

Tata Steel bespaart CO₂ met treinen naar Polen

SNELLER EN GROENER PER SPOOR

Door staal voortaan per trein naar het zuiden van Polen te vervoeren, bespaart Tata Steel Nederland elk jaar een enorme hoeveelheid CO₂. Maar er wordt ook tijdswinst geboekt door schepen en vrachtauto's om te ruilen voor het spoor.

4,3 miljoen kilogram minder CO₂-uitstoot en 3,5 miljoen minder wegkilometers. Het zijn indrukwekkende resultaten die Tata Steel Nederland (TSN) behaalt door voortaan op jaar-basis 160.000 ton staal per spoor naar Zuid-Polen te vervoeren. De treinverbinding is sinds oktober 2025 actief. Tot dan toe maakte het staal – bestemd voor afnemers in Zuid-Polen en Slowakije – een lange reis met shortseaschepen naar havens in de Baltische Zee. Van daaruit werd het zo'n 600 kilometer met vrachtauto's over de weg naar de eindbestemming vervoerd. Een letterlijke omweg, die vele dagen in beslag nam. "Nu doen we dat in 48 uur per trein", zegt Martin van der Meer (45), directeur Outbond Logistics bij TSN.

Modal shift

Tata Steel concludeerde vorig jaar dat de volumes richting het zuiden van Polen en Slowakije dusdanig waren, dat vervoer per trein interessant werd. "Op een gegeven moment ontstaat er een kans en dan pakken we 'm ook", legt Van der

Meer uit. "We zijn sowieso, in de loop der jaren, anders naar het spoor gaan kijken. Het spoor speelt een belangrijke rol in onze strategie en de transitie naar schoon, groen en circulair staal. De trein rijdt inmiddels drie keer in de twee weken en dat werkt goed en betrouwbaar." Dat laatste woord is interessant, want als er iets is waar spoorvervoerders over klagen is het de doorgang door Duitsland. "Ik herken de uitdaging", glimlacht Van der Meer. "Het Duitse spoor heeft te kampen met achterstallig onderhoud en juist de afgelopen tijd wordt er veel verbouwd. Dat gaat ten koste van punctualiteit en capaciteit, maar we hebben een manier gevonden om daar goed mee om te gaan. Zo bouwen we een buffer in via realistische transporttijden. Daarmee voorkom je dat de eerste de beste vertraging met je planning aan de haal gaat."

Omgaan met verstoringen

Tata Steel zet daarnaast voldoende reservewagons in, waardoor het flexibel met verstoringen kan omgaan. Om geen tijd

te verliezen, heeft het bedrijf ook het laad- en losproces optimaal ingericht, zowel op het eigen terrein in IJmuiden als op externe loslocaties. "We hebben met de externe partijen goede afspraken gemaakt, waardoor iedereen daar – de medewerkers in de magazijnen en de partners met wie we werken – de processen begrijpt en snapt hoe we omgaan met eventuele verstoringen. We willen zo snel mogelijk weer in het ritme zitten", zegt Van der Meer.

De afgelopen maanden constateerde hij dat het concept werkt. "Binnen 48 uur staan we nu in Zuid-Polen, dat brengt veel efficiency. Voorheen hadden we één keer in de twee weken een afvaart naar Noord-Polen, waarna het transport *all the way down* naar het zuiden met vrachtwagens er nog achteraan kwam. Nu kunnen we sneller reageren, we kunnen het met minder werkkapitaal af en het is een betere service voor de afnemers. Het materiaal ligt in een lokaal magazijn dicht bij de klant en wordt nu als *last mile*-transport vervoerd."

Duurzaamheid

De staalproducent heeft dus niet alleen tijd gewonnen, maar ook veel CO₂ bespaard. Daarnaast zijn de afroeptijden voor de klant nu korter en zit er minder verpakking om de staalrollen, omdat die niet meer over zee gaan. De oude manier van verpakken was niet zozeer alleen bedoeld om het staal te beschermen tegen zee-invloeden, maar vooral tegen het meerdere keren oppakken van de lading. Voorheen werden de staalrollen diverse keren in de route, van de magazijnen op het Tata Steel-terrein tot aan het losadres, overgeslagen. In de nieuwe route is het aantal handelingen aanzienlijk gereduceerd. "Hoe meer je het oppakt, des te groter de kans dat je iets beschadigt. We hebben klanten die van ons staal auto's, verpakkingen of constructies maken. Daardoor moet het zeer zorgvuldig worden behandeld. Het is een mooie bijvangst voor duurzaamheid dat we minder verpakkingen nodig hebben", aldus Van der Meer. Iedereen profiteert volgens hem van het duurzamere transport. "Bij ons programma

Zero-Carbon Logistics zetten we actief in op duurzaamheid. De treinmodellen gaan uit van rijden op groene stroom. Bij binnenvaart en shortsea kijken we naar biobrandstoffen en bij vrachtwagentransporten passen we HVO en, waar dat kan, elektrificatie toe. We bieden klanten dat ook actief aan in ons

"Binnen 48 uur staan we nu in Zuid-Polen, dat brengt veel efficiency"

zero-emissieprogramma, Zeremis. Een onderdeel daarvan is Zeremis Delivered, waarbij klanten kunnen profiteren van de CO₂-reductie die wij bewerkstelligen in de keten. Daar komt steeds meer vraag naar, dus mooi dat dat hand in hand gaat."

Spelregels voor spoor

Dat sommige bedrijven nog steeds aarzelen om over te stappen naar spoorvervoer, snapt Van der Meer. "Bovenal gaat het erom dat je de kansen ziet. Het spoor is bij uitstek een modaliteit waarmee je op een veilige en duurzame manier grote stukgewichten kunt vervoeren. Maar het is belangrijk je goed voor te bereiden. Verdiep je in de spelregels van het spoor."

De directeur vervolgt: "Ik kan met gepaste trots zeggen dat we in het Outbound-team van Tata Steel Nederland over vakspecialisten beschikken, mensen die van de hoed en de rand weten als het om spoorvervoer gaat. Daarnaast investeren we in de samenwerking met logistieke partners. We kijken wat er kan, denken mee over de fysieke route en zijn actief betrokken bij de implementatie van de transportroutes. Wat ook meespeelt: op één spoorwagon past de lading van drie vrachtauto's. Daardoor gaat het hand in hand met efficiency. En à propos wat efficiency betreft: als zo'n trein in het schema staat en hij rijdt, is het ook echt kloswerk. Natuurlijk zijn er weleens storingen. In week twee van dit jaar hadden we bijvoorbeeld veel sneeuwval in Europa. Maar als je



Op het terrein van Tata Steel Nederland wordt een goederentrein gevuld met staalrollen.



Met treinvervoer naar Polen bespaart Tata elk jaar 4,3 miljoen kilogram CO₂.



Martin van der Meer:

"Op één spoorwagon past de lading van drie vrachtauto's"



Werk veilig,
voorkom aanrijdingen

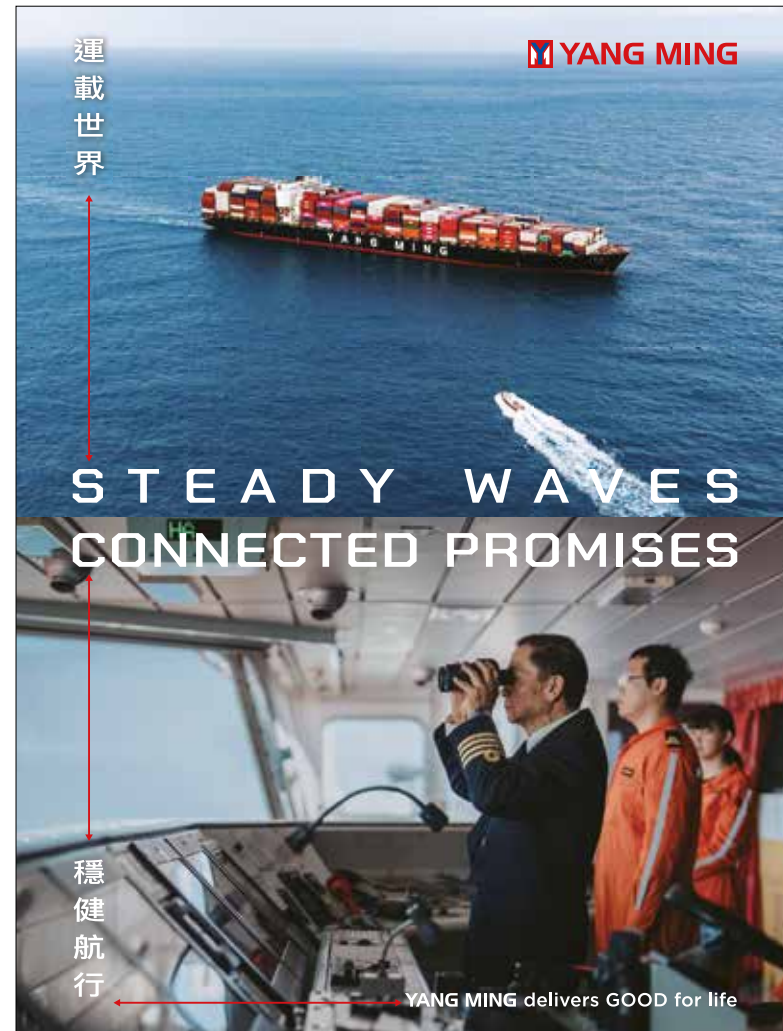
**Jouw alertheid
maakt het verschil!**

Maak uw
magazijn veiliger!
Scan de QR-code



Veilig, deskundig
en duurzaam werken
met werkmaterieel

bmwt.nl



運載世界

YANG MING

STEADY WAVES
CONNECTED PROMISES

穩健航行

YANG MING delivers GOOD for life



Staal gaat per trein naar een groot aantal Europese landen.

dan goed je processen op orde hebt, de lijnen kort zijn en actief bijstuurt, zit je weer snel in het ritme."

Maastricht

Inmiddels bedient TSN meerdere Europese regio's per spoor. Er rijden wekelijks treinen naar Tsjechië, Duitsland, Polen, België en Italië. En sinds medio januari is er een verbinding naar Roemenië, waar de automobiellindustrie steeds actiever wordt. TSN werkt om die reden ook met meerdere spoorvervoerders samen om de betrouwbaarheid verder te vergroten.

In Nederland zet de staalproducent ook treinen in, naar Maastricht bijvoorbeeld. "Dat is een bewuste methodiek van ons, om meerdere routes naar eenzelfde regio te hebben", legt Van der Meer uit. "Met een binnenvaartschip kun je over de Maas ook naar Maastricht en verder zuidwaarts, maar daar zetten we altijd een spoorroute tegenover. Dit om bestand te zijn tegen bijvoorbeeld lage waterstanden of problemen bij de sluisen." Tata zet zelfs treinen in naar de haven van Amsterdam. "Onze achtertuin, waar we extra havencapaciteit creëren door per spoor naar Westhaven Amsterdam te gaan om daar schepen te kunnen laden. Het voordeel is dan dat je snel kunt opschakelen, van drie treinen per week naar zes treinen per week." Van der Meer heeft nog een tip voor kleinere

verladers: denk eens aan wagenladingvervoer. Dit is een systeem van losse spoorwagens op treinen die volgens een vaste dienstregeling rijden. "Een groot aandeel van onze spoorvolumes wordt met wagenladingvervoer getransporteerd", zegt

Een tip voor kleine verladers: denk eens aan wagenladingvervoer

Van der Meer. "Het werkt alsof je een brief op de bus doet. Het systeem levert treinen op met veertig wagons die soms elk hun eigen bestemming hebben. Juist voor kleinere verladers is wagenladingvervoer een lagere drempel om over te stappen naar het spoor. Je hoeft geen eigen trein te formeren, je kunt een of meer wagons aanbieden." 🐞

Modal Shift Service

Met de Modal Shift Service zoekt



evofenedex samen met je uit of modal shift kansen voor je bedrijf biedt. Meer informatie op onze website.

Klaar voor SupplAI Chains



Digitale transformatie? Zonder datastromen in plaats van datasilo's blijft het bij digitale decoratie.

Summit X Rotterdam | 12 maart 2026 | Van Nelle Fabriek

AI-projecten falen zonder een sterke datafundering — 60% loopt vast, 95% schaalbaar nooit op. Ontdek tijdens Summit X Rotterdam hoe toonaangevende bedrijven AI-ready supply chains bouwen. Ervaar echte use cases, strategische inzichten en hands-on sessies van AWS, Lobster en andere industry pioneers. Twee gerichte tracks: 'De fundering voor AI' en 'AI in de praktijk'. Eén dag. Echte impact.

gepresenteerd door:



Nu registreren:



supplAI-chains.com