

# De opinie

## Stopzetten chloortein duur betaald

Vlak voor het aantreden van een nieuwe regering heeft Pronk onlangs alsnog een einde gemaakt aan de chloortransporten van Akzo Nobel. Vóór 2006 zullen de chloortreinen stoppen, die nu tweemaal in de week van Delfzijl en Hengelo naar Rotterdam rijden. Daarmee komt de minister tegemoet aan de belofte die hij heeft gedaan aan de gemeenten die door de chloortrein worden aangedaan en die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid van de omwonenden. Hulpverleners gaan in geval van een ongeluk met de chloortrein uit van 5.000 doden en 18.000 gewonden. Het SP-comité Rood sein voor de chloortrein, dat al anderhalf jaar samen met gemeenten en omwonenden actie voert tegen de chloortransporten, is blij dat Pronk in de onderhandelingen met Akzo Nobel voet bij stuk heeft gehouden. Toch wordt het stopzetten van de chloortrein veel te duur betaald. De chloortrein is nodig omdat Akzo Nobel de productie in Hengelo (70.000 ton) en Delfzijl (130.000 ton) hoog houdt. In deze fabrieken wordt meer chloor gemaakt dan er verwerkt kan worden. Het overschot van 50.000 ton per jaar wordt per trein naar Rotterdam

gebracht. Het bedrijf is na veel maatschappelijk protest bereid de productie en verwerking van chloor beter op elkaar af te stemmen, maar stelt grote voorwaarden. De fabriek in Hengelo wordt gesloten. Voor aanpassing van de fabriek in Delfzijl heeft Akzo Nobel vele miljoenen bij de minister losgepeuterd. Bovendien heeft het bedrijf de mogelijkheid bedongen toch chloortreinen te laten rijden. Akzo Nobel heeft hard met Pronk onderhandeld. In eerste instantie dreigde het bedrijf de fabriek in Delfzijl te sluiten. Dat is opmerkelijk, omdat de vraag naar chloor in dit gebied de komende jaren waarschijnlijk zal toenemen. Uiteindelijk heeft het bedrijf besloten de verouderde fabriek in Hengelo te sluiten, wat ten koste gaat van 270 arbeidsplaatsen. Akzo Nobel komt op deze wijze uit onder investeringen in deze verouderde chloorfabriek, die volgens Europese milieuriichtlijnen binnen enkele jaren zou moeten worden vernieuwd. Daarbij gaat het bedrijf voorbij aan een plan van de ondernemingsraad om de fabriek te moderniseren, waarbij alle geproduceerde chloor ook in Hengelo verwerkt zou worden en de chloortransporten



eveneens overbodig zouden worden. De onderhandelingen waren voor Akzo Nobel ook financieel zeer succesvol. Jarenlang heeft het bedrijf omwonenden van de chloorlijnen opgezadeld met een mogelijk gevaar en de gemeenten met grote kosten, door de noodzaak van rampenbestrijdingsplannen en de beperkingen die de chloortransporten stelden aan het grondgebruik. Nu heeft Akzo Nobel een tegemoetkoming bedongen van de overheid van ongeveer € 57 miljoen voor aanpassingen in de chloorfabriek in Delfzijl. Evenals de fabriek in Hengelo (die werkt met kwik) was ook die in Delfzijl (die werkt met asbest) toe aan modernisering. De ongeveer 2,5 miljoen omwonenden van de chloorlijnen dreigen nu, samen met andere burgers, het gevaar van de chloortransporten met belastinggeld te moeten afkopen. Dergelijke investeringen, die ongeveer één procent bedragen van de winst van de chemiedivisie van het

bedrijf, horen naar onze overtuiging bij het maatschappelijk verantwoord ondernemerschap dat Akzo Nobel zegt te willen beoefenen. Zuur is ook dat Akzo Nobel bedongen heeft na 2006 jaarlijks ongeveer 10.000 ton chloor te mogen blijven transporteren, waardoor de gevaren voor omwonenden nog steeds niet zijn geweken en gemeenten nog steeds worden opgezadeld met een onmogelijk veiligheidsprobleem. Het is aan de Tweede Kamer om bij de goedkeuring van de overeenkomst de financiële voorwaarden van Akzo Nobel en het alternatief van de ondernemingsraad in Hengelo opnieuw tegen het licht te houden.

*Ronald van Raak en  
Krista van Velzen*

Deze opinie verscheen eerder in het Rotterdams Dagblad van 20 juli 2002