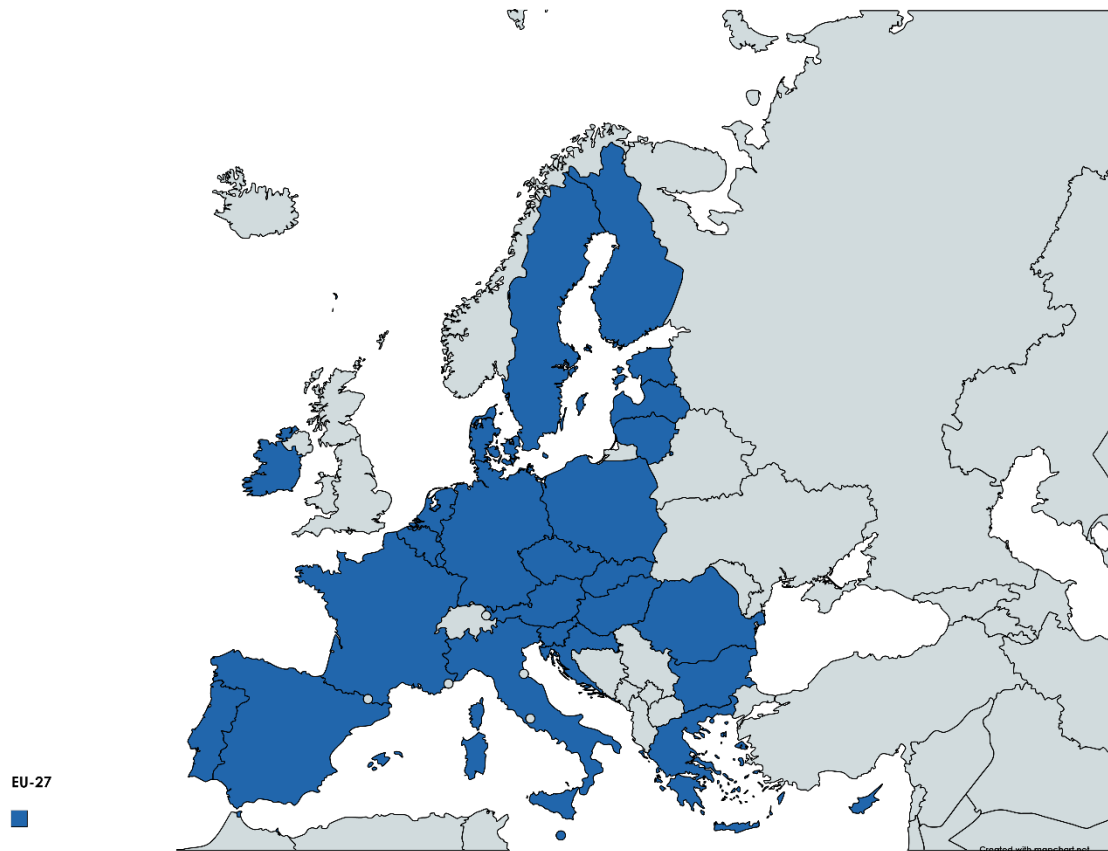


Bijlagen



Bijlage 1: Kaart met lidstaten van de Europese Unie

Bron: eigen werk

België	Frankrijk	Litouwen	Roemenië
Bulgarije	Griekenland	Luxemburg	Slovenië
Cyprus	Hongarije	Malta	Slowakije
Denemarken	Ierland	Nederland	Spanje
Duitsland	Italië	Oostenrijk	Tsjechië
Estland	Kroatië	Polen	Zweden
Finland	Letland	Portugal	

Bijlage 2: Lijst met lidstaten van de Europese Unie

Bijlage 3: Artikel 50 van het Verdrag van Lissabon betreffende de Europese Unie

1. Een lidstaat kan overeenkomstig zijn grondwettelijke bepalingen besluiten zich uit de Unie terug te trekken.
2. De lidstaat die besluit zich terug te trekken, geeft kennis van zijn voornemen aan de Europese Raad. In het licht van de richtsnoeren van de Europese Raad sluit de Unie na onderhandelingen met deze staat een akkoord over de voorwaarden voor zijn terugtrekking, waarbij rekening wordt gehouden met het kader van de toekomstige betrekkingen van die staat met de Unie. Over dat akkoord wordt onderhandeld overeenkomstig artikel 218, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Het akkoord wordt namens de Unie gesloten door de Raad, die met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit, na goedkeuring door het Europees Parlement.
3. De Verdragen zijn niet meer van toepassing op de betrokken staat met ingang van de datum van inwerkingtreding van het terugtrekkingsakkoord of, bij gebreke daarvan, na verloop van twee jaar na de in lid 2 bedoelde kennisgeving, tenzij de Europese Raad met instemming van de betrokken lidstaat met eenparigheid van stemmen tot verlenging van deze termijn besluit.
4. Voor de toepassing van de leden 2 en 3 nemen het lid van de Europese Raad en het lid van de Raad die de zich terugtrekkende lidstaat vertegenwoordigen, niet deel aan de beraadslagingen of aan de besluiten van de Europese Raad en van de Raad die hem betreffen.

De gekwalificeerde meerderheid wordt vastgesteld overeenkomstig artikel 238, lid 3, onder b), van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

5. Indien een lidstaat die zich uit de Unie heeft teruggetrokken, opnieuw om het lidmaatschap verzoekt, is op zijn verzoek de procedure van artikel 49 van toepassing.

Bijlage 4: INTERVIEW STEPHANIE DIERICK (policy advisor, North Sea Port)

- Welke toekomst ziet u voor de korte vaart als transportmiddel binnen de EU?

Het aandeel short sea shipping stijgt bij ons jaar na jaar, dus wij zien daar zeker een toekomst in. Ik ken de cijfers niet van buiten, ik zou ze kunnen opzoeken als je ze zou willen gebruiken. Maar dat is zeker 60-70% bij ons, het aandeel in short sea. We hebben ook gezien met alles wat de laatste tijd/jaren gebeurt is dat dat aandeel stijgt. Te beginnen met de Brexit hebben alle mensen hun supply chain in kaart gebracht. En men is opzoek naar meerdere afzetmarkten. Hoe dichterbij huis is dat vaak gemakkelijker. Maar hoe verder, hoe groter uw travel time en afstand, hoe meer onzekerheden dat er in zitten. Bijkomend met de containermarkt die daar zo in veranderd is. Daarom zijn mensen ook vaker opzoek naar lokaalere feedstocks, of een lokalere afzetmarkt als die bestaat. Wij zijn voornamelijk een import haven. Voor ons gaat het eerder over waar haal je de grondstoffen bijvoorbeeld. En daar proberen we lokaal te werken. En dan bedoel ik echt de Europese markten. En dit wordt nu ook weer bevestigd, met de situatie in Oekraïne. Daarom zien wij een toekomst in short sea shipping.

- Waar denkt u dat de korte vaart als transportmiddel in kan verbeteren?

Dat kan natuurlijk heel breed gaan. Ik denk dat alles, kwestie van aandrijving binnen short sea daar zijn nog gigantische stappen te zetten zijn. Dat hangt natuurlijk af van de verschillende rederijen die daar achter zitten. Ik denk wel dat ongeveer de zelfde uitdaging is, ook voor deepsea. Eigenlijk al het transport over water. Dat heel die energietransitie daar echt wel inzit. Opzoek gaan naar andere motoren, naar andere brandstof. Dat is de grootste uitdaging, eigenlijk ook voor sporen en voor wegtransport. Ik denk dat daar wel een gedeelde uitdaging is voor heel de transportsector. Ongeacht wat het is, dus even goed voor short sea. Daar gaan gigantische uitdagingen aan te pas komen. Die zijn er vandaag ook al. Met de stijgende prijzen en met alle taksen die er komen. Alle uitstoottaksen die ieder land gaat invoeren. Europa die er ook aan denkt. Die grote CO₂ taks, ja dat zijn de uitdagingen in de toekomst.

- Ja dat klopt inderdaad. Ik denk ook dat het belangrijk is om de publieke opinie daarin te overtuigen over het feit dat transport via schepen het minst uitstoot per tonnage.

Klopt. Maar natuurlijk als men begint over short sea te praten dan heb je het ook over kleinere volumes. Dan wordt je voordeel alleen maar kleiner in vergelijking met deepsea. De afstanden zijn ook korter en het alternatief daar zal transport via sporen groener zijn. Maar dat is een zeer moeilijke oefening en ik denk dat wij daar als haven ook een belangrijke rol in spelen.

Zoals bijvoorbeeld het verplicht walstroom gebruik. Dat vraagt van ons ook heel veel investeringen. Maar ik denk dat dat een en/en verhaal is. Maar inderdaad gestuwd door beleidsmakers.

- Hoe heeft u de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de EU beleefd en in welke mate heeft u zich moeten aanpassen als gevolg van deze uittreding op uw werkdomein?

Natuurlijk als haven zelf volgen wij uiteindelijk de bedrijven. Het zijn de bedrijven die de grootste mokerslagen hebben moeten opvangen. Ik denk dat zij dat heel goed gedaan hebben. Dat is natuurlijk het voordeel van een havensector dat zij en wij het gewoon zijn om internationaal te handelen. Dat is anders dan een kleine KMO die in het hinterland zit en misschien enkel de UK als afzetmarkt had. En met truckers werkt. Maar dat is bij onze bedrijven anders. Die gewoon zijn om met derde landen te werken. Er is gewoon een extra derde land bijgekomen. Maar dat betekent natuurlijk niet dat er naar impact niets is gebeurd. Een groot deel van de import en export stromen vallen plotseling onder douane formaliteiten. Uw transport moet anders geregeld worden. Ze hebben extra mensen moeten aanwerven. De douane capaciteit binnen het havengebied is ook opgedreven. De openingsuren zijn veranderd. Daar hebben wij als haven ook mee voor gelobbyd, samen met al de bedrijven dat ze daar mee in orde kwamen. Maar natuurlijk zien wij dat nog altijd in onze overslag cijfers. Dat dat wel een blijvende impact heeft. Dat zie je ook in onze overslagcijfers, dat dat stukje in handel wel een beetje is afgenomen. Dat heeft niet enkel te maken met dat de UK een derde land is maar ook aan de type goederen die wij naar daar brengen of naar hier halen. Een groot deel van onze export stromen vertrekken vanuit Vlissingen, het meest noordelijke deel van North Sea Port. En dat betreft voornamelijk personenwagens, bestemd voor de Britse markt. Die komen vanuit Azië dus hier eerst binnen, en worden dan gelost in Vlissingen om daarna gefeederd te worden naar de UK. Maar je weet ook dat de autosector het de laatste jaren enorm lastig heeft, zeker het laatste jaar met die chips tekorten. Waardoor natuurlijk het een Brexit gevolg lijkt te zijn, maar het is eigenlijk een indirect gevolg van Covid. Dus de eerste Brexit impact loopt gigantisch door elkaar. Het is een en/en verhaal, waardoor die covid eigenlijk bijkomend die stromen op UK heeft blijven toe verminderen. Natuurlijk hopen wij dat dat verbeterd maar ik denk dat de autosector zelf een prognose heeft gemaakt eind 2023 voor herstel en genoeg grondstoffen om die chips markt terug op het niveau als ervoor te brengen. Maar dat heeft nog wel een tijdje te gaan. Het zou ook kunnen dat die stromen zich ook aanpassen. Het is inderdaad wel zo dat wij als North Sea Port het gevoeld hebben in mindere handel. Ook het gevoeld hebben in de voorbereidingen met het vele lobbywerk en

afspraken met de bedrijven. Onze bedrijven zelf hebben het ook gevoeld, zij voelen die dalende handel door allerlei zaken. Door die grens die er is opgetrokken enerzijds. Alhoewel dat dat eigenlijk nog het minste is. Maar alles dat er na is gekomen heeft die blijvende impact enkel nog versterkt. En de vraag is nu een klein beetje of die handel zich zal wegtrekken naar volumes van 2018-2019 of gaan mensen opzoek naar nieuwe afzetmarkten en nieuwe import stromen? Dat is de markt zelf die dat natuurlijk zelf een beetje zoekt. Maar wat op dit moment opportuun is, zullen we de komende jaren zien, hoe dat verder gaat evolueren.

- Wat vindt u het grootste voordeel/nadeel dat de korte vaart heeft als transportmiddel binnen de EU?

Het grootste voordeel is het volume dat je kan transporteren. En de kost is dat daar mee gepaard gaat, is dat nu de financiële kost, een duurzaamheidskost of een andere kost die daarmee gepaard gaat. Dat evenwicht is eigenlijk perfect. Er is op dit moment geen enkel alternatief dat in de buurt komt. Zeker het type import stromen dat wij hebben, zijn grote bulkvolumes. Op dat vlak is er geen betere manier om dat te transporteren. Het feit dat ook die kustvaart zich rond het europeescontinent vervat zit, denk ik ook naar een algemeen beleid voor de toekomst. Als je ziet wat er allemaal gebeurt. Misschien is dat een beetje protectionistisch, maar ik denk wel dat dat een goeie weg is om op te gaan. Dat werkt ook versterkend en je sluit wel wat onzekerheden uit. Dus ik denk dat de zeevaart op zich wel wat voordelen heeft ten opzichte van andere modaliteiten, waaronder deepsea.

Het nadeel is dat niet alle grondstoffen aanwezig zijn in de buurt om per kustvaart naar hier te laten komen. Dat is misschien het grootste nadeel. Je kan niet enkel inzetten op short sea, want dan mis je gewoon een aanvoer van een aantal stoffen die hier niet aanwezig zijn. Dat heeft ook te maken met beleidskeuzes of ook gewoon de natuur die het niet hier voorziet natuurlijk. Maar sommige zaken, neem nu bijvoorbeeld fruitsappen. Waar wij de grootste importeur zijn van Europa. Dat komt voornamelijk uit Zuid-Amerika en niet uit Europa. Dat zal blijven zoals het is en daar kan je geen short sea voor gebruiken. Dat kan je met de beste wil niet opvangen.

- Dat is inderdaad zo. Maar denk je dat dit niet ook grotendeels afhangt van de keuzes van de bedrijven?

Ja dat klopt maar het zijn niet enkel de bedrijven die volgens de markt werken, die opzoek zijn naar het beste alternatief. En kijken om die onzekerheden uit te schakelen. Maar soms is het ook het beleid dat je dwingt om bepaalde keuzes te gaan maken. Ik denk aan heel het

stikstof beleid voornamelijk in de BENELUX dat waarschijnlijk uitgebreid gaat worden binnen Europa. Dat heeft een gigantische invloed op de aanvoer van uw goederen. Zeker op die grote doorstromen, zoals agricultuur producten en meer. Als het niet meer rendabel is en mogelijk zelfs om in Europa aan landbouw te doen of niet uitgebreid aan landbouw te doen dan kan je niet anders dan landbouwproducten ergens anders te gaan halen. En dan zal dat niet enkel binnen het Europees vaste land zijn maar vanuit een ander continent. Hier spreekt het beleid zich eigenlijk tegen. Want enerzijds willen ze net dat lokale gaan promoten en anderzijds installeert men een beleid waardoor dat waarschijnlijk niet meer mogelijk zal zijn naar de toekomst toe. Daar zit die markt ook mee te vechten, van hoe gaan we dat dan oplossen? En hoe moeten wij als bedrijf dat bijvoorbeeld stimuleren? Om de ene modi te verkiezen boven de andere. Dat is ook een keuze dat wij moeilijk kunnen maken. Als het beleid zodanig verandert, dat de noodzaak er is om toch granen uit Amerika te halen, dan heeft het geen zin dat wij zeggen dat wij short sea zodanig voortrekken in een situatie. En stimuleren wij onze klanten als de noodzaak er is om agri bulk te gaan halen in Canada bijvoorbeeld.

- Ook denk ik dat het nadeel van korte vaart vooral de tijdsplanning is. Bij het vervoeren van groeten en fruit bijvoorbeeld is men enorm afhankelijk van deze planning. Het hangt dus af van de soort lading en het is geen zwart/wit verhaal.

Neen zeker en vast niet. Maar ik heb daar ook mijn bedenkingen over. In die zin sinds Brexit het hele just-in-time principe (waar veel bedrijven eigenlijk mee werken) een beetje op de helling staat. Bij brexit heb je dat kunnen zien bij het oprichten van warehouses aan beide kanten van de grens. Daar ga je eigenlijk een tussenstap maken door daar op te staan en te werken met grotere buffers en daar het just-in-time principe bijna te gaan vermijden en veel uitgebreider gaan bufferen. Wat vroeger totaal niet het geval was. Nu ook met de vertragingen als gevolg van de situatie in Oekraïne. Dat is ook een totaal andere situatie. We beginnen lichtjes aftestappen van dat just-in-time principe. Maar zoals je zegt is dat bij sommige goederen is dat wel nodig. Met die diverse producten. Dan moet je natuurlijk gaan kijken van hoe kan dat?

Dus als dat een argument is om te zeggen dat short sea daar een gebrek heeft. Dan ben ik niet zeker of dat binnen twee jaar nog zo zou zijn. Net omdat die mindset aan het veranderen is.

Bijlage 5: ANTWOORDEN JAN SEBASTIAN DONNER (project manager ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)) (voorgesteld door de heer Markus Nolke)

- What future do you see for short sea shipping as a mode of transport within the EU?

We think that the short sea shipping has big potential. The Sustainable and Smart Mobility Strategy of the EU-Commission, which summarize the goals, challenges the status quo. It calls for "...75% of inland freight carried today by road to shift to rail and inland waterways. Short-sea shipping and efficient zero-emission vehicles can also contribute to greening freight transport in Europe." Also, the current developments can lead to a relocation of production sites, which makes inner-European transport way more important. More production leads to more transports. But currently we do not have enough professionals. Short sea can produce relief.

- Where do you think short sea shipping can improve as a mode of transport?

The strongest competitor for short sea shipping is still the truck. Transports by truck are "cheap", fast, and flexible. You do not have additional handlings or customs clearance. The truck transports need to become more expensive, the short sea shipping's need to become more cost-effective, the companies need to be forced to use more environmentally friendly transport modes or the future developments (e.g., lack of specialists) force the companies to shift to other solutions. Also, many shipowners want to build new ships, but still do not know, what kind of engine or fuel the politics will make them to use.

- How did you experience the exit of the UK from the EU and to what extent did you have to adapt as a result of this exit in your field of work?

The clearance process became significantly more expensive and time-consuming. It is difficult to name the direct effect, due to the corona pandemic and other developments. For the European Union, the United Kingdom is one of the biggest trade partners. (<https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/visualisations>). In relation to Germany, imports decreased by 7,7% and exports by 2,0% (comparison 2020 to 2021).

But there are still many short sea shipping relations between UK and Europe. The transport relations are working out. Furthermore, short sea shipping companies built new relations and even terminals in UK.

- What do you think is the biggest advantage/disadvantage of Short Sea Shipping as a means of transport within the EU?

As already listed before, the scaling of short sea ships, the efficient usability of professionals and the environmentally friendly transport are big advantages of short sea shipping.

The biggest disadvantages are the high prices (as a result of additional handlings and customs clearance) and the longer transit times.

Due to the different types of cargo and specialities of them, you need to compare all transport modes on a case-by-case basis. More know-how about multimodal transport chains might also be helpful.

Bijlage 6: ANTWOORDEN JUSTIN ATKIN (Port Representative UK & Ireland, Haven van Antwerpen)

- What future do you see for short sea shipping as a mode of transport within the EU?

Shippers are being challenged to reduce carbon within their supply chain and consequently this will become a key driver in supply chain engineering, along with cost, reliability and security. Short sea shipping therefore will continue to play a key role for some EU countries including those in the South, for example the Balearics, and also those in Scandinavia and the Baltics. Ireland will also rely on short sea shipping for the vast majority of its trade with other EU states

- Where do you think short sea shipping can improve as a mode of transport?

Frequency of services, improved turnaround in ports, adopting cleaner fuels, cold ironing whilst in port.

- How did you experience the exit of the UK from the EU and to what extent did you have to adapt as a result of this exit in your field of work?

Speaking from the perspective of the Port of Antwerp, we started preparing for a 'worst case no deal' scenario as early as 2017. We undertook extensive engagement with other stakeholders including Customs, Port Health, Terminal Operators, Shipping Lines and Shippers. We anticipated a move from accompanied to unaccompanied transport, for

example from trailers to containers or break-bulk, and this is indeed what unfolded. During the first months after Brexit we experienced an increase in our volumes with the UK and Ireland against an overriding decline in trade between the UK and the EU, and Irish volumes increased significantly as shippers avoided the UK land bridge, shipping directly from Antwerp to Ireland.

- What do you think is the biggest advantage/disadvantage of Short Sea Shipping as a means of transport within the EU?

The biggest advantage is the reduction in road miles and its suitability for large pieces and cargoes such as steel or construction materials.

The biggest disadvantage is that it's not suitable for perishable items / food with short shelf lives.

Bijlage 7: INTERVIEW PATRICK VAN CAUWENBERGHE (UK Trade Development Director, Haven van Zeebrugge)

- Welke toekomst ziet u voor de korte vaart als transportmiddel binnen de EU?

Ik denk dat dat vooruit gaat gaan en dat daar een groei is. Zeker geen achteruitgang en ook geen stabilisatie. Hoe groot die groei is, hangt af natuurlijk van hoe sterk de economie in groei is. We denken op zijn minst een voorzichtige groei van 2-3%. En misschien nog heviger, zeker in bepaalde segmenten. Zoals bijvoorbeeld naar Ierland, zitten we met groeicijfers van 30 tot 40% per jaar. Op andere bestemmingen is dat eerder gematigd. Wij zijn positief gestemd.

- Waar denkt u dat de korte vaart als transportmiddel in kan verbeteren?

Vroeger was er in al de verschillende landen (binnen Europa) een bureau om short sea shipping bekender te maken. Dat was in België; Willy de Decker, die inmiddels ook op pensioen is gegaan. Er was toen ook zeer actieve promotie. Die mensen gingen toen ook spreken met ondernemingen. Dat waren eigenlijk pionnen op het veld. De drempel was daarom ook zeer laag. Als je een bedrijf hebt en er komt daarvan iemand spreken, dan moet je niet iets beginnen opzoeken. Ik zeg niet dat dat terug opgezet moet worden, maar je moet toch een soort ambassadeur hebben. Die actief 'the field' ingaan, en spreken met de mensen. Het is niet genoeg dat Europa enkel whitepapers publiceert en 'that's it' dan. Je moet proberen die brug kunnen zetten, al dan niet in België via een VOKA bijvoorbeeld. Die daar misschien een rol in kan proberen vullen. Of een MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen). Via een van die

wegen moet je de barrière die er zou kunnen zijn, of meestal is het de onwetendheid, doorbreken.

Wat ik ook denk is dat de public pressure, die ook legislatief is. Onder meer environmental issues. Dat duwt wel meer naar de short sea shipping. Mensen ageren maar als ze het in portemonnee voelen. Ik denk dat dat zeker mee helpt. Ook moet je kijken naar wat de spoorwegen doen. Die zitten ook niet stil.

- Hoe heeft u de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de EU beleefd en in welke mate heeft u zich moeten aanpassen als gevolg van deze uittreding op uw werkdomein?

Wij zijn daar heel veel mee bezig geweest. Voor de haven van Zeebrugge hebben we trafiek met het VK dat gelijk is aan 35%. Dat is dus zeer belangrijk. Dus direct, toen wij het nieuws van de Brexit hadden vernomen, hebben we een soort kabinet 'war' moeten beginnen met wat moeten we eerst doen? We hebben eerst in kaart gebracht van hoe kwetsbaar we zijn, van trafiek in UK. Nu dat wisten we tamelijk snel. Maar dan zijn we veel lobbywerk moeten gaan doen om te zeggen van dat we de haven van Zeebrugge zijn. En dat we een speciaal product hebben voor begeleid vervoer. Dat wil zeggen dat de trucker naar hier komt en zijn lading afzet. Wij staan garant dat we zullen zoeken naar een oplossing. U weet dat er ook een paar jaar over gekomen is. De oplossing dat wij dan gedaan hebben is dan RX/Seaport. Wij hebben een port community system gemaakt zodanig dat die cargo naadloos van het een naar het ander kan gaan. Wij hebben ook ondertussen gesproken met de verschillende parlementen, het Europees parlement, het Vlaams parlement, het federaal parlement, het brits parlement. Waar dat we de boodschap zeggen van kijk; we hebben een heel lange traditie van trafieken met England. Wij zijn daar specialist in. Wij hebben een oplossing (RX/Seaport). Als je die tool gebruikt zijn wij garant dat uw lading zal overkomen zonder veel problemen.

Ook is Michel Barnier naar Zeebrugge gekomen. Ook daar hebben we onze pionnen moeten inschakelen. We hadden eerst bang dat Calais-Dover een speciaal statuut zou krijgen. Dat hebben we kunnen vrijwaren dat dat doorgekomen is.

Ook in Zeebrugge hebben we een controle post, die hadden wij al voor de trafieken die buiten de douane unie landen gaan. Dat was voornamelijk voor China en Zuid-Amerika. We hebben dus eerst uitgerekend wat er bijkomt van extra tonnage omwille van de Brexit. Ook hebben we moeten controleren of er genoeg plek is. We hadden genoeg ruimte, dus we hebben geen controle post moeten bijbouwen. Of nieuwbouwen. Wel hebben we wat lobbywerk moeten

doen met de douane. Deze waren zeer coöperatief. FAVV (Federaal Agentschap voor de veiligheid van de voedselketen) was een moeilijkere partij.

Op het laatste hebben we ook heel veel vergaderingen gehad met het crisis centrum. Omdat we ook niet goed wisten of dat er nu rijen vrachtwagens gaan zijn of niet. We hadden daarom zelfs nood parkings voorzien op de Heizel. Maar dat hebben we allemaal niet moeten gebruiken. En dan hebben we voor ons product eigenlijk nog een zeer mooie reclame gehad. De opkomst van de Omikron variant, waar er dus reuze files ontstonden rond Kent. Maar dat hebben wij allemaal niet gehad. Bij ons hebben we altijd kunnen afvaren zonder problemen. In name van files en wat dan ook.

- Hoe moeilijk was het om zo'n nieuw systeem over te brengen aan de mensen?

Ja dat is natuurlijk heel tijd consumerend. Vooral ook omdat er toen ook veel vanuit thuis met online meetings werd vergaderd. Ook presentaties met verschillende organisaties werd online gedaan. Het was lastig om dus banden op te bouwen.

- Zou u het anders hebben aangepakt als organisatie?

Neen, ik denk dat we het als organisatie goed hebben aangepakt. We kunnen onszelf niet verwijten dat we dingen niet gedaan hebben. Als ik dat dan vergelijk met de overzijde. In de VK zijn er wel steken gevallen. Daar is men veel te laat in actie gegaan. Veel te weinig op voorhand die informatie verspreid.

Wij hebben dat ook gevoeld begin januari. De cijfers lagen toen ook lager dan ervoor. Maar dat was omdat ervoor een enorm volume vracht werd beladen. Omdat men anticipeerde op hetgeen wat men niet wist wat ging gebeuren. Daarmee hadden we dus een compensatie van zeer lage cijfers, de eerste en tweede week van januari. En dat heeft zich dan hersteld wat dan weer goed was. Want wij hadden op het begin ook kinderziektes in onze systemen, maar daar leert men uit.

De grote lessen waren eigenlijk: het VK dat te weinig was voorbereid. DEFRA (Department for Environment Food & Rural Affairs) was ook een miserie.

- Wat vindt u het grootste voordeel/nadeel dat de korte vaart heeft als transportmiddel binnen de EU?

Het voordeel is dat je eigenlijk een environmental friendly vervoersmiddel hebt. Die ook problemen als congestie kan ontwijken.

Het nadeel is waarschijnlijk dat het nog onbekend is. De drempel is nog veel te hoog. En ook de 'lastmile' problematiek. Dat komt altijd terug, ook bij spoorwegen. De lading komt in een haven aan, maar hoe overbrug je die laatste kilometers/miles dan? Het gemakkelijkste is dan via vrachtwagens. Men onderzoekt dat eigenlijk te weinig, daar kijkt men te weinig naar. Dan bel je naar een trucker en dan heb je op 1-2-3 een oplossing. Het gaat daarom niet enkel over de kost die mensen afschrikt. Maar zeker ook de tijdsparre speelt een rol.

Bijlage 8: INTERVIEW JAN CUYT (Business development advisor Maritime Business & Market Intelligence at Port of Antwerp-Bruges)

- Welke toekomst ziet u voor de korte vaart als transportmiddel binnen de EU?

Shortsea zit bij ons heel hard vermengd in 3 takken. Je hebt eigenlijk de feedervaart, van de containers. Wat transshipment cargo in essentie is. Dat zijn goederen die vanuit de deepsee komen. En hierover geslagen worden en hier verder binnen het shortsea gebied gevaren worden. En dan heb je de echte shortsea die aangevoerd wordt vanuit het hinterland. En dan verder doorgaat in beide richtingen. En dan heb je nog een derde tak. Maar dat wordt bij ons niet bij shortsea gerekend, dat zijn de tankers die liquid transporteren.

Ik denk dat de shortsea een groeiende toekomst heeft. Maar niet als 'standalone' in heel het geheel. Shortsea zou kunnen groeien als het beter geïntegreerd word in het door-to-door concept. Ik denk dat daar nog veel ontbreekt en nog veel werk kan gedaan worden. Maar we zien nu dat de meeste operatoren zich ook als typische shortsea operator opstelt. Maar wat er voor of er na komt, wordt dan vaak door anderen gedaan. En het is voor de gebruiker niet zo duidelijk wie het transport dan eigenlijk regelt. Wie heeft er nu eigenlijk de lead van punt A tot de eindbestemming? Dat is een heikelpunt.

Maar dat zie je dan wel beter geïntegreerd in het trailertransport, dat is meer in Zeebrugge zo. Spelers zoals een Cobelfret en al de rest die wel al meer de landzijde bekijken. Maar wat typisch is hier in Antwerpen is dat de feeder en de klassieke shortsea gecombineerd wordt op dezelfde schepen. Dat zijn spelers zoals Unifeeder, X-Press Feeders en dergelijke. Die opereren eigenlijk in eerste instantie hun basisvolume als transshipment en de rest wordt in grote delen erbij genomen. Wat niet zo ideaal is om in de Belgische havens te doen omdat je daar te veel vertragingen krijgt. Je hebt hoge frequentie nodig voor shortsea en je moet zeker zijn van je verbinding. Als shortsea daar een rol in kan spelen dan denk ik dat dat groeiend is.

Daar ben ik vast en zeker van. Komt ook vooral door de congestie op de wegen. Maar ook een tekort aan vrachtwagen chauffeurs. Dat zie je ook meer en meer. Zij zullen altijd nog wel een rol moeten spelen in het aanleveren van de 'lastmile' en de korte transport. Maar zeker voor het internationale transport denk ik dat shortsea wel een goeie toekomst kan hebben als ze daar op inspelen. Europa zal dat ook wel promoten. Zij hebben duidelijke richtlijnen gegeven dat zij shortsea verder willen promoten. Gecombineerd met spoor. Om vracht via wegen te ontmoedigen.

- Ik denk dat dat inderdaad ook zo is. Die 'lastmile' moeten we proberen verbeteren. Maar ook de vertragingen en cancellations kunnen voor de klant vervelend zijn. Zeker om daar dan op te blijven vertrouwen.

Dat klopt, daar moet je de goede uitrusting voor hebben. In onze naburige havens hebben we deze zeker wel. Bijvoorbeeld de haven van Moerdijk is daar een mooi voorbeeld van. Zij hebben een multimodal terminal. En hebben klokvaste afvaarten. Zo vertrekt een schip op een bepaald uur, en als er lading niet op tijd is aangeleverd dan zal die toch vertrekken. En dat is een groot voordeel bijvoorbeeld voor in de UK dan. Want dan weten zij, mijn lading zal op dat tijdstip aankomen. Dat gaat dan vaak over paletten die in trailers zitten of containers. De verse producten of bijvoorbeeld bloemen hebben daar vooral een voordeel in. Die moeten effectief op korte termijn aangeleverd worden. De frequentie kan de haven van Antwerpen nooit bieden, per week kan één schip twee rotaties verrichten. Zeebrugge kan dit wel meer. En daarom is de toevoeging van de haven van Antwerpen en Zeebrugge belangrijk. Omdat je dan een beter aanbod hebt. Maar dan moet je de connectie tussen het schip en het hinterland ook zo snel en vlot mogelijk laten verlopen. Dat gaat niet enkel op de terminal zelf maar ook over de documentatie.

- Zo is de kost voor het transport over weg nog steeds goedkoper in de meeste gevallen, en daar zullen beleidsmakers iets op moeten vinden om het voordeliger te maken voor de short sea shipping. Want nu wordt er nog te vaak voor een vrachtwagen gekozen.

Dat gebeurt inderdaad zo, en ook bij expediteurs zie je dat. Zij kiezen vaak voor hen ook de gemakkelijkste en goedkoopste oplossing. Want wanneer men de verschillende modi gaat combineren wordt het altijd lastig. En dat moet zeker overwonnen worden.

- Maar daar zal Europa ook iets aan moeten doen. Als men de klimaatdoelstellingen wilt behalen. Zal het daar keuzes in moeten maken.

Dat is inderdaad zo, maar ik denk dat we daar ook wel een klein beetje in moeten oppassen. Want ik denk wel dat vrachtwagens binnen 10-15 jaar wel goed kan scoren op milieudomein. Maar die congestie zal je nog altijd hebben op de wegen. Dat is een element dat blijft. Bij shortsea is dat het omgekeerde. Daar zal de congestie minder een probleem zijn. Maar zal men wel sneller moeten schakelen naar een milieuvriendelijkere brandstof voor de schepen. Dat is ook een uitdaging voor de shortsea.

Daarom denk ik dat shortsea ook wel het voordeel zou kunnen halen om eerder de kleinere havens aan te doen in plaats van de grotere. Dat is voor mij ook een element en daar kan de energietransitie een goeie rol inspelen. Want dan zit je ook al dicht bij de eindbestemming.

Want wat ook een tendens is tegenwoordig is dat het just-in-time principe naar het just-in-case principe opschuift. Dat men eigenlijk de goederen niet op het laatste moment ziet aangeleverd worden, en dat men terug extra stockage opbouwt. Zo wordt er in Engeland enorm veel magazijnen gebouwd sinds de Brexit. En dat speelt ook in het voordeel van de shortsea. Want dan kan je grotere volumes aannemen of samennemen. En de tijdsdruk neemt ook iets af dan.

- Hoe heeft u de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de EU beleefd en in welke mate heeft u zich moeten aanpassen als gevolg van deze uittreding op uw werkdomein?

Men heeft eigenlijk in de haven er heel snel op in gespeeld en gezien als een opportuniteit. Men heeft in verschillende scenario's gewerkt. Men heeft daar gedacht wat het ergste scenario zou zijn en de mildere scenario's en de rest. En men heeft zich daar dan op voorbereid. Zou heeft het havenbedrijf een whitepaper uitgebracht. In die zin dacht men als haven dat er iets in zou zitten voor ons. Want die goederenstroom zou toch moeten komen. Douane kennis is iets dat wij in de haven en onze mensen al hebben. Omdat er zo veel export is naar buiten Europa, is dat geen nieuw gegeven. Daar komt de UK dan bij op dit moment, maar dat is te behappen. Terwijl voor de UK was dat allemaal nieuw. En voor andere havens ook. Zoals in Zeebrugge, want zij zijn heel hard op Engeland gefocust. Dus daar had men ineens veel meer douane kennis nodig om al die goederen in- en uit te klaren. In die zin heeft de haven van Antwerpen altijd actie ondernomen en met de grote spelers samengezeten en een wisselwerking op gang gezet. Om ook die mensen voor te bereiden op hetgeen wat gaat komen.

Verandering in volumes zijn er eigenlijk niet geweest, problemen ook niet, oponthouden ook niet. Is er een spectaculaire groei geweest? Neen, er zijn geen extra lijnen bijgekomen. Maar

dat had eerder te maken door de ligging van Antwerpen. Ook door de COVID pandemie en de hoge prijzen was dat ook niet makkelijk om nieuwe lijnen in te zetten.

Maar de Brexit overgang is eigenlijk heel positief goed verlopen.

- Wat vindt u het grootste voordeel/nadeel dat de korte vaart heeft als transportmiddel binnen de EU?

Ik denk voor goederen waar je meer tijd voor hebt om te transporteren is het gemakkelijker om het te consolideren. Je kan de optimale manier kiezen. Je hebt een vast stramien. En het is een milieuvriendelijke manier. En je geraakt relatief dicht tot bij de eindbestemming. Ik denk dat dat een sterkte is van short sea shipping. Voor een goedkope prijs ook.

Het nadeel is dat het voor- en natransport geregeld moet worden. Daar zou men ook eens treintransport voor kunnen inschakelen. Als alternatief op de vrachtwagen. Maar daar heeft men een beetje angst voor. En niet genoeg kennis. Want bij een vrachtwagen is dat toch iets makkelijker.

Een nadeel is ook dat er nog geen of weinig platformen bestaan waar men de ladingen kan delen om zo short sea shipping interessanter te maken. Bij grote contracten zal dat wel gebeuren met een expediteur. Maar voor kleinere ladingen moet men elke provider afgaan en vragen wat de mogelijkheden zijn. Daardoor gaan er veel mogelijkheden verloren.

Bijlage 9: ANTWOORDEN STEVE ALAERTS (Directeur van foodcareplus)

- Welke toekomst ziet u voor de korte vaart als transportmiddel binnen de EU?

Ik denk dat de toekomst ligt in een volledig geëlektrificeerd kust- en binnenvaartvervoer, in belangrijke mate autonoom. In Noorwegen is trouwens vorig jaar voor het eerst zo'n schip in de vaart genomen.

- Waar denkt u dat de korte vaart als transportmiddel in kan verbeteren?

De korte vaart hangt nu nog praktisch 100% af van de standaard haventerminal faciliteiten. Voor autonome transportsystemen, moet er wellicht nagedacht worden over een nog efficiëntere aansluiting met de andere vervoersmodi door behandeling op specifieke terminals. Als er dan met standaarduitrusting wordt gewerkt, kan ook hier wellicht heel wat autonoom afgehandeld worden.

- Hoe heeft u de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de EU beleefd en in welke mate heeft u zich moeten aanpassen als gevolg van deze uittreding op uw werkdomein?

Foodcareplus wikkelt geen trafieken af tussen het continent en het Verenigd Koninkrijk dus heeft weinig of geen impact gehad op onze operaties. Er zijn evenwel indirecte gevolgen geweest omdat het afwickelen van import- en exportflows via het continent voor het Verenigd Koninkrijk niet meer op dezelfde manier mogelijk is.

- Wat vindt u het grootste voordeel/nadeel dat de korte vaart heeft als transportmiddel binnen de EU?

Grote volumes kunnen via kustvaart vervoerd worden om het binnenlands transportsysteem te ontlasten. Dat is het voornaamste voordeel, zeker als het in de toekomst klimaatneutraal kan. Voornaamste nadeel vandaag vind ik dat met voor intra-Europees vervoer gebruik maakt van andere transportcontainers/middelen dan die van de diepzeevaart.