

Rood sein voor de chloortrein!

Drie à vier keer in de week rijdt 's nachts door uw gemeente een trein vol chloor, een van de gevaarlijkste stoffen die in Nederland worden geproduceerd. Ontsnapping van chloor kan leiden tot honderden doden en duizenden gewonden. De exacte gevolgen zijn door niemand te overzien. Het verzet tegen de transporten groeit dan ook; steeds meer gemeenten en provincies, milieugroepen en omwonenden spreken zich uit tegen de chloortrein. In deze krant vindt u informatie over de chloortransporten en wat u hiertegen kunt doen.

Er wordt in Nederland veel chloor geproduceerd, elk jaar zo'n 700.000 ton. Ongeveer 550.000 ton komt voor rekening van Akzo Nobel, met fabrieken in Delfzijl, Hengelo en Rotterdam. Chloor wordt in de industrie veel gebruikt, voor onder meer verf, kunststoffen, koelmiddelen (voor koelkasten), bleekmiddelen (van papier), oplosmiddelen (voor verf) en bestrijdingsmiddelen (voor de landbouw). Akzo Nobel produceert het chloor echter op de verkeerde plaats. De afgelopen tien jaar vervoerde Akzo Nobel daarom gemiddeld 82.000 ton chloor van haar fabrieken in Delfzijl en Hengelo per trein naar de Botlek bij Rotterdam.

Waarom wordt chloor op de verkeerde plek geproduceerd? 'Dat heeft vooral bedrijfs-economische redenen,' aldus woordvoerder Rob de Vries van Akzo Nobel. Chloor wordt gemaakt uit zout, dat bij Delfzijl en Hengelo wordt gewonnen. Bovendien is het gunstig

FOTO: Paul Steek/ANP



Al is de veiligheid rond de chloortransporten goed geregeld, een treinongeluk – zoals hier in Bostel – valt nooit helemaal uit te sluiten.

om in deze fabrieken meer chloor te maken dan noodzakelijk is, om de productiekosten te drukken. Akzo Delfzijl zegt jaarlijks 10 miljoen gulden te verliezen bij stopzetting van de chloortrein. Analist J. van der Nol (Mees Pierson) schat dat de chloortransporten goed zijn voor ongeveer vijf procent van de bruto winst van Akzo Chemie. De eerste tien maanden van dit jaar maakte Akzo in

totaal 1,5 miljard winst.

Versillende gemeenten en provincies hebben zich uitgesproken tegen de chloortransporten. De extra kosten voor Akzo Nobel wegen niet op tegen de maatschappelijke gevolgen van een mogelijk ongeluk. Voor veel toepassingen van chloor zijn goede alternatieven, die tot op heden onvoldoende zijn benut. Tot die tijd is verplaatsing van de productie

een goede optie. Binnen de fabriek in Rotterdam is voldoende ruimte voor uitbreiding. Doordat de hoge transportkosten wegvallen, kan deze investering binnen enkele jaren worden teruggewonnen. Hoogstens zal meer zout moeten worden aangevoerd uit Delfzijl en Hengelo, zoals ook nu al gebeurt, maar dit transport is veilig.

De chloortrein rijdt door 55 gemeenten, waar meer dan 2,5 miljoen mensen wonen. U kunt vragen of uw gemeente instemt met de chloortransporten en hoe zij u wil beschermen bij een mogelijk ongeluk. ●

'Voor een groot ongeval in Nederland is chloortransport een goede kandidaat.'

*Onafhankelijk
veiligheidsadviseur
Johan de Knijff*

Deze krant is tot stand gekomen op initiatief van de Socialistische Partij, in samenwerking met Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking Betuwelijn, het Deventer Comité Geluidshinder Spoorwegen en diverse plaatselijke comités. Met dank aan het Landelijk Chlooroverleg (Stichting Natuur en Milieu, Milieudefensie, Greenpeace Nederland, Vereniging tot Behoud van de Waddenzee en de Zuid-Hollandse Milieufederatie).

Reacties en informatie:
Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam
telefoon 010-243 55 55
e-mail sp@sp.nl

Deze krant is gedrukt op chloorvrij papier.

Wat vader en moeder verbiedt: doet dat niet!

FOTO: JETIE OOSTERHUIS

Iedere vader en moeder weet: chloor is gevaarlijk en moet buiten bereik van kinderen worden gehouden. Laat ook Akzo Nobel stoppen te spelen met de chloortrein!

Chloortransporten zijn door de vele veiligheidsmaatregelen erg duur. Er wordt gebruik gemaakt van 'gesloten treinen' van speciale chloorwagons, er wordt zoveel mogelijk 's nachts gereden met een maximumsnelheid van 65 km/u, treinen mogen niet worden gerangeerd en de Centrale Meldkamer van de Nederlandse Spoorwegen volgt de loop van de trein. Toch sluit dit de mogelijkheid van botsing en ontsporing niet uit, zo laten de voorbeelden zien. Bovendien brengt het nachtelijke transport door dichtbevolkte gebieden specifieke veiligheidsproblemen met zich mee; er zijn dan veel meer mensen thuis, evacuatie is moeilijker en het vaak stabielere weer werkt de verspreiding van chloorgas in de hand. ●



Een onmogelijk ongeluk?

Sinds de vuurwerkcramp in Enschede weten we dat onmogelijke rampen niet bestaan. Dit geldt ook voor de chloortrein. Op maandag 31 januari 2000, om 15.30 uur, ontspoorde op het terrein van Akzo Nobel in Delfzijl twee wagons van de chloortrein naar Rotterdam. Eén van de wagons was geladen met 50.000 kg chloor. In 1986 botste op het rangeerterrein Kijfhoek onder Rotterdam een chloorketelwagon op een andere goederenwagon. Bij Linne ontspoorde in 1992 een lege ketelwagon toen deze tegen een stootblok aanreed.

'Chloortrein had kunnen ontsporen bij woonwijk' (*Groninger Dagblad* 24 mei 2000)

'Buren zijn chloor van Akzo beu' (*Rotterdams Dagblad* 15 juni 2000)

'Regels voor vervoer gevaarlijke stoffen vaak overtreden' (*Algemeen Dagblad* 19 juni 2000)

Jac. Wallage: 'Chloor trein gevaarlijker dan vuurwerk' (*Nieuwsblad van het Noorden* 17 mei 2000)

De chloortransporten zijn onderworpen aan strenge veiligheidseisen en gelukkig kwam bij deze ongelukken geen chloor vrij. Toch zijn zij verontrustend. Regering, hulpverleners en brandweer gaan ervan uit dat de kans op een groot ongeluk te verwaarlozen is. Maar in het geval van de chloortrein is statistische veiligheid weinig zinvol: als het 'onmogelijke' toch plaatsvindt, zal het aantal slachtoffers enorm zijn.

Het laat zich raden wat er gebeurt als een ongeluk plaatsvindt in stedelijk gebied en de wagons wél gaan lekken. Een groengelige gifwolke zal zich

als een deken verspreiden en honderden, misschien zelfs duizenden slachtoffers maken. Chloorgas is veel zwaarder dan lucht; het verspreidt zich snel langs de grond en het duurt het vrij lang voordat het zich verdunt. Kleine hoeveelheden chloor kunnen veel schade

aanrichten. Hulpverlening is in geval van een ramp moeilijk: door de indringende geur kan in de wijde omtrek paniek ontstaan. Het is onmogelijk om in

de nachtelijke uren veel mensen te evacueren. Bovendien zijn spoorwegen vaak moeilijk bereikbaar voor brandweerwagens. Geneeskundige diensten hebben onvoldoende beademingsapparatuur en ook andere hulpverleners kunnen in een gifwolke moeilijk werken.

Vooral in de bebouwde kom blijft het chloorgas lange tijd hangen en zullen veel mensen door verstikking om het leven komen. ●

'Aan alles, voor zover in menselijke zin mogelijk, is gedacht. Maar toch, de ongelukken die gebeuren zijn altijd de ongelukken die niet konden gebeuren.'
Commandant Thomas Faber van de Regionale Brandweer in Groningen

Chloor en de politiek

De kansen op een ernstig ongeluk met de chloortrein zijn niet groot, maar ook zeker niet uitgesloten. Wie bepaalt welke risico's aanvaardbaar zijn?

Minister Pronk hoopt dat Akzo Nobel de chloortransporten vrijwillig zal stoppen. Akzo Nobel is pas bereid tot vermindering als dit geen nadelige financiële gevolgen heeft. Bovendien zijn beloften van Akzo in het verleden niet erg hard gebleken. In 1993 beloofde het bedrijf het transport sterk te zullen verminderen. Hieraan is niet voldaan, evenmin als aan de belofte om het transport

vanuit Hengelo in 1995 te stoppen. Akzo Nobel wil het transport om economische redenen voortzetten. De Waddenvereniging, Natuur en Milieu, Greenpeace en de Zuid-Hollandse Milieufederatie eisen uit naam van veiligheid en milieu stopzetting vóór uiterlijk 2005. Politici zijn mede verantwoordelijk voor een veilige samenleving. Van minister, provincies en gemeen-

ten mag worden verwacht dat zij een afweging maken tussen economie, milieu en veiligheid.

Wat vindt uw provincie?

Transporten stoppen

De provincie **Utrecht** heeft voorgesteld de chloorproductie in Delfzijl en Hengelo stop te zetten als Akzo Nobel niet vrijwillig de transporten staakt. Voor haar zijn de maatschappelijke kosten van een ongeval veel groter dan de bedrijfseconomische belangen.

Goed vertrouwen

De provincies **Noord-Holland, Gelderland en Drenthe** blijven hopen dat Akzo Nobel de chloortransporten vrijwillig zal afbouwen.

Veiligheid versus werk

De provincie **Groningen** is vooral beducht voor mogelijke

werkgelegenheidseffecten voor de regio Delfzijl. Hetzelfde geldt voor de provincie **Overijssel**, voor de regio Hengelo. Zij laten reductie van de chloortransporten afhangen van bedrijfseconomische overwegingen van Akzo Nobel.

Verloren vertrouwen

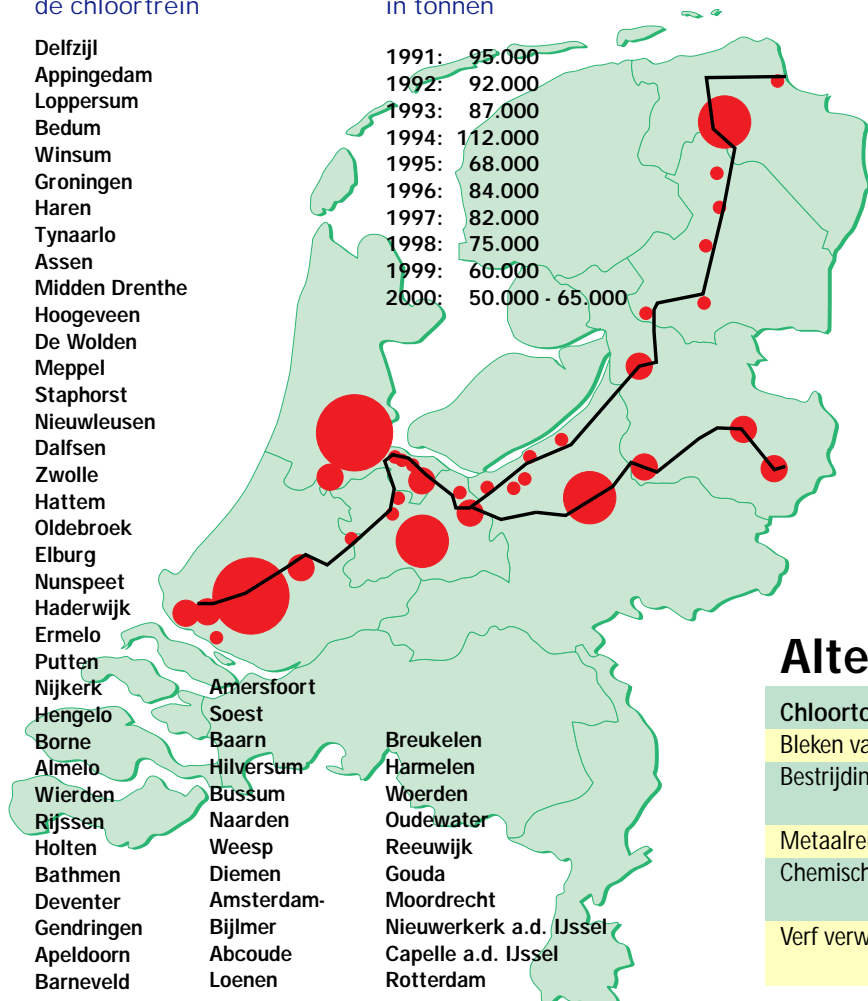
De provincie **Zuid-Holland** had haar hoop in eerste instantie gevestigd op een vrijwillige afbouw van de chloortransporten, maar heeft bot gevangen bij de afspraak dat Akzo Nobel het chloortransport vanaf 1993 zou verminderen in ruil voor uitbreiding van de productie in Rotterdam. Akzo Nobel is volgens de provincie niet bereid het aantal chloortreinen snel af te bouwen. Men onderzoekt nu de mogelijkheden om de transporten in het kader van de Wet Milieubeheer te stoppen. ●

Door deze gemeenten rijdt de chloortrein

Chloortransport per spoor in tonnen

- Delfzijl
- Appingedam
- Loppersum
- Bedum
- Winsum
- Groningen
- Haren
- Tynaarlo
- Assen
- Midden Drenthe
- Hoogeveen
- De Wolden
- Meppel
- Staphorst
- Nieuwleusen
- Dalfsen
- Zwolle
- Hattem
- Oldebroek
- Elburg
- Nunspeet
- Haderwijk
- Ermelo
- Putten
- Nijkerk
- Hengelo
- Borne
- Almelo
- Wierden
- Rijssen
- Holten
- Bathmen
- Deventer
- Gendringen
- Apeldoorn
- Barneveld

- 1991: 95.000
- 1992: 92.000
- 1993: 87.000
- 1994: 112.000
- 1995: 68.000
- 1996: 84.000
- 1997: 82.000
- 1998: 75.000
- 1999: 60.000
- 2000: 50.000 - 65.000



'Omdat er een intensief transport plaatsvindt door een vrij dichtbevolkt deel van Nederland, wenst Akzo die in principe nooit geheel uit te sluiten risico's te verlagen.'

Akzo Nobel

Wat is chloor?

Chloor (Cl_2) is een giftige en agressieve stof, die niet in ongebonden vorm in de natuur voorkomt. Het groengele gas (chloros = groen) is erg vluchtig en daarom sterk vervuילend. Via huid en longen komen gechloreerde oplosmiddelen terecht in het lichaam, waar kleine hoeveelheden hoofdpijn, misselijkheid en duizeligheid veroorzaken. Bij grotere en langduriger blootstellen kunnen een aantal verbindingen kankerverwekkend zijn en het zenuwstelsel, de organen en het erfelijk materiaal aantasten.

Alternatieven

Chloortoepassing	Alternatief
Bleken van papier	Gerecicleerd papier
Bestrijdingsmiddelen	Mechanische, thermische en biologische middelen
Metaalreiniging	Middelen op waterbasis
Chemische wasserijen	Gebruik van koolwaterstoffen en fijnwasmiddelen
Verf verwijderen	Groene zeep, mechanische en thermische middelen

'Actievoeren tegen de chloortrein heeft zeker zin'



'We moeten de druk op de rijksoverheid verhogen om de eisen aan te scherpen en de chloortransporten af te bouwen,' zegt drs. Marc Koene. Hij is beleidsmedewerker gevaarlijke stoffen bij de stichting Natuur en Milieu.

Waarom maak jij je zorgen over de chloortrein?

'Een eventuele ramp met de chloortransporten heeft grote gevolgen. Een ongeluk voltrekt zich zeer snel (in tijd van enkele minuten) en treft een kilometers groot gebied. In bewoond gebied heb je met duizenden mensen te maken. Hulpdiensten en rampenbestrijding zijn niet in staat in

zo'n korte tijd te reageren. Totale ontwrichting is dan het gevolg. De kans op een ongeluk is zeer klein. De veiligheidseisen zijn streng. Maar een ongeluk zit in een klein hoekje. Incidenten tonen dat de chloortransporten niet vlekkeloos verlopen. Dit jaar zijn al eens wagons ontspoord. Nog onlangs werd een wagon met chloor fout gerangeerd, waar

door hij bijna op het doorgaande spoor terecht kwam. Daarom blijft het de moeite lonen om chloortransporten terug te dringen en zo mogelijk geheel te beëindigen. Dat kan door minder producten met chloor te maken en door productie en verwerking op één locatie bij elkaar te brengen.

Zijn gemeenten voorbereid op een chloorramp?

'Gemeenten hebben een sleutelrol bij rampenbestrijding. Zowel in de preventie als in de voorbereiding op rampenbestrijding hebben ze het voortouw. Tijdens rampen heeft de gemeente de leiding, tenzij provincie of Rijk de coördinatie op zich neemt. In elk geval in de eerste minuten na een ramp, zo belangrijk bij rampen met chloor, heeft de gemeente de leiding. Externe veiligheid vormt echter een blinde vlek voor bestuurlijk Nederland. Rampenplannen ontbreken nog wel eens of zijn slecht op elkaar afgestemd. Er zijn weinig plannen voor specifieke rampen opgesteld. Rampenoefeningen zijn zeldzaam en voltrekken zich achter gesloten deuren, zonder de bevolking erbij te betrekken. In het algemeen zijn gemeenten dus niet zo goed voorbereid op rampen. In Groningen hebben deskundigen van de Geneeskundige Hulpverlening bij Ongevallen en Rampen in Noord-Nederland alarm geslagen, omdat de

Verantwoord?

'We zullen onze activiteiten op een sociaal verantwoorde manier ontplooiën.'
'Mission statement' van Akzo Nobel

beschikbare capaciteit van ambulances en ziekenhuizen onvoldoende zijn om slachtoffers van een groot ongeluk – bijvoorbeeld met chloor – adequaat op te vangen.'

Heeft actievoeren zin?

'Actievoeren tegen de chloortrein heeft zeker zin. Op lokaal niveau heeft het als direct gevolg dat de gemeente vragen gaat stellen aan de rijksoverheid en het rampenplan weens tegen het licht houdt. Elke gemeente die onderkent dat zij slachtoffers onder haar inwoners in geval van een grote lekkage niet kan voorkómen, zal vragen om het verder terugdringen van de transporten. Dat verhoogt de druk op de rijksoverheid om de eisen aan te scherpen en de transporten af te bouwen. Dat is een steun voor onze acties op nationaal niveau. Chloortreinen en andere transporten van gevaarlijke stoffen staan op het moment, dankzij lokale acties, weer hoog op de politieke agenda.'

Wat kunt ú doen?

Vul onderstaande bon in, knip hem en en stuur hem op!

Stop de chloortrein!

Meerdere keren in de week rijdt er 's nachts door mijn gemeente een chloortrein. De gevolgen van een chloorlek zijn door niemand te overzien. De maatschappelijke gevolgen van een ongeluk wegen niet op tegen de economische voordelen voor Akzo Nobel.

Alzo Nobel is als verantwoorde ondernemer mede verantwoordelijk voor mijn veiligheid en die van mijn omgeving. Daarom roep ik Akzo op de chloortrein te stoppen!

Naam

Adres

Postcode

Woonplaats



Uitknippen en opsturen naar:
Akzo Nobel
Postbus 9300
6800 SB ARNHEM



'Er gebeuren in Nederland blijkbaar dingen waarvan je denkt: het kan niet.'

Burgemeester Everts van Bentum van Bedum, naar aanleiding van de ontspoorde chloortrein in januari 2000 in Delfzijl