



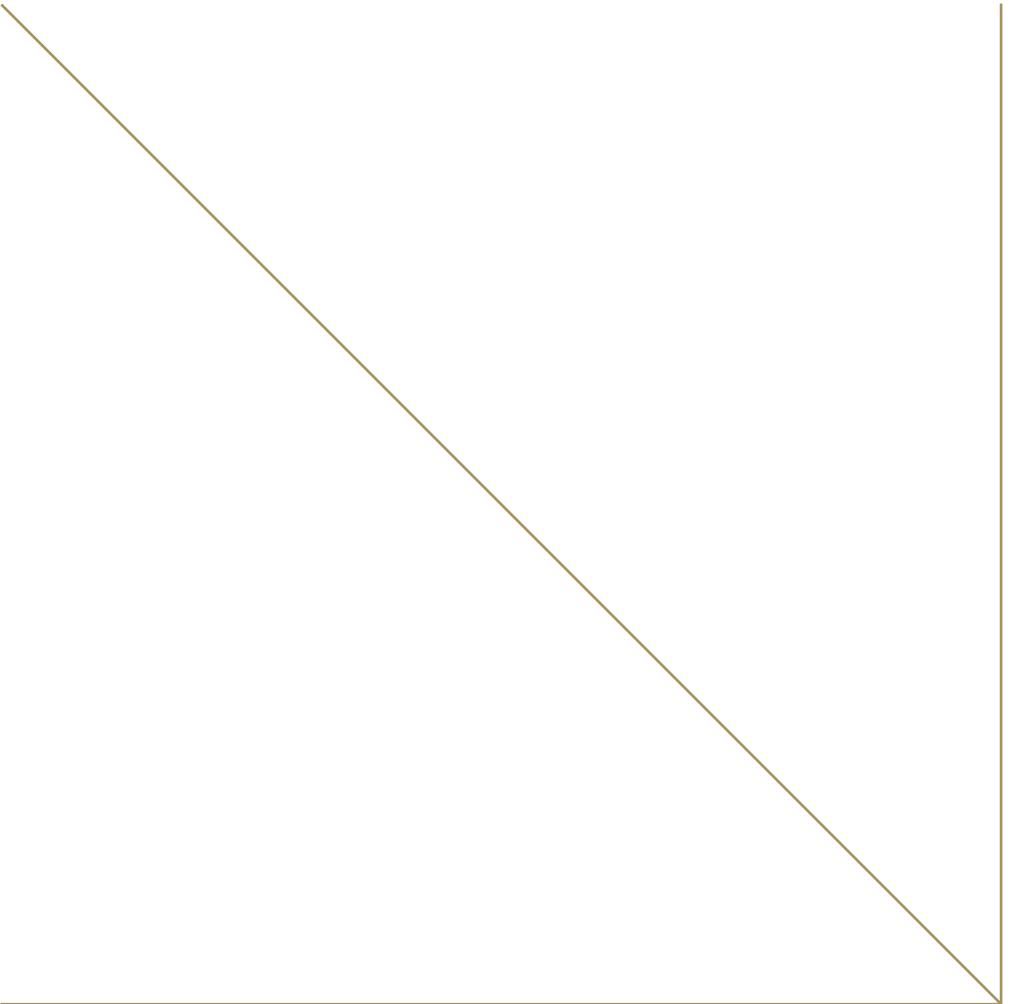
De beëindiging van het chloortransport in Nederland



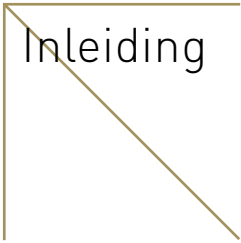


De beëindiging van het chloortransport in Nederland

Harry van den Tweel en Eelco Beukers







Inleiding

Den Haag, mei 2008

In 2002 sloten de Nederlandse rijksoverheid en chloorproducent Akzo Nobel een overeenkomst ter beëindiging van grootschalige chloortransporten door Nederland in 2006. Deze overeenkomst is uniek: geen enkel ander land ter wereld heeft het chloortransport uitgebannen.

Voor u ligt de samenvatting van het boek 'Onder druk wordt alles vloeibaar. Een geschiedenis van het chloortransport in Nederland' waarin de weg naar het con-venant tussen de Nederlandse overheid en Akzo Nobel in het kort wordt geschetst. De samenvatting is in opdracht van het ministerie van VROM geschreven door de auteurs van het eerdergenoemde boek, de heren Harry van den Tweel en Eelco Beukers.





Samenvatting

In 2002 sloten de Nederlandse rijksoverheid en chloorproducent Akzo Nobel een overeenkomst ter beëindiging van grootschalige chloortransporten door Nederland in 2006. Deze overeenkomst is uniek: geen enkel ander land ter wereld heeft het chloortransport uitgebannen.

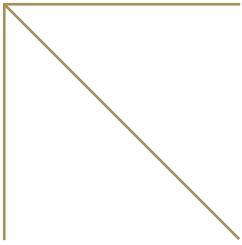
Aan deze bijzondere overeenkomst is een lange geschiedenis voorafgegaan. De eerste discussie over de maatschappelijke aanvaardbaarheid van vervoer van chloor per trein dateert al uit 1968. Naar aanleiding van deze discussie dwong de rijksoverheid indertijd bij het bedrijfsleven extra veiligheidsmaatregelen af en zette zij de producenten onder druk de omvang van de transporten sterk terug te dringen (1972-1973). Het vervoer werd evenwel niet verboden.

Helemaal los daarvan begon de publieke opinie zich vanaf 1976 te interesseren voor chloortransport. Op verscheidene momenten tussen 1976 en 2000 laaide de discussie op, bijna altijd naar aanleiding van grote ongelukken met gevaarlijke stoffen. Erg effectief waren de protesten niet: slechts in één geval werd een chloortransportroute verlegd. Maar ze hadden wel tot gevolg dat de chloortrein in Nederland uitgroeide tot een krachtig symbool voor de gevaren van de industriële samenleving. In toenemende mate vonden bestuurders van uiteenlopende politieke richtingen dat

chloortransport door dichtbevolkte wijken ten opzichte van de burgerbevolking niet was te verantwoorden.

Toen de chloortrein in 2000 weer in het brandpunt van de publieke aandacht kwam te staan (ditmaal naar aanleiding van een tweetal ontsporingen en een vuurwerkcramp), was in Nederland dan ook een klimaat ontstaan waarin ingrijpende maatregelen vrijwel onvermijdelijk waren. Lokale en regionale overheden, politieke partijen, milieuorganisaties en veel burgers vonden de tijd rijp voor een verbod op chloortransport. Producent Akzo Nobel stelde zich weliswaar op het standpunt dat chloortransport in Nederland voldeed aan alle daaraan gestelde eisen, maar vond het wel wenselijk op termijn te streven naar een situatie waarin geen chloortransport meer nodig zou zijn – waarin, met andere woorden, productie en verwerking op dezelfde locatie zouden plaatsvinden. Voor de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), ten slotte, was externe veiligheid van meet af aan een belangrijk politiek punt geweest. Hem was er veel aan gelegen op dit dossier zichtbare vooruitgang te boeken.

Een belangrijk struikelblok was evenwel dat het geografisch samenbrengen van chloorproductie en verwerking forse investeringen zou vergen. Akzo Nobel liet weten dat het



bedrijf die kosten niet alleen kon en wenste te dragen: daarmee zou de chloorproductie in Nederland onrendabel worden. Akzo Nobel eiste dat de overheid zou bijdragen aan de benodigde investeringen. Dat was een gevoelige eis, omdat Europese regelgeving scherpe randvoorwaarden stelt aan financiële bijdragen van de overheid aan bedrijven. Bovendien vond de minister de hoogte van de door Akzo Nobel geschatte overheidsbijdrage aanvaardbaar buiten proportie. Ten slotte waren werknemers van Akzo Nobel en vakbonden beducht voor de effecten voor de lokale werkgelegenheid, deels in economisch zwakke regio's. Uiteindelijk konden partijen toch tot overeenstemming komen, na bijna twee jaar met elkaar te hebben onderhandeld, onder forse maatschappelijke druk. Na veel gepuzzel bleek het mogelijk de bedrijfsactiviteiten zodanig te herschikken, dat een eind kon komen aan de chloortransporten zonder dat de rentabiliteit van de betreffende bedrijfsonderdelen in gevaar zou komen. Wel waren op het punt van de werkgelegenheid impopulaire beslissingen onvermijdelijk. En ook was lange tijd onzeker of de overeengekomen financiële bijdragen voor relocatie van bedrijfsonderdelen (tussen de 56 en 64 miljoen euro) binnen de Europese regelgeving waren toegestaan. Op 16 juni 2004, bijna twee jaar na het principeakkoord tussen de Nederlandse overheid en

Akzo Nobel, gaf Brussel groen licht. Iets meer dan twee jaar later vond het laatste structurele chloortransport door Nederland plaats. Dat niet bedrijfseconomische, maar politieke redenen ten grondslag liggen aan de beëindiging van chloortransport is uniek in de wereld. De huidige situatie in Nederland kent echter wel beperkingen. Deze situatie is het gevolg van afspraken tussen overheid en één bedrijf (en zijn rechtsopvolgers). Er is dus géén sprake van een absoluut verbod op chloorvervoer door Nederland. Dat zou ook strijdig zijn met de Europese regelgeving. Het is in theorie denkbaar dat andere bedrijven chloorfabrieken willen bouwen op zodanige locaties, dat er opnieuw transportstromen ontstaan. 'In theorie', want de overheid beschikt in de nabije toekomst over voldoende instrumenten om dat tegen te houden. Transitotransporten daarentegen zijn niet uit te sluiten. Bedrijven die nieuwe chloorstromen door Nederland zouden willen initiëren, kunnen echter rekenen op grote maatschappelijke weerstand.

De beëindiging van het chloortransport in Nederland

In 2002 sloten de Nederlandse rijksoverheid en chloorproducent Akzo Nobel een overeenkomst. Doel daarvan was het grootschalige chloortransport door Nederland, dat sinds de jaren vijftig plaatsvond, op afzienbare termijn te beëindigen. Vier jaar later was het daadwerkelijk zo ver. Op 10 augustus 2006 reed voor het laatst een reguliere chloortrein door Nederland.

De overeenkomst tussen overheid en Akzo Nobel kwam niet uit de lucht vallen. Al sinds eind jaren zestig van de twintigste eeuw is er in Nederland discussie geweest over de (on)aanvaardbaarheid van grootschalig chloortransport. De geschiedenis van deze Nederlandse discussie en van de gevolgen daarvan is in 2006 onderzocht.¹ Deze notitie bevat de uitkomsten van dat onderzoek. De nadruk ligt sterk op de gebeurtenissen na 2000. De eerste drie pagina's geven een korte impressie van de periode daarvoor.

De opkomst van het massatransport van chloor

In Nederland kwam de productie van chloor (Cl₂) relatief laat op gang. Dat gebeurde pas tijdens de Eerste Wereldoorlog, toen Nederland genoodzaakt was zelf grondstoffen te produceren die het eerder importeerde. Het ging lange tijd om elektrolyse-installaties met

een zeer beperkte capaciteit. Vermoedelijk werd al in de jaren twintig of eerder chloor door Nederland vervoerd, maar de transporthoeveelheden moeten bescheiden zijn geweest.

Pas rond de Tweede Wereldoorlog namen de hoeveelheden vervoerd product snel toe en namen de producenten daarvoor ketelwagens in gebruik. De schaalvergroting kwam nog eens in een stroomversnelling toen petrochemiegigant Shell in 1949 begon met het produceren van polyvinylchloride (PVC) in Rotterdam. Vanaf dat moment kende Rotterdam een explosief groeiende behoefte aan chloor. In de jaren tussen 1946 en 1970 steeg de vraag in Nederland van zo'n 10.000 ton chloor op jaarbasis naar liefst het veertigvoudige.

Om uiteenlopende redenen werd het Nederlandse chloor aanvankelijk niet in Rotterdam geproduceerd. De vooroorlogse elektrolyse-installaties lagen in Oost-Nederland (Boekelo en Hengelo, in een zoutwinningsgebied) en in Zuid-Nederland (Linne-Herten, dicht bij afnemers in de Bondsrepubliek en België). In 1959 werd

¹ Eelco Beukers en Harry van den Tweel, Onder druk wordt alles vloeibaar. Een geschiedenis van het chloortransport in Nederland (Utrecht 2006).



een nieuwe elektrolyse-installatie in bedrijf genomen in het uiterste noordoosten van Nederland, in Delfzijl, opnieuw dicht bij een zoutmijn. Deze vestigingslocatie was mede ingegeven door het streven van de Nederlandse overheid om het noordoosten van Nederland economisch te ontwikkelen.

Bezien vanuit de grootste afnemer van chloor (Rotterdam, in het zuidwesten) lagen in 1960 alle productielocaties 'aan de andere kant van het land'. Al het chloor moest dus worden aangevoerd. Pas in 1961 verrees ook in Rotterdam zelf een chloorfabriek, die snel in capaciteit zou toenemen. Maar ook de andere elektrolyse-installaties werden geregeld uitgebreid en gemoderniseerd. Het vervoer bleef dus. In 1970 overschreed het in Nederland vervoerde chloorvolume voor het eerst de grens van 100.000 ton. Lange chloortreinen reden vrijwel dagelijks door de binnensteden van een groot aantal belangrijke plaatsen in het land. En er waren geen indicaties dat het tempo van de groei – zowel van de vraag als van het transport – zou afnemen.

De maatregelen uit de jaren zeventig

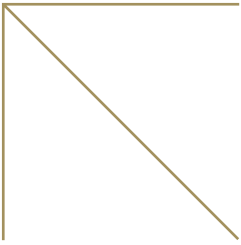
Grootschalig transport van chloor werd in de jaren vijftig en zestig niet als probleem ervaren. De Nederlandse burger maakte zich niet

druk over de wassende stroom chloor over het spoor.

Slechts in beperkte kring was sprake van bezorgdheid. Deskundigen begonnen bestuurders erop te wijzen dat het chloorvervoer door dichtbevolkte gebieden bepaald niet zonder risico was.

Voor zover bekend was chemicus Henri Boddaert de eerste die dat met succes deed. Naar aanleiding van een gigantische explosie in een olietank inventariseerde hij in 1968 op verzoek van de gemeente Rotterdam de risico's van gevaarlijke stoffen in de haven. Volgens hem stak één stof met kop en schouder boven de andere uit: chloor. Hij vond dat productie en transport van chloor daarom aan zeer strenge regels en beperkingen moesten worden onderworpen.

Door toedoen van Boddaert en anderen raakten de autoriteiten rond 1970 tot op het hoogste niveau gealarmeerd. Betrokkenen zetten alternatieven voor transport over het spoor op een rijtje. De oplossingen vielen in twee categorieën uiteen. De eerste categorie betrof oplossingen waarbij de risico's van chloortransport werden gereduceerd, maar het vervoer zelf gehandhaafd bleef. Daarbij kwam onder meer transport per schip aan de orde.



Dit vergde forse investeringen, terwijl hoogst twijfelachtig was of het vervoer per schip inderdaad veiliger was. De tweede categorie oplossingen bestond uit het samenbrengen van chloorproductie en -verwerking. De kosten van het verplaatsen van fabrieken bleken echter onrealistisch hoog.

Er moesten twee ongelukken aan te pas komen om de ontstane patstelling te doorbreken. In 1970 ontspoorde een trein met lege chloorwagons midden in een woonwijk van Utrecht, de vierde stad van Nederland; en in 1972 werd een trein met twee volle chloorwagons bij het dorpje Zenderen (Oost-Nederland) geramd door een olietrein. Bij geen van deze ongelukken ontsnapte chloorgas. Maar het was de betrokkenen duidelijk dat er echt iets moest gebeuren.

Naar aanleiding van het eerste ongeluk werd een zogeheten Hulpdienst Chloor in het leven geroepen. Een aantal hulpteams stond dag en nacht klaar om in geval van calamiteiten met gespecialiseerde apparatuur uit te rukken. Deze dienst kwam in 1972 in bedrijf. Daarnaast kwam op initiatief van de Nederlandse Spoorwegen een aantal aanvullende veiligheidsmaatregelen tot stand:

- een verbod op het heuvelen van chloorwagons

- het rijden in bloktreinen (dat wil zeggen dat de betreffende trein alleen nog mocht bestaan uit chloorwagons, die in één keer naar hun bestemming werden gereden)
- het uitsluitend toestaan van nachtelijk vervoer
- het beperken van de gemiddelde snelheid tot maximaal 65 km/u.

Deze maatregelen werden eind 1972 van kracht en werden in 1973 in een gesprek met de verantwoordelijke minister van Sociale Zaken nog eens bevestigd. Bovendien moest de industrie werken aan snelle reductie van de te transporteren hoeveelheden, zodat het niveau vóór 1976 zou zijn teruggebracht tot 100.000-150.000 ton. Deze reductie moest onder meer worden bereikt door het accent te verleggen naar het vervoer van een halffabrikaat voor PVC, ethyleendichloride (EDC). Deze afspraken zijn in deze vorm nooit geëffectueerd. De energiecrisis van 1973 trof de Nederlandse economie hard en haalde op slag een streep door de benodigde investeringen. De reductie liet daardoor veel langer op zich wachten dan was overeengekomen. Na 1974, het topjaar van het chloorvervoer door Nederland (323.775 ton), werd pas in 1981 minder dan 200.000 ton vervoerd.

Toch lijkt het erop dat de druk van deskundigen en bestuurders effect heeft gehad.



De speciale veiligheidsmaatregelen rond chloortransport die Nederland in 1972 trof, waren uniek in de wereld, en bleven dat tot het begin van de eenentwintigste eeuw, toen Zwitserland – in afwachting van een nieuw type chloorwagon – ook het systeem van bloktreinen invoerde. Bovendien was in Nederland na 1974 onmiskenbaar sprake van dalende hoeveelheden getransporteerd chloor, ook al liep de vraag naar chloor nog altijd op. Deze daling was mogelijk doordat chloor in toeneemende mate op dezelfde plaats werd verbruikt als waar het werd geproduceerd.

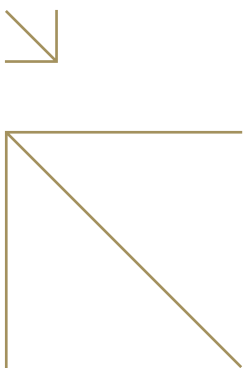
Publieke opinie

Het compromis van 1972 was onder bestuurlijke en politieke druk bereikt; pressie vanuit de bevolking was bij de totstandkoming ervan geen factor geweest. Pas halverwege de jaren zeventig keerde de publieke opinie zich tegen de chloortransporten. Het verzet begon in 1976 in de Zuid-Nederlandse plaats Bergen op Zoom, waar chloortreinen gebruikmaakten van een oude spoorlijn die dwars door de stad liep; een deel van de rails lag zelfs op het trottoir.

Tussen 1978-1982 rees ook verzet in andere steden waar regelmatig een chloortransport passeerde. Van coördinatie was geen sprake, en alle aandacht leidde mede daardoor niet

tot algemeen, landelijk verzet. De protesten waren steeds lokale initiatieven (vaak van bewoners uit buurten die aan een spoorlijn lagen en die de chloortrein uit hun achtertuin wilden weren). Kenmerkend was voorts dat de acties vooral gericht waren tegen de vervoerder, de Nederlandse Spoorwegen, en niet zo zeer tegen chloorproducerende of -verwerkende bedrijven.

Het alom ontluikende verzet tegen de chloortransporten had zeker te maken met de kritische tijdsgeest. Zo maakte het debat over de gevaren van kernenergie publiek en pers gevoelig voor vergelijkbare risico's bij het transport van gevaarlijke stoffen. De angst voor deze transporten werd gevoeld door de realiteit. In korte tijd deed zich een reeks indrukwekkende ongevallen met goederenvervoer voor in de Verenigde Staten (Waverly, Tennessee; Youngstown, Florida) en Spanje (Los Alfaques) in 1978, en in Canada (Mississauga) in 1979. In Nederland zelf ontspoorde op 13 mei 1978 een omgeleide (lege) chloortrein op station Tilburg. Terwijl het publiek het veel ernstiger ongeval in Utrecht acht jaar eerder nog voor kennisgeving had aangenomen, leidde dit ongeval tot flinke commotie over het vervoer van gevaarlijke stoffen in het algemeen en van chloor in het bijzonder.



De acties van verontruste burgers tegen chloortreinen trokken veel aandacht. Toch hebben ze vrijwel geen meetbaar effect gehad op het chloortransport zelf. Overheid en industrie meenden dat de maatregelen van 1972 voldoende veiligheid boden. Alleen in Bergen op Zoom werd resultaat geboekt: onder druk van de bevolking werd met overheidsgeld in 1987 buiten de bebouwde kom een speciale 'chloorlijn' aangelegd.

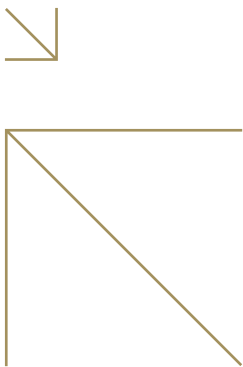
Gemeten naar de gevolgen voor de publieke opinie, hadden de acties uit de jaren zeventig en tachtig wel succes. De 'chloortrein' groeide in Nederland uit tot een krachtig, door iedereen herkend symbool van de onzichtbare gevaren van de industriële samenleving. Dit symbool heeft tot op de dag van vandaag zijn geldigheid niet verloren.

Gemeenten en milieuorganisaties

De burgerprotesten waren zo rond 1982 over hun hoogtepunt heen. 'De chloortrein' bleef de gemoederen evenwel nog regelmatig bezighouden. Vanaf 1982 zijn verscheidene 'golven' te onderscheiden: perioden van stilte werden afgewisseld door pieken van verhevigde aandacht. Zo trok in 1989 (na een groot ongeluk met een goederentrein) een aantal gemeenten publiekelijk aan de bel. Ze wilden meer weten over de stroom gevaarlijke stoffen over het

spoor binnen hun gemeentegrenzen, de tijdstippen waarop die transporten plaatsvonden en de frequentie ervan. De zwijgzaamheid van de Nederlandse Spoorwegen op dit punt stuitte op veel bestuurlijk onbegrip. De gemeentelijke onrust leidde echter nergens tot wezenlijke maatregelen of transportreducties. Dat gold evenmin voor de protesten van Nederlandse milieuorganisaties in 1993. Zij voerden al langer strijd, niet zozeer tegen chloortransport specifiek, als wel tegen de chloorchemie in het algemeen. Daarmee gingen zij veel verder dan de lokale actiecomités. Ze probeerden het publiek duidelijk te maken dat chloorhoudende stoffen zeer schadelijk zijn voor het milieu en dat de industrie volop alternatieven heeft voor chloorgebruik. Hun acties waren gericht tegen zowel chloorproducerende als -verwerkende bedrijven.

In 1990 sloot Greenpeace zich bij deze anti-chloorcampagne aan. Ondanks spectaculaire en mediagenieke acties kwam in Nederland de discussie over de chloorchemie niet van de grond. De milieugevaren van chloor bleken te abstract om een breed publiek te mobiliseren. Om die reden probeerde de Nederlandse tak van Greenpeace in 1993 kortstondig het protest tegen de chloorchemie te koppelen aan lokaal opnieuw opgelaaide burgeracties tegen de chloortransporten. Maar vergeefs.



Nederlanders die de chloortrein elke nacht langs hun achterdeur hoorden rijden, waren niet wezenlijk geïnteresseerd in de abstractere kanten van de chloorchemie. En milieubewuste Nederlanders die niet langs een chloorroute woonden, kwamen niet uit hun stoel voor beëindiging van de transporten. De discussies over chloorchemie en -transport speelden zich af in verschillende werelden. Na deze Greenpeace-acties was het geruime tijd stil rond de chloortrein. Tot 2000.

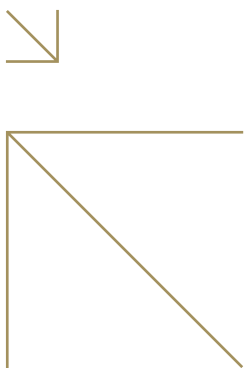
Effecten en kansen

Op 13 mei 2000 werd Nederland opgeschrikt door een brand in een vuurwerkopslagplaats in Enschede (Oost-Nederland). De explosies kostten 22 mensen het leven en verwoestten honderden stadswoningen. Voor Nederlandse begrippen was dit een uitzonderlijk grote ramp.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), Jan Pronk, droeg alle gemeenten op om onmiddellijk een inventarisatie te maken van gevaarlijke opslagplaatsen en om te rapporteren hoe het zat met de vergunningen en de controle. De stad Groningen bleek een enorme vuurwerkopslag binnen de gemeentegrenzen te hebben, maar de lokale brandweer wist van niets. Een onaangename verrassing, zo gaf de burge-

meester van Groningen toe tegenover de pers. Waarna de burgemeester de aandacht verlegde naar een volgens hem nog veel grotere dreiging: de chloortrein die enkele keren per week door z'n gemeente reed.

In 2000 was Akzo Nobel, eigenaar van de elektrolyse-installaties in Delfzijl, Hengelo en Rotterdam, nog de enige onderneming die chloor per spoor liet vervoeren. Andere bedrijven hadden om bedrijfseconomische redenen hun transporten beëindigd. De chloorfabriek van Akzo Nobel in Hengelo had op dat moment een capaciteit van 70.000 ton chloor per jaar, die van Delfzijl 130.000 ton. Van de totale productie werd inmiddels nog maar 50.000 ton naar Rotterdam vervoerd – beduidend minder dan de hoeveelheden uit de jaren zeventig, maar natuurlijk nog altijd substantieel. Direct na de opmerking van de burgemeester van Groningen stonden de chloortransporten weer midden in de schijnwerpers. Onder invloed van de ramp in Enschede concentreerden de media zich sterk op allerlei mogelijke rampen in Nederland. Daarbij lag de focus steevast op de effecten van een ramp; de kans op een ramp was van weinig belang. De boodschap van Akzo Nobel dat dankzij de uitgebreide veiligheidsmaatregelen de kans op een catastrofaal ongeval nihil zou zijn, vond geen gehoor. Want, zo luidde steevast het tegenar-



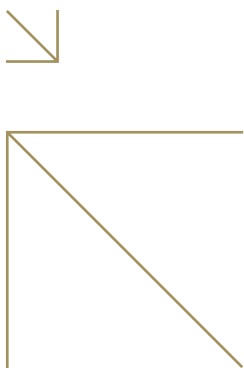
gument, de vuurwerkcramp was namelijk óók een onmogelijke gebeurtenis, maar desondanks had die zich voltrokken. En ja, zo moest ook Akzo Nobel toegeven: als er met een chloortransport iets radicaal mis zou gaan, dan was het ook heel ernstig mis.

Basis voor dialoog

Eigenlijk was de kiem voor de hernieuwde commotie rond de chloortrein al enige maanden voor de ramp in Enschede gelegd. Op 31 januari 2000 liepen op het rangeerterrein van Akzo Nobel in Delfzijl een wagon met vijftig ton chloorgas en een lege wagon uit de rails. Voor de Waddenvereniging, een milieuorganisatie die al sinds 1989 streed tegen de chloorindustrie, vormde dit incident aanleiding om het potentiële gevaar van de chloortransporten opnieuw op de politieke agenda te zetten. De Waddenvereniging stuurde de verantwoordelijke ministeries een brief waarin zij aandrang op beëindiging van de chloortransporten. Eind mei, in de periode dus dat de chloortrein weer volop in de belangstelling was komen te staan, kwam er antwoord uit Den Haag. De minister van milieu (VROM) liet weten dat het stopzetten van de transporten op grond van (inter)nationale regelgeving niet mogelijk was, dat het vervoer van chloor was omgeven met speciale voorzieningen en maatregelen en dat er geen sprake was van normoverschrijdingen.

Bij zijn aantreden had de minister van milieu gezegd dat veiligheid de hoogste prioriteit had. Beëindiging van de chloortransporten was een onderwerp waar hij zich, zeker na de nieuwe golf maatschappelijke onrust die er weer over was ontstaan, hard voor moest maken. Hij liet weten de zorgen over het vervoer van chloor te delen, en zegde toe met Akzo Nobel te gaan overleggen 'over de mogelijkheden van het verder geografisch bijeenbrengen van productie en gebruik van chloor'. Het doel was zelfde doel als de overheid zich begin jaren zeventig stelde: het transport van chloor zo mogelijk vermijden en tot een minimum beperken.

Daar was inmiddels ook het beleid van Akzo Nobel op gericht. Het bedrijf liet medio jaren zeventig nog ongeveer 150.000 ton chloor per jaar naar Rotterdam vervoeren; door vraag een aanbod beter in evenwicht te brengen was in 2000 de hoeveelheid vervoerd chloor teruggebracht tot een derde deel daarvan. Volgens de minister van milieu was chloorvervoer in de ideale situatie niet meer nodig – een standpunt dat de beleidsmakers van Akzo Nobel onderschreven. Chloor niet vervoeren is nu eenmaal veiliger dan wel vervoeren, en bovendien waren de kosten van de transporten door de uitgebreide veiligheidsmaatregelen inmiddels relatief hoog. Niet erg gunstig voor de basischemie, een sector waarin altijd elke



cent heeft geteld. Akzo Nobel concludeerde derhalve dat er een uitstekende basis was voor een serieuze dialoog met de overheid. Partijen kwamen overeen 15 augustus 2000 voor de eerste keer bijeen te komen.

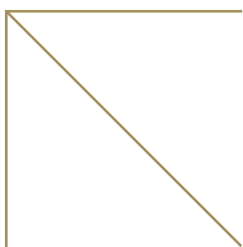
Emotioneel

In de ruim twee maanden die daaraan vooraf gingen, woedde de maatschappelijke discussie in alle hevigheid voort. Vooral milieurorganisaties roerden zich; ze waren zich er van bewust dat zich een unieke kans voordeed om de transporten te verminderen, misschien zelfs te beëindigen. Ook steeds meer gemeenten namen openlijk stelling tegen de chloortransporten. Twee ongevallen vlak achter elkaar – één die eigenlijk weinig om het lijf had, en één van serieuze aard – gaven tegenstanders de gelegenheid de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor in het algemeen en die van chloor in het bijzonder ter discussie te stellen: op 31 juli liep op het rangeerterrein van Delfzijl een chloorwagon bijna uit de rails, en op 12 augustus ontspoorden vlak over de grens met België vijf wagons met verscheidene chemicaliën. Steun voor de transporten kwam er eigenlijk alleen vanuit Noord-Nederland. Het stopzetten ervan kon sluiting van de fabriek in Delfzijl impliceren, en dat zou, direct en indirect, desastreuze gevolgen hebben voor

de werkgelegenheid in deze economisch nog altijd zwakke regio.

De discussie over de chloortransporten waren vooral emotioneel en weinig rationeel, oordeelde de general manager Base Chemicals van Akzo Nobel, René Scheffers, die namens Akzo Nobel onderhandelde. Het bedrijf stond sterk, vond hij. De chloortransporten waren volkomen legaal, voldeden aan alle milieu- en veiligheidsnormen en de in loop der jaren verder aangescherpte veiligheidsmaatregelen reduceerden de risico's tot een absoluut minimum. Het best beveiligde transport vormde maar een fractie (in de orde van één procent) van de totale hoeveelheid gevaarlijke stoffen die in Nederland over per spoor gaan. In Nederland was bij het vervoer van chloor nooit een dodelijk slachtoffer gevallen.

De chloortransporten helemaal afschaffen kon, afhankelijk van de uiteindelijke oplossing, sluiting betekenen van de fabriek in Hengelo, of die in Delfzijl, of allebei. Beide installaties waren volgens Akzo Nobel nog niet aan einde van hun levenscyclus. Er was vooralsnog geen aanleiding een van deze locaties te sluiten. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief was het nodig dat Hengelo en Delfzijl de 70.000 respectievelijk 130.000 ton chloor die ze produceerden, bleven produceren: zonder hun



overproductie (gezamenlijk 50.000 ton) zouden Delfzijl en Hengelo volgens Akzo Nobel niet rendabel zijn. Het chloortransport vormde dus de economische basis van beide plants. Want voor de overproductie was volop emplooi in de Rotterdam, waar de vraag naar chloor, ondanks de uitbreidingen van de productiecapaciteit van de locatie Rotterdam, maar bleef stijgen.

Redenen om al te toeschietelijk te zijn, had Akzo Nobel niet. Als, redeneerde het bedrijf, Nederland er collectief van overtuigd was dat er zo snel mogelijk een einde moest komen aan de chloortransporten omdat die een onaanvaardbaar risico voor de samenleving opleverden, dan moest Nederland Akzo Nobel daarbij helpen.

Vertrouwen

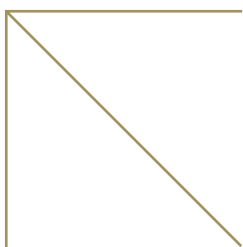
In november 2000, aan het begin van de echte besprekingen, toonden beide partijen, zich van hun constructieve kant. Beiden erkenden dat het risico op een ongeval minimaal was, maar dat de impact van een eventueel ongeval groot zou zijn. Beiden zagen de noodzaak van een goede oplossing. De minister van milieu zei bereid te zijn een schadeloosstelling dan wel een overheidsbijdrage te overwegen als Akzo Nobel kon aantonen dat investeringen en operaties die nodig waren om de transporteren te

verminderen, onrendabel zouden zijn. Een belangrijke voorwaarde was wel dat de Europese Commissie, na toetsing aan de Europese regels met betrekking tot mededinging, daarmee zou instemmen.

Die tegemoetkoming in de kosten, en vooral de hoogte ervan, was evenwel een belangrijke hobbel. Akzo Nobel schatte dat, wat de oplossing ook zou zijn, de overheid toch zeker € 50 miljoen zou moeten bijpassen. De minister van milieu vond dat bedrag, zo liet hij de buitenwereld weten, veel te gortig. Hij zei in de Tweede Kamer dat Akzo Nobel in de gesprekken met hem steeds vooral kosten prominent in beeld bracht, en dat het bedrijf maar weinig oog had voor te verwachten baten en de vermeden kosten en investeringen.

Rood sein

In de periode dat de onderhandelingen net van start waren gegaan, werd de maatschappelijke druk steeds verder opgevoerd. Eind november 2000 verscheen het rapport "Raamplan voor de bestrijding van incidenten met de chloortrein". Opdrachtgevers waren enkele gemeenten in het noorden van het land. Geruststellend waren de bevindingen niet – hetgeen aanleiding was voor een golf van publicaties over de gevaren van de chloortrein.



Enkele weken later riep de Socialistische Partij (een in het parlement vertegenwoordigde, linkse actiepartij) samen met een aantal milieuorganisaties het comité 'Rood sein voor de chloortrein' in het leven en startte een grootscheepse, goed gecoördineerde campagne voor het stopzetten van de chloortransporten. Blokkades tegen 'de moordenaar in de nacht', spectaculaire acties op stations, persberichten, rapporten en discussieavonden – een kleine twee jaar lang zou het 'Rood sein' lukken de chloortrein onder de aandacht van de politici, media en burgers te brengen. De acties waren doeltreffend, speelden knap in op de sentimenten en de media rukten er graag voor uit. En de acties vielen in vruchtbare aarde. In Nederland zat de schrik voor onveilige situaties er flink in, zeker nadat in de nacht van 31 december 2000 op 1 januari 2001 in Volendam een cafébrand het leven had gekost aan veertien jonge mensen.

Kritische massa

Op 14 februari 2001 kwam het in de Tweede Kamer zelfs tot een hoorzitting over de chloortrein. Gemeenten, provincies, deskundigen, milieu- en andere maatschappelijke organisaties: iedereen kreeg de gelegenheid zijn zegje te doen. De hoorzitting draaide uit op een zeer breed gedragen pleidooi voor meer veiligheid in het goederenvervoer in het

algemeen. En met betrekking tot de chloortransporten in het bijzonder, waren de vertegenwoordigers van de zeven provincies en 57 gemeenten waar de chloortrein doorheen reed, eensgezind: die konden maar beter helemaal worden beëindigd vanwege het risico – en liefst zo snel mogelijk. Het was een signaal dat aan duidelijkheid niets te wensen overliet. De hoorzitting maakte duidelijk dat het protest niet langer beperkt was tot geïsoleerde burgers en enkele gemeenten langs het spoor, zoals in het verleden. Nu waren vrijwel alle gemeenten, provincies en betrokken ministeries tegen. In zeer korte tijd was enorme kritische massa gemaakt. Vrijwel iedereen, links en rechts, wilde van de chloortransporten af.

Stroevert

De druk van buitenaf, de veelheid aan mogelijke oplossingen en de randvoorwaarden maakten de besprekingen tussen de overheid en Akzo Nobel lastig en tijdrovend. Om het transport te kunnen beperken of zelfs te beëindigen moesten vraag en aanbod beter in evenwicht worden gebracht. De capaciteit van de locatie Rotterdam zou hoe dan ook moeten uitbreiden – het chloorgebrek daar was nu eenmaal een van de redenen voor de transporten. Een andere reden was de overcapaciteit in Delfzijl en Hengelo. Er waren weliswaar tal van scenario's denkbaar om dat laatste



probleem op te lossen, maar het was helder dat een substantiële overheidsbijdrage voor Akzo Nobel een absolute voorwaarde was – en dus een noodzakelijk om tot overeenstemming te komen. De minister van milieu moest er evenwel alert op zijn dat overheidssteun aan Akzo Nobel de instemming zou krijgen van de Europese Commissie. Bovendien moest een eventuele overheidsbijdrage ook te verdedigen zijn tegenover de Nederlandse burger. Vijf verschillende scenario's werden tot in detail bestudeerd en doorgerekend, maar het verlossende antwoord zat er niet tussen.

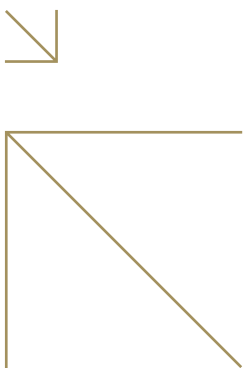
De buitenwereld bleef vrijwel verstoken van informatie. De onvrede wakkerde aan, de scepsis groeide. Dat was niet helemaal ten onrechte, want de besprekingen verliepen inmiddels stroever. En de onderhandelingen werden er niet eenvoudiger op toen Akzo Nobel begin oktober 2001 openbaar maakte voornemens te zijn het chloorkoolwaterstofenbedrijf (CKB) in Delfzijl te sluiten wegens gebrek aan rentabiliteit. Dat betekende wellicht ook het einde van de chloorfabriek aldaar, want het CKB was een van de drie grote afnemers op het chemiepark in Delfzijl.

Begin november 2001 kwamen partijen opnieuw bijeen. De minister maakte duidelijk dat er nu echt snel iets concreet tot stand moest

komen. Bleef dat uit, dan zou hij proberen de chloortransporten simpelweg verbieden. De kans was weliswaar groot dat zo'n verbod in de praktijk geen haalbare kaart zou blijken, maar voor Akzo Nobel was jarenlang juridisch gehakketak, nog meer commotie over de chloortransporten een weinig aantrekkelijk vooruitzicht. De bijeenkomst eindigde in de afspraak om elkaar binnen veertien dagen opnieuw te treffen voor een brainstormsessie – om de doorbraak te forceren.

Oplossing en race tegen de klok

Dat lukte. Tijdens die brainstorm ontstond het zogeheten relocatieplan, een ingrijpende herschikking van de chlooractiviteiten van Akzo Nobel. Die zouden in z'n geheel geconcentreerd worden in Rotterdam en Delfzijl. Dat betekende dat zowel de chloorfabriek in Hengelo als het chloorverwerkende bedrijf ter plekke, de monochloorazijnzuurfabriek van Akzo Nobel, zou sluiten. In Delfzijl daarentegen zou het bedrijf dan zowel een nieuwe, op membraantechnologie gebaseerde chloorfabriek als een nieuwe monochloorazijnzuurfabriek (MCA) bouwen. De eerder uitgesproken wens om het chloorkoolwaterstoffenbedrijf in Delfzijl te sluiten, kon Akzo Nobel effectueren: de aanwezigheid van een MCA-fabriek in Delfzijl betekende een solide basis voor een nieuwe, moderne rendabele chloorfabriek op



het chemiepark, die tevens de andere afnemers van chloor op het industrieterrein kon bedienen. Het plan betekende ook dat Akzo Nobel een einde kon komen aan de chloortransporten. En omdat de herschikkingoperatie positieve gevolgen had voor veiligheid, ruimtelijke ordening, economie en milieu – de chloorfabriek in Delfzijl maakte gebruik van asbest, die in Hengelo van kwik – moest het mogelijk zijn om voor overheidsbijdrage in aanmerking te komen zonder dat de Europese Commissie daar bezwaar tegen zou maken. Omdat het definitieve plan in een laat stadium op tafel was komen te liggen, begon de tijd flink te dringen. De zittingsperiode van het kabinet zat er bijna op en de minister van milieu wilde de kwestie nog voor z'n vertrek afronden. In ongeveer een halfjaar tijd moesten betrokkenen het plan tot in detail uitwerken, de totale kosten in kaart brengen, deze door externe, onafhankelijke partijen laten checken en doorberekenen, en onderzoeken welk deel volgens de EC wellicht subsidiabel was – om uiteindelijk een goede indicatie te krijgen van de hoogte van de overheidsbijdrage.

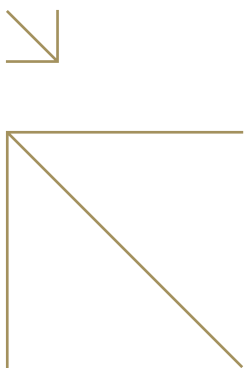
Begin april 2002 meldde de minister – die het parlement, om het proces niet te verstoren, bijna een jaar niet op de hoogte had gebracht – dat de besprekingen met Akzo Nobel in een beslissend stadium verkeerden. Hij zei

er van uit te gaan de kwestie binnen enkele weken te kunnen afronden. Zoveel tijd bleek er niet eens te zijn, want op 16 april viel het Nederlandse kabinet over een andere kwestie. Diezelfde dag nog kon de minister de Tweede Kamer informeren dat er een voorstel aan Akzo Nobel lag dat een einde zou maken aan het structureel chloortransport en tevens voorzag in een financiële bijdrage aan het bedrijf.

Principeakkoord

Probleem was dat 'externe veiligheid' (waar de chloortransporten onder vallen) na de val van het kabinet in principe tot de *controversiële onderwerpen* behoorde, waarover het parlement niet meer met de regering wilde debatteren. Om te voorkomen dat het besluit over de chloortransporten op de lange baan zou worden geschoven, diende de Socialistische Partij – die twee jaar lang stevig actie had gevoerd tegen de chloortrein – een motie in die tot doel had de behandeling van dossier chloortransporten in elk geval door te laten gaan. Die motie haalde het.

En zo kon, voordat op 22 juli 2002 een geheel nieuw kabinet, van geheel andere signatuur, zijn intrede zou doen, de demissionaire minister van milieu op de valreep toch een einde maken aan de chloortransporten van Akzo Nobel.

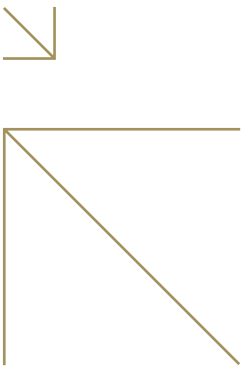


Op 4 juli 2002 maakten Akzo Nobel en de Nederlandse overheid hun principeakkoord bekend. De inspanningen waren er op gericht zijn om per 1 januari 2006 de structurele chloortransporten te beëindigen. Om dat voor elkaar te krijgen was onder meer afgesproken dat Akzo Nobel het relocatieplan uit ging voeren en dat het bedrijf, op eigen kosten, de productiecapaciteit van de chloorinstallatie in Rotterdam uit zou breiden tot een hoeveelheid die toereikend zou zijn om vraag en aanbod ter plekke in balans te brengen. Daartegenover stond de toezegging dat Akzo Nobel incidenteel maximaal nog 10.000 ton chloor per jaar mocht vervoeren (bijvoorbeeld vanwege onderhoudswerkzaamheden aan de plants) én een overheidsbijdrage van minimaal € 56,7 miljoen.

Die tegemoetkoming zou bestaan uit een schadeloosstelling en een subsidie. Op het moment dat een overheid bovenwettelijke maatregelen treft die het een bedrijf onmogelijk maken haar activiteiten voort te zetten, dan kan de nationale overheid het bedrijf de schade vergoeden. De grondslag voor de schadevergoeding aan Akzo Nobel was volledige intrekking (door het bevoegd gezag, in dit geval de provincie Overijssel) van de milieuvergunning voor de chloorproductie en -verlading in Hengelo. Daardoor was productie

en afvoer van chloor feitelijk onmogelijk. Een onafhankelijk adviesbureau had de hoogte van het schadebedrag bepaald op € 39,6 miljoen; het Rijk zou daarvan de maximaal toegestane 80% voor haar rekening nemen (€ 31,7 miljoen).

Het andere deel bestond uit een eveneens door het Rijk te betalen subsidie voor investeringen die zijn gemoeid met de relocatie. Het Milieusteunkader, officieel de Communautaire Kaderregeling voor staatssteun ten behoeve van het milieu geheten, bood hiervoor de grondslag. Het Milieusteunkader, een subsidieregeling die door de Europese Commissie wordt getoetst om oneigenlijke staatssteun te voorkomen, is van toepassing op alle steunmaatregelen die gericht zijn op milieubescherming. De regeling definieert milieubescherming als elke maatregel gericht op preventie of het herstel van aantasting van de natuurlijke omgeving of natuurlijke hulpbronnen, dan wel op het aanmoedigen van een rationeel gebruik van die hulpbronnen. Een tamelijk breed begrip dus. Zo kan, onder voorwaarden, ook investeringssteun voor de verhuizing van ondernemingen onder de Milieukaderregeling vallen (tot maximaal 30%). De vergoeding waar Akzo Nobel en de overheid op aankoersten was € 25 miljoen. De regering en Akzo Nobel waren overeengekomen dat, als mocht



blijken dat de overheid volgens de Europese Commissie meer zou mogen bijdragen in het kader van het Milieusteunkader, de maximale vergoeding € 32,5 miljoen zou bedragen. Alles bij elkaar kon Akzo Nobel dus rekenen op minimaal € 56,7 miljoen, maximaal € 64,2 miljoen.

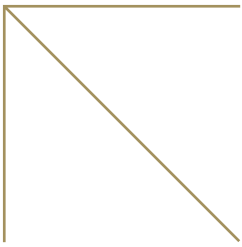
Voorwaarde was wel dat de Europese Commissie akkoord zou gaan en de bijdrage niet uitlegde als oneigenlijke staatssteun aan een bedrijf. Dit gold als ontbindende factor: stemde de EC niet in met de subsidie, dan was het akkoord van de baan. Dat zou overigens ook het geval zijn als de Tweede Kamer niet met het principeakkoord zou instemmen.

Winst en verlies

De reacties op het principeakkoord waren vrijwel zonder uitzondering positief. De alom omstreden chloortransporten zouden worden stopgezet. De werkgelegenheid in Noord-Nederland bleef behouden, sterker: er ontstonden daar 150 extra banen. De provincies en gemeenten die met de chloortransporten te maken hadden, haalden opgelucht adem. De gemeente Hengelo bijvoorbeeld kon nu zijn ambitieuze plannen uitwerken om een winkel-, woon- en uitgaansgebied te creëren. Het akkoord was wel een bittere pil voor de 270 werknemers van de chloor- en de MCA-

fabriek in Hengelo en de daarbij behorende ondersteunende diensten. Zij zagen immers hun baan verdwijnen. Vanwege dat banenverlies moet het akkoord voor de Socialistische Partij, die met haar acties in het kader van 'Rood sein' een zeer prominente rol had gespeeld in het hele proces, in zekere zin een pyrrusoverwinning zijn geweest. Ook voor de milieuorganisaties was er behalve van winst sprake van verlies: de chloorindustrie in Nederland mocht haar capaciteit opnieuw uitbreiden. De discussie over de chloorchemie was daarmee definitief mislukt. De milieubeweging had zich nog kunnen verzetten tegen de nieuwbouw in Delfzijl en de uitbreiding van Rotterdam door tijdrovende beroepsprocedures te starten. Zij zag daarvan af. Juridische vertraging zou als consequentie hebben dat de chloortransporten nog jaren door zouden gaan en het akkoord in gevaar zou komen. Eigenlijk restte de milieubeweging niet veel anders dan *slikken of stikken*.

De kritiek spitste zich toe op de overheidsbijdrage. Veel te hoog, zo viel alom te beluisteren. Dat had zeker te maken met het feit dat de minister van milieu eerder steeds had gezegd dat € 50 miljoen veel te veel was. Nu bleek hij bereid nog dieper in de buidel te tasten. De discussie over de bijdrage was vooral ritueel van aard. Er werd bijvoorbeeld nauwe-

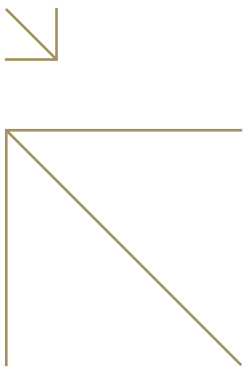


lijks gesproken over de fundamentele vraag of het voorkomen van zo'n gevreesd rampzalig ongeval met de chloortrein € 56 tot 64 miljoen waard zou zijn (ter vergelijking: de wederopbouw van de in Enschede door de vuurwerkkramp getroffen wijk zou uiteindelijk ongeveer één miljard euro kosten). Op 5 december 2002 debatteerde de nieuwe Tweede Kamer over het voorstel. Maar ook de parlementariërs beperkten zich tot wat gepruttel over de hoogte van de vergoeding. Een beletsel om akkoord te gaan met de deal was het niet. Een kleine veertien dagen later konden de afspraken tussen de overheid en Akzo Nobel worden bekrachtigd in een convenant.

Wel stak het Akzo Nobel dat door de discussie over de overheidsbijdrage het beeld was ontstaan dat het bedrijf op kosten van het Rijk ging saneren. Ook voor Akzo Nobel waren de kosten om de chloortransporten te beëindigen aanzienlijk. Met de sloop van de chloorfabrieken in Hengelo en Delfzijl en de MCA-fabriek in Hengelo, het sociaal plan voor de werknemers in Hengelo en de nieuw te bouwen MCA-en chloorfabriek (capaciteit: 90.000 ton) in Delfzijl bijvoorbeeld, was een bedrag gemoeid van ongeveer € 200 miljoen. Daarnaast kostte de uitbreiding van de locatie Rotterdam (tot een capaciteit van 600.000 ton) het bedrijf zo'n € 45 miljoen.

Europese Commissie

Het woord was nu aan de Europese Commissie. Maar om de chloortransporten per 1 januari 2006 te kunnen beëindigen, diende Akzo Nobel in elk geval met alle voorbereidingen voor de relocatie te beginnen. Zaken als bouwplannen maken, aannemers en leveranciers benaderen, onder voorbehoud bestellingen en orders plaatsen, een sociaal plan opstellen voor de werknemers in Hengelo en vergunningen aanvragen. De voorbereidingen vonden plaats in het vertrouwen dat Brussel groen licht zou geven. De kwestie was immers goed voorbereid en er had regelmatig vooroverleg met Brussel plaatsgevonden. Maar net als het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) eerder, moest nu de EC zeer zorgvuldig te werk gaan. De kaderregeling bevat geen uitdrukkelijke regels voor steun voor de situatie die aan de orde was, ongewenste precedentvorming moest worden uitgesloten. De ambtenaren die de besluitvorming voor EU-commissaris Mario Monti voorbereidden, vroegen het ministerie van VROM en Akzo Nobel dan ook voortdurend om nadere informatie – om hen vervolgens te verzoeken die gegevens schriftelijk nog verder te verduidelijken of in Brussel mondeling nader toe te lichten.



De besluitvorming duurde langer dan verwacht. Gehoopt was dat de EC er in januari 2004 uit zou zijn. Medio mei 2004 stelde de Europese Commissie opnieuw aanvullende vragen, waardoor de zo lang verwachte definitieve beslissing naar achteren dreigde te verschuiven. Het was wel, conform de procedures, de laatste mogelijkheid voor de EC om nieuwe vragen te stellen – maar daarmee was het gevaar van verder uitstel niet geweken. Ook daarna kon een definitief besluit nog achterwege blijven als de EC zou besluiten tot een formele inspraakprocedure over te gaan. In dat geval zouden alle lidstaten van de Europese Unie de gelegenheid hebben gekregen aanvullende vragen te stellen. Een procedure die minstens een halfjaar in beslag zou hebben genomen.

Voor Akzo Nobel was de maat vol. De voorbereidingen voor de relocatie bevonden zich in een vergevorderd stadium. De EC moest niet nog veel meer talmen, liet Akzo Nobel weten, anders was de uitvoering van het convenant van de baan en zou het bedrijf z'n eigen plan trekken (al was onduidelijk welk plan). Ook Den Haag, en in het bijzonder het ministerie van VROM voerde vervolgens de diplomatieke druk op Brussel op. De staatssecretaris van VROM wist uiteindelijk in een persoonlijk gesprek met Monti de EU-commissaris ervan te overtuigen dat nieuw uitstel desastreuus

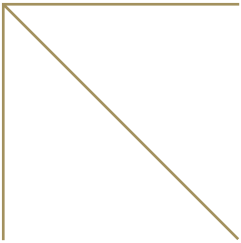
was voor het convenant en dat de knoop echt moest worden doorgesneden.

Op 16 juni 2004 was de kogel officieel door de kerk. Brussel was akkoord. Volgens de EC had Akzo Nobel, naast de € 31,7 miljoen schadevergoeding, recht op de maximale vergoeding van € 32,5 miljoen in het kader van de milieusteunregeling. De EC was tot de conclusie gekomen dat het bedrag dat voor dertig procent steun in aanmerking kwam, € 116,8 miljoen bedroeg. Bovendien had de Nederlandse overheid nog eens 5% extra subsidie mogen toekennen omdat de investeringen in een steunregio, Noordoost-Groningen, plaatsvonden. In totaal was volgens de EC zelfs € 40,9 miljoen steun toegestaan. 'De maximumsubsidie van 32,5 miljoen is lager dan dit bedrag. De steun kan derhalve als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt worden aangemerkt,' aldus de brief waarin de Europese Commissie haar definitieve besluit toelichtte. De relocatie ging definitief door. Op 10 augustus 2006, een halfjaar later dan beoogd, reed het laatste reguliere chloortransport door Nederland.

Of het ook werkelijk het allerlaatste is geweest, zal de toekomst uit moeten wijzen. De enige smet op het convenant is namelijk dat de afspraak om geen structurele chloortrans-



porten meer te laten plaatsvinden, er louter een is tussen Akzo Nobel en de overheid. Voorts bepaalt een kettingbeding in de overeenkomst dat derden die chloorgerelateerde bedrijfsonderdelen van Akzo Nobel overnemen, zich dienen te houden aan de gemaakte afspraken. Andere bedrijven zijn niet aan de afspraken gebonden. De Nederlandse overheid beschikt wel over de instrumenten om de bouw van een chloorbedrijf op een ongewenste locatie tegen te gaan en kunnen zo dus indirect een nieuwe chloorstroom over het spoor voorkomen – maar een transitotransport tegenhouden daarentegen, dat is volgens de Europese wet- en regelgeving niet mogelijk. Het is echter wel duidelijk dat een bedrijf dat nieuwe structurele chloortransporten in Nederland op gang brengt, ongetwijfeld te maken zal krijgen met ernstige maatschappelijke weerstand.

**Meer weten?**

Voor actuele informatie over het externe veiligheidsbeleid kunt u terecht op de website van het Ministerie van VROM:
www.vrom.nl/externeveiligheid.

Hier vindt u ook informatie over andere externe veiligheidsonderwerpen en kunt u zich gratis abonneren op de tweemaandelijks digitale nieuwsbrief 'Externe Veiligheid'.

www.brzo99.nl

www.groepsrisico.nl

www.infomil.nl

(speciaal voor gemeenten en provincies)

www.relevant.nl

(voor ev-professionals)

www.risicokaart.nl

Foto omslag:

Akzo Nobel Base Chemicals bv



Dit is een publicatie van: **Ministerie van VROM**
→ Rijnstraat 8 → 2515 XP Den Haag → www.vrom.nl

Ministerie van VROM →

staat voor ruimte, milieu, wonen, wijken en integratie. Beleid maken, uitvoeren en handhaven.

Nederland is klein. Denk groot.

