

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

E.A.D. Rozenberg-Lazić (D66)

(d.d. 23 januari 2026)

Nummer

4338

Onderwerp

Toename lekkages gevaarlijke stoffen uit giftreinen in Zuid-Holland

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Op 22 januari berichtte de NOS dat het aantal lekkages van gevaarlijke stoffen uit goederentreinen explosief is toegenomen. Volgens cijfers van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) steeg het aantal vastgestelde lekkages van 26 in 2023 naar 54 in 2024, en in 2025 zelfs naar meer dan 400. De ILT waarschuwt dat deze stoffen een risico vormen voor mens en milieu en dat wat begint met een beperkte lekkage kan uitmonden in langdurige milieu-impact en kostbare sanering. Veel van de gelekke stoffen betreffen onder andere stookolie, ethanol, methanol en kerosine.

Deze berichtgeving raakt direct aan de zorgen van Provinciale Staten over de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor door dichtbevolkte gebieden in Zuid-Holland. Deze zorgen zijn eerder door PS onderstreept in de aangenomen motie 'Stop de Giftreinen' (M-1305), waarin het college wordt verzocht te onderzoeken in hoeverre dichtbevolkte spoorroutes kunnen worden gemeden en in hoeverre gebruik kan worden gemaakt van alternatieve modaliteiten.

D66 zet zich in voor het weren van giftreinen uit de bebouwde kom en voor een veilige en gezonde leefomgeving voor inwoners van Zuid-Holland. Namens D66 stelt ondergetekende daarom de volgende schriftelijke vragen:

- 1. Is het college van Gedeputeerde Staten op de hoogte van de uitkomsten en cijfers uit het door de ILT gesignaleerde onderzoek naar de sterke toename van lekkages van gevaarlijke stoffen uit goederentreinen, zoals gemeld door de NOS?*

Antwoord

Ja, het college is op de hoogte van de uitkomsten van het onderzoek.

- 2. Kan het college aangeven in hoeverre deze toename van (druppel)lekkages zich ook voordoet op spoortrajecten binnen Zuid-Holland, en dan met name in en nabij dichtbevolkte stedelijke gebieden zoals Rotterdam, Dordrecht en Zwijndrecht?*

Antwoord

De geregistreerde toename is grotendeels te verklaren door de intensivering van het toezicht door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Uit de analyse van de registraties van DCMR Milieudienst Rijnmond (DCMR) blijkt dat de toename van druppellekkages in 2025 ook te zien is in Zuid-Holland.

Druppellekkages worden vooral bij stilstaande treinen ontdekt, dus met name op de emplacementen. Veel emplacementen die van belang zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen liggen in Zuid-Holland, namelijk in de Rotterdamse haven en bij Zwijndrecht (Kijfhoek). In de directe omgeving van de havenemplacementen is geen woonbebouwing aanwezig omdat die emplacementen binnen de aangewezen risicogebieden liggen. Die gebieden zijn speciaal bedoeld voor havengerelateerde en industriële activiteiten. Woningbouw is in dit gebied niet toegestaan. Ook rond emplacement Kijfhoek wonen weinig mensen doordat de omliggende gemeenten al jarenlang een gezamenlijk beleid voeren om het risico van het emplacement te beheersen. Dat doen ze door weinig nieuwbouw in de omgeving van het emplacement toe te staan. De provincie Zuid-Holland ondersteunt dat beleid. Druppellekkages op het doorgaande spoor zijn in Zuid-Holland niet aangetoond, maar wel aannemelijk, vooral op de spoorroutes met veel vervoer van gevaarlijke stoffen. In Zuid-Holland zijn dat de Havenspoorlijn, de spoorroutes door Dordrecht en Zwijndrecht en die door het centrum van Rotterdam en Gouda.

3. *Welke risico's voor mens, milieu en waterkwaliteit ziet het college specifiek voor Zuid-Holland als gevolg van deze toegenomen lekkages, mede gezien de aard van de gelekke stoffen (zoals stookolie, ethanol en methanol)?*

Antwoord

Het belangrijkste risico van druppellekkages is bodemverontreiniging en mogelijke (grond)waterverontreiniging. Dat speelt vooral op plaatsen waar spoorwagens gedurende langere tijd stil staan, zoals op emplacementen. Druppellekkage tijdens transport is uiteraard ook onwenselijk, maar veroorzaakt geen direct risico voor de mens omdat de druppels over een groot gebied verspreid vallen.

4. *Op welke wijze wordt de provincie momenteel geïnformeerd over incidenten en meldingen van lekkages van gevaarlijke stoffen op het spoor binnen Zuid-Holland, en acht het college deze informatievoorziening voldoende om tijdig te kunnen sturen op veiligheid en preventie?*

Antwoord

De provincie is niet het bevoegde gezag voor het spoortransport en daarom niet de eerst aangewezen om te sturen op veiligheid en preventie. Het Rijk is het bevoegde gezag en daarmee verantwoordelijk voor de handhaving van de internationale regelgeving voor de kwaliteit van de ketelwagens, de procedures bij het laden en lossen, de infrastructuur en het doorgaande spoortransport. Die toezichthoudende taken worden uitgevoerd door de ILT. Gemeenten zijn bevoegd gezag voor emplacementen, maar niet voor de treinen die daarvan gebruik maken. Namens de gemeente houdt de omgevingsdienst toezicht op bijvoorbeeld bodemverontreiniging op een emplacement. Ook ProRail houdt op emplacementen toezicht. Als op een emplacement een druppellekkage wordt ontdekt, wordt dat door de betreffende instantie gemeld bij de omgevingsdienst. Aangezien gemeenten het bevoegd gezag voor emplacementen zijn, wordt PS niet geïnformeerd over de druppellekkages. Via de meldkamer van DCMR en het milieupiket wordt de provincie wel op de hoogte gebracht van incidenten en meldingen van lekkages.

5. *De ILT geeft aan dat lekkages vaak worden veroorzaakt door kapotte onderdelen en tekortkomingen bij laden en lossen. Welke mogelijkheden ziet het college om, binnen zijn invloedssfeer, richting het Rijk en andere betrokken partijen aan te dringen op strengere controles en aanvullende preventieve maatregelen, specifiek op Zuid-Hollandse spoortrajecten?*

Antwoord

De ILT heeft een intensievere controle al opgepakt en in 2025 het project 'Laden en lossen' gestart, met als doel verbetering in te zetten en druppellekkages te voorkomen. Hiertoe zijn gesprekken gevoerd met veiligheidsdiensten, de branchevereniging van tankopslagbedrijven en de chemische industrie. Ook is op de werkvloer meegekeken met het daadwerkelijke laden en lossen en zijn de bevindingen hiervan gedeeld met de betrokkenen.

Wij hebben naar aanleiding van uw vraag navraag gedaan bij DCMR. Vanwege de stijging van het aantal druppellekkages heeft DCMR op 9 september 2025 een bijeenkomst laten organiseren met de betrokken partijen (ProRail, ILT, verladers, vervoerders, branche-organisaties en Havenbedrijf) om de druppellekkages te bespreken, de oorzaken te achterhalen en maatregelen te nemen. Op 17 maart a.s. vindt hierover een vervolgoverleg plaats. Bij de beantwoording van mondelinge vragen van dhr. Westdijk (FvD) tijdens PS van 28 januari heeft gedeputeerde Van Dijken u toegezegd u nader te informeren over de resultaten van die bijeenkomst.

Daarnaast bevestigt deze toename van druppellekkages dat de regels voor het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen niet foutloos toegepast worden en dat de inzet van de provincie op dit dossier – met name de lobby op het basisnet – belangrijk is om de veiligheid van de inwoners van Zuid-Holland te waarborgen. Wij hebben u over onze acties om vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te weren uit druk stedelijke gebieden geïnformeerd in een brief over de voortgang bij de ingediende motie 1305 Stop de giftreinen.

6. *Hoe verhoudt deze sterke toename van lekkages zich tot de uitvoering en opvolging van de door Provinciale Staten aangenomen motie 'Stop de Giftreinen' (M-1305)?*

Antwoord

De motie 'Stop de giftreinen' richt zich op het zo veel mogelijk voorkomen van het vervoer van gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied. Dat vooral om te voorkomen dat grote incidenten met gevaarlijke stoffen zich in stedelijk gebied voordoen, waardoor veel slachtoffers zouden kunnen vallen. Denk daarbij aan grote branden, explosies en gifwolken. Druppellekkages hebben zulke grote effecten niet, maar zijn wel het gevolg van het onjuist of slordig omgaan met de regelgeving.

Het standpunt van het ministerie in de basisnetdiscussie is dat het spoor veilig is, omdat er internationale regelgeving bestaat voor het spoorvervoer en de ILT daarop handhaaft. Het grote aantal geconstateerde druppellekkages toont aan dat het in de praktijk toch regelmatig misgaat. Het is goed dat de ILT verscherpt controleert, maar de lekkages zelf tonen aan dat regelgeving alleen niet voldoende is voor een veilig spoorvervoer. Door alternatieve, gelijkwaardige routes door minder stedelijk gebied te gebruiken (indien beschikbaar) kunnen de risico's echt uit de steden weggehaald worden.

In de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen (art. 20) is de mogelijkheid opgenomen om het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen door stedelijk gebied te verbieden. Dat is een Rijksbevoegdheid. Zuid-Holland heeft in 2023 met een juridisch onderzoek aangetoond dat de internationale vervoersregelgeving zo'n verbod toestaat. Het ministerie wil de mogelijkheden voor zo'n verbod echter uit de wet schrappen.

7. *Kan het college aangeven wat de stand van zaken is van het in deze motie toegezegde aanvullende onderzoek naar het mijden van dichtbevolkte spoorroutes en het benutten van alternatieve modaliteiten, zoals buisleidingen, voor het vervoer van gevaarlijke stoffen?*

Antwoord

Het beloofde aanvullende onderzoek is uitgevoerd: we hebben aan de hand van het aantal omwonenden langs de belangrijkste spoorverbindingen onderzocht wat de veiligste spoorroutes zijn tussen Rotterdam en verschillende bestemmingen in binnen- en buitenland. Uit het onderzoek bleek dat de Betuweroute veruit de veiligste route naar Duitsland is.

Voor niet alle bestemmingen is de Betuweroute echter een logische keuze: vervoerders willen ook gebruik maken van de grensovergangen bij Oldenzaal en Venlo om bijvoorbeeld naar Noord-Duitsland en de Baltische Staten te rijden (Oldenzaal) of naar bv. Zuid-Duitsland of Italië (Venlo). Het drukke Ruhrgebied wordt dan vermeden.

Uit ons onderzoek blijkt dat ook de routes naar Venlo en vooral Oldenzaal veel veiliger worden als een deel van het binnenlandse traject via de Betuweroute wordt afgelegd. In plaats van door de binnenstad van Rotterdam en Gouda (en een groot aantal andere steden) kan het vervoer tot Arnhem over de Betuweroute rijden en van daar via Zutphen en Deventer naar Oldenzaal. Het gebruik van die route is nu al mogelijk. En na het gereedkomen van een nieuwe afslag aan de Betuweroute bij Meteren (gepland in 2030) ontstaat ook een veiligere route naar Venlo waardoor Dordrecht, Breda en Tilburg worden ontzien. De resultaten van ons onderzoek zijn ingebracht bij de Basisnetdiscussie en bij het onderzoek naar het Nut- en Noodzaak van een goederenroute naar Noordoost-Europa (GNOE). De resultaten van die Nut- en Noodzaakstudie worden in april/mei verwacht.

Mede als alternatief voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met andere modaliteiten hebben de provincies gepleit voor optimaal gebruik van de Delta-Rhine-Corridor (DRC), bijvoorbeeld door aanleg van een ammoniakleiding en een LPG- of multipurposeleiding. Vooralsnog vallen alleen buisleidingen voor waterstof en CO₂ binnen de scope van initiatiefnemer Gasunie in de DRC. Wel wil het Rijk binnen de strook zo veel mogelijk ruimte reserveren voor nieuwe buisleidingen.

Bij de keuze tussen vervoermodaliteiten spelen de soort stof, de te vervoeren hoeveelheden, de beschikbaarheid van alternatieven en de gewenste eindbestemming een rol. Buisleidingen zijn de veiligste transportmodaliteit voor vloeistoffen en gassen, maar duur om aan te leggen. De aanleg is alleen rendabel als er een zeer grote hoeveelheid van één bepaalde vloeistof of gas gedurende langere tijd vanuit één plek naar de andere vervoerd moet worden. Bovendien moet er een investeerder voor de aanleg worden gevonden.

Ook transport over water is een veilige optie, maar alleen geschikt voor herkomst en bestemmingen die in de buurt van een doorgaande watertransportroute liggen. Uiteindelijk is de opdrachtgever voor het vervoer degene die de transportmodaliteit kiest. De kosten, transportduur en flexibiliteit spelen bij die keuze een grote rol.

8. Is het college, mede in het licht van deze nieuwe cijfers, bereid zich nadrukkelijker richting het Rijk in te zetten voor het weren van gifreinen uit de bebouwde kom en voor het consequent toepassen van de veiligste routes en modaliteiten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door Zuid-Holland?

Antwoord

Het college zet zich nadrukkelijk in om het vervoer van gevaarlijke stoffen door de provincie veilig te laten plaatsvinden. Via het IPO wordt samen met de VNG en het Veiligheidsberaad ingezet op het gebruik van veilige routes. Het mijden van dichtbevolkte gebieden is daar een belangrijk onderdeel in, ook in verband met de woningbouwopgave: veel nieuwbouw staat immers in de omgeving van stations en het doorgaande spoor gepland. Het onderzoek van ILT benadrukt de noodzaak voor de inzet van het college op dit dossier.

9. Welke concrete vervolgstappen ziet het college om de veiligheid en gezondheid van inwoners van Zuid-Holland te waarborgen zolang gevaarlijke stoffen per spoor door stedelijke gebieden worden vervoerd?

Antwoord

Naar aanleiding van de Tweede Kamer [motie Veltman c.s.](#) wordt momenteel een reeks van bestuurlijke overleggen gevoerd tussen het Rijk (ministeries IenW en VRO), IPO, VNG en het Veiligheidsberaad om uit de impasse rond het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen te komen. Een van de onderwerpen die daar ter sprake komen is het optimale gebruik van de Betuweroute voor het spoorvervoer naar Duitsland. Resultaten van het overleg worden in maart/april verwacht.

Den Haag, 24 februari 2026

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA mr. A.W. Kolff