logistiek Project Manager
J. Rühl	Adidas Benelux B.V.	Hoofd Logistiek DC Etten-Leur
C. Schellekens	Philip Morris Holland B.V.	Hoofd Logistiek

BIJLAGE II



STANDAARD INTERVIEW

(niet-traditioneel ondergronds transport)

1. Van welke vervoersmodaliteit maakt uw bedrijf het meest gebruik?
2. Welke kritische factoren (bijvoorbeeld tijd, overslag, techniek, standaardisatie ladingdragers) zijn bij de keuze van een vervoersmodaliteit doorslaggevend?
3. Welke andere factoren spelen hierbij een rol?
4. Welke visie heeft uw bedrijf op toekomstige vormen van transport?
5. Welke logistieke trends signaleert u?
6. Wat weet u van ondergronds transport?
7. Onder welke voorwaarde(n) zou u overschakelen op ondergronds transport; met andere woorden, wanneer zou er draagvlak kunnen ontstaan?
8. Welke kansen en bedreigingen (in relatie tot logistieke trends) ziet u voor ondergronds transport?
9. Wat zijn, naar uw mening, de sterke en zwakke punten van ondergronds transport in vergelijking tot de andere vervoersmodaliteiten?
10. Welke economische effecten zijn er volgens u aan ondergronds transport verbonden?
11. Welke rol ziet u voor de overheid bij de aanleg, financiering, beheer en exploitatie van ondergronds transport?
12. Gaat uw voorkeur uit naar een publieke of private infrastructuur voor ondergronds transport?
13. Welke knelpunten ziet u verder nog voor ondergronds transport?
14. Ziet u oplossingen voor deze knelpunten?
15. Vragen, op- en/of aanmerkingen?

BIJLAGE III-a



DEELNEMERSLIJST RONDETAfelGESPREK BREDA

26 NOVEMBER 1997

Bedrijf	Naam
Van Melle Nederland B.V.	mevrouw I. Feij
Novartis Agro Benelux B.V.	de heer Dr Ir J. Basters
Novartis Agro Benelux B.V.	de heer A. Kraan
Philips Lighting B.V.	de heer W.J. Hoogenboezem
Van den Bergh Nederland	de heer Ing. B. Klapwijk
Innovatiecentrum Zuid-Holland Zuid	de heer P. de Jaeger
TNO-STB	de heer Drs L. Nijhuis
Gemeente Roosendaal	de heer C. Doeser
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	de heer M. Muller
Ministerie van Economische Zaken	de heer R. Berns
Havenschap Moerdijk	de heer H. van Dijke
Provincie	de heer J.L.M. Westgeest
Buck Consultants	de heer Drs E.R. Wever
RUPS	de heer Drs J. Katgerman
Hansen Management Consultancy	de heer Mr Drs J. Hansen
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland	de heer P.P.M. Ausems
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Westelijk Noord-Brabant	de heer Drs D.H.T. de Jager
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland Zuid	mevrouw Drs M. van der Starre
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor westelijk Noord-Brabant	de heer J.L.A. Smulders
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor westelijk Noord-Brabant	de heer Drs M.M.A.J. Voeten
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer Drs A. Frentz
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer M. Snelder

BIJLAGE III-b

DEELNEMERSLIJST RONDETAfelGESPREK ROTTERDAM

25 NOVEMBER 1997

Bedrijf	Naam
DSM Transport Maatschappij B.V.	de heer M. van Berkom
GE Plastics	de heer J.C. de Boer
Eurogas Terminals C.V.	de heer J.J. Griep
Hydrogas Holland B.V.	de heer W.J.W. Buist
Shell Nederland Raffinaderij B.V.	de heer M. Ligthart
Zeeland Seaports	de heer F.H. de Bruyne
Rijkswaterstaat Divisie Zeeland	mevrouw A. Spanjers
Hansen Management Consultancy	de heer Mr Drs J. Hansen
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden- en Noord-Zeeland	de heer P.P.M. Ausems
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer Drs A. Frentz
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer M. Snelder

BIJLAGE III-c

DEELNEMERSLIJST RONDETAfelGESPREK ANTWERPEN

27 NOVEMBER 1997

Bedrijf	Naam	Land
Antwerp Gas Terminal N.V.	de heer A. Verstraeten	België
BASF Antwerpen	de heer J. van Steen	België
Degussa Antwerpen N.V.	de heer R. de Haes	België
DSM Transport Maatschappij	de heer M.L.J.J. van Berkom	Nederland
Esso Nederland B.V. afd. Refining technical	de heer G. de Preter	Nederland
Exxon Chemical	de heer L. de Bruyne	België
Gamatex N.V.	de heer J.C. Vanhaelen	België
Hydro Agri Sluiskil B.V.	de heer J. Duerloo	Nederland
Paktank Chemical België NV	de heer P. Strobbe	België
Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen	de heer J. Claeys	België
Kamer van Koophandel en Nijverheid van Antwerpen	de heer E. Duysters	België
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer Drs A. Frentz	Nederland
Kamer van Koophandel Rotterdam	de heer M. Snelder	Nederland



BIJLAGE IV-a

RESULTATEN STELLINGEN RONDETAfelGESPREK BREDA

(aantal respondenten)

26 NOVEMBER 1997

1. Teneinde over te schakelen op ondergronds transport (hierna: OT) van goederen is er een systeemomslag (trendbreuk) in de hele keten nodig, die zonodig door de overheid moet worden afgedwongen.

o <i>helemaal mee eens</i>	3
o <i>grotendeels mee eens</i>	9
o <i>neutraal</i>	3
o <i>grotendeels oneens</i>	2
o <i>helemaal oneens</i>	1

2. Producenten, distributeurs en retailers dienen de machtsstrijd in de distributiemarkt te staken en vervoersstromen op elkaar af te stemmen. Dit ketendenken is de eerste vertaalslag die naar het bedrijfsleven gemaakt moet worden.

o <i>helemaal mee eens</i>	6
o <i>grotendeels mee eens</i>	11
o <i>neutraal</i>	-
o <i>grotendeels oneens</i>	1
o <i>helemaal oneens</i>	-

3. Gemeenten moeten een gezamenlijk levertijdenbeleid ten aanzien van de binnensteden ontwikkelen. Voor de verladers en de maatschappij betekent de huidige 'beleidsjungle' extra kosten.

o <i>helemaal mee eens</i>	3
o <i>grotendeels mee eens</i>	9
o <i>neutraal</i>	6
o <i>grotendeels oneens</i>	-
o <i>helemaal oneens</i>	-

4. Decentrale overheden (gemeenten en provincies) hebben een groot belang bij ondergrondse distributie van goederen.

☐ <i>helemaal mee eens</i>	6
☐ <i>grotendeels mee eens</i>	6
☐ <i>neutraal</i>	6
☐ <i>grotendeels oneens</i>	-
☐ <i>helemaal oneens</i>	-

5. Er dient een intensievere vertaalslag vanuit de centrale overheid plaats te vinden naar het bedrijfsleven, teneinde het belang van OT te verduidelijken.

☐ <i>helemaal mee eens</i>	7
☐ <i>grotendeels mee eens</i>	7
☐ <i>neutraal</i>	3
☐ <i>grotendeels oneens</i>	1
☐ <i>helemaal oneens</i>	-

6. Het opstarten van een pilotproject is een noodzakelijke voorwaarde voor het slagen van deze vertaalslag.

☐ <i>helemaal mee eens</i>	11
☐ <i>grotendeels mee eens</i>	6
☐ <i>neutraal</i>	1
☐ <i>grotendeels oneens</i>	-
☐ <i>helemaal oneens</i>	-

7. De centrale overheid moet een stimulerende en coördinerende rol vervullen bij het opstarten van OT-projecten. Exploitatie van het netwerk dient aan private partijen te worden overgelaten.

☐ <i>helemaal mee eens</i>	12
☐ <i>grotendeels mee eens</i>	3
☐ <i>neutraal</i>	2
☐ <i>grotendeels oneens</i>	1
☐ <i>helemaal oneens</i>	-

8. OT moet als een vijfde publieke hoofdinfrastructuur beschouwd worden gelet op de maatschappelijke baten die een dergelijke structuur met zich brengt. Aan de marktpartijen moet een vergoeding voor gebruik worden gevraagd.

- | | |
|---|---|
| ☐ <i>helemaal mee eens</i> | 7 |
| ☐ <i>grotendeels mee eens</i> | 4 |
| ☐ <i>neutraal</i> | 4 |
| ☐ <i>grotendeels oneens</i> | 3 |
| ☐ <i>helemaal oneens</i> | - |

9. Eén van de belangrijkste logistieke trends is een toename van de vervoersstromen bij een praktisch gelijkblijvende productie, door concentratie van productie- en distributiecentra en door het frequenter leveren van kleine hoeveelheden aan de afnemers.

- | | |
|---|---|
| ☐ <i>helemaal mee eens</i> | 9 |
| ☐ <i>grotendeels mee eens</i> | 7 |
| ☐ <i>neutraal</i> | 2 |
| ☐ <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ <i>helemaal oneens</i> | - |

10. Een belangrijke ontwikkeling bij het bedrijfsleven is op dit moment het efficiënter maken van de goederenstromen met behulp van de bestaande vervoersmodaliteiten. De verwachtingen hieromtrent zijn hooggespannen, waardoor de discussie over OT op dit moment geen prioriteit heeft.

- | | |
|---|---|
| ☐ <i>helemaal mee eens</i> | 2 |
| ☐ <i>grotendeels mee eens</i> | 9 |
| ☐ <i>neutraal</i> | 4 |
| ☐ <i>grotendeels oneens</i> | 2 |
| ☐ <i>helemaal oneens</i> | 1 |

11. Er moet worden toegewerkt naar een Europees netwerk van OT.

- | | |
|---|---|
| ☐ <i>helemaal mee eens</i> | 7 |
| ☐ <i>grotendeels mee eens</i> | 7 |
| ☐ <i>neutraal</i> | 4 |
| ☐ <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ <i>helemaal oneens</i> | - |

BIJLAGE IV-b

RESULTATEN STELLINGEN RONDETAfelGESPREK ROTTERDAM

(aantal respondenten)

25 NOVEMBER 1997

1. Een verkorting, bijvoorbeeld een halvering, van de termijn benodigd om een pijpleiding te kunnen aanleggen zou meer bedrijven aanzetten van pijpleidingen gebruik te maken.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>1</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>1</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>4</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>2</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>-</i>

2. De totstandkoming van een infrastructuur van pijpleidingen kan worden bevorderd door niet het grootste deel van de kosten op de eerste gebruiker af te wenden.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>4</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>3</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>-</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>-</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>-</i>

3. Hoe completer het netwerk van pijpleidingen, hoe meer partijen geneigd zijn te participeren in het netwerk.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>3</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>5</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>-</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>-</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>-</i>

4. Het denken in een ondergrondse infrastructuur behoeft een sterke sprong voorwaarts, zowel in Nederland als in Europa.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	6
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	2
☐	<i>neutraal</i>	-
☐	<i>grotendeels oneens</i>	-
☐	<i>helemaal oneens</i>	-

5. Multi-purpose en multi-core pijpleidingen zijn van gering belang voor de toekomst op het gebied van pijpleidingen.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	-
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	1
☐	<i>neutraal</i>	4
☐	<i>grotendeels oneens</i>	1
☐	<i>helemaal oneens</i>	2

6. Bij de totstandkoming van multi-purpose pijpleidingen is samenwerking tussen bedrijven de grote bottleneck.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	1
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	2
☐	<i>neutraal</i>	3
☐	<i>grotendeels oneens</i>	2
☐	<i>helemaal oneens</i>	-

7. De overheid (zowel rijk, provincies als gemeenten) vervult op dit moment een volstrekt afwachende rol op het gebied van pijpleidingen.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	1
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	4
☐	<i>neutraal</i>	-
☐	<i>grotendeels oneens</i>	3
☐	<i>helemaal oneens</i>	-

8. Het thema pijpleidingen is binnen ‘Den Haag’ tot nu toe een ondergeschoven kindje, hetgeen te weinig erkenning betekent.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|----------|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | <i>1</i> |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | <i>5</i> |
| ☐ | <i>neutraal</i> | <i>1</i> |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | <i>1</i> |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | <i>-</i> |

9. Meer aandacht voor het onderwerp pijpleidingen vanuit Den Haag en participatie van de overheid in projecten zou zeer gewenst zijn.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|----------|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | <i>2</i> |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | <i>5</i> |
| ☐ | <i>neutraal</i> | <i>1</i> |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | <i>-</i> |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | <i>-</i> |

10. Een integraal beleid vanuit Europa op het gebied van pijpleidingen is nodig en wenselijk.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|----------|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | <i>2</i> |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | <i>5</i> |
| ☐ | <i>neutraal</i> | <i>1</i> |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | <i>-</i> |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | <i>-</i> |

BIJLAGE IV-c

RESULTATEN STELLINGEN RONDETAfelGESPREK ANTWERPEN

(aantal respondenten)

27 NOVEMBER 1997

1. Een verkorting, bijvoorbeeld een halvering, van de termijn benodigd om een pijpleiding te kunnen aanleggen zou meer bedrijven aanzetten van pijpleidingen gebruik te maken.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>1</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>5</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>2</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>-</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>1</i>

2. De totstandkoming van een infrastructuur van pijpleidingen kan worden bevorderd door niet het grootste deel van de kosten op de eerste gebruiker af te wenden.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>3</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>5</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>-</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>-</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>-</i>

3. Hoe completer het netwerk van pijpleidingen, hoe meer partijen geneigd zijn te participeren in het netwerk.

☐	<i>helemaal mee eens</i>	<i>5</i>
☐	<i>grotendeels mee eens</i>	<i>3</i>
☐	<i>neutraal</i>	<i>-</i>
☐	<i>grotendeels oneens</i>	<i>1</i>
☐	<i>helemaal oneens</i>	<i>-</i>

4. Het denken in een ondergrondse infrastructuur heeft een sterke sprong voorwaarts, zowel in België als in Europa.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 3 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 2 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | 4 |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |

5. Multi-purpose en multi-core pijpleidingen zijn van gering belang voor de toekomst op het gebied van pijpleidingen.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | - |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 2 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | 4 |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | 2 |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | 1 |

6. Bij de totstandkoming van multi-purpose pijpleidingen is samenwerking tussen bedrijven de grote bottleneck.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 1 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 6 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | - |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | 2 |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |

7. De overheid (zowel rijk, provincies als gemeenten) vervult op dit moment een volstrekt afwachtende rol op het gebied van pijpleidingen.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 2 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 5 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | 2 |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |

8. Het thema pijpleidingen is binnen de ministeries tot nu toe een ondergeschoven kindje, hetgeen te weinig erkenning betekent.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 2 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 4 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | 3 |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |

9. Meer aandacht voor het onderwerp pijpleidingen vanuit Brussel en participatie van de overheid in projecten zou zeer gewenst zijn.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 2 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 7 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | - |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | - |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |

10. Een integraal beleid vanuit Europa op het gebied van pijpleidingen is nodig en wenselijk.

- | | | |
|-----------------------|-----------------------------|---|
| ☐ | <i>helemaal mee eens</i> | 5 |
| ☐ | <i>grotendeels mee eens</i> | 3 |
| ☐ | <i>neutraal</i> | - |
| ☐ | <i>grotendeels oneens</i> | 1 |
| ☐ | <i>helemaal oneens</i> | - |