

Rood sein voor de chloortrein

De onmogelijke verantwoordelijkheid van gemeenten

April 2001

‘Maatregelen beperken zich tot repressie en nazorg’
Delfzijl

‘...in een stedelijk gebied vele slachtoffers zijn te betreuren.’
Hoogeveen

*‘...al vrij snel de limieten van de parate geneeskundige hulp-
verleningsorganisatie worden bereikt.’*
Zwolle

‘...hetgeen een specifiek rampenbestrijdingsplan niet mogelijk maakt’
Harderwijk

‘...in feite van uitgaan dat er geen ramp met de chloortrein plaatsvindt’
Amersfoort

‘...slachtoffers slechts symbolische hulp kan worden geboden’
Hilversum

‘...onaanvaardbare gevolgen voor onze inwoners’
Gouda

Dit onderzoek is tot stand gekomen op initiatief van de SP,
in samenwerking met de Stichting Natuur en Milieu,
Milieudefensie, Greenpeace Nederland,
Vereniging tot behoud van de Waddenzee,
de Zuid-Hollandse Milieufederatie en diverse plaatselijke comités

© Ronald van Raak, Harry Voss en Vincent Mulder,
Comité Rood sein voor de Chloortrein
Vijverhofstraat 65, 3032 SC Rotterdam
telefoon 010-243 55 55, e-mail sp@sp.nl

Inleiding

Akzo Nobel transporteert jaarlijks ongeveer 50.000 ton giftig chloor door Nederland. Deze chloortrein is de afgelopen maanden onderwerp geweest van discussie in pers en parlement. Steeds meer mensen en organisaties vinden dat het sein voor de chloortrein op rood moet. Terecht, want de risico's zijn te groot voor de 2,5 miljoen mensen die wonen langs de chloorlijnen van Delfzijl en Hengelo naar Rotterdam-Botlek. Het Groningse *Raamplan Chloor*, dat in november 2000 werd opgesteld in opdracht van de zeven burgemeesters die in deze provincie met de chloortransporten van doen hebben, gaat bij een ongeval in stedelijk gebied uit van 5.000 doden en 18.000 gewonden.

Bovendien is de organisatie van de transporten weinig transparant, zo bleek op 14 februari 2001 tijdens een hoorzitting in de Tweede Kamer. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten wees erop dat gemeenten geen inzicht hebben in de chloortransporten, onduidelijk is wat precies de risico's zijn en hoe gemeenten de veiligheid van omwonenden kunnen waarborgen. Dit is verontrustend, omdat gemeenten verantwoordelijk zijn voor voorlichting en veiligheid. Gemeenten spelen in geval van een ramp een hoofdrol in de coördinatie van de hulpverlening en zijn het eerste aanspreekpunt voor omwonenden.

Het comité Rood sein voor de Chloortrein stelt zich tot doel mensen te informeren over mogelijke gevaren van de chloortransporten. Hiertoe zijn 15 plaatselijke actiecomités opgericht, die bewoners langs de spoorlijn door middel van een *Chloorkrant* op de hoogte hebben gesteld van het nut en de nadelen van de chloortrein. In onder meer Zwolle, Apeldoorn, Amersfoort en Rotterdam zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden en in Hengelo en

Rotterdam zijn ‘burgerinspecties’ uitgevoerd, waarbij door omwonenden ernstige tekortkomingen zijn gesignaleerd in het onderhoud en de veiligheid van de rails.

Tevens heeft het comité in december 2000 een rapport gepresenteerd en aangeboden aan de raden van 55 gemeenten die door de chloortrein worden aangedaan. Hun is voorgelegd of inwoners op de hoogte zijn van de mogelijke risico’s van de chloortrein; of de gemeente kennis heeft van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel; of de voorgenomen maatregelen praktisch uitvoerbaar zijn; of de gemeente een aangepast rampenbestrijdingsplan heeft voor de chloortrein. Ook heeft het comité gevraagd naar het standpunt van de verantwoordelijke gemeenten over de chloortransporten. Van de 55 gemeenteraden die het comité heeft aangeschreven hebben er op dit moment 45 geantwoord. Bijgaand vindt u een kort verslag, uitgesplitst per provincie. Doordat de omvang en de kwaliteit van de antwoorden van de gemeenteraden uiteenliepen wordt aan de gemeenten verschillend aandacht besteed.

Groningen

De zeven betrokken gemeenten in de provincie Groningen (**Delfzijl, Appingedam, Loppersum, Bedum, Winsum, Groningen, Haren**) hebben op 18 december 2000 in een *Raamplan Chloor* het initiatief genomen voor een evaluatie van de rampenbestrijdingsplannen. Hulpverleners gaan hier in geval van een chloorramp in stedelijk gebied uit van 5.000 doden en 18.000 gewonden. De bewoners in de betrokken gemeenten moeten volgens **Loppersum** nog van mogelijke risico's op de hoogte worden gebracht. De gemeente beklemtoont niet op de hoogte te zijn van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel. Daadwerkelijke hulp is volgens de verantwoordelijke gemeenten bij een ramp van een dergelijke omvang niet mogelijk. In geval van een chloorramp zal de opvangcapaciteit van de geneeskundige dienst waarschijnlijk onvoldoende zijn, aldus **Haren**. **Delfzijl**, waar een chloorfabriek van Akzo Nobel is gevestigd, deelt deze bezorgdheid: 'Maatregelen beperken zich tot repressie en nazorg'. De gemeente zegt zich bewust te zijn van de grote gevaren waarmee het chloortransport is omgeven. **Appingedam, Bedum en Haren** menen dat de huidige rampenplannen in principe uitvoerbaar zijn, behalve in het geval van een 'worst case-scenario', waarbij een chloorwagon in één keer leegloopt. Genoemde gemeenten zijn voorstander van het bijeenbrengen van productie en gebruik van chloor, waardoor het transport wordt vermeden of aanzienlijk beperkt kan worden. Voorwaarde is dat de werkgelegenheid in de chloorverwerkende industrie in Groningen niet in gevaar komt.

Drenthe

De **provincie Drenthe** heeft zich onlangs uitgesproken tegen de chloortransporten door deze provincie. De betrokken gemeenten **Tynaarlo, Assen, Midden-Drenthe, Hoogeveen** en **Meppel** zeggen niet op de hoogte te zijn van het specifieke preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel en hebben omwonenden van de chloorlijn niet speciaal op de hoogte gebracht van de mogelijke gevaren. Wel werken zij in provinciaal verband met de Regionale Brandweer Drenthe aan een nieuw Raamplan. Er vindt in dit verband een evaluatie plaats van de rampenbestrijding, zoals eerder in de provincie Groningen. **Hoogeveen** heeft in 1999 een bestuurlijke oefening gehouden waarbij een calamiteit met een chloortrein in scène werd gezet: ‘Duidelijk is toen geworden dat bij een grootschalige calamiteit met chloor in een stedelijk gebied vele slachtoffers zijn te betreuren.’ Er blijkt op dit moment geen specifieke informatie te zijn hoe bij een dergelijke ramp te handelen. Met name **Assen, Hoogeveen** en **Meppel** onderschrijven ‘het belang van het zoeken naar alternatieven’ voor de chloortransporten.

Overijssel

De gemeente **Zwolle** neemt het voortouw om in het regio-overleg IJssel-Vecht de gevaren van de chloortransporten aan de orde te stellen. ‘Bij een ongeluk kunnen op vele kilometers afstand nog slachtoffers vallen door de wolk gifgas die vrijkomt’, aldus de gemeente. ‘Geconstateerd kan worden dat de risico’s nauwelijks beheersbaar zijn voor de operationele diensten.’ En: ‘Bij een groot aantal slachtoffers zullen al vrij snel de limieten van de parate geneeskundige hulpverleningsorganisatie worden bereikt.’ Dezelfde constatering doet ook **Staphorst**. Volgens deze gemeente vind het veiligheidsbeleid rondom de chloortransporten ‘op dit moment nog te verbrokken plaats’. De gemeenten kampen ook met een gebrek aan informatie. Evenals de andere betrokken gemeenten in Overijssel heeft Staphorst de inwoners nog niet specifiek geïnformeerd over de mogelijke gevaren van de chloortrein. Evenmin als de andere gemeenten is deze gemeente op de hoogte van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel. **Zwolle** en **Staphorst** hechten zeer aan stopzetting of beperking van chloortransporten per spoor. De gemeente **Hengelo**, waar Akzo Nobel chloor produceert, spreekt zich eveneens uit voor stopzetting van de transporten, door productie en verwerking van chloor beter op elkaar af te stemmen. In tegenstelling tot Delfzijl is de werkgelegenheid hier juist een reden om de chloortrein te stoppen, omdat hij een rem is op de economische ontwikkeling van een deel van het centrumgebied. Onduidelijkheid is er ook over het transport in zogenaamde ‘bonte treinen’, waarbij chloor samen met andere gevaarlijke stoffen wordt getransporteerd, en over de transporten die plaatsvinden vanuit Duitsland naar Hengelo. **Almelo** spreekt namens de burgemeesters in de regio Twente (**Borne, Wierden, Rijssen** en **Holtén**) het oordeel uit ‘dat de chloortransporten moeten worden beëindigd, ongeacht de herkomst’.

Gelderland

‘Omdat de plaats, de aard en gevolgen bij vervoer variabel zijn, is niet van tevoren vast te stellen waar een dergelijk rampenbestrijdingsplan van toepassing is, hetgeen een specifiek rampenbestrijdingsplan niet mogelijk maakt’, aldus de Regionale Brandweer Noordwest-Veluwe, namens **Oldebroek, Elburg, Nunspeet, Harderwijk, Ermelo en Putten**. Deze gemeenten zijn niet op de hoogte van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel, omdat dergelijke plannen volgens hun nog in ontwikkeling zijn. **Elburg** spreekt zich, mede ‘gelet op de mogelijkheden van alternatieve middelen van transport van gevaarlijke stoffen’, uit voor definitieve stopzetting van de chloortrein. **Harderwijk** wijst eveneens op de grote veiligheidsrisico’s en spreekt zich uit tegen de transporten: ‘Wij delen daarom de opvatting dat gestreefd dient te worden naar stopzetting van het vervoer van chloor per spoor.’ De regionale brandweer Stedendriehoek (**Bathmen, Deventer, Voorst, Apeldoorn**) acht het evenmin mogelijk om voor een chloorramp een specifiek rampenbestrijdingsplan op te stellen. De genoemde gemeenten wijzen op de noodzaak om de productie en verwerking van chloor beter op elkaar af te stemmen, waardoor het transport van chloor niet meer nodig is. **Nijkerk** meldt de inwoners geen specifieke voorlichting te hebben gegeven en niet over een aangepast rampenbestrijdingsplan te beschikken en roept, evenals de andere gemeenten, de minister van VROM op te zoeken naar alternatieven.

Utrecht

De **provincie Utrecht** heeft voorgesteld de chloorproductie in Delfzijl en Hengelo stop te zetten als Akzo Nobel niet vrijwillig bereid is de transporten af te bouwen. Deze provincie wist in 1993 te bewerkstelligen dat de chloortrein niet meer door de stad Utrecht ging, maar een route via het Gooi en het Groene Hart ging rijden. De betrokken gemeenten in deze provincie werken momenteel aan een Raamplan voor de chloortrein, in navolging van de gemeenten in Groningen. **Amersfoort**, waar de twee chloorlijnen vanuit Delfzijl en Hengelo samenkomen, deelt de kritiek van de provincie. De gemeente merkt op dat Akzo Nobel en vervoerder Railion er ‘in feite van uitgaan dat er geen ramp met de chloortrein plaatsvindt’, heeft nog geen specifiek rampenplan voor de chloortrein en ook de omwonenden nog niet geïnformeerd over de mogelijke gevaren. Toch huldigt Amersfoort het standpunt dat de chloortransporten moeten worden beëindigd, door productie en verwerking op één plaats te bundelen. Hetzelfde geldt voor de gemeente **Baarn**, die ‘kritisch staat tegenover het rijden van de chloortrein’. Deze gemeente beklagt zich nog immer over het besluit in 1993 om de route van de chloortrein te verleggen. **Abcoude** en **Loenen** geven aan geen specifiek voorlichtingsbeleid te voeren en geen kennis te dragen van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel. **Abcoude** stelt dat ‘nadrukkelijk gestreefd moet worden naar beëindiging van de chloortransporten’. Hetzelfde geldt voor **Loenen**.

Noord-Holland

De regionale brandweer Gooi- en Vechtstreek verzoekt namens de betrokken gemeenten in deze regio (**Hilversum, Bussum, Naarden** en **Weesp**) nadrukkelijk het transport van chloor vanwege de veiligheidsrisico's te stoppen. Dit standpunt namen de gemeenten ook in 1993 in, toen de chloortrein niet mee over Utrecht, maar via de Gooiroute ging rijden. Deze gemeenten hebben geen kennis van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel, maar werken in navolging van de Groninger gemeenten wel aan een nieuw Raamplan. **Hilversum** beklemtoont dat eventuele slachtoffers slechts symbolische hulp kan worden geboden. **Diemen** sluit zich aan bij de kritiek van de genoemde gemeenten en dringt er eveneens op aan de chloortransporten te beëindigen.

Zuid-Holland

De provincie **Zuid-Holland** onderzoekt op dit moment de mogelijkheden om de chloortransporten in het kader van de Milieuwetgeving en de Streek- en Bestemmingsplannen te stoppen. **Woerden** wil ook zelf bezien ‘in hoeverre het transport achterwege kan blijven’. **Gouda** heeft zich al eerder kritisch uitgelaten over de transporten en spreekt van ‘onaanvaardbare gevolgen voor onze inwoners’. De Brandweer Regio Midden-Holland bereidt namens Gouda en **Reeuwijk, Moordrecht** en **Nieuwerkerk aan den IJssel** en in navolging van de collega’s in Groningen een Raamplan voor. Uit een inventaris bleek ook hier veel onduidelijkheid te bestaan over het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel. ‘Deze onduidelijkheid leidt er tevens toe dat wij nog niet in staat zijn uitspraken te doen omtrent de uitvoerbaarheid van eventuele maatregelen’, aldus **Gouda**. En: ‘Evenals u, wensen wij meer duidelijkheid te krijgen over de mogelijke problemen rondom de chloortransporten.’ **Nieuwerkerk aan den IJssel** onderschrijft het streven ‘dat de chloortransporten moeten worden beëindigd’: ‘Ook zijn wij van mening dat de maatschappelijke kosten – door onaanvaardbare risico’s – niet in balans zijn met de bedrijfs-economische belangen die ten grondslag liggen aan het handhaven van een deel van de productie in Hengelo en Delfzijl.’ **Rotterdam**, de plaats van aankomst van de chloortreinen, meent eveneens dat ‘het transport van chloor tot een minimum moet worden beperkt dan wel, als de mogelijkheden zich voordoen, moet worden gestopt.’ Evenals in Hengelo geldt hier dat de chloortrein de economische ontwikkeling van het centrumgebied rondom Rotterdam Centraal in de weg staat.

Voorlopige conclusies

De inventarisatie van het comité Rood sein voor de Chloortrein brengt enkele klemmende problemen bij de betrokken gemeenten aan het licht. Deze problemen betreffen zowel de veiligheid, de voorlichting als de verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Veiligheid

De chloortrein is niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de verantwoordelijke gemeenten omgeven door geheimzinnigheid. Tijdens de hoorzitting in de Tweede Kamer van 14 februari 2001 bleek dat zij geen weet hebben wanneer welke transporten over hun grondgebied plaatsvinden. Ook uit de inventarisatie van het comité Rood sein voor de Chloortrein blijkt dat veruit de meeste gemeenten niet op de hoogte zijn van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel. Daardoor is het niet mogelijk specifieke rampenplannen voor de chloortransporten op te stellen; evenmin is er voldoende inzicht in de uitvoerbaarheid van de bestaande plannen. Op dit moment bereiden de meeste brandweerorganisaties langs de chloorlijn raamplannen voor, op basis waarvan gemeenten extra maatregelen kunnen nemen. Tot die tijd blijft veel onduidelijk.

Voorlichting

De verantwoordelijke gemeenten geven in grote meerderheid aan dat zij de omwonenden van de chloorlijn niet specifiek van de gevaren van de chloortransporten op de hoogte hebben gesteld. Doordat nog veel onduidelijkheid heerst rondom de transporten geven veel gemeenten aan hiertoe ook niet goed in staat te zijn. Het is echter aan de gemeen-

ten, zo meent het comité Rood sein voor de Chloortrein, om voor hun inwoners duidelijkheid te scheppen. Zij moeten zich op de hoogte stellen van het preventiebeleid en de veiligheidsplannen van Akzo Nobel en nagaan in hoeverre deze plannen in hun gemeenten uitvoerbaar zijn. Van de uitvoerbaarheid van de rampenplannen – of juist de onuitvoerbaarheid! – moeten ook de minister van VROM, Akzo Nobel én de omwonenden kennis hebben.

Verantwoordelijkheid

De meeste gemeenten geven aan weliswaar verantwoordelijk te zijn voor de voorlichting en veiligheid rondom de chloortransporten, maar hierover geen zeggenschap te hebben. Akzo Nobel behoort tot de bedrijven waarvoor op grond van de Wet Rampen en Zware Ongevallen en het Besluit Rampenbestrijdingsplannen Inrichtingen een veiligheidsrapport en een rampenbestrijdingsplan moeten worden opgesteld. Dergelijke plannen zijn op dit moment in maar enkele van de betrokken gemeenten aanwezig. In regionaal verband wordt nu wel gewerkt aan nieuwe Raamplannen. Dit betekent dat de verantwoordelijke gemeenten de chloortransporten tot op heden onvoldoende hebben kunnen begeleiden. Veel brandweer organisaties geven bovendien nu al aan dat de mogelijkheden tot hulpverlening bij een chloorramp ook in geval van een nieuw Raamplan onvoldoende zullen zijn. Het comité Rood sein voor de Chloortrein ziet hierin een bevestiging van zijn overtuiging dat het enige mogelijke rampenplan stopzetting van de chloortrein is. Veel gemeenten scharen zich achter dit standpunt. De minister van VROM en Akzo Nobel dienen rekening te houden met de onmogelijke verantwoordelijkheid van gemeenten voor voorlichting en veiligheid en met hen rood sein te geven voor de chloortrein.