

Vergaderjaar 1984-1985

17 375

Structuurschema Buisleidingen

Nr. 37

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARISSEN VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 12 juli 1985

Hierbij bieden ondergetekenden u de tekst aan van de planologische kernbeslissing van het Structuurschema Buisleidingen, zoals deze naar aanleiding van de parlementaire behandeling is vastgesteld (deel e).

Een vraag van de Kamer ter voorbereiding van de Uitgebreide Commissievergadering (UCV) van 29 oktober 1984 en de drie op 11 juni 1985 aanvaarde moties hebben geleid tot toevoeging van de nieuwe paragraaf 4.14 en tot wijziging van de paragrafen 4.6 en 5.3 en van de tabel I.

Paragraaf 5.5 en de tabel III zijn aangepast aan de gewijzigde paragraaf 5.3. De pkb-kaart is in overeenstemming gebracht met de in de tabel I aangebrachte wijziging in de C-verbinding. Daarnaast is tabel I aangepast aan de recente ontwikkelingen ten aanzien van de streekplannen.

Aan deze uiteindelijke tekst is, als bijlage, een overzicht toegevoegd van de stukken die met betrekking tot het Structuurschema Buisleidingen aan u zijn aangeboden en die als achtergrondinformatie kunnen worden beschouwd.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
P. H. van Zeil

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. F. Scherpenhuizen

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. Winsemius

Vergaderjaar 1984-1985

17 375

Structuurschema Buisleidingen

Nr. 38

DEEL-E: TEKST VAN DE NA PARLEMENTAIRE BEHANDELING VASTGESTELDE PLANOLOGISCHE KERNBESLISSING

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1. Inleiding	4
2. Strekking en kenmerken	4
3. Doelstellingen en richtlijnen	4
4. Het landelijk net van hoofdverbindingen	6
5. Uitwerking van het landelijk net van hoofdverbindingen	8
6. Procedurele aspecten	9
Tabel I: Lijst van hoofdverbindingen voor buisleidingen	10
Tabel II: Lijst van aanlandingspunten	12
Tabel III: Ruimtelijke consequenties van de buisleidingenstrook	12
Kaart: Landelijk net van hoofdverbindingen voor Buisleidingen	13

1. Inleiding

1.1. Hieronder wordt een opsomming gegeven van de beleidsuitspraken uit dit structuurschema, die te zamen de planologische kernbeslissing (pkb) vormen. Deze uitspraken kunnen niet los gezien worden van de context, waarin zij in dit structuurschema geformuleerd zijn.

1.2. De regering acht de beslissingen, geformuleerd in de pkb-paragrafen 3.1, 4.2, 4.5 en 4.9 essentieel. Deze zijn zo bepalend voor de inhoud van dit structuurschema, dat een wijziging ervan in principe de procedure van de planologische kernbeslissing moet doorlopen.

2. Strekking en kenmerken

2.1. Dit structuurschema geeft:

- een inzicht in het beleid op de lange termijn met betrekking tot het buisleidingentransport in het algemeen voor zover vallend binnen de verantwoordelijkheid van de eerste twee ondertekenaars;
- een procedureel kader voor de tracering en de aanleg van buisleidingen;
- een toetsingskader voor de beoordeling van de ruimtelijke consequenties bij tracering aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen.

2.2. Tot de buisleidingen, die vallen binnen de verantwoordelijkheid van de eerste twee ondergetekenden, worden gerekend de civiele buisleidingen die bestemd zijn voor het vervoer van gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen, warmte en afvalwater.

2.3. De regering onderscheidt voor wat betreft de hoofdtransportleidingen de volgende categorieën:

- a. buisleidingen, bestemd voor het vervoer van stoffen van of naar een aantal industriële centra in Nederland (zie kaart) en de aangrenzende landen;
- b. buisleidingen, bestemd voor het vervoer van aardgas en aardolie vanaf het Continentaal Plat naar de verwerkingsgebieden op het vasteland;
- c. buisleidingen, behorend tot het hoofdtransportnet van de Gasunie, met diameter groter dan of gelijk aan 18" (47,5 cm);
- d. buisleidingen, behorend tot het defensie-brandstofleidingennet;
- e. de belangrijkste buisleidingen voor het transport van ruwwater of halffabrikaat ten behoeve van de drink- en industriewatervoorziening.

Voor de categorieën a, b, en c van de hoofdtransportleidingen zijn de ruimtelijke consequenties in het structuurschema nader uitgewerkt in de vorm van een landelijk net van hoofdverbindingen. De bedoeling van de vaststelling van het landelijk net is een stelsel van planologische reserveringen voor toekomstige hoofdtransportleidingen tot stand te brengen. Het landelijk net vormt een ruimtelijk toetsingskader voor alle hoofdtransportleidingen. Gezien echter het specifieke karakter van de categorieën d en e van de hoofdtransportleidingen geven het Structuurschema Militaire Terreinen en het Structuurschema Drink- en Industriewatervoorziening eveneens beleidskaders voor de uitwerking van de leidingnetten van deze categorieën hoofdtransportleidingen. Daarnaast bevatten deze structuurschema's het algemene beleid voor de desbetreffende buisleidingen op (middel-) lange termijn.

3. Doelstellingen en richtlijnen

E

3.1. Hoofddoelstelling van het buisleidingbeleid is:

Het verlenen van medewerking aan en waar nodig het bevorderen van de totstandkoming en het gebruik van buisleidingen voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is.

Dit houdt als doelstellingen in, dat:

- de gewenste economische ontwikkeling wordt bevorderd;
- de gewenste ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer wordt bevorderd;
- afstemming plaatsvindt op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en negatieve gevolgen voor het natuurlijk milieu, het landschap, de landbouw en andere in het geding zijnde belangen worden voorkomen;
- onveilige situaties en milieuverontreiniging worden voorkomen;
- een beslag op de financiële middelen van de overheid zo mogelijk wordt vermeden.

3.2. In het onderstaande wordt een verbijzondering van deze doelstellingen gegeven in de vorm van een aantal richtlijnen. De richtlijnen kunnen onderling ten dele of naar mate van vervulling in concrete gevallen blijken te conflicteren. Dit houdt in dat zij in onderlinge afweging, maar passend binnen de hoofddoelstelling, dienen te worden gevolgd. Een inventarisatie van de in een bepaald geval in het geding zijnde belangen en effecten zal aan een concrete beleidsbeslissing vooraf dienen te gaan. In dit structuurschema zijn de richtlijnen op een globale wijze gehanteerd bij de keuze van de hoofdverbindingen. Verder vormen de richtlijnen de uitgangspunten voor de besluitvorming over de hoofdverbindingen en voor het beleid ten aanzien van buisleidingen in het algemeen in de sector- en facetlijn.

Richtlijn 1: Het beleid is erop gericht de voorwaarden te scheppen voor het optimaal functioneren van buisleidingen in de economische structuur, de regionaal-economische ontwikkeling en de energie- en grondstoffenvoorziening.

Richtlijn 2: Het beleid is erop gericht de openbare gasvoorziening door middel van buisleidingen zeker te stellen.

Richtlijn 3: Uit het oogpunt van een efficiënt energiegebruik wordt het gebruik van buisleidingen zoveel mogelijk bevorderd.

Richtlijn 4: Buisleidingen en bijbehorende infrastructuur dienen zo doelmatig mogelijk te worden gebruikt.

Richtlijn 5: Bij de beantwoording van de vraag of bevordering door de rijksoverheid van het gebruik van buisleidingen wenselijk is, wordt mede gelet op de mogelijkheden voor de gebruikers om te komen tot een rendabele exploitatie.

Richtlijn 6: Het beleid is erop gericht de voorwaarden te scheppen voor het optimaal functioneren van buisleidingen in het goederenvervoer, waarbij zowel een redelijke rentabiliteit van de verschillende vervoerswijzen als een adequate voldoening aan de vervoersbehoefte worden nagestreefd.

Richtlijn 7: Het beleid is gericht op een goed functionerend en veilig verkeers- en vervoerstelsel en wordt daarom beschouwd in samenhang met de overige infrastructuur ten behoeve van verkeer en vervoer en met de vervoersactiviteiten van de andere wijzen van vervoer.

Richtlijn 8: In het beleid zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het ruimtelijk beleid van de lagere overheden.

Richtlijn 9: Het directe en indirecte ruimtebeslag van buisleidingen (met bijbehorende infrastructuur) dient zo gering mogelijk te worden gehouden.

Richtlijn 10: Zo mogelijk worden buisleidingen onderling of met andere vormen van infrastructuur gebundeld.

Richtlijn 11: Het streven is erop gericht, dat gronden, waarin buisleidingen zijn gelegen, ook voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt.

Richtlijn 12: Bij tracering, aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen (met bijbehorende infrastructuur) is het streven erop gericht nadelige gevolgen voor het natuurlijk milieu, de cultuurhistorisch waardevolle objecten, het landschap, de landbouw, de bosbouw, de recreatie, de volkshuisvesting, de drink- en industriewatervoorziening, de waterhuishouding en andere in het geding zijnde belangen te voorkomen.

Richtlijn 13: Bij tracering, aanleg, gebruik en beheer van buisleidingen (met bijbehorende infrastructuur) is het streven erop gericht bodem- en

waterverontreiniging, geluidhinder, hinder door verlichting, luchtverontreiniging en ongewenste situaties met betrekking tot de externe veiligheid te voorkomen.

Richtlijn 14: Individuen of bevolkingsgroepen mogen niet onevenredig zwaar worden getroffen door het buisleidingenbeleid of de daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen.

Richtlijn 15: De reserveringen van buisleidingenstroken en -zones dienen erop gericht te zijn het treffen van infrastructurele voorzieningen voor meerdere buisleidingen in de toekomst zoveel mogelijk te vermijden. Indien het echter onvermijdelijk blijkt dergelijke voorzieningen te realiseren dienen de kosten daarvan in principe door de gebruikers te worden betaald.

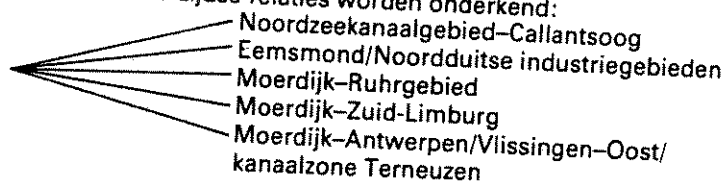
4. Het landelijk net van hoofdverbindingen

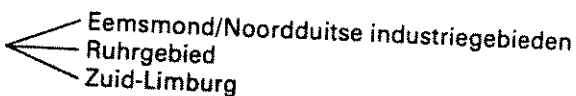
4.1. Een hoofdverbinding moet meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen kunnen bevatten.

E

4.2. Het stelsel van planologische reserveringen, dat door de uitwerking van het landelijk net van hoofdverbindingen ontstaat, moet zodanig zijn dat voor elk van de in par. 4.3 onderkende relaties ten minste één hoofdverbinding gereserveerd is. Een hoofdverbinding kan een functie vervullen voor meerdere relaties.

4.3. De volgende wederzijdse relaties worden onderkend:

Rijnmond: 

Noordzeekanaalgebied: 

Zuid-Limburg: 

In de relaties met het Continaal Plat wordt voorzien middels de aanlandingspunten (zie pkb 4.9).

4.4. De hoofdverbindingen zijn in tabel I opgenomen en op de pkb-kaart in beeld gebracht.

E

4.5. Buiten de in dit structuurschema opgenomen hoofdverbindingen behoeven voor het rijk geen planologische reserveringen voor meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen in streek- en bestemmingsplannen te worden opgenomen.

4.6. Toekomstige hoofdtransportleidingen die voorzien in een bovengenoemde relatie (par. 4.3) dienen in een voor deze relatie bedoelde hoofdverbinding te worden gelegd. Bij andere toekomstige hoofdtransportleidingen moet zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van het landelijk net van hoofdverbindingen. Als zich een hoofdtransportleiding van categorie a,

b of c aandient die op het vaste land niet of slechts voor een beperkt deel in het landelijk net van hoofdverbindingen kan worden ondergebracht zal een herziening van deze PKB in procedure worden gebracht. Voor een verbinding van buiten het landelijk net van hoofdverbindingen gelegen aan- en afvoerpunten van een hoofdtransportleiding wordt getracht zoveel mogelijk aan te sluiten bij de in par. 4.7 bedoelde buisleidingstroken en -zones. Bij het ontbreken daarvan wordt de tracering van die hoofdtransportleiding voor het deel gelegen buiten het landelijk net van hoofdleidingen bepaald in overleg met de betrokken provincie(s).

4.7. Wanneer een provinciaal bestuur in een streekplan naast de hoofdverbindingen ook buisleidingstroken of -zones heeft opgenomen voor het regionale buisleidingstransport, dan dienen toekomstige buisleidingen van regionaal belang voor zover mogelijk in deze stroken of zones te worden gelegd.

4.8. De vaststelling van het net van hoofdverbindingen noopt niet tot het verleggen van bestaande hoofdtransportleidingen voor zover die buiten dit net liggen.

E

4.9. De volgende aanlandingspunten voor toekomstige hoofdtransportleidingen zijn vastgesteld:

Warffum (Noord Groningen)

Callantsoog

IJmond

Rijnmond

(zie kaart en tabel II).

Voor wat het Rijk betreft behoeven buiten de in deze paragraaf opgenomen aanlandingspunten geen planologische reserveringen voor de aanlanding van buisleidingen vanaf het Continentaal Plat plaats te vinden.

4.10. Indien zich in de toekomst een hoofdtransportleiding aandient, waarvoor redelijkerwijs geen gebruik kan worden gemaakt van een vastgesteld aanlandingspunt kan aanlanding elders langs de kust overwogen worden.

4.11. Als grensoverschrijdingspunten voor toekomstige buisleidingen tussen Nederland en de Bondsrepubliek Duitsland worden vastgesteld:

D I	Oud Statenzijl—Bunde
D II	Venlo—Niederdorf
D III	Nieuwstadt—Millen
D IV	Bocholtz—Aken
D V	Zwartemeer—Twist
D VI	Winterswijk—Vreden
D VII	Zevenaar—Elten (zie kaart).

4.12. Als grensoverschrijdingspunten voor toekomstige buisleidingen tussen Nederland en België worden vastgesteld:

B I	Zelzate—Sas van Gent
B II	Emmadorp—Prosperdorp
B III	Zoomweg/Havenweg
B IV	Essen—Nispen
B V	Arendonk—Reusel
B VI	Zuid-Willemsvaart
B VII	Stokkum—Obbicht
B VIII	Maasmechelen—Elsloo
B IX	Moelingen—Mesch (zie kaart)

4.13. Aan de provincies wordt gevraagd deze grensoverschrijdingspunten na afweging op te nemen in het streekplan of, indien dat reeds gebeurd is, het gereserveerde punt te handhaven in het streekplan.

4.14. Op de niet provinciaal en gemeentelijk ingedeelde wateroppervlakten in Nederland alsmede op het Nederlandse deel van het Continentaal Plat zal voor de tracering, de aanleg en het beheer van hoofdtransportleidingen een beleid, zoveel mogelijk gebaseerd op de doelstellingen en richtlijnen als genoemd in paragraaf 3 van deze pkb worden gevoerd.

5. Uitwerking van het landelijk net van hoofdverbindingen

5.1. Voor de nadere uitwerking van de hoofdverbindingen door de provincies komen twee vormen van planologische reservering in aanmerking: de buisleidingenstrook en buisleidingenzone.

5.2. Onder een buisleidingenzone, als uitwerking van een hoofdverbinding uit dit structuurschema, wordt verstaan een doorgaande strook grond met een breedte van enige honderden meters tot enige kilometers, bestemd voor meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen. De buisleidingenzone is als planologische reservering opgenomen in het streekplan.

In een dergelijke buisleidingenzone kunnen grote ruimtelijke ontwikkelingen, die de aanleg van meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen zouden blokkeren niet worden toegestaan. Aan de lagere overheden wordt verzocht bij het maken van hun ruimtelijke plannen hiermee rekening te houden.

Verder wordt aan de gemeenten waar een dergelijke zone doorheen loopt verzocht in de bestemmingsplannen voor het gebied van die zone geen verbod voor de aanleg van hoofdtransportleidingen op te nemen. Het doorgaande karakter van de buisleidingenzone mag niet worden aangetast. Aan de provincie wordt gevraagd hierop toe te zien.

5.3. Onder een buisleidingenstrook, als uitwerking van een hoofdverbinding uit dit structuurschema, wordt verstaan een doorgaande strook grond waarin tegen normale kosten en op verschillende tijdstippen meerdere toekomstige hoofdtransportleidingen gelegd kunnen worden. De regering hanteert, met inachtneming van het gestelde in par. 5.5 als richtsnoer bij een redelijke grondslag een breedte van 70 meter en als richtsnoer bij een goede grondslag een breedte van 45 meter. De breedte dient per geval te worden bepaald in het normale overleg tussen het Rijk en de andere overheden bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen.

Bij een dergelijke buisleidingenstrook behoren een veiligheidsgebied (breedte 55 meter ter weerszijden van de strook) en een toetsingsgebied (breedte 175 meter ter weerszijden van de strook). Het veiligheidsgebied is een verbijzondering van een deel van het toetsingsgebied. Voor het toetsingsgebied geldt, dat aan de lagere overheden wordt gevraagd de besluiten ten aanzien van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied aan een zorgvuldige afweging te onderwerpen. Hierbij moeten het veiligheidsaspect en planologische, technische en economische belangen een rol spelen. De buisleidingenstrook en het veiligheidsgebied zijn als planologische reserveringen opgenomen in het streekplan en in bepaalde gevallen (zie par. 5.4.) in het bestemmingsplan.

Voor de ruimtelijke consequenties van de buisleidingenstrook, het veiligheidsgebied en het toetsingsgebied wordt verwezen naar tabel III. Aan de lagere overheden wordt verzocht bij het maken van hun ruimtelijke plannen met het gestelde in deze tabel en in par. 5.5 rekening te houden. Verder wordt aan de gemeenten waar een buisleidingenstrook doorheen loopt verzocht in de bestemmingsplannen voor het gebied van de in acht te nemen strook geen verbod voor de aanleg van hoofdtransportleidingen op te nemen. Het doorgaande karakter van de buisleidingenstrook mag niet worden aangetast. Aan de provincie wordt gevraagd hierop toe te zien.

5.4. In de sterk en matig verstedelijkte gebieden volgens de Structuurschets Stedelijke Gebieden 1983 dienen de hoofdverbindingen in beginsel als (neven-)bestemming buisleidingenstrook te worden opgenomen in het

bestemmingsplan. In tabel I en op de pkb-kaart zijn deze onderdelen van het landelijk net van hoofdverbindingen nader aangeduid.

5.5. Waar de ruimte beperkt is kan de breedte van een buisleidingenstrook over korte lengte van het tracé worden beperkt ten opzichte van de in par. 5.3 genoemde breedtes. In zo'n geval moeten hogere kosten worden geaccepteerd. In dergelijke buisleidingenstroken kunnen grote ruimtelijke ontwikkelingen noch ruimtelijke ontwikkelingen van bescheiden omvang, zoals genoemd in tabel III, worden toegestaan.

Waar de ruimte zeer beperkt is kan tevens de breedte van het veiligheidsgebied over korte lengte van het tracé worden teruggebracht tot 25 meter. Aan de in de toekomst te leggen hoofdtransportleidingen dienen ter plekke dan wel dienovereenkomstige hogere veiligheidseisen te worden gesteld. De breedte van een buisleidingenstrook moet ten opzichte van de in par. 5.3 genoemde 70 meter worden uitgebreid indien, met name op basis van de grondslag, het onmogelijk is dat binnen deze strook meerdere leidingen tegen normale kosten en op verschillende tijdstippen gelegd worden.

Welke breedte mogelijk is dient per geval te worden bepaald in het normale overleg tussen het Rijk en de andere overheden bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen.

5.6. Onder een buisleidingenstraat wordt verstaan een doorgaande strook grond, in de regel enige tientallen meters breed (exclusief veiligheidsgebied), welke primair is bestemd en ingericht voor het leggen en onderhouden van buisleidingen, waarbij als regel grondverwerving en uitvoering van kunstwerken noodzakelijk is.

5.7. Op de hieronder aangegeven plaatsen zullen, wanneer de noodzaak zich aandient, van rijkswege infrastructurele voorzieningen ten behoeve van meerdere buisleidingen worden aangelegd. De ondergetekenden verzoeken de provincies hiermee rekening te houden bij hun planologische uitwerking. C5 ter plaatse van de kruising van de Maas bij Maasbracht. E2 ter plaatse van de kruising van de Oude Maas.

6. Procedurele aspecten

6.1. De daarvoor in aanmerking komende concrete plannen voor de aanleg van buisleidingen dienen in de desbetreffende gemeenten ter visie te worden gelegd, waarbij mogelijkheid tot schriftelijke inspraak kan worden geboden. Zonodig zullen ook hoorzittingen worden georganiseerd.

6.2. Uiterlijk vijf jaar na afronding van de parlementaire behandeling van dit structuurschema zal de regering een uitspraak doen over een eventuele verlenging van de geldigheidsduur, dan wel zo nodig een nieuw beleidsvoornemen uitbrengen.

De Staatssecretaris van Economische Zaken,
P. H. van Zeil

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. F. Scherpenhuizen

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
P. Winsemius

Tabel 1. Lijst van hoofdverbindingen voor buisleidingen

Verb. deel	Streekplangebied ¹	Mate van afweging op rijksniveau	Plaatsaanduiding	Actie van Provincie	Aard van planologische reservering ²
A 1	Rijnmond	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	Strook
	Zuid-Holland West	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	Strook
	Zuid-Holland Oost	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
A 3	Amsterdam Noordzeekanaalgeb. (juni 1979)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Binnen het stads-west Haarlem: strook
A 4	Amsterdam Noordzeekanaalgeb. (juni 1979)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	Strook
A 5	Amsterdam Noordzeekanaalgeb. (juni 1979)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Strook
	Noord-Kennemerland (jan. 1982)	Volledig afgewogen	Exact/ Globaal	Handhaven in streekplan nader te beschouwen gedeelte: afbuiging vanaf Heerhugowaard richting Schagen	
	Kop van Noord-Holland en Texel (april 1978)	Volledig afgewogen	Exact/ Globaal	Handhaven in streekplan nader te beschouwen gedeelte: afbuiging vanaf Heerhugowaard richting Schagen	
B 1	Zuid-Holland Oost	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan; nadere detaillering	
	Amsterdam Noordzeekanaal- (juni 1979) Utrecht	Volledig afgewogen Globaal afgewogen	Exact Globaal	Handhaven in streekplan Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	
B 3	Gooi- en Vechtstreek	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Strook
	Gooi- en Vechtstreek (Zuidelijke IJsselmeerpolders)	Volledig afgewogen (Globaal afgewogen)	Exact (Globaal)	Handhaven in streekplan (Afweging en nadere detaillering)	Strook Binnen het stedelijk geb. van Almere: strook
C 1	IJsselvallei	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
	Noordoost-Overijssel (dec. 1984)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
	Utrecht	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
	Zuid-Holland Oost	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	
C 3	Midden-Gelderland	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
C 4	Midden- en Oost-Brabant (febr. 1978)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	
C 5	Midden- en Oost-Brabant (febr. 1978)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
	Noord- en Midden-Limburg (maart 1982)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
C 9	Zuid-Limburg (jan. 1977)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Binnen stads-gewest Sittard/Geleen: strook
C 10 (incl. D III) ³	Zuid-Limburg (jan. 1977)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Strook
C 11 (incl. B VII)	Zuid-Limburg (jan. 1977)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Strook
C 12 (incl. D IV)	Zuid-Limburg (jan. 1977)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Binnen stads-gewest Heerlen: strook
D 2	Rivierenland (febr. 1980)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan	
D 3	Midden-Gelderland	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
D 4 (incl. D VII)	Midden-Gelderland	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	

Verb. deel	Streekplangebied ¹	Mate van afweging op rijksniveau	Plaatsaan- duiding	Actie van provincie	Aard van plano- logische reser- vering ²
D 5	Midden-Gelderland Oost-Geiderland (mei 1979)	Volledig afgewogen Globaal afgewogen	Exact Globaal	Handhaven in streekplan Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
D 7	IJsselvallei Twente (jan. 1985)	Volledig afgewogen Volledig afgewogen	Exact Exact	Handhaven in streekplan Handhaven in streekplan	
D 8	IJsselvallei Noordoost-Overijssel (dec. 1984)	Volledig afgewogen Volledig afgewogen	Exact Exact	Handhaven in streekplan Handhaven in streekplan	
	Zuidwest-Drenthe (juni 1980)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
D 11	Zuidwest-Drenthe (juni 1980)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
	Oost- en Zuidoost-Drenthe (okt. 1979)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
D 12	Oost- en Zuidoost-Drenthe (juni 1980)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
D 13	Groningen (april 1985)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
D 14	Groningen (april 1985)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
E 1	Rijnmond	Volledig afgewogen v.w.b. het tracé door het havengebied	Exact	Handhaven in streekplan	Straat
		Globaal afgewogen v.w.b. het tracé door Voorne-Putten	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
E 2	Rijnmond	Volledig afgewogen v.w.b. het tracé door het havengebied	Exact	Handhaven in streekplan	Straat
		Globaal afgewogen v.w.b. het tracé door Voorne-Putten	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
E 3	Rijnmond Zuid-Holland Zuid (april 1982)	Volledig afgewogen Volledig afgewogen	Exact Exact	Handhaven in streekplan Handhaven in streekplan	Straat Straat
E 4	West-Brabant (okt. 1981)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	Straat
E 5 (incl. B III)	West-Brabant (okt. 1984)	Volledig afgewogen	Exact/ globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering grensoverschrijdingspunt B III, in samenhang met tracé Zoomweg/Havenweg	Straat Straat tot Ossendrecht
E 6	West-Brabant (okt. 1981)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
	Midden-Zeeland (mei 1982)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	
E 7 (incl. B 11)	Oost-Zeeuws-Vlaanderen (okt. 1977)	Volledig afgewogen	Exact/ globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering nabij grensoverschrijdingspunt B II	
E 8	Oost-Zeeuws-Vlaanderen (okt. 1977)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
	Midden-Zeeland (mei 1982)	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
E 9 (incl. B 1)	Oost-Zeeuws-Vlaanderen (okt. 1977)	Volledig afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opneming in streekplan	
F 1	West-Brabant (dec. 1981)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
F 3	Midden- en Oost-Brabant (febr. 1978)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
F 4	Midden- en Oost-Brabant (febr. 1978)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan nadere detaillering	
	Noord- en Midden-Limburg (maart 1982)	Volledig afgewogen	Globaal	Handhaven in streekplan	
F 5 (incl. D 11)	Noord- en Midden-Limburg (maart 1982)	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan	

¹ Maand en jaar van vaststelling door Provinciale Staten is aangegeven (indien van toepassing). Stand van zaken per 1-7-1985.

² Waar in deze kolom niets is vermeld, laat de regering de keuze tussen de buisleidingenstrook en buisleidingenzone aan de provincie over.
³ Grensoverschrijdingspunten.

Tabel II. Lijst van aanlandingspunten

Aanlandingspunt	Mate van afweging op rijksniveau	Plaatsaan- duiding	Actie provincie
Warffum	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan
Callantsoog	Volledig afgewogen	Exact	Handhaven in streekplan
IJmond	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan
Rijnmond	Globaal afgewogen	Globaal	Afweging en nadere detaillering gericht op opnemings in streekplan

Tabel III. Ruimtelijke consequenties van de buisleidingenstrook als hoofdvverbinding en het aangrenzende veiligheidsgebied en toetsingsgebied (zie ook het gestelde in 5.3 en 5.5)

	Buisleidingen- strook	Toetsingsgebied	
		Veiligheidsgebied	Overig deel toetsingsgebied
		Breedte aan weerszijden van de buisleidingenstrook: 55 meter	Breedte aan weerszijden van het veiligheidsgebied 120 meter
Grote ruimtelijke ontwikkelingen			
Woonwijken, flatgebouw en bijzondere objecten categorie I	Niet toegestaan	Niet toegestaan	Indien mogelijk vermijden
Andere grote ruimtelijke ontwikkelingen (bijv. grote infrastructuurwerken)	Niet toegestaan	In het algemeen toegestaan. Binnen de veiligheidsafstand die voor deze ontwikkeling geldt niet toegestaan	In het algemeen toegestaan
Ruimtelijke ontwikkelingen van bescheiden omvang			
Incidentele bebouwing	Indien enigszins mogelijk vermijden	Toegestaan	Toegestaan
Bijzondere objecten Categorie II, recreatieterreinen en industrieterreinen	Indien enigszins mogelijk vermijden	Toegestaan onder voorwaarden	Toegestaan
Andere ruimtelijke ontwikkelingen van bescheiden omvang (bijv. kleinere infrastructuurwerken)	Indien enigszins mogelijk vermijden	In het algemeen toegestaan. Binnen de veiligheidsafstand die voor deze ontwikkeling geldt indien enigszins mogelijk vermijden	Toegestaan

Zie voor de betekenis van de hier gehanteerde begrippen de woordenlijst (bijlage bij de nota van toelichting, deel d).

Landelijk net van hoofdverbindingen voor buisleidingen

