

De Brancheorganisatie Zeehavens (BOZ) dankt de Vaste Kamercommissie voor de uitnodiging om deel te nemen aan een rondetafelgesprek over spoorgoederenvervoer. BOZ verenigt de 5 zeehavenbeheerders Groningen Seaports, North Sea Port, Port of Rotterdam, Port of Moerdijk en Port of Amsterdam. BOZ richt zich op thema's die de individuele zeehavens overstijgen. Deze zeehavens van nationaal belang zijn niet alleen grote logistieke knooppunten maar ook belangrijke vestigingslocaties voor de Nederlandse industrie en de energiesector.

### Spoorgoederenvervoer essentieel voor zeehavens en industrie

Voor zowel het verbinden van mondiale handels- en productienetwerken als voor de aan- en afvoer van producten en grondstoffen voor de in de havens gevestigde industrie, is het spoor essentieel. Samen met binnenvaart-, weg- en buisleidingnetwerken verzekert het spoor de levering van goederen- en energiestromen voor consumenten en bedrijven in Nederland en Europa. De modaliteiten zijn daarbij veelal complementair gelet op type goederen, vervoersafstanden en bestemmingen. Maar steeds vaker ook elkaars noodzakelijke substituten. Congestie, klimaatverandering, groeiende onderhoudsopgaven en toenemende zorgen over weerbaarheid maken het noodzakelijk om te blijven kijken naar alle vervoersmodaliteiten.

### De energie- en grondstoffentransitie zorgt voor andere logistieke stromen

De energie- en grondstoffentransitie leidt tot grote veranderingen in de manier waarop de Nederlandse en Europese industrie produceert en voorzien wordt in de maatschappelijke behoefte aan energie. Huidige im- en exportstromen van kolen en gas- & olieproducten worden steeds meer vervangen door biobrandstoffen en waterstofdragers als grondstof voor industriecusters en energie. In Nederland en Europa kijken bedrijven maar ook overheden naar de logistieke inpassing van deze transitie. De vraag welke modaliteit past bij welke goederensoort afhankelijk van bestemming in het achterland, volumes en een balans tussen economische en maatschappelijke waarde staat hierbij centraal. De Kamerbrief over de kabinetsvisie waterstofdragers<sup>1</sup> geeft een goed inzicht in het denken van de Rijksoverheid hierover.

### Spoorvervoer gevaarlijke stoffen en Basisnet: belangrijk beslismoment

*Alle modaliteiten blijven een rol spelen voor alle zeehavens*

Als havenbeheerders zetten wij ons in, samen met onze klanten en andere infrastructuraanbieders voor het bevorderen van de ontwikkeling van energie infrastructuur voor huidige en toekomstige energiestromen. Voor grote volumes naar vaste achterlandbestemmingen is de aanleg van buisleidingen een aantrekkelijke optie. Maar de aanleg van grootschalige buisleidinginfrastructuur is een complexe aangelegenheid<sup>2</sup>. Mede hierom zal er zowel in de transitiefase als in de fase daarna een noodzaak blijven voor vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en binnenvaart. Een stip op de horizon die zeker niet vergeten mag worden in dat kader is het ontvlechten van spoorinfrastructuur en het verleggen van spoorgoederencorridors om woonkernen heen zoals al eerder in bepleit door het Platform Spoorgoederenvervoer & Leefomgeving.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Min KGG DGKE-DE / 90538788 (22-11-2024)

<sup>2</sup> Min KGG DGKE-DRE / 89420074 (05-12-2024)

<sup>3</sup> IENW/BSK-2024/193035 (03-07-2024)

### *BOZ steunt Robuust Basisnet en benadrukt het belang van uniforme Europese regelgeving*

Meer dan dertien procent van de energie import in de Europese Unie verloopt via de Nederlandse zeehavens. Daarmee is het vervoer van gevaarlijke stoffen bij uitstek een Europese aangelegenheid. Geharmoniseerde EU regelgeving om dit op een veilige en efficiënte wijze te doen heeft grote meerwaarde. Tegelijkertijd zien we ook op het spoor transitstromen van treinen met gevaarlijke stoffen die door Nederland rijden. Ideeën over het anders afwikkelen van het spoorgoederenvervoer moeten dan ook altijd gezamenlijk met buurlanden uitgewerkt worden.

### *Verantwoordelijkheid moet duidelijk zijn*

We kunnen ons vinden in de keuze voor een robuust basisnet inclusief kernnet. Wel merken wij op dat het loslaten van de vaste afstand tussen spoor en bebouwing als ordenend principe voor veiligheid langs transport (zoals in het huidig basisnet) kan leiden tot discussie tussen de Rijksoverheid en decentrale overheden over verantwoordelijkheden voor (nieuw) ontstane situaties.

### *Toekomstige energiedragers*

Als zeehavens zien we in een vroeg stadium de kant die waterstofprojecten op lijken te gaan. De afwikkeling van waterstof naar het achterland zal via een mix van dragers, waaronder ammoniak, en modaliteiten geschieden. Dit vereist dan ook dat het Ministerie van IenW binnen niet al te lange termijn een duidelijk antwoord moet hebben op concrete vragen rondom het achterlandvervoer van ammoniak.

### **Emplacementen: uniformiteit als uitgangspunt**

Emplacementen in de zeehavens zijn onder beheer en eigendom van ProRail. Treinen van klanten van de zeehavens maken er gebruik van tijdens hun rit van het terrein van de klant naar het hoofdspoor en vice versa. Het spreekt voor zich dat dit onder strenge veiligheids- en milieuvoorschriften gebeurt. Dit gebeurt met omgevingsvergunningen voor het beheer en de exploitatie van de emplacementen. In die vergunningen staat aan welke eisen en verplichtingen ProRail moet voldoen om de veiligheid op de emplacementen te garanderen.

### *Inzetten op uniformiteit*

De zeehavens willen vanzelfsprekend kunnen uitgaan van veilige situaties op emplacementen waar met gevaarlijke goederen gerangeerd wordt. Daarvoor is uniformiteit van regelgeving essentieel. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan lokaal maatwerk toegepast worden. Bij bestaande maatwerkvoorzieningen heeft het de voorkeur dat de keuze voor het al dan niet saneren gekoppeld wordt aan het einde van de levensduur van huidige voorzieningen.

### **Afsluitend**

Wij danken de vaste Kamercommissie voor de gelegenheid om bij het rondetafelgesprek van gedachten te kunnen wisselen. Dit onderwerp raakt aan veel meer thema's dan alleen het spoorgoederenvervoer en wij blijven als BOZ dan ook graag met u in gesprek over de verdere ontwikkelingen in dit dossier. Net zoals wij dit zullen doen bij onze deelname aan het platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving om de dialoog aan te blijven gaan en het lange termijn perspectief met ketenpartijen, bestuurders en omwonenden te bespreken.