

Aan: de burgemeesters van gemeenten langs de Betuweroute  
«Organisatie»  
T.a.v. «Rol», «DHR\_MW» «VOORL» «Toevoeging» «Naam»  
«Straat» «Nummer»  
«postcode» «plaats»

|                                                                    |                                        |                           |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|---------------------------|
| Uw kenmerk                                                         | Ons kenmerk                            | Datum                     |
| -                                                                  | 2017/0051                              | 3 maart 2017              |
| Onderwerp                                                          | Bijlage(n)                             | Behandeld door            |
| Incidenteel chloortransport over de Betuweroute maart – april 2017 | Q&A chloortransporten maart/april 2017 | J. Boons<br>088 636 53 03 |

Geachte «heermevrouw» «Toevoeging2» «Naam»,

Conform ons telefonisch onderhoud hierbij de informatie over de aanstaande chloortransporten.

Net zoals eerder in 2015 is gebeurd, is AkzoNobel Chemicals BV (AkzoNobel) voornemens in de periode van half maart tot eind april 2017 vanaf een productielocatie in Duitsland ongeveer 5000 ton chloor aan te voeren over de Betuweroute naar de locatie in Rotterdam Botlek. Aanleiding voor dit incidentele transport is het planmatig onderhoud aan de productie-installatie die daarvoor geheel stilligt.

Vanwege de maatschappelijke en politieke aandacht voor het onderwerp chloortransporten is er voor gekozen de veiligheidsregio's en omgevingsdiensten langs de gekozen route actief te informeren. Landelijk is afgesproken dat de veiligheidsregio's de gemeenten op de hoogte stellen, vanuit hun wettelijke taak om deze te informeren over risico's in hun verzorgingsgebied. We hebben tevens contact gezocht met de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid hierover.

Onderstaand treft u nadere informatie aan.

### **Aanvoer chloor volgens convenant**

Al in 2006 zijn de structurele chloortransporten beëindigd. Door de staatssecretaris is destijds toegezegd dat geen structurele of incidentele chloortransporten meer plaats zouden vinden vanwege het toestaan van de bouw van een tweede productielocatie. Dit is vastgelegd in een convenant tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu en AkzoNobel. In dit afgesloten convenant was de mogelijkheid opgenomen een beperkte hoeveelheid chloor aan te voeren vanaf buitenlandse productielocaties naar Rotterdam Botlek tijdens perioden van storting of stilleggen van de productie. Zo is in 2015 chloor aangevoerd in verband met planmatig onderhoud en met een productie storting.

Het convenant is per 31 december 2015 beëindigd. De realisatie van de bouw van de tweede locatie laat echter nog op zich wachten, waardoor dit incidentele chloortransport in 2017 onontkoombaar is. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt samen met AkzoNobel gewerkt aan een definitief akkoord om ook de incidentele chloortransporten definitief te kunnen beëindigen. Op welke termijn de ingebruikname daadwerkelijk een feit zal zijn is ons nog niet bekend.

In afwachting van het definitieve akkoord is overeengekomen tegemoet te blijven komen aan de afspraken in het convenant. De nu te vervoeren hoeveelheid chloor is in overeenstemming met de maximale hoeveelheid die in het convenant werd afgesproken.

### **Bevoegd gezag**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) is belast met het toezicht op de naleving van de transportregelgeving. Hieronder vallen ook de handelingen op emplacement Kijfhoek voor de wisseling van locomotief.

### **Transport via de Betuweroute**

De route die voor de aanvoer van chloor is gepland, loopt vanaf de productielocatie Ibbenbüren door Duitsland en vanaf Oberhausen via de Betuweroute naar emplacement Kijfhoek en vervolgens in de regio Rotterdam-Rijnmond via de Havenspoorlijn richting Botlek. Gebruik van de Betuweroute is mogelijk omdat de transporteur een directe trein vanaf de productielocatie inzet. Daardoor worden in Duitsland rangeerhandelingen en routes door dichtbevolkte gebieden vermeden.

Door de Betuweroute te gebruiken in plaats van de voorheen gebruikte route over het gemengde net, worden in Nederland minder grote bevolkingsconcentraties gepasseerd. De Betuweroute is specifiek toegerust op het transport van gevaarlijke stoffen.

### **Emplacementen**

Er wordt onderweg niet met wagons gerangeerd. Op emplacement Kijfhoek wordt van locomotief gewisseld. Dit is nodig, omdat de locomotief moet zijn ingericht op verschillende veiligheidssystemen.

Het rangeren van wagons voor het lossen gebeurt op het spoor binnen de inrichting van AkzoNobel Rotterdam Botlek. Het lossen gebeurt direct aansluitend op de aanvoer van het chloor op de locatie.

### **Chloorregime**

Het vervoer vindt plaats onder de condities van de internationale voorschriften. Daarnaast zijn in Nederland aanvullende voorwaarden van kracht, bekend onder het zogenaamde chloorregime. Het chloorregime schrijft voor dat er wordt gereden met een maximale snelheid van 60 km/u, tenzij de minimum snelheid in tunnels daar een hogere snelheid voorschrijft. Deze maximum snelheid is lager dan de standaard snelheid die de dienstregeling en capaciteitstoedeling op de Betuweroute voorschrijft. De lagere snelheid werd enkele decennia terug afgesproken omdat toen over het gemengde net werd gereden met kruisend verkeer en daardoor een grotere kans op botsingen. Omdat op de Betuweroute geen sprake is van kruisend verkeer hebben deze maatregelen geen toegevoegde waarde meer en kunnen tot vertragingen leiden waardoor treinen met andere gevaarlijke stoffen een onveiligere route moeten nemen. De uitvoerder van het transport, DB Cargo, heeft net als voor de transporten in 2015 een aanvraag bij ILenT ingediend voor een tijdelijke uitzondering op deze regel. Deze aanvraag is in behandeling.

**Vertrouwelijkheid van het reisschema**

Als gevolg van beveiligingsvoorschriften in de internationale vervoersregelgeving moet vertrouwelijk worden omgegaan met logistieke informatie. Details met betrekking tot reisgegevens worden als gevolg hiervan alleen gedeeld met degenen die ze voor uitoefening van hun werkzaamheden nodig hebben.

**Vorbereiding op een incident**

Hoewel de kans zeer klein is, zijn alle operationele hulpdiensten voorbereid op eventuele incidenten met het transport van chloor of het lossen ervan. Aanvullende operationele actie is niet noodzakelijk. Wel zorgt de veiligheidsregio ervoor dat operationeel leidinggevend op de hoogte dat de transporten plaatsvinden.

**Overige informatie verstrekking**

Betrokken partijen waaronder de veiligheidsregio's Utrecht (VRU) en Rotterdam-Rijnmond (VRR) en DCMR Milieudienst Rijnmond hebben ten behoeve van hun operationele voorbereiding op de transporten de informatie aan de veiligheidsregio's voorbereid. Deze informatie is ook afgestemd met de veiligheidsregio's Gelderland.

In de bijlage bij deze brief treft u zogenaamde QenA's aan die u kunt benutten voor uw eventuele communicatie. Uw communicatieadviseur wordt hiervan op de hoogte gesteld. Tevens zullen wij met betrokken gemeenten een gezamenlijk publicatiebericht opstellen dat u zo spoedig mogelijk wordt toegestuurd.

De algemeen directeur Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid,

Drs. C.H.W.M. Post Mcm

## **Q&A chloortransport Akzo vs 2017-03-01**

**Beantwoording van vragen gebeurt in principe door de voorlichter van de betrokken dienst. Centraal aanspreekpunt voor ondersteuning van de externe communicatie is de VRR. De contacten verlopen via de dienstdoende woordvoerder van de VRR. Deze is bereikbaar op 088 877 99 96 (piketnummer).**

### **Communicatie instructie**

- Communicatie over de chloortransporten is passief: informatie wordt alleen gegeven op basis van specifieke persvragen.
- Vragen over de chloortransporten dienen te worden doorverwezen naar de communicatieadviseur van de eigen organisatie. Indien nodig, houdt deze ruggespraak met de communicatieverantwoordelijke van de VRR .

### **Kernboodschap:**

In de periode maart – april 2017 vervoert AkzoNobel circa 5000 ton chloor per trein naar haar vestiging in de Botlek in Rotterdam. Er zullen ongeveer elf transporten plaatsvinden. Het transport vindt plaats omdat de chloorfabriek van AkzoNobel in de Botlek vanwege gepland onderhoud tijdelijk buiten gebruik is. Het transport vindt plaats via de Betuweroute. Langs die route is er geen interactie met ander verkeer.

Chloortransporten zijn toegestaan en vallen binnen bestaande wetten en regels. Uit veiligheidsoverwegingen wordt chloor alleen in speciaal daarvoor samengestelde goederentreinen vervoerd. Er is een continu meld- en volgsysteem en het vervoer vindt ononderbroken plaats naar de afnemer (AkzoNobel).

De incidentele transporten naar de locatie van Akzo in de Botlek waren toegestaan op grond van het convenant dat de overheid met Akzo heeft afgesloten. Het convenant is per 31 december 2015 beëindigd. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt samen met AkzoNobel gewerkt aan een akkoord om de chloortransporten definitief te kunnen beëindigen. Overeengekomen is tegemoet te blijven komen aan de afspraken in het convenant. De nu te vervoeren hoeveelheid chloor is in overeenstemming met de maximale hoeveelheid die in het convenant werd afgesproken

### **Aanvulling alléén bedoeld voor mededeling aan operationele organisatie / piketfunctionarissen:**

- Er zijn geen additionele operationele maatregelen nodig. Net als bij andere incidenten met gevaarlijke stoffen starten bij incidenten met chloor de geldende procedures voor incidentbestrijding.
- 
- Vanuit veiligheids overwegingen zijn geen extra maatregelen nodig, echter vanuit security overwegingen is het gewenst dat informatievoorziening met betrekking tot passagetijden van dit transport wordt beperkt tot direct betrokkenen en security functionarissen van Akzo Nobel, ProRail en DB Cargo.

## **ALGEMEEN**

### **Waarom vindt in tegenstelling tot vroeger zo weinig communicatie plaats over het chloortransport?**

Chloortransport behoort tot die transporten die behalve de 'normale' veiligheidsaspecten (zie deel Veiligheidsaspecten) ook onderwerp is van de aandacht in het kader van nationale en openbare veiligheid.

### **Betekent dit dat (incidentele) chloortransporten plaatsvinden buiten het gezichtsveld van de overheid?**

Integendeel. De burgemeesters van de betreffende gemeenten en de Tweede Kamer worden vooraf op basis van vertrouwelijkheid door respectievelijk Prorail en Ministerie van Infrastructuur en Milieu geïnformeerd. Echter, om genoemde veiligheidsredenen is verdere informatievoorziening over omvang en data van de transporten beperkt tot de veiligheidsmedewerkers van de betrokken partijen.

## **CHLOOR**

### **1. Wat is chloor?**

Chloor is een geelgroen gas met een sterk stekende geur bij hoge concentraties. Bij lage concentraties heeft het een herkenbare chloorlucht. Chloor wordt gemaakt uit keukenzout. (Zie ook [http://nl.wikipedia.org/wiki/Chloor\\_\(element\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Chloor_(element))).

### **2. Waarvoor wordt chloor gebruikt?**

Chloor wordt onder andere op grote schaal gebruikt in plastics, zoals pvc, in oplosmiddelen, oliën, desinfectiemiddelen, bleekmiddelen en geneesmiddelen. Chloorhoudende stoffen worden ook gebruikt als hulpstof in de (chemische) industrie. Bijvoorbeeld bij de productie van perspex of vloeren in sporthallen (MDI).

### **3. Is chloor gevaarlijk?**

Chloor is giftig als het ingeademd wordt. De ernst van de effecten die optreden is afhankelijk van de concentratie van chloor in de lucht en de duur van de blootstelling aan chloor. (Zie ook antwoord nummer 23 "**Welke gezondheidseffecten kunnen optreden door blootstelling aan chloor?**".)

## **TRANSPORT**

### **4. Hoe wordt chloor vervoerd?**

Chloor wordt in spoorketelwagens vervoerd als tot vloeistof samengeperst gas. In het industriegebied Rotterdam-Botlek vindt het transport tussen bedrijven per buisleiding plaats. Andere manieren van vervoer van chloor zijn wel mogelijk (in de UK bijvoorbeeld via 'roadtankers' gewoon over de weg). (Zie ook 5 "**Mag chloor getransporteerd worden?**" en 8 "**Kan chloor veilig getransporteerd worden?**")

### **5. Mag chloor getransporteerd worden?**

Ja, binnen de bestaande wet- en regelgeving voor transport van gevaarlijke stoffen mag chloor per spoorketelwagen worden vervoerd. Voor het vervoer van chloor zijn zeer strikte internationale regels opgesteld. Daarnaast gelden in Nederland aanvullende voorschriften voor het vervoer van chloor in het chloorregime. In het convenant zijn destijds bijzondere afspraken gemaakt, naast de wettelijke regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen

## **6. In welke gevallen wordt chloor getransporteerd?**

Voor normale productie in Rotterdam-Botlek wordt chloor niet getransporteerd. Wanneer de chloorproductie van AkzoNobel in de Botlek voor onderhoud of door een storing (tijdelijk) buiten gebruik is, wordt een beperkte hoeveelheid chloor per spoor aangevoerd. Volgens het convenant kan dat maximaal 10.000 ton per jaar zijn.

Alleen AkzoNobel in het Botlekgebied heeft in de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond de installaties en de milieuvergunning om per spoor aangevoerd chloor te lossen

## **7. a. Wat houdt het Akzo-chloorconvenant in?**

Het Rijk en AkzoNobel hebben een overeenkomst (convenant) gesloten waarin onder andere is afgesproken dat de indertijd bestaande structurele chloortransporten over het spoor beëindigd werden.

AkzoNobel heeft hiervoor de productie en afzet van drie locaties in Nederland aangepast op twee locaties (Rotterdam en Delfzijl).. Alleen ten behoeve van de productielocatie van AkzoNobel in Rotterdam Botlek zijn nog incidentele transporten nodig. De productie en afzet in Delfzijl zijn geheel in balans. In het chloorconvenant zijn afspraken gemaakt over onder andere de maximale hoeveelheden en de voorwaarden wanneer chloor mag worden vervoerd.

In het convenant is afgesproken dat chloor alleen wordt vervoerd in beperkte hoeveelheden wanneer AkzoNobel tijdens onderhoud, of onvoorziene uitval van productie-installaties niet aan minimale afleververplichtingen kan voldoen. Onderhoud van de productie-installaties van AkzoNobel en van de afnemers wordt zoveel mogelijk tegelijkertijd uitgevoerd om ook in deze periode zo min mogelijk chloor te transporteren.

Het convenant is per 31 december 2015 beëindigd. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt samen met AkzoNobel gewerkt aan een akkoord om de chloortransporten definitief te kunnen beëindigen. Overeengekomen is tegemoet te blijven komen aan de afspraken in het convenant totdat nieuwe afspraken zijn gemaakt.

## **7. b. Wat is het "chloorregime"**

Het chloorregime voor transport van chloor in spoorketelwagens over het spoor is een al langer bestaande Nederlandse toevoeging aan internationale regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen over extra maatregelen om het transport zo veilig mogelijk te laten verlopen. Hiervoor wordt bij de afzender van het chloor een bloktrein samengesteld. Dat is een trein die alleen uit spoorketelwagens met chloor bestaat die onderweg niet wordt gerangeerd. Op de eerder gebruikte route reed deze trein rijdt 's avonds en 's nachts met een maximum snelheid van 60 km per uur zonder onderbreking naar de afnemer (AkzoNobel in Rotterdam). Interactie met overig verkeer werd zo zo veel mogelijk vermeden.

De trein wordt continue bewaakt met een meld- en volgsysteem.

## **VEILIGHEIDSASPECTEN**

## **8. Kan chloor veilig getransporteerd worden?**

Ja, er is zeer strikte internationale regelgeving voor het transport van gevaarlijke stoffen waaronder het transport van chloor. De voorwaarden waaraan het transport van chloor per spoor moet voldoen, worden hierin genoemd. Het gaat bijvoorbeeld om speciale sterkere types spoorketelwagens, materiaalsoort voor de wand van de ketel, veiligheidsafsluiters, enzovoort.

### **9. Gaat er wel eens iets mis met het transport van chloor?**

Voor zover bekend zijn er de laatste tientallen jaren in Europa geen ongevallen met chloortransporten geweest waarbij chloor is vrijgekomen. Wel zijn kleine incidenten bekend met chloor spoorketelwagens waarbij een wagen uit het spoor liep op het bedrijfsterrein en er geen omgevingseffecten waren (AKZO Delfzijl, 2000 en 2006)

### **10. Waar komt het chloor vandaan?**

Het chloor komt van een productielocatie in het buitenland.

### **11. Waar gaat het chloor naartoe?**

Het chloor gaat naar AkzoNobel in Botlek-Rotterdam. Daar wordt het via het bestaande leidingnetwerk aan lokale afnemers geleverd. AkzoNobel heeft de installatie en bijhorende milieuvergunning om per spoor aangevoerd chloor te kunnen lossen en gebruiken.

De DCMR controleert namens de provincie Zuid-Holland of AkzoNobel zich aan de vergunning houdt.

### **12. Welke route neemt het transport en kan dat niet anders?**

De gebruikte route loopt door Duitsland en via de Betuweroute vanaf Oberhausen tot Zwijndrecht (emplacement Kijfhoek). Op Kijfhoek wordt van locomotief gewisseld en vervolgens gaat het transport verder door Barendrecht en Rotterdam naar de Botlek.

### **13. Is er gekeken naar alternatieve transportmogelijkheden?**

Het vervoer per spoor is de meest veilige manier, er zijn geen alternatieven.

### **14. Als chloor veilig getransporteerd kan worden, waarom doet de overheid dan zo veel moeite om het transport te verminderen?**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is nooit zonder risico's. Hoewel de kans, onder andere dankzij de strikte wet- en regelgeving, op een lekkage zeer klein is, kunnen de effecten van een groot ongeval met chloortransporten reiken tot in bewoond gebied. Het Nederlandse spoorwegennet loopt namelijk op enkele plaatsen (dicht) langs woonbebouwing. Omdat er in Nederland feitelijk nog maar één partij is en de productielocatie van chloor is geconcentreerd, was het mogelijk om sluitende afspraken te maken.

### **15. Wie is verantwoordelijk voor de veiligheid van het transport?**

De afzender en belader van het chloor zijn verantwoordelijk voor het laden en controleren van de spoorketelwagens. De vervoerder (DB Cargo) is verantwoordelijk voor het ingezette materieel. Prorail is verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor. Inspectie Leefmilieu en Transport ziet toe op het naleven van de regels voor transport van gevaarlijke stoffen.

### **16. Kunnen gemeenten chloortransporten tegenhouden?**

Nee. Wel wordt de burgemeester vooraf op basis van vertrouwelijkheid geïnformeerd over voorgenomen transport.

### **17. Heeft de overheid (hulpverleningsdiensten) zich voorbereid op incidenten met chloor?**

Ja, net als bij alle andere incidenten met gevaarlijke stoffen starten bij incidenten met chloor de geldende procedures voor incidentbestrijding. Specifieke voorbereiding op een enkele gevaarlijke stof is niet zinvol; incidenten met chloor passen binnen de bestaande altijd geldende voorbereiding.

### **18. Wat gebeurt er met chloor als het vrijkomt?**

Als het tot vloeistof samengeperste chloor vrijkomt (bijvoorbeeld door een incident waarbij de ketel beschadigd wordt), zal het zeer snel verdampen. In de buurt van de lekkage kan het gas zichtbaar zijn als een geelgroene wolk. De wind zal het gas verspreiden. Hoe verder van de plaats van de lekkage, hoe lager de concentratie gas zal zijn. Bij elke melding van een incident met een chloortrein zullen de hulpdiensten de procedures voor de incidentbestrijding starten.

### **19. Kan ik blootgesteld worden aan chloor?**

Alleen als chloor vrijkomt bij een lekkage, kun je blootgesteld worden aan chloor.

### **20. Wat moet ik als burger doen als er iets mis gaat?**

Afhankelijk van de ernst en omvang van het incident worden maatregelen genomen. In het ernstigste geval treden de sirenes in werking of wordt een NL Alert bericht gestuurd om bewoners te waarschuwen. Zij moeten dan het volgende doen:

1. binnen blijven of naar binnen gaan;
2. deuren en ramen sluiten;
3. alles wat voor ventilatie dient, zoals afzuigkap, ontluchtingskoker, muur- en toiletrooster sluiten;
4. luisteren naar de calamiteitenzender. Voor de regio Rijnmond: radio Rijnmond en
5. kijken op [www.rijnmondveilig.nl](http://www.rijnmondveilig.nl).
6. Het beste is om naar een goed af te sluiten kamer te gaan waar het niet tocht, liefst midden in het huis of gebouw. Als bewoners buiten lopen, adviseren we dwars op de wind te lopen met een doek voor neus en mond.

### **21. Hoe word ik als burger geïnformeerd als er iets mis gaat?**

Afhankelijk van de ernst en omvang van het incident treden de sirenes in werking of wordt een NL Alert bericht verstuurd om mensen te waarschuwen. Ook via [www.rijnmondveilig.nl](http://www.rijnmondveilig.nl) en de calamiteitenzender radio Rijnmond worden bewoners geïnformeerd. Volg de aanwijzingen van overheid en hulpverleners op. Afhankelijk van de ernst en omvang van het incident kunnen gemeenten een informatienummer openen voor aanvullende informatie.

## **GEZONDHEID**

### **22. Welke gezondheidseffecten kunnen optreden door blootstelling aan chloor?**

Blootstelling aan chloor kan irriterende en bijtende effecten veroorzaken op de slijmvliezen van ogen en luchtwegen. De ernst van de effecten die kunnen optreden is afhankelijk van de concentratie aan chloor in de lucht en de duur van de blootstelling aan chloor.

Lichte en matige effecten bestaan uit klachten als rode en tranende ogen, keelpijn en hoesten. Bij blootstelling aan hogere concentraties kunnen ook effecten optreden als kortademigheid, benauwdheid en een piepende ademhaling. Deze klachten kunnen gepaard gaan met pijn op de borst, misselijkheid, overgeven, hoofdpijn en duizeligheid. Indien zich ernstige klachten voordoen kunnen complicaties optreden als longoedeem of longontsteking. Als de concentratie aan chloor heel hoog of de blootstelling langdurig is kan men overlijden.

### **23. Welke effecten heeft blootstelling aan chloor voor kinderen?**

Bij kinderen kunnen na blootstelling soortgelijke effecten optreden als bij volwassenen. Kinderen zijn wel gevoeliger voor blootstelling aan chloor. Hierdoor kunnen de effecten



eerder optreden (bij een kortere blootstellingsduur of bij een lagere concentratie) of ernstiger zijn dan bij volwassenen.

#### **24. Wat zijn de effecten voor bewoners in de omgeving als er iets mis gaat?**

Als er een incident is hoeft niet altijd chloor vrij te komen. Bij lekkage zal er in de nabijheid van de bron een klein gebied zijn met grote effecten. Verder van de bron zal er een veel groter gebied zijn met kleinere effecten, vooral stankklachten en lichte irritatieklachten van ogen, neus en keel.

#### **25. Kunnen de gezondheidseffecten door blootstelling aan chloor behandeld worden?**

De gezondheidseffecten door blootstelling aan chloor kunnen behandeld worden. Geringe klachten (lichte irritatie van ogen, neus en keel) herstellen snel en volledig zodra de blootstelling stopt. Het is dan niet nodig om een arts te raadplegen. Indien degene die blootgesteld is aan chloor bekend is met astma of COPD (chronische bronchitis) is het, bij geringe klachten, raadzaam een arts te raadplegen. Wanneer klachten optreden zoals hoesten en niezen en pijn achter borstbeen bij zuchten, is het raadzaam zich te laten onderzoeken. Bij ernstige effecten moet men direct behandeld worden met zuurstof en is opname in een ziekenhuis vereist.

#### **26. Gaan de gezondheidseffecten door blootstelling aan chloor weer over?**

Dit is afhankelijk van de ernst van de oorspronkelijke klachten, of er complicaties optreden en of de personen die zijn blootgesteld de juiste behandeling krijgen. Lichte en matige klachten door blootstelling aan chloor herstellen meestal snel en volledig. Bij ernstige klachten kunnen afwijkingen in de longfunctie nog enige dagen tot enkele maanden aanwezig zijn (afhankelijk van de ernst van de oorspronkelijke klachten).

#### **27. Is chloor kankerverwekkend?**

Nee, chloor is niet kankerverwekkend.

#### **28. Waar kan ik meer informatie vinden over chloor?**

[http://nl.wikipedia.org/wiki/Chloor\\_\(element\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Chloor_(element))

### **TOEZICHT DOOR DE OVERHEID**

#### **29. Wie houdt toezicht op het transport?**

De inspectie Leefmilieu en Transport houdt toezicht op het transport. Daarvoor worden extra preventieve inspecties uitgevoerd aan de treinen voordat ze worden ingezet.

#### **30. Wie houdt toezicht op het lossen van het chloor?**

DCMR Milieudienst Rijnmond houdt namens de provincie Zuid Holland toezicht op de AkzoNobel locatie in de Botlek. Voorafgaande aan de lossing is door DCMR een extra preventieve inspectie uitgevoerd op de voorbereiding door AkzoNobel.