

### **Bijlage 3**

## **Toelichting kaarten ammoniak- en chloortransport 2006-2012**

De jaaroverzichten voor transportstromen vervoer gevaarlijke stoffen worden sinds 2006 jaarlijks door ProRail gemaakt.

Tot en met het jaar 2008 is de omvang van het vervoer uitgedrukt in eenheden, waarbij een ketelwagen en een tankcontainer elk zijn geteld als één eenheid. Met het feit dat de inhoud van een tankcontainer de helft is van een ketelwagen is nog geen rekening gehouden. Vanaf het jaar 2009 is de omvang uitgedrukt in ketelwagenequivalenten (kwe), waarbij een tankcontainer is geteld als een halve ketelwagen.

De vervoershoeveelheden zijn afgerond op vijftigtallen. Indien de omvang kleiner is dan 50 op tientallen.

Uit de kaarten (zie bijlage 2) blijkt dat er in de jaren 2006 t/m 2012 sprake was van structurele vervoersstromen van toxische gassen (stofcategorie B2, doorgaans ammoniak) tussen Sittard/Geleen (Chemelot-terrein) en IJmuiden (gemiddeld 2.150 kwe per jaar tot 2010; dat wil zeggen 107.500 ton), tussen Rotterdam en België via Roosendaal (gem. 1.475 kwe per jaar; d.w.z. 73.750 ton), tussen Sittard/Geleen en Duitsland via Venlo (gem. 1.375 kwe per jaar; d.w.z. 68.750 ton), in Zeeuws-Vlaanderen (gem. 904 kwe per jaar; d.w.z. 45.200 ton), tussen Sittard/Geleen en Kijfhoek (gem. 575 kwe per jaar; d.w.z. 28.750 ton), tussen Kijfhoek en Delfzijl (gem. 310 kwe per jaar; d.w.z. 15.500 ton), tussen Kijfhoek en Duitsland via Venlo (gem. 265 kwe per jaar; d.w.z. 13.250 ton) en tussen Kijfhoek en Duitsland via de Betuweroute (gem. 30 kwe per jaar sinds 2008; d.w.z. 1.500 ton).

Aan de grootste structurele ammoniakstroom tussen Sittard/Geleen en IJmuiden is met ingang van 2010 een einde gekomen als gevolg van het ammoniakconvenant met DSM. De ammoniakstromen tussen Sittard/Geleen en Duitsland via Venlo en tussen Sittard/Geleen en Kijfhoek vallen eveneens onder de afspraken gemaakt in het convenant met DSM. Op basis van dit convenant is vanuit Sittard/Geleen nog vervoer van ammoniak mogelijk richting de Duitse grens, mits de kortste route wordt gevolgd. Ook overigens is nog maximaal 187.000 ton af- en aanvoer per jaar vanuit Sittard/Geleen mogelijk, met een inspanningsverplichting om deze stroom terug te brengen naar 126.000 ton per jaar.

Met MicroChemie is afgesproken dat de stroom ammoniak vanaf Rotterdam richting de Belgische grens niet meer zal bedragen dan 60.000 ton per jaar.

Met Yara is een convenant gesloten waarin ten aanzien van het spoorvervoer van ammoniak is afgesproken dat jaarlijks maximaal 110.000 ton vervoerd zal worden naar België via Sas van Gent.

Ook andere bedrijven dan DSM, Yara en MicroChemie kunnen ammoniak laten vervoeren. Omdat met hen hierover geen afspraken zijn gemaakt, gelden er op dit moment geen beperkingen voor de omvang van dat vervoer. Het is niet bekend welke bedrijven ammoniak laten vervoeren. ProRail krijgt van de spoorvervoerders alleen gegevens aangeleverd over welke stoffen over welke route worden vervoerd, niet over de bedrijven die opdracht tot vervoer hebben gegeven.

Uit de kaarten blijkt dat het chloorvervoer (stofcategorie B3) sinds 2008 alleen heeft plaatsgevonden op het traject Bad Bentheim – Rotterdam in een omvang van 50 kwe (2.500 ton). In 2006 en 2007 was er ook nog sprake van vervoer van/naar Delfzijl in een omvang van 200 resp. 20 kwe. Al dit vervoer gebeurde in opdracht van AKZO Nobel en viel onder de afspraken gemaakt in het chloorconvenant. Kern van dit convenant was de beëindiging van het structureel vervoer van chloor naar Delfzijl en Rotterdam door productie en verwerking op deze locaties bijeen te brengen. Dit convenant voorziet verder in vervoer van chloor naar Rotterdam en Delfzijl in geval er sprake is van (on)voorzien uitval van de chloorproductie te Rotterdam of Delfzijl terwijl op dat moment bestaande afname contracten gehonoreerd moeten worden. Dit incidentele vervoer kan evenwel niet meer zijn dan 10.000 ton per jaar. Chloorvervoer in opdracht van andere bedrijven heeft in de jaren 2006 t/m 2012 niet plaats gevonden, hoewel dit op basis van bestaande regelgeving wel mogelijk zou zijn geweest. Het bestaande chloorconvenant loopt in december 2015 af. Ruim voor het aflopen van deze datum wordt bezien of en hoe hier een vervolg aan gegeven gaat worden.