



Hogere Zeevaartschool

**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN**

**Short Sea Shipping in relatie tot het Verenigd  
Koninkrijk en de Europese Unie**

Tim Lion

Scriptie voorgedragen tot het behalen  
van de graad van  
Master in de Nautische Wetenschappen

Promotor: Em. Prof. Dr. Eduard Somers

Academiejaar: 2021 – 2022





Hogere Zeevaartschool

**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN**

# **Short Sea Shipping in relatie tot het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie**

Tim Lion

Scriptie voorgedragen tot het behalen  
van de graad van  
Master in de Nautische Wetenschappen

Promotor: Em. Prof. Dr. Eduard Somers

Academiejaar: 2021 – 2022

## Woord vooraf

Eerst en vooral zou ik graag mijn promotor, Em. Prof. Dr. Eduard Somers, willen bedanken voor het vertrouwen in mij tijdens het maken van deze masterscriptie. Hij gaf me vrijheid in de keuze naar dit onderwerp en ik kon vanaf het eerste contact met hem op zijn steun blijven rekenen.

De Hogere Zeevaartschool Antwerpen zou ik ook willen bedanken voor de opportuniteit die ze mij en een aantal andere geïnteresseerde leerlingen gaven voor het bezoek aan de International Maritime Organization in Londen. Dit versterkte enkel mijn interesse in de relatie tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie.

Mijn dank gaat ook uit naar de experten die openstonden voor het beantwoorden van mijn vragen waardoor ik meer inzichten kon verkrijgen in dit onderwerp. Deze zijn in het bijzonder: Stephanie Dierick, Jan Sebastian Donner, Justin Atkin, Patrick Van Cauwenberghe, Jan Cuyt en Steve Alaerts.

Ook bleek ontspanning broodnodig te zijn. Zowel in mijn studiejaren als tijdens het schrijven van mijn masterscriptie kon ik rekenen op mijn huisgenoten en vrienden. Een gezonde afwisseling tussen studeren en plezier maken bleek belangrijk te zijn.

Als laatste zou ik graag mijn ouders en zus willen bedanken. Dankzij hun heb ik mij kunnen vormen tot te persoon die ik nu ben. Ik ben ze eeuwig dankbaar voor de vrijheid die ze me gaven alsook de wijze raad, die ik soms toch nodig had.

## **Samenvatting**

Deze masterscriptie onderzoekt de mogelijke gevolgen die de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie kan hebben op de short sea shipping voor beide partijen.

Eerst wordt er een uitgebreide toelichting gegeven over de betekenis, rol en huidige stand van zaken van short sea shipping binnen de Europese Unie. Ook worden de zwaktes en sterktes van deze transportmodus beschreven en vergeleken met andere transportmodi.

De lezer zal ook ontdekken dat short sea shipping een groot deel uitmaakt van een multimodale transportketen binnen de Europese Unie en dat de toekomst van deze belangrijke transportmodus deels zal afhangen van de toekomstige relatie tussen het VK en de EU.

Over hoe de Brexit tot stand is gekomen waaronder de gevolgde procedures, het uittredingsakkoord, de politiekeverklaring en het vrijhandelsakkoord zal de lezer meer diepte verscharen over de mogelijke gevolgen binnen de transportsector tussen de EU en het VK.

In het bijzonder wordt in het laatste deel van deze masterscriptie een aantal concrete voorbeelden onderzocht.

## **Abstract**

This master's thesis examines the possible consequences that the United Kingdom's withdrawal from the European Union could have on short sea shipping for both parties.

First, an extensive explanation is given about the meaning, role and current status of short sea shipping within the European Union. The weaknesses and strengths of this transport mode are also described and compared with other transport modes.

The reader will also discover that short sea shipping is a major part of a multimodal transport chain within the European Union and that the future of this important mode of transport will depend in part on the future relationship between the UK and the EU.

How Brexit came about, including the procedures followed, the withdrawal agreement, the political statement and the free trade agreement, the reader will learn more about the possible consequences within the transport sector between the EU and the UK.

In particular, the last part of this master's thesis examines a number of concrete examples.

# Inhoudstafel

1	Inleiding .....	2
2	Short Sea Shipping.....	4
2.1	Begripsomschrijving.....	4
2.2	Soort schepen.....	5
2.2.1	Containerschepen .....	6
2.2.2	Bulkcarriers .....	6
2.2.3	RORO schepen.....	7
2.3	De competitiviteit .....	8
2.3.1	De sterktes .....	8
2.3.2	De zwaktes .....	10
2.4	Een statistische analyse van short sea shipping binnen Europa .....	11
2.4.1	Het aandeel van short sea shipping .....	14
2.4.2	Regio's .....	16
2.4.3	Soorten ladingen.....	18
2.5	TEN-T.....	19
2.5.1	Motorways of the Sea.....	22
2.5.2	North Sea-Mediterranean Core Network Corridor.....	23
2.6	Duurzaamheid.....	24
3	Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie .....	29
3.1	Brexit .....	29
3.1.1	Wat vooraf ging.....	29
3.2	Artikel 50.....	30
3.3	Uittredingsakkoord .....	31
3.4	Politieke verklaring.....	33
3.4.1	Wegtransport .....	33
3.4.2	Transport per trein.....	34

3.4.3	Maritiem transport.....	35
3.5	Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK .....	36
3.5.1	Vrijhandelsakkoord .....	37
4	Short Sea Shipping in Europa als gevolg van de uitreding door het VK uit de EU .....	40
4.1	Het gebruik van vrijhavens in het Verenigd Koninkrijk .....	40
4.2	Protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland .....	44
4.3	Duurzaamheid.....	47
4.4	Britse havens.....	51
5	Besluit .....	55
6	Bibliografie .....	58
7	Lijst van bijlagen.....	69
8	Bijlagen .....	70



## Lijst van figuren

Figuur 1: LNG-schip uitgerust met ‘Moss’ tanks .....	7
Figuur 2: Voorstel nieuwe TEN-T Corridors .....	21
Figuur 3: North Sea-Mediterranean Core Network Corridor .....	24
Figuur 4: Kaart met vrijhavens in het Verenigd Koninkrijk .....	42
Figuur 5: Verandering in koper-verkoper relaties tussen VK en EU, ten opzichte van de rest van de wereld in percentage .....	52
Figuur 6: Hoeveelheid verhandelde lading in miljoen-ton via short sea shipping in Britse havens in vergelijking met 2019 in percentage .....	53

## Lijst van tabellen

Tabel 1: Bruto gewicht van vrachtvervoer over water naar/van grote havens per soort zeevaart uitgedrukt in miljoen ton .....	12
Tabel 2: Vergelijking transportmodi in waarde tegenover hoeveelheid in percentage tussen EU en derde landen.....	13
Tabel 3: Verdeling transport binnen de EU in 2010 en 2020.....	14
Tabel 4: Percentage short sea shipping t.o.v. het totale zeetransport.....	15
Tabel 5: Short sea shipping in de verschillende zee regio's.....	16
Tabel 6: Aandeel type cargo getransporteerd m.b.h.v. short sea shipping in de verschillende zee regio's in percentage .....	18

# 1 Inleiding

De uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie in 2020 heeft de voorbije jaren het nieuws gedomineerd. Nog steeds heeft het referendum van 2016 invloed op de huidige relatie van beide partijen. Het vinden van een uittredingsakkoord en een handelsakkoord verliep moeizaam maar was onmisbaar voor beide partijen.

Toch zal het handelsakkoord een lidmaatschap niet kunnen vervangen en zullen er vele gevolgen merkbaar zijn de volgende jaren. Voor zowel de Europese Unie als het Verenigd Koninkrijk. Daarom heb ik er voor gekozen om mijn masterscriptie hierover te schrijven.

Ik heb geprobeerd de mogelijke gevolgen van de uittreding van het Verenigd Koninkrijk op de transportsector te onderzoeken, met name het gebruik van short sea shipping. Wat de invloeden zullen zijn op dit transportmiddel zal aan de hand van een uitgebreide literatuurstudie en ondervraging van een aantal experts worden bestudeerd.

Eerst zal het concept short sea shipping worden uitgelegd aan de lezer met behulp van een begripsomschrijving waarbij de sterktes en zwaktes aan bod komen. Het vergelijken van short sea shipping met andere transportmodi met behulp van statistieken. Ook het financieringsbeleid van de EU om de transportsector te optimaliseren wordt aangeraakt.

Daarna heb ik geprobeerd de Brexit, met de nadruk op de mogelijke gevolgen op de transportsector, zo klaar en helder mogelijk uit te leggen. Het ontstaan van de Brexit, de procedures die gevolgd moeten worden, wat het uittredingsakkoord inhield, de politiekeverklaring en het huidige uittredingsakkoord tussen beide partijen wordt hierin besproken. Met meer nadruk en detail op de scheepsvaartsector.

In het laatste deel zullen de mogelijke gevolgen en tendensen die waargenomen zijn op short sea shipping aan bod komen. Hier kunnen veel zaken worden aangehaald. Het was daarom ook een afweging om de meest relevante en impactvolle onderwerpen te kiezen. Dit was geen gemakkelijke keuze, daarom heb ik er geprobeerd hierin variatie te brengen.

Voor de duurzaamheid en de toekomst van short sea shipping is een belangrijk concept dat niet kon ontbreken. Dit wordt in verschillende secties aangehaald en ook door de experts. Het was daarom een evidentie om dit te bestuderen en aan te kaarten naar de lezer toe.

Ook de gevolgen van de uittreding op de Britse havens is een belangrijk onderdeel. Enkel stuit dit op de moeilijkheid voor het verkrijgen van de juiste gegevens. Deze worden door het

Verenigd Koninkrijk vrijgegeven maar het was moeilijk om de gevolgen van enerzijds de COVID-19 pandemie alsook de Brexit van elkaar te onderscheiden.

Dat laatste was ook de oorzaak voor een protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland. Deze complexe materie heeft de onderhandelingen tussen de EU en het VK bemoeilijkt. Waardoor dit niet kon uitblijven in het onderzoek. Hier worden de gevolgen in handel tussen Ierland, Noord-Ierland, Groot-Brittannië en de Europese Unie bestudeerd.

De rol die vrijhavens kunnen spelen in de toekomst van het Verenigd Koninkrijk was niet voorzien. Maar naarmate mijn onderzoek vorderde leek dit toch een grote rol te kunnen spelen in de volgende jaren. En zeker ook met het oog op de toekomst voor short sea shipping. Daarom is dit onderwerp ook kort aangehaald.

## 2 Short Sea Shipping

### 2.1 Begripsomschrijving

Short sea shipping (SSS) is een transportmogelijkheid voor het vervoeren van goederen over zee volgens het ‘door-to-door’ principe waarbij het voor- en natransport wordt geleverd door gebruik te maken van de binnenvaart, over de weg of spoorwegen. Het wordt in verschillende onderzoeken beschouwd als een oplossing voor het congestieprobleem op de Europese wegen (Perakis en Denisis 2008; Medda en Trujillo 2010; Brooks en Frost 2004; Sambracos en Maniati 2012; Lopez-Navarro e.a. 2011).<sup>1</sup> Dit door het gebruik van vrachtverkeer over land te vermijden en zo veel mogelijk gebruik te maken van het zeetransport binnen Europa.

Toch mist short sea shipping een universeel aanvaarde definitie waardoor er meer pogingen zijn ondernomen om grenzen te bepalen en een definitie te bedenken die de essentie nauwkeurig verwoord.<sup>2</sup> Een voorbeeld hiervan is de begripsbepaling van short sea shipping volgens Marlow e.a.<sup>3</sup> Zij beschrijven het als “seaborne flows of all kinds of freight performed by vessels of any flag, from EU Member States to whichever destination within the territory embracing Europe, the Mediterranean and Black Sea non-European countries”.

Ook wordt door sommige auteurs beweerd dat men geen classificatie kan toewijzen aan short sea shipping. Zo beweert Stopford<sup>4</sup> dat “short sea shipping is normally a maritime transport within a region, essentially serving port-to-port feeder traffic which can be in competition with land transport”.

De meest gehanteerde definitie werd in 1999 door de Europese Commissie als volgt beschreven: “Korte vaart” is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt. De korte vaart omvat binnenlands en internationaal maritiem vervoer, met inbegrip van de voor- en natransportdiensten, langs de kust en van en naar eilanden, rivieren en meren. Onder korte vaart

---

<sup>1</sup> Gertjan van den Bos and Bart Wiegman, ‘Short sea shipping: a statistical analysis of influencing factors on SSS in European countries’.

<sup>2</sup> Stratos Papadimitriou et al., *The Dynamics of Short Sea Shipping: New Practices and Trends*.

<sup>3</sup> Peter Marlow, Stephen Pettit, and AD Scorza, *Short sea shipping in Europe: analysis of UK and Italian markets*.

<sup>4</sup> Alan Branch and Martin Stopford, *Maritime economics*.

valt ook het zeevervoer tussen lidstaten van de Unie en Noorwegen en IJsland en andere aan de Oostzee, de Zwarte Zee en Middellandse Zee grenzende staten.’<sup>5</sup>

In bovenstaande definitie wordt de term ‘short sea shipping’ vertaald als ‘korte vaart’. De maritieme sector is echter internationaal gericht, waardoor het gebruik van de Nederlandse term nauwelijks voorkomt in onderzoek en geschriften. Daarom koos ik er voor om ook in mijn onderzoek de Engelse term te gebruiken.

Short sea shipping wordt door de Europese Commissie ook gezien als het enige transport alternatief dat een realistisch perspectief kan bieden op de modale shift van de weg, het concurrentievermogen kan verbeteren en milieuschade kan verminderen. Dit verklaart grotendeels de sterke nadruk van de EU voor de ontwikkeling van haar nieuwe ‘Motorways of the Sea’-beleid.<sup>6</sup>

‘The Motorways of the Sea’ is een Europees financieringsbeleid waarbij de focus ligt op short sea routes, maritieme links en infrastructuren, die het best geplaatst zijn om de short sea shipping industrie en havens te ondersteunen. Zo wilt de EU er voor zorgen dat short sea shipping een nog grotere rol kan spelen in het intermodaal transport binnen Europa. En tracht alle transportmodi zo efficiënt mogelijk te benutten zodat de congestie op de Europese wegen vermindert. Het doel hiervan is transport sneller, milieuvriendelijker en goedkoper te laten verlopen.

## **2.2 Soort schepen**

De soort schepen die gebruikt kunnen worden voor het transport via short sea shipping komt overeen met het type vervoerde goederen. Dit kan gaan van containerladingen, ‘Liquefied Natural Gas’ (LNG), ‘Liquefied Petroleum Gas’ (LPG), olie, ijzerertsen, auto’s,... tot passagiers. De grootte van short sea schepen staat niet vast en kan dus moeilijk in één bepaalde categorie worden gestoken. Het is wel belangrijk dat de schepen ook in kleinere havens kunnen aanmeren en aflossen. De snelheid voor het laden en lossen mag ook niet te veel tijd in beslag nemen om zo de efficiëntie van short sea shipping hoog te houden.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> European Commission, ‘De ontwikkeling van de korte vaart in Europa: een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen, COM (1999) 317 def.’

<sup>6</sup> Francesca Medda and Lourdes Trujillo, ‘Short-sea shipping: an analysis of its determinants’.

<sup>7</sup> Ibid.

### 2.2.1 Containerschepen

Het transporteren van containers via short sea shipping verloopt vaak met feeders. Dit is een containerschip dat tussen de 200 en 5000 'Twenty-Foot Equivalent Unit' of ook wel TEU kan vervoeren.<sup>8</sup> Deze schepen worden ingezet om containers van en naar 'hub' havens te verhandelen. Het is zelfs zo dat sommige feeders uitgerust zijn met kranen. Zo kunnen zij zelf containers ophalen en afzetten in havens waar de infrastructuur dit niet toelaat.

Containers kunnen verschillen in type en grootte. De standaard afmetingen zijn 20 x 8 x 8,5 voet voor een TEU container. Voor een 'Forty-Foot Equivalent Unit' container is de lengte het dubbele met veertig voet. Zo kunnen beide containers eenvoudig op elkaar geladen worden.

Voor het vervoeren van producten die bevroren gehouden moeten worden of verse producten die gekoeld moeten blijven tijdens het transport, maakt men gebruik van zogenaamde 'reefer' containers. Dit zijn containers die een voorop ingestelde temperatuur blijven aanhouden. Deze hebben een witte kleur om zo opwarming, die afkomstig is van de zon, tegen te houden.<sup>9</sup>

### 2.2.2 Bulkcarriers

Bulkgoederen worden in het algemeen door bulkcarriers getransporteerd. Het type bulkgoed wordt onderverdeeld in drie grote categorieën. Deze bestaan uit: 'liquid bulk cargo', 'solid bulk cargo' en 'break bulk cargo'. Ook hier zal voor short sea routes de grootte van het schip aan de kleinere kant zijn. Zo kunnen de grootste bulkcarriers op dit moment zo'n 400.000 ton aan goederen transporteren.<sup>10</sup> Voor short sea ligt dit getal tussen de 500 en 1500 ton.<sup>11</sup>

Onder 'liquid bulk cargo' verstaat men niet verpakte lading in vloeibare vorm en wordt vaak door tankersschepen getransporteerd om zo het laden en lossen efficiënter te maken. Het type lading varieert van verbruiksgoederen zoals bakolie en sappen tot niet-verbruiksgoederen zoals benzine en ruwe olie. In dit laatste behoren ook de gevaarlijke ladingen zoals LPG, LNG en chemicaliën die schadelijk kunnen zijn voor de mens en natuur.

De bouw van de tankers hangt hier sterk af van het type lading. Zo zal een LNG tanker met typisch rondvormige 'Moss' tanks varen. Deze tanks zijn extern geïsoleerd en ontworpen met geavanceerde systemen voor het vervoeren van LNG, dat bewaard moet blijven onder een temperatuur van min 164°C over lange afstanden.

---

<sup>8</sup> Judith Mulder, 'Network Design and Robust Scheduling in Liner Shipping'.

<sup>9</sup> Bob Castelein, Harry Geerlings, and Ron Van Duin, 'The reefer container market and academic research: A review study'.

<sup>10</sup> Valemax website, 'Valemax'.

<sup>11</sup> Stratos Papadimitriou et al., *The Dynamics of Short Sea Shipping: New Practices and Trends*.



Figuur 1: LNG-schip uitgerust met ‘Moss’ tanks

Bron: Moss Maritime (2022)<sup>12</sup>

‘Solid bulk cargo’ is vaste bulklading dat los, onverpakt en uniform van samenstelling is en rechtstreeks in de laadruimte van een schip wordt geladen. Voorbeelden van vaste bulklading zijn suiker, cacao, koffie, ijzererts, kunstmest, cement, kolen, soja en tarwe. Alle goederen die in deze categorie vallen zijn homogeen en onverpakt. Meestal worden ze in schepen gestuwd door silo's, kranen, transportbanden of hoppers. Dit soort goederen moet normaal gesproken de hele transportperiode droog gehouden blijven.

In tegenstelling tot de vorige twee soorten bulklading wordt ‘break bulk cargo’ (of ook wel stukgoed in het Nederlands) meestal vervoerd in de vorm van vaten, kratten, pallets of zakken. Stukgoed kan ook lading zijn dat niet verenigbaar is, bijvoorbeeld staal of grote voertuigen. Het kunnen ook goederen zijn die niet in een container passen.

### 2.2.3 RORO schepen

Roll-on/Roll-off schepen of kortweg RORO schepen transporteren rollend materieel. Dit kunnen bijvoorbeeld auto's zijn. Maar ook tractoren, bussen, industriële machines en geladen vrachtwagen. Het is een zeer efficiënte manier om dit soort belading te transporteren. Dat gebruik maakt van een ramp om de lading op en af het schip te rijden. De grootte van deze schepen zit tussen de 750 en 3500 ‘lane meters’ voor short sea routes. Eén ‘lane meter’ wordt berekend aan de hand van de lengte van het laad dek in meters te vermenigvuldigen met de breedte van het laad dek in ‘lanes’ of rijstroken.<sup>13</sup> Zo zou zeven ‘lane’ meter overeenkomen met één TEU container.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> ‘Moss Maritime | Gas Technologies’.

<sup>13</sup> ‘lane metres definition’.

<sup>14</sup> Tiago A. Santos and C. Guedes Soares, ‘Methodology for ro-ro ship and fleet sizing with application to short sea shipping’.



## 2.3 De competitiviteit

De competitiviteit van short sea shipping tegenover andere transportmodi hangt van een zeer groot aantal factoren af. Dit wordt door de verschillende bevroegden personen in dit onderzoek bevestigd als ook onderzoekers die het onderwerp nauw bestuderen. We zullen de sterktes en zwaktes van short sea shipping tegenover elkaar afwegen. Deze werden voor het eerst door Paixão-Casaca en Marlow (2005) onderzocht. Ook Medda en Trujillo (2010) analyseerden de sterktes, zwaktes en doelen van short sea shipping. Onder de bevroegde werd er naar de mogelijke voor en nadelen van dit transportmiddel gevraagd, die door hun kennis en vakgebied zijn opgenomen in deze studie.

### 2.3.1 De sterktes

Europa heeft een enorm groot geografisch voordeel. Het totaal aan kustlijnen bedraagt 67 000 km waarvan 70% van de industriële faciliteiten zich op minder dan 200 km van de kust bevindt.<sup>15</sup>

Ook het grote volume dat je kan transporteren via short sea shipping in vergelijking met andere transportmodi is een groot voordeel volgens Sophie Dierick, policy advisor van North Sea Port.<sup>16</sup> Het evenwicht tussen de financiële kost, duurzaamheidskost en andere kosten die daar mee gepaard gaan is nagenoeg perfect. Waar op dit moment geen enkel alternatief in de buurt komt. Zeker als het gaat over het vervoeren van bulkgoederen.

De uitstoot van CO<sub>2</sub> door short sea shipping ligt veelal lager dan transport over de weg. Van alle transportmodi binnen Europa heeft short sea shipping een aandeel van 13,6%, tegenover transport over de wegen 72%.<sup>17</sup> Dit is voor een deel te wijten aan het feit dat men de laadcapaciteit van schepen zoveel mogelijk probeert te maximaliseren om zo de transportkosten deels te verlagen.<sup>18</sup> Het onrechtstreeks gevolg hiervan is dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> per tonkilometer van short sea shipping veelal lager ligt dan transport met vrachtwagens.<sup>19</sup>

Aan de hoeveelheid vrachtvervoer uitgedrukt in tonkilometer kan men de verschillende transportmodi met elkaar vergelijken. Een tonkilometer, afgekort als tkm, is een maateenheid

---

<sup>15</sup> Ana C. Paixão and Peter B. Marlow, 'Strengths and weaknesses of short sea shipping'.

<sup>16</sup> Stephanie Dierick, 'Interview Stephanie Dierick'.

<sup>17</sup> European Commission, *EU transport in figures: statistical pocketbook*.

<sup>18</sup> Haakon Lindstad, Bjørn E. Asbjørnslett, and Anders H. Strømman, 'The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping'.

<sup>19</sup> Harald M. Hjelle, 'Atmospheric Emissions of Short Sea Shipping Compared to Road Transport Through the Peaks and Troughs of Short-Term Market Cycles'.

voor goederenvervoer die het vervoer van één ton goederen door een bepaalde vervoerswijze (weg, spoor, lucht, zee, pijpleidingen etc.) over een afstand van één kilometer weergeeft.<sup>20</sup> Zo staat het wegtransport onophoudelijk op de eerste plek met 1764 miljard tonkilometer. Het zeetransport komt op een tweede plaats met 979 miljard tonkilometer. En is maar met 0,1% gestegen tegenover 3,3% voor transport over de weg tussen 2018 en 2019.<sup>21</sup>

Dit is opmerkelijk, omdat het in bepaalde gevallen veel goedkoper is om de lading over zee te transporteren. Dit hangt voornamelijk af van de afstand tussen de punten. Volgens sommige auteurs is een minimum afstand van 650-800 km over zee vereist om short sea shipping rendabel te maken. Maar niet enkel de afstand kan een beslissende factor zijn. Ook andere obstructies kunnen een rol spelen. Zo kunnen een gebergte, tol, file, verplichte rust voor chauffeur,... de kosten laten oplopen. Zodoende is short sea shipping in bepaalde gevallen wel voordeliger. Men moet wel vaststellen dat het transport over de weg in vele voorbeelden sneller is. Het ligt daarom aan de bevrachter om een juiste afweging te maken.

Het transport per tonkilometer is dus wel gunstiger voor vrachtwagens wanneer het transport over de weg korter is in vergelijking met de route over zee.<sup>22</sup>

De beschikbaarheid van de zeeën heeft ook een enorm voordeel tegenover het wegtransport. Zo zijn de zeeën altijd ter beschikking om handel te drijven, waartegenover de wegen in Europa dit niet altijd zijn. Dit zorgt ervoor dat SSS meer flexibel kan zijn. Zo hebben sommige Europese landen restricties op transport van zware ladingen over wegen in het weekend en/of feestdagen.<sup>23</sup>

Zo heeft volgens Justin Atkin<sup>24</sup>, Patrick Van Cauwenberghe<sup>25</sup> en Steve Alaerts<sup>26</sup> short sea shipping het grote voordeel dat het de congestieproblemen op de Europese wegen kan verminderen. Dit heeft niet enkel een positief effect op het milieu maar ook op de gezondheid van de Europeanen.<sup>27</sup> Ook het aantal verkeersdoden op de Europese wegen ligt met 22 763<sup>28</sup> in

---

<sup>20</sup> Eurostat, 'Glossary:Tonne-kilometre (tkm)'.

<sup>21</sup> European Commission, *EU transport in figures 2021*.

<sup>22</sup> Erik Fridell and Harald M. Hjelle, 'When is Short Sea Shipping Environmentally Competitive?'

<sup>23</sup> Aad W. van den Engel, 'Driving Restrictions for Heavy Goods Vehicles in the European Union'.

<sup>24</sup> Justin Atkin, 'Antwoorden Justin Atkin'.

<sup>25</sup> Patrick Van Cauwenberghe, 'Interview Patrick Van Cauwenberghe'.

<sup>26</sup> Steve Alaerts, 'Antwoorden Steve Alaerts'.

<sup>27</sup> Stefan Gössling et al., 'The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union'.

<sup>28</sup> European Union et al., *EU transport in figures*.

2019 veel hoger dan de 29 doden die te wijten zijn aan het maritiem transport volgens EMSA (European Maritime Safety Agency).<sup>29</sup>

### 2.3.2 De zwaktes

Short sea shipping is sterk afhankelijk van de goede werking van havens. De bevrachters hebben daarom geen andere keus dan vertrouwen op de efficiëntie van de havenoperaties. Echter zijn er vaak problemen die zich kunnen voordoen waardoor de vertragingen oplopen. Het kan over de onbeschikbaarheid gaan van een laad- of losplaats, mechanische storingen van havenapparatuur, het inefficiënt overladen naar andere transportmodi,...<sup>30</sup> Deze vertragingen hebben een invloed op het vertrouwen in short sea shipping.

Ook stijgt de totale prijs van het transport via short sea shipping door bijvoorbeeld douane kosten, extra administratie kosten, lange transittijden,...<sup>31</sup> Deze kunnen hoog oplopen wanneer er goederen van en naar het Verenigd Koninkrijk vertrekken.

Havenkosten hebben een aandeel van 40-60% en soms hoger op de totale kost van het transport via short sea shipping. Dit door het feit dat sommige schepen meerdere havens op zijn route heeft, waardoor deze kosten natuurlijk stijgen. Enkel door het veranderen van de regelgeving kunnen beleidsmakers deze kosten naar beneden duwen. Meer taxen heffen op het transport over de wegen zou de competitiviteit van short sea shipping aanzienlijk verhogen.

Een andere zaak dat door veel critici wordt bevestigd is dat het voor en na transport met containers vaak door vrachtwagens wordt uitgevoerd. Deze 'lastmile' problematiek vindt je ook terug bij transport via spoorwegen.<sup>32</sup> Dit kan voor sommigen de drempel zijn en beslissen vaak dan om het gehele transport over weg te doen. Omdat dit minder voorbereidend werk vergt en sneller afgerond kan worden. Zeker als dit gaat over minder grote hoeveelheden lading.

Maar ook zijn er andere type goederen die niet ideaal zijn voor transport over zee. Denk aan producten die kunnen vervallen zoals groenten en fruit.<sup>33</sup> Deze hebben weinig tijdsruimte en moeten op een zeker tijdstip aankomen op bestemming, anders kunnen de producten in waarde afnemen.

---

<sup>29</sup> European Maritime Safety Agency, *EMSA Facts and Figures 2021*.

<sup>30</sup> Papadimitriou et al., *The Dynamics of Short Sea Shipping*.

<sup>31</sup> Jan Sebastian Donner, 'Antwoorden Jan Sebastian Donner'.

<sup>32</sup> Van Cauwenberghe, 'Interview Patrick Van Cauwenberghe'.

<sup>33</sup> Atkin, 'Antwoorden Justin Atkin'.

Een andere kijk op de zwaktes van short sea shipping is dat er bepaalde grondstoffen niet aanwezig zijn in sommige gebieden. De industrie en economie binnen de Europese Unie hangt af van deze grondstoffen. En moeten vaak van derde landen geïmporteerd worden zoals China, dat 93% van de totale EU voorraad in magnesium voorziet.<sup>34</sup> Zuid-Afrika voorziet in 71% van de behoefte van de EU aan platina en een nog groter aandeel van de platina groep metalen: iridium, rhodium en ruthenium. Platina wordt gebruikt in autokatalysatoren. Waardoor de uitstoot van schadelijke stoffen door verbrandingsmotoren verlaagt.<sup>35</sup> Het vervoeren van deze grondstoffen kan momenteel enkel via deepsea transport.

Ook zullen de nieuwe eisen voor het verlagen van het zwavelgehalte in de brandstof voor schepen die varen in de ‘Emission Control Area’s’ gevolgen hebben voor de short sea shipping binnen Europa.<sup>36</sup> De brandstofprijzen zullen veel duurder worden waardoor de operationele kost als gevolg zal stijgen. Dit wordt natuurlijk doorgerekend naar de klant waardoor short sea shipping minder aantrekkelijk wordt in sommige scenario’s.

Veel mensen hebben ook nog steeds een negatief beeld van de maritieme sector waardoor dit rechtstreekse gevolgen kan hebben voor het imago van short sea shipping. Het zou daarom beter zijn om zich te focussen op het promoten van zeetransport. De belangen van de zeevaart zou men juist moeten omarmen. Het aantal mensen dat de maritieme sector tewerkstelt, de evolutie van de schepen en ook het aantal dat op onze wateren vaart, toont aan dat short sea shipping een grote economische waarde heeft.<sup>37</sup> Al is het moeilijk om een concreet cijfer te plakken op de hoeveelheid tewerkstelling dat het zeetransport aanbied. Het gefragmenteerde karakter van het zeevervoer maakt het moeilijk om volledige en nauwkeurige gegevens te verkrijgen over de werkgelegenheid in de EU in de maritieme sector.<sup>38</sup>

## **2.4 Een statistische analyse van short sea shipping binnen Europa**

De volgende gegevens zijn door Eurostat vrijgegeven en worden als betrouwbare bron voor dit onderzoek gebruikt. Het omvat het transport van goederen tussen de grote havens van de EU-27 lidstaten en de havens gesitueerd in het geografische Europa of van de niet-Europese landen

---

<sup>34</sup> European Commission, ‘Critical raw materials’.

<sup>35</sup> M Benson et al., ‘The recovery mechanism of platinum group metals from catalytic converters in spent automotive exhaust systems’.

<sup>36</sup> Theo Notteboom, ‘The impact of low sulphur fuel requirements in shipping on the competitiveness of ro-ro shipping in Northern Europe’.

<sup>37</sup> Paixão and Marlow, ‘Strengths and weaknesses of short sea shipping’.

<sup>38</sup> European Commission. Directorate General for Mobility and Transport., *Study on social aspects within the maritime transport sector: final report.*

gesitueerd aan de Middellandse en Zwarte Zee. Ook worden de gegevens van Noorwegen, Montenegro en Turkije binnen deze analyse vergeleken.

Eurostat berekende hiervoor een daling van 6,6% in 2020 voor short sea shipping binnen de EU in vergelijking met 2019. De algemene stijging die de korte vaart kende vanaf 2009, na de economische crisis van 2008, bereikte een hoogtepunt in 2019. Daarna daalde deze trend. De COVID-19 pandemie speelt hier hoogstwaarschijnlijk een grote rol in. Handel tussen de verschillende landen werd enorm verstoord. Niet enkel heeft dit een effect gehad op de lange omvaart maar ook op de short sea shipping.



Tabel 1: Bruto gewicht van vrachtvervoer over water naar/van grote havens per soort zeevaart uitgedrukt in miljoen ton

Bron: Eurostat (2020)<sup>39</sup>

Alle lidstaten van de Europese Unie kende een daling in de korte vaart. Enkel Malta (+27%), Kroatië (+23%), Cyprus (+2,8%) en Zweden (+0,4%) stegen in dit aandeel. Voor Malta is de stijging voornamelijk toe te schrijven aan de hogere overslag van droge bulkgoederen in verband met de snelle ontwikkeling van de bouw- en transportsector.<sup>40</sup>

De grootste dalingen stonden op naam van Litouwen (-27%), Bulgarije (-17,2%), Slovenië (16,7%) en Spanje (10,5%).

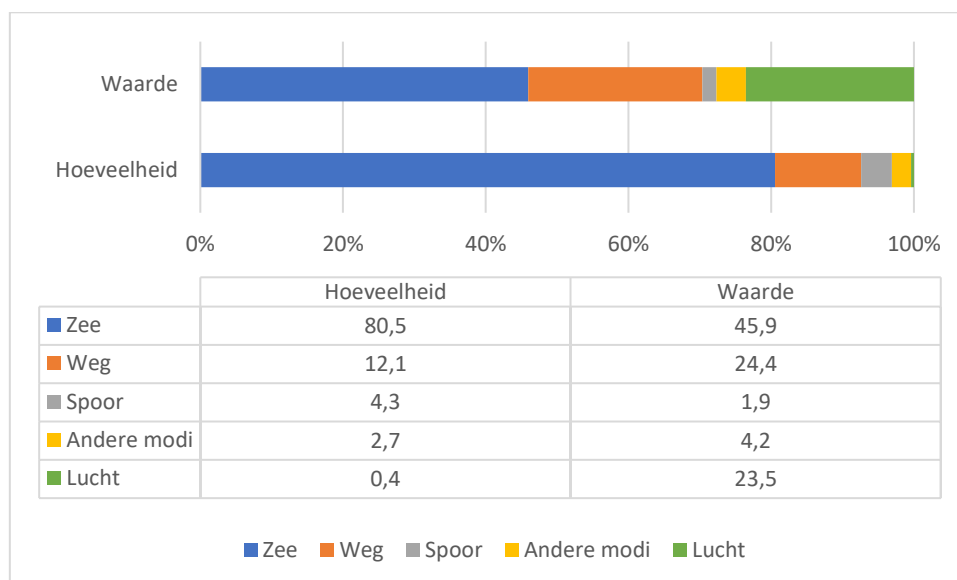
Zee-transport was verantwoordelijk voor 41,4% van de geëxporteerde goederen en 51,2% van de geïmporteerde goederen in 2020 tussen de EU en andere landen in waarde. Dit voor een

<sup>39</sup> Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods'.

<sup>40</sup> European Commission, *European Construction Sector Observatory, country profile Malta*.

totaal geschat bedrag van 1 674 miljard euro.<sup>41</sup> De op één na meest waardevolle manier was door de lucht met 25,6% van de uitvoer en 21,1% van de invoer. Transport via de weg had een aandeel van 26,9% voor export en 21,6% voor import. Het spoortransport met respectievelijk 1,8% en 2,1%.<sup>42</sup>

Als we dit vergelijken met de hoeveelheid ton aan vracht dan staat zeetransport met 83,9% aan geïmporteerde goederen en 74,1% aan geëxporteerde goederen op de eerste plek met een duidelijke voorsprong. Het luchttransport heeft hierin dan weer het laagste aandeel. Zo is het maar verantwoordelijk voor een totaal van 0,4% aan hoeveelheid verhandelde vracht met derde landen in 2020. Hieruit kunnen we concluderen dat de soort lading die op deze manier wordt getransporteerd eerder waardevol is. Denk maar aan vaccins die tijdens de corona pandemie met vliegtuigen werden vervoerd.<sup>43</sup> Maar ook andere zaken als medicijnen, juwelen, dieren, groenten en fruit,...<sup>44</sup>



Tabel 2: Vergelijking transportmodi in waarde tegenover hoeveelheid in percentage tussen EU en derde landen

Bron: Eigenwerk met gegevens van Eurostat (2020)<sup>45</sup>

<sup>41</sup> Eurostat, 'International trade in goods'.

<sup>42</sup> Eurostat, 'International trade in goods by mode of transport'.

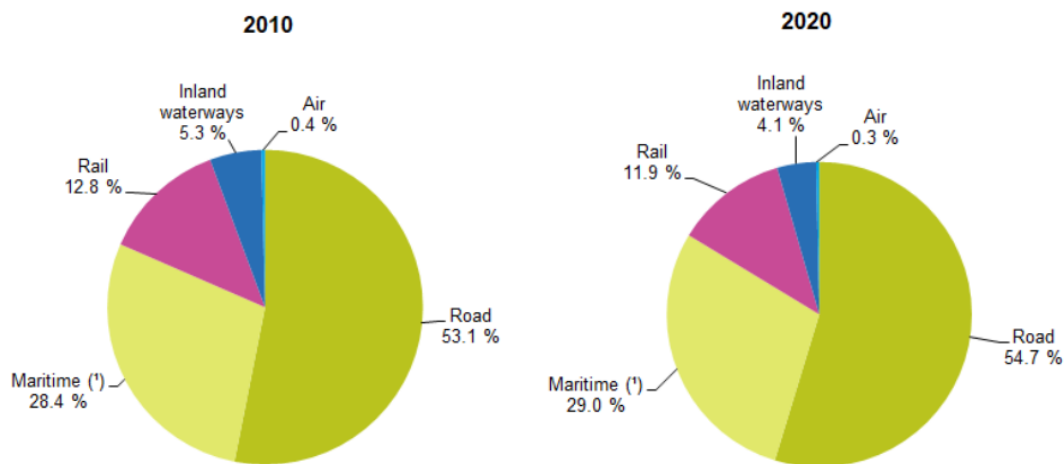
<sup>43</sup> IATA, 'Transportation of COVID-19 Vaccine'.

<sup>44</sup> IATA, 'What Types of Cargo are Transported by Air?'

<sup>45</sup> Eurostat, 'International trade in goods by mode of transport'.

### 2.4.1 Het aandeel van short sea shipping

Men kan uit deze analyse stellen dat zeetransport het belangrijkste internationaal transportmiddel is voor Europa. Dit is echter niet zo voor het zeetransport binnen Europa zelf. Daaruit blijkt dat transport via de weg nog altijd de bovenhand heeft met een aandeel van 54,7%. Het zeetransport komt op een tweede plaats met 29% in 2020.<sup>46</sup>



Tabel 3: Verdeling transport binnen de EU in 2010 en 2020

Bron: Eurostat (2020)<sup>47</sup>

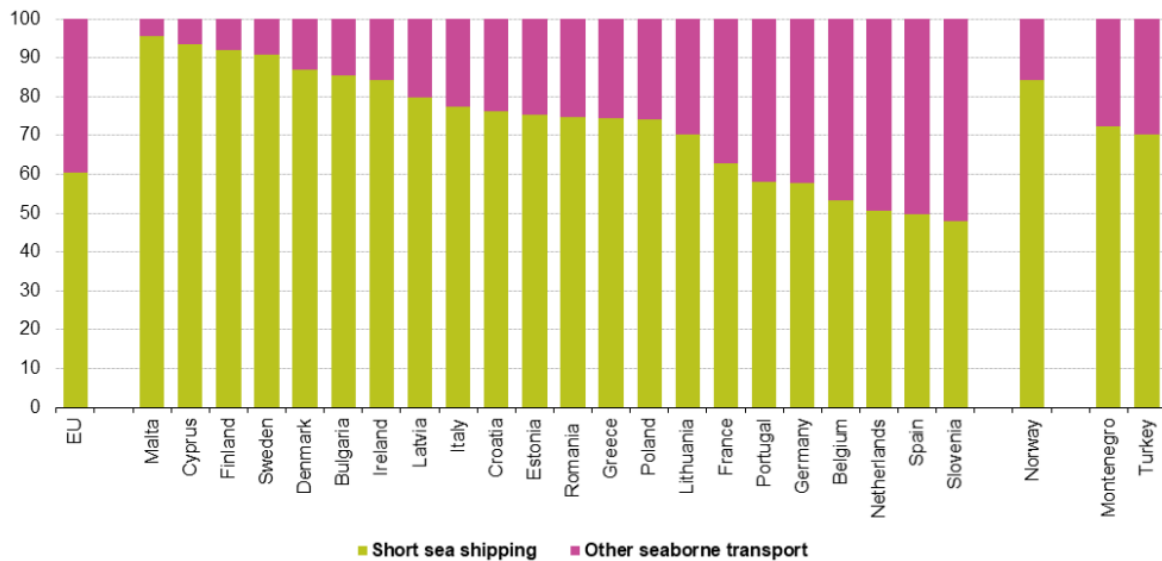
Hoewel de investeringen om short sea shipping binnen Europa te promoten weinig effect hebben<sup>48</sup>, zien we wel dat in 2020, wanneer we ons enkel focussen op maritiem transport, short sea shipping een marktaandeel heeft van 60% in Europa. Wat neer komt op een totaal van 1,7 miljard ton aan goederen, 6,6% minder in vergelijking met 2019.<sup>49</sup>

<sup>46</sup> Eurostat, 'Freight transport statistics - modal split'.

<sup>47</sup> Eurostat, 'File:Modal split of freight transport, EU, 2010, 2019 and 2020 (% , based on tonne-kilometres).png'.

<sup>48</sup> Ancor Suárez-Alemán, Lourdes Trujillo, and Francesca Medda, 'Short sea shipping as intermodal competitor: a theoretical analysis of European transport policies'.

<sup>49</sup> Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods'.



Opmerking: Tsjechië, Luxemburg, Hongarije, Oostenrijk, Slovaakse, Liechtenstein en Zwitserland hebben geen maritieme havens.

Tabel 4: Percentage short sea shipping t.o.v. het totale zeetransport

Bron: Eurostat (2020)<sup>50</sup>

Wat we uit bovenstaande grafiek kunnen afleiden is dat het aandeel short sea shipping in de verschillende Europese landen enorm verschilt. Zo heeft SSS een groter aandeel tegenover intercontinentaal maritiem transport over oceanen in Finland, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Italië,... Meer dan 70% van het zeetransport gebeurt via short sea shipping.

Geografisch gezien kunnen we vaststellen dat de meeste van deze landen lange kustlijnen hebben of een groot aantal bewoonde eilanden. Dit zou het grote aandeel in short sea shipping kunnen verklaren. Vaak zullen deze landen ‘feederdiensten’ aanbieden naar en van de ‘hub ports’, die dan als een centraal overslagpunt worden gebruikt. Dit is in contrast met andere landen zoals Nederland, België, Spanje,... waar deze grote havens zich vooral focussen op intercontinentaal transport.<sup>51</sup>

In Noorwegen is de handel vooral bepaald met het exporteren via short sea shipping. Van de totale handel dat zij voeren via zeetransport wordt er een kleine 60% enkel geëxporteerd via short sea shipping. Het gas afkomstig uit Noorwegen is goed voor 20 tot 25% van de totale gas consumptie binnen de Europese Unie.<sup>52</sup> Met vooral Duitsland en het Verenigd Koninkrijk als

<sup>50</sup> Ibid.

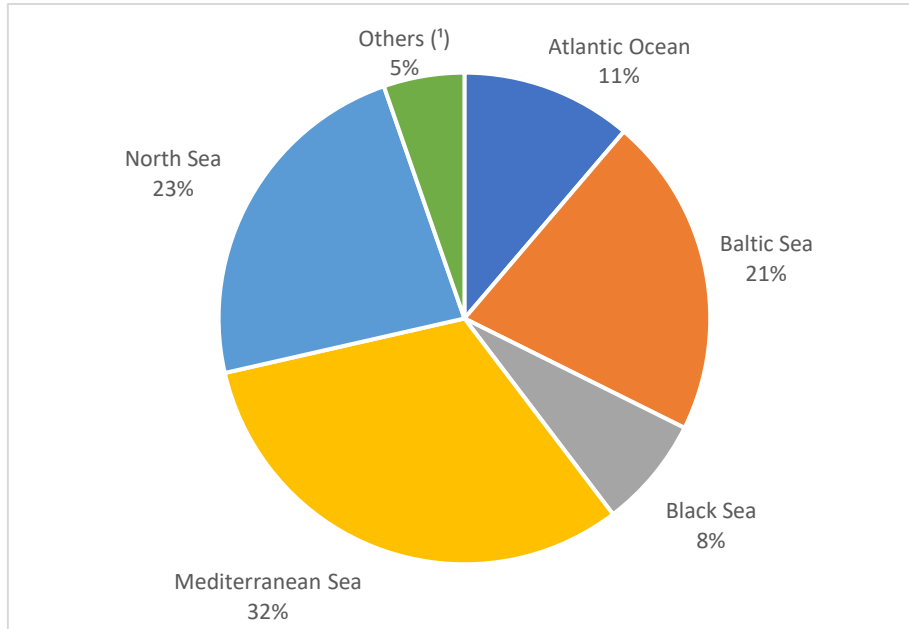
<sup>51</sup> Eurostat, ‘Maritime transport statistics - short sea shipping of goods’.

<sup>52</sup> ‘Exports of Norwegian oil and gas’.



importeurs.<sup>53</sup> Ook al wordt het gas door een groot deel via pijplijnen vervoert. De olie afkomstig vanuit Noorwegen wordt toch nog voor 80% via schepen uitgevoerd.<sup>54</sup>

## 2.4.2 Regio's



(1) Niet geïdentificeerde havens in Denemarken, Duitsland, Spanje, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, Israël, Marokko, Rusland, Zweden, Turkije en Egypte; binnenhavens van EU-landen.

Tabel 5: Short sea shipping in de verschillende zee regio's

Bron: Eigen werk met gegevens van Eurostat (2020)<sup>55</sup>

Short sea shipping wordt sterk vertegenwoordigd in de Middellandse-, Noord- en Baltische zee. Dit is vooral te wijten aan de grootte en de goede functionaliteit van deze havens, die vaak ook op korte afstanden van elkaar verwijderd zijn.

Wanneer men kijkt naar de Middellandse zee, valt op dat Italië enorm is gegroeid op vlak van short sea shipping. In 2020 stond het land op de eerste plaats binnen de Europese Unie met 14,4% van de totaal aantal verhandelde goederen in ton (287 miljoen ton). Dit zorgt er voor dat de Middellandse zee goed is voor een totaal van 587 miljoen aan ton verhandelde goederen. Wat neer komt op 32% van het totaal binnen Europa.<sup>56</sup>

<sup>53</sup> Svein S. Andersen and Nick Sitter, 'The EU's Strategy Towards External Gas Suppliers and Their Responses: Norway, Russia, Algeria and LNG'.

<sup>54</sup> 'Exports of Norwegian oil and gas'.

<sup>55</sup> Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods'.

<sup>56</sup> Ibid.

De havens rondom de Noordzee hebben ook een groot aandeel in het totaal aantal ton dat aan goederen werd getransporteerd door middel van short sea shipping in 2020. Met zo'n 23% staat het op de tweede plaats en is zo goed voor 422 miljoen ton aan goederen. Zo is de haven van Rotterdam veruit de drukste haven op vlak van short sea shipping in heel Europa. Met 195 miljoen ton heeft het een grote voorsprong op de haven van Antwerpen, dat voor 100 miljoen ton verhandelde aan goederen en op de tweede plek staat. Op de derde plaats komt de haven van Amsterdam met 46 miljoen ton.<sup>57</sup>

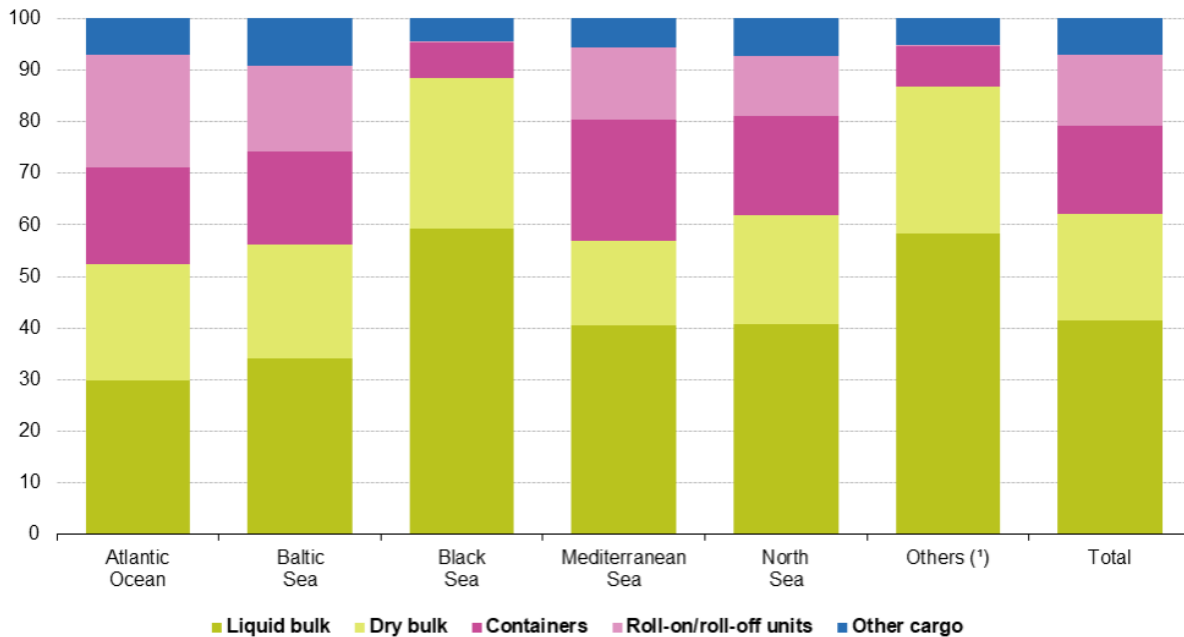
De Baltische zee blijkt het derde meest gebruikte zeegebied van Europa te zijn, met een sterke maritieme activiteit, zowel wat betreft vracht- als passagiersvervoer. RORO- en containertransportdiensten hebben de hoogste dichtheid in deze regio. Waar short sea shipping vooral wordt gebruikt voor de import en export van goederen met de verschillende landen rondom de Noordzee.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Brian Simpson, 'Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator'.

### 2.4.3 Soorten ladingen



(1) Niet geïdentificeerde havens in Denemarken, Duitsland, Spanje, Frankrijk, Turkije, Egypte, Israël, Marokko, Rusland en het Verenigd Koninkrijk; binnenhavens van EU-landen.

Tabel 6: Aandeel type cargo getransporteerd m.b.h.v. short sea shipping in de verschillende zee regio's in percentage

Bron: Eurostat (2020)<sup>59</sup>

Uit deze grafiek stellen we vast dat de meest getransporteerde lading binnen Europa 'liquid bulk' is. Deze worden door 'liquid bulk carriers' vervoerd. In deze categorie mag men ook olietankers, chemicaliëntankers, 'liquid gas' tankers, sleeptankschepen en andere soort tankers bijrekenen.<sup>60</sup> Vooral het transport van bulkgoederen in de Zwarte zee is opmerkelijk. De oorzaak hiervan is deels te wijten aan de handel in olie door Rusland.<sup>61</sup>

In de regio van de Atlantische Oceaan worden vooral RORO eenheden verhandeld. Deze worden met behulp van RORO of 'Roll-on/Roll-off' schepen getransporteerd. De schepen zijn voornamelijk ferry's waarbij men auto's, vrachtwagens, of ander soort rollende lading op en van de schepen rijdt. Zo kan men snel en efficiënt dit type transport uitoefenen.

Voor de havens van Calais en Dover spelen een grote rol in de RORO handel op de Atlantische Oceaan. De twee havens verhandelen exclusief RORO beladingen met short sea

<sup>59</sup> Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods'.

<sup>60</sup> Eurostat, 'Reference Manual on Maritime Transport Statistics'.

<sup>61</sup> Fotios Katsoulas, 'Crude Oil Trade: Increase in Russian exports from the Black Sea'.

shipping en waren samen goed voor ongeveer 10% van het totaal verhandelde RORO goederen binnen Europa in 2017.<sup>62</sup> Waarbij Dover in 2020 de grootste RORO haven is binnen Europa met 21,5 miljoen ton.<sup>63</sup> Frankrijk is goed voor zo'n derde van de totale RORO handel in het Verenigd Koninkrijk.

De containerhandel door short sea shipping in Europa is vooral sterk vertegenwoordigd in de Middellandse zee. Het transport van containers wordt door containerschepen ingevuld. De grootte van deze schepen wordt in TEU uitgedrukt. Dit staat voor 'twenty-foot equivalent unit', waarbij één TEU, een container van twintig voet lang voorstelt.

In 2020 bleef Italië het grootste land in verhandelde containers binnen de Europese Unie. Met 6,8 miljoen TEU is het met 10,2 percent gestegen tegenover 2019. Wat een opmerkelijke groei is tegenover de andere EU lidstaten. Zo kende enkel Denemarken nog een sterke groei, met 9,2 percent en België met 7,5 percent.

## 2.5 TEN-T

Alle lidstaten van de Europese Unie moeten bijdragen aan de ontwikkeling van trans-Europese netwerken (TEN). Dit is vastgelegd in het Verdrag van Maastricht.<sup>64</sup> Nationale netwerken moeten worden ontwikkeld tot één Europees netwerk, ondersteund door het TEN-T beleid. Voor vervoer is dit beleid vastgelegd in Verordening (EU) nr. 1315/2013<sup>65</sup> voor het trans-Europese vervoersnetwerk.<sup>66</sup> Het is een EU-netwerk van spoor, binnenwateren, kustvaartroutes en wegen. Het verbindt 424 grote steden met havens, luchthavens en spoorwegterminals.<sup>67</sup>

Het TEN-T beleid stelt ook eisen waaraan deze infrastructuur moet voldoen, onder meer op het gebied van veiligheid, kwaliteit voor goed presterend transport van zowel goederen als personen en afstemming op milieudoelstellingen.<sup>68</sup>

Zo heeft het TEN-T project drie belangrijke data vooropgesteld om aan verschillende doelstellingen te voldoen. Het project moet in 3 fases ontwikkeld worden: het kernnetwerk moet

---

<sup>62</sup> Eurostat, 'Top 5 short sea shipping EU-28 ports for roll-on and roll-off units, 2017'.

<sup>63</sup> UK Department for Transport, 'UK Port Freight Statistics: 2020'.

<sup>64</sup> 'Samenvatting van Het Verdrag betreffende de Europese Unie'.

<sup>65</sup> Europese Unie, 'Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU voor de EER relevante tekst'.

<sup>66</sup> Rob Leeuw van Weenen, Arnaud Burgess, and Jan Francke, 'Study on the Implementation of the TEN-T Regulation – The Netherlands Case'.

<sup>67</sup> European Commission, 'Efficient and Green Mobility'.

<sup>68</sup> European Commission, 'Questions and Answers: The revision of the TEN-T Regulation'.

tegen eind 2030 vervolledigd zijn, het uitgebreid kernnetwerk tegen eind 2040, en het volledig uitgebreid netwerk tegen 2050.<sup>69</sup>

Om tot een volledig uitgebreid netwerk te komen zal stapsgewijs aan belangrijke kerntaken gewerkt worden. Zo zal het verhogen van vracht en passagierstransport naar meer duurzame transportmodi een prioriteit zijn.<sup>70</sup> Om zo de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Deze moeten tegen eind 2050 neutraal zijn, wat wil zeggen dat de netto uitstoot van broeikasgassen nul moet bedragen.<sup>71</sup>

Ook zijn er een aantal andere zaken die prioriteit hebben in de ontwikkeling van een volledig uitgebreid netwerk. Met name het zorgen voor een optimale integratie en interoperabiliteit tussen de verschillende transportmodi. Ook het overbruggen van ontbrekende schakels en het wegnemen van knelpunten zijn prioriteit. Alsook het inzetten op de nodige infrastructuur die zorgt voor een naadloos verkeer van emissievrije voertuigen.<sup>72</sup>

Om de doelstellingen, uitgeschreven in het TEN-T programma, te bewerkstelligen heeft de Europese Unie een aantal maatregelen opgesteld. Zo is het nodig om bij te dragen aan de vermindering van transportemissies door het promoten van het gebruik van emissievrije voertuigen en schepen en hernieuwbare koolstofarme brandstoffen. Dit door de uitrol van overeenkomstige infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. En ook door optimalisatie van het gebruik van infrastructuur, met name door efficiënt capaciteitsbeheer, verkeersbeheer en betere operationele prestaties.<sup>73</sup>

Volgens richtlijnen van de Europese Unie in het TEN-T programma kan short sea shipping een substantiële bijdrage leveren in het CO<sub>2</sub> neutraal maken van het vervoer, door meer vracht en passagiers te vervoeren. Zo moet de Europese maritieme ruimte worden bevorderd door routes voor de korte vaart te creëren of te verbeteren en door zeehavens en hun achterlandverbindingen te ontwikkelen om een efficiënte en duurzame integratie met andere transportmodi te bewerkstelligen.<sup>74</sup>

---

<sup>69</sup> VLEVA, 'Commissie stelt vervollediging TEN-T tegen 2050 voor | VLEVA'.

<sup>70</sup> European Commission, 'Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013'.

<sup>71</sup> European Commission, 'The European Green Deal'.

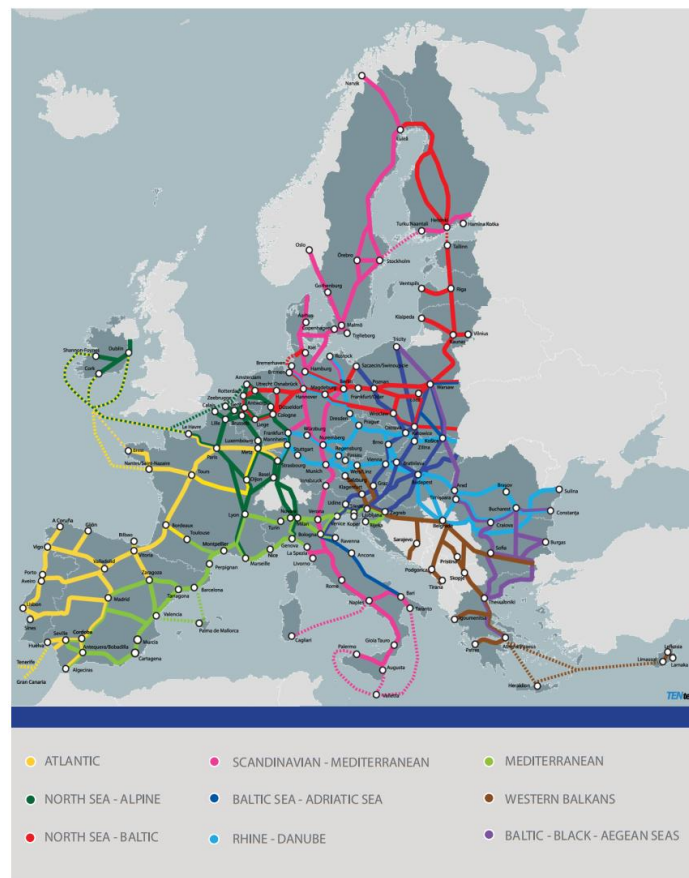
<sup>72</sup> European Commission, 'Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013'.

<sup>73</sup> Ibid.

<sup>74</sup> Ibid.

Het TEN-T programma bestaat ook uit negen verschillende Europese Transport Corridors die met elkaar gelinkt zijn. De corridors werden bepaald om de gecoördineerde ontwikkeling van het kernnetwerk te stroomlijnen en te vergemakkelijken. De twee horizontale instanties hierin zijn het European Rail Traffic Management System (ERTMS) en Motorways of the Sea, die de corridors complementeren.<sup>75</sup>

De algemene prioriteiten hierin liggen in de ontwikkeling van hogesnelheidstreinen en een volledig operabel goederenvervoer per spoor netwerk in de hele unie. In de ontwikkeling van een naadloos systeem voor binnenvaart-, luchtvaart- en maritieme infrastructuur. En in de intermodale integratie van de gehele logistieke keten, waarbij efficiënte onderlinge verbindingen in de vervoers- en stedelijke knooppunten aanwezig zijn.<sup>76</sup>



Figuur 2: Voorstel nieuwe TEN-T Corridors

Bron: European Commission (2020)<sup>77</sup>

<sup>75</sup> European Commission, 'Trans-European Transport Network (TEN-T)'.

<sup>76</sup> European Commission, 'Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013'.

<sup>77</sup> European Commission, 'COM(2021) 812 Annex 3: Alignment of the European Transport Corridors'.

### 2.5.1 Motorways of the Sea

‘Motorways of the Sea’ is een financieringsprogramma van de Europese Commissie om short sea shipping binnen Europa te promoten en te ondersteunen. Deze investeringen zijn nodig geacht om het transport via de wegen te minimaliseren en meer gebruik te maken van de zeeroutes.

Tot op heden helpt men voornamelijk de havens, rederijen, overheidsdiensten en belangrijke spelers in de sector bij de financiering en uitvoering van projecten die gericht zijn op de ontwikkeling en het versterken van de maritieme sector in Europa. Het maakt deel uit van het ‘Trans-European Transport Network’ of TEN-T netwerk dat streeft naar een optimale werking tussen de verschillende instanties zodat het verhandelen van vracht op een zo efficiënt en milieuvriendelijke manier gebeurt.<sup>78</sup>

Maar volgens Baidur en Viegas bestaat er nog steeds grote onduidelijkheid over de reikwijdte en de definitie van de verschillende projecten aan de kant van de Europese Commissie om het ‘Motorways of the Sea’ concept effectief te kunnen implementeren.<sup>79</sup> Dit kan een reden zijn waarom het aandeel short sea shipping in Europa maar niet wilt stijgen omwille van de grote investeringen.

Tussen 2008 en 2018 zijn er 94 projecten binnen ‘Motorways of the Sea’ gefinancierd met 717,2 miljoen euro van de Europese Unie met name van de Connecting Europe Facility (CEF).<sup>80</sup> Sommige auteurs vragen zich af of short sea shipping wel competitief kan blijven zonder deze steun.<sup>81</sup>

Dit is een terechte vraag, maar desalniettemin blijft het belangrijk om short sea shipping te promoten als transportmodus. Zo heeft ‘Motorways of the Sea’ al een aanzienlijke bijdrage geleverd aan innovatieve projecten op het gebied van milieuvriendelijke scheepvaart, groene infrastructuur en veiligheid. Ook het verbeteren van maritieme verbindingen met het oog op de integratie van het maritiem transport in de logistieke keten blijft belangrijk.<sup>82</sup>

De visie voor short sea shipping als klimaatneutraal dat volledig geïntegreerd is in het Europese multimodale transportnetwerk zowel fysiek als digitaal, kan door geen enkel segment van de

---

<sup>78</sup> Simpson, ‘Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator’.

<sup>79</sup> Deepak Baidur and José Viegas, ‘Challenges to implementing motorways of the sea concept—lessons from the past’.

<sup>80</sup> Kurt Bodewig, *Motorways of the Sea: Detailed Implementation Plan*.

<sup>81</sup> Gary A. Lombardo, ‘Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges’.

<sup>82</sup> Simpson, ‘Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator’.

industrie alleen worden bereikt. Scheepsbouwers, reders, havens en logistieke operators, classificatiemaatschappijen en anderen moeten hun verantwoordelijkheden opnemen.<sup>83</sup>

### **2.5.2 North Sea-Mediterranean Core Network Corridor**

Deze corridor omvat zes landen die allemaal met elkaar verbonden zijn. België, Nederland, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk en Ierland. En moest zich als enigste corridor aanpassen omwille van de uittreding van het Verenigd Koninkrijk, dat voor de Brexit een grote rol speelde in de North Sea-Mediterranean Core Network Corridor (NSMED CNC). Zo zal er in Ierland een connectie toegevoegd worden met de haven van Shannon-Foynes in het westen van het land. En zal er ook een uitbreiding zijn in Frankrijk. De verbinding langs de Seine rivier van Parijs naar Le Havre via Rouen zal worden toegevoegd.

De maritieme verbindingen in deze corridor zullen ook een nieuwe vorm aan moeten nemen. Het Europese vasteland met de havens van Le Havre, Calais, Duinkerke, Port of Antwerp Bruges, North Sea Port, Rotterdam en Amsterdam. En Ierland met de haven van Dublin, Cork en Shannon-Foynes.<sup>84</sup> Zo heeft deze corridor ook de drie grootste havens binnen de top vijf van de Europese Unie in short sea shipping. Met de havens van Antwerp Bruges, Amsterdam en Rotterdam.<sup>85</sup>

---

<sup>83</sup> Bodewig, *Motorways of the Sea: Detailed Implementation Plan*.

<sup>84</sup> Péter Balázs, 'North Sea - Mediterranean Fourth Work Plan of the European Coordinator'.

<sup>85</sup> Eurostat, 'Maritime transport statistics - short sea shipping of goods'.





Figuur 3: North Sea-Mediterranean Core Network Corridor

Bron: European Commission<sup>86</sup>

## 2.6 Duurzaamheid

Het zeevervoer zou jaarlijks wereldwijd ongeveer 1 000 miljoen ton CO<sub>2</sub> uitstoten en is verantwoordelijk voor ongeveer 2,8% van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen in 2018.<sup>87</sup> Hoewel onlangs door de IMO (Internationale Maritieme Organisatie) goedgekeurde maatregelen de stijging van de emissies in de volgende jaren waarschijnlijk zullen afremmen, is er meer beleidsambitie nodig om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met de helft te verminderen ten opzichte van 2008.<sup>88</sup>

De emissies van de scheepvaartsector zullen naar verwachting aanzienlijk toenemen als er snel geen krachtige maatregelen worden genomen. Volgens de laatste studie van het IMO zouden de emissies tegen 2050 met 90 tot 130% kunnen stijgen tegenover de uitstootgegevens van 2008 als de sector niets onderneemt.<sup>89</sup>

2020 en de gevolgen van de COVID-19 pandemie buiten beschouwing gelaten, zijn de directe CO<sub>2</sub>-emissies van scheepvaartactiviteiten sinds de jaren 2010 gestegen, voornamelijk als gevolg van een grotere wereldwijde vraag naar handel over zee. Ondanks recente initiatieven zijn er veel strengere maatregelen nodig om tussen 2020 en 2030 een gemiddelde jaarlijkse

<sup>86</sup> Balázs, 'North Sea - Mediterranean Fourth Work Plan of the European Coordinator'.

<sup>87</sup> International Maritime Organization, 'Fourth IMO GHG Study 2020 Executive-Summary'.

<sup>88</sup> Europese Commissie, 'Vermindering van de emissies van de scheepvaartsector'.

<sup>89</sup> International Maritime Organization, 'Fourth IMO GHG Study 2020 Executive-Summary'.

emissiereductie van 1,42% te realiseren. Wat de trend is die gevolgd moet worden om het streefdoel te halen.

Daarom introduceerde de IMO in 2018 haar ‘Initial Greenhouse Gas Strategy’<sup>90</sup> om de uitstoot van de internationale scheepvaart te verminderen. De strategie heeft tot doel de absolute uitstoot van broeikasgassen tegen 2050 met ten minste 50% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2008 en ze daarna helemaal te elimineren. Het streeft ook naar een vermindering van de koolstofintensiteit van de internationale scheepvaart met ten minste 40% tegen 2030 en 70% tegen 2050, ten opzichte van de basislijn van 2008. Om deze doelen te bereiken, heeft de IMO maatregelen voorgesteld voor korte, middellange en lange termijn.

De maatregelen op korte termijn zijn beslist in 2021 en worden verplicht onder MARPOL bijlage VI. Zo zullen alle schepen verplicht zijn hun ‘Energy Efficiency Existing Ship Index’ (EEXI) te berekenen en hun jaarlijkse operationele ‘carbon intensity indicator’ (CII) en CII-classificatie vast te stellen. De ‘carbon intensity’ koppelt de uitstoot van broeikasgassen aan de hoeveelheid vervoerde vracht over de afgelegde afstand.<sup>91</sup>

Met andere woorden, schepen krijgen een beoordeling van hun energie-efficiëntie (A, B, C, D, E – waarbij A het beste is). Een schip dat op een koolstofarme brandstof vaart, krijgt dus een hogere rating dan een schip dat op fossiele brandstof vaart.<sup>92</sup>

De maatregelen op middellange en lange termijn zijn door de IMO in een ‘Work Plan’ opgesteld. Hier wordt de strategie beschreven die nodig is om aan de emissie normen te voldoen. Het bestaat uit drie fases.<sup>93</sup>

Fase 1: Verzameling en eerste beoordeling van voorstellen voor maatregelen.

Fase 2: Beoordeling en selectie van maatregelen om verder te ontwikkelen.

Fase 3: Ontwikkeling van maatregelen die binnen een overeengekomen streefdatum moet worden afgerond.

Tegelijkertijd is er een aanzienlijk onbenut potentieel om de uitstoot van de scheepvaart op een kosteneffectieve manier te verminderen volgens Bouman e.a.<sup>94</sup> Veel technische en operationele

---

<sup>90</sup> International Maritime Organization, ‘Initial IMO GHG Strategy’.

<sup>91</sup> International Maritime Organization, ‘Further shipping GHG emission reduction measures adopted’.

<sup>92</sup> International Maritime Organization, ‘IMO’s work to cut GHG emissions from ships’.

<sup>93</sup> International Maritime Organization, ‘Work plan for development of mid- and long-term measures as a follow-up of the initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships’.

<sup>94</sup> Evert A. Bouman et al., ‘State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping – A review’.

maatregelen, zoals ‘slow steaming’, weersroutering, ‘twin screw propellers’ en efficiënte voortstuwingsapparatuur, kunnen al een groot deel van brandstofbesparingen opvangen en de uitstoot met 75% doen dalen wanneer men verschillende maatregelen combineert.

Zo kan alleen ‘slow steaming’ waarbij de gevaren snelheid lager ligt, en op die manier een optimale energie efficiëntie bereikt, de uitstoot van schadelijke gassen verlagen. Een onderzoek dat de uitstoot van containerschepen op de Middellandse Zee onderzocht, kwam tot de conclusie dat wanneer de snelheid verminderde met 13,6% tegenover de normale snelheid de uitstoot van CO<sub>2</sub> met 31% lager was.<sup>95</sup> Dit voor een schip dat met ‘low sulphur marine gas oil’ vaart, wat momenteel nog niet verplicht is in die regio. Vanaf 2025 zou dit pas een ‘SECA’ (sulphur emission control area) zone zijn, aangegeven door de Europese Unie en de andere rondom liggende landen.<sup>96</sup>

Innovatie is essentieel om ervoor te zorgen dat emissievrije zeeschepen binnenkort commercieel beschikbaar zijn. Er is dringend beleid nodig om de koolstofintensiteit van scheepvaartactiviteiten te verminderen. Belangrijk is dat er ook beleid nodig is om de invoering van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen en technologieën voor zeeschepen aan te moedigen. Zoals bijvoorbeeld Balcombe e.a. in hun onderzoek tot de conclusie kwamen dat schepen die door ‘Liquified natural gas’ worden aangedreven met 8 tot 20% minder broeikasgassen uitstoten.<sup>97</sup>

Scheepvaart is een belangrijke motor van internationale handel, goed voor meer dan 80% van de totale vrachtvervoersactiviteit.<sup>98</sup> Over het algemeen is het ook de meest energie efficiënte manier om lading te vervoeren in termen van energieverbruik per vervoerde tonkilometer. Via wegtransport zal de hoeveelheid gram CO<sub>2</sub> uitstoot per ton kilometer ongeveer 4 maal hoger liggen tegenover short sea shipping. Met 121 gram CO<sub>2</sub> per ton kilometer tegenover 32 respectievelijk.<sup>99</sup> In dit voorbeeld zal de vrachtwagen enkel twee gevulde containers kunnen vervoeren en op het schip zou men duizend tot tweeduizend containers kunnen laden.

Het moet wel duidelijk zijn dat we voorzichtig moeten zijn tot het generaliseren van dergelijke CO<sub>2</sub> berekeningen. Hoewel het algemene beeld de superioriteit van short sea shipping ten opzichte van het wegvervoer in termen van CO<sub>2</sub>-efficiëntie bevestigt, blijkt niet in alle gevallen

---

<sup>95</sup> Nastia Degiuli et al., ‘The impact of slow steaming on reducing CO<sub>2</sub> emissions in the Mediterranean Sea’.

<sup>96</sup> European Commission, ‘Improving the health of the Mediterranean Sea: EU and Mediterranean countries agree a marine environmental strategy and an emissions control area for shipping’.

<sup>97</sup> Paul Balcombe et al., ‘How to decarbonise international shipping: Options for fuels, technologies and policies’.

<sup>98</sup> World Trade Organization, ‘WTO | Services: Maritime transport’.

<sup>99</sup> Anne Klein et al., ‘STREAM Freight Transport 2020 Emissions of freight transport modes’.

short sea shipping het meest milieuvriendelijke transportmiddel te zijn volgens een onderzoek van Svindland en Hjelle.<sup>100</sup>

De Europese Commissie juichte de goedkeuring van de kortetermijnmaatregelen van de IMO toe, maar verklaarde ook dat ze niet voldoen aan de EU ambities. Daarom heeft de commissie maatregelen voorgesteld om de Europese scheepvaartactiviteiten in overeenstemming te brengen met haar eigen doelstellingen voor decarbonisatie. Zo nam het een wetgevingsvoorstel aan om het EU-emissiehandelssysteem uit te breiden tot de scheepvaart.

Vervolgens stelde de commissie het ‘FuelEU Maritime’ initiatief voor, dat beperkingen oplegt aan de gemiddelde jaarlijkse broeikasgasintensiteit van het energiegebruik aan boord van schepen.<sup>101</sup> Deze limieten worden in de loop van de tijd strenger, beginnend bij een jaarlijkse reductie van 2% in 2025, oplopend tot 6% in 2030 en tot 75% in 2050. Het doel is om schepen te dwingen geleidelijk koolstofarme brandstoffen te gebruiken tijdens reizen binnen de Europese Unie en voor de helft van de reizen van en naar de Europese Unie.

Bij gebrek aan emissievrije technologieën moeten schepen op de ligplaats ook worden aangesloten op de stroomvoorziening aan wal vanaf 2030. Dit geldt enkel voor containerschepen en passagiersschepen. Ook is men niet verplicht om stroom van de wal te gebruiken wanneer de ligduur minder dan twee uur bedraagt en als de connectie met de wal niet mogelijk is. Dit zou bijvoorbeeld een te kort aan stroomverbindingen kunnen zijn in de haven zelf of als de stroomverbinding niet compatibel is.

Op deze beslissing van de Europese Unie zijn er vele partijen die hier toch bezwaar tegen hebben. Zo zijn China<sup>102</sup>, Japan en Korea<sup>103</sup> tegen de voorstellen van de EU. Als de grootste scheepsbouwlanden ter wereld vinden zij dat enkel de IMO de taak heeft om emissie voorschriften op schepen te reguleren. Dit zou het inderdaad lastig maken voor de EU om zo’n voorstellen door te duwen. Want met 1,6 miljoen gros ton gebouwde schepen in Europa in 2020 is dit een peulschil met de 54,3 miljoen gros ton van de drie landen samen. Met op de eerste plaats China dat 23,3 miljoen gros ton aan schepen bouwden.<sup>104</sup>

---

<sup>100</sup> Morten Svindland and Harald M. Hjelle, ‘The comparative CO2 efficiency of short sea container transport’.

<sup>101</sup> European Commission, ‘REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport’.

<sup>102</sup> Cichen Shen, ‘China’s shipping groups criticise EU carbon trading scheme’.

<sup>103</sup> Kate Abnett, ‘Japan, South Korea, industry oppose EU plan to cut shipping emissions’.

<sup>104</sup> UNCTAD, ‘Beyond 20/20 WDS - Table view - Ships built by country of building, annual’.

Maar dat zou de Europese Unie niet moeten tegenhouden om het heft in eigen handen te nemen en een vooruitgestreefde regulering op te stellen naar de toekomst toe. De ambitie om het Parijs Akkoord na te volgen is er. Daarom is het nodig om ook de scheepsbouwsector zowel binnen de Unie als buiten de Unie te overhalen.

Met het duurzamer maken van de short sea shipping bijvoorbeeld kunnen de doelstellingen bereikt worden. Het kan een substantiële bijdrage leveren aan het koolstofarm maken van het vervoer door meer vracht en passagiers te vervoeren. De Europese maritieme ruimte moet worden bevorderd door routes voor short sea shipping te creëren of te verbeteren en door zeehavens en hun achterlandverbindingen te ontwikkelen om een efficiënte en duurzame integratie met andere vervoerswijzen tot stand te brengen.<sup>105</sup>

De EU zou de lidstaten bevorderen in projecten van gemeenschappelijk belang die zowel efficiënte goederenvervoersdiensten aanbieden die gebruik maken van de infrastructuur van het TEN-T vervoersnetwerk als bijdragen tot de vermindering van de koolstofdioxide-emissies en andere negatieve milieueffecten.

Het verbeteren van duurzaam gebruik van vervoersinfrastructuur, met inbegrip van het efficiënte beheer ervan. De bevordering van de invoering van innovatieve vervoersdiensten, met inbegrip van verbindingen voor short sea shipping.

Implementeren van ICT-systemen voor vervoer en de ontwikkeling van de ondersteunende infrastructuur die nodig is om hoofdzakelijk milieu- en veiligheid gerelateerde doelstellingen van die diensten te verwezenlijken.

Het faciliteren van multimodale vervoersdiensten, met inbegrip van de nodige begeleidende informatiestromen, en het verbeteren van de samenwerking tussen de deelnemers aan de logistieke keten, met inbegrip van verladers, exploitanten, dienstverleners en hun klanten.

Alsook de verbindingen met de meest kwetsbare en geïsoleerde delen van de Europese Unie, met name de afgelegen, perifere, bergachtige en dunbevolkte gebieden te verbeteren.

---

<sup>105</sup> European Commission, 'Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013'.

## 3 Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie

### 3.1 Brexit

De beslissing van het Verenigd Koninkrijk om de Europese Unie te verlaten heeft de afgelopen jaren het nieuws gedomineerd. Na 47 jaar (1973 – 2020) is het VK geen lid meer van de Europese Unie. De gevolgen hiervan zijn nog steeds onzeker. Maar wat door verschillende onderzoekers wel wordt bevestigd is dat de Brexit de volgende jaren negatieve gevolgen zal hebben op economisch vlak voor zowel de Europese Unie als het Verenigd Koninkrijk.<sup>106</sup>

#### 3.1.1 Wat vooraf ging

In 2016 beloofde David Cameron, de toenmalige premier van het VK, om het Britse volk te laten beslissen over zijn toekomst: verder deel uitmaken van de Europese Unie of deze verlaten en zo een onafhankelijk koninkrijk te worden. Cameron was van mening dat het beter was om in de Unie te blijven. Zo waren er meer voordelen om in de EU te blijven dan eruit te stappen. Dit was niet zo, vond de oppositie. Met onder meer de steun van Boris Johnson, voormalige burgemeester van Londen, kon de campagne ‘Vote Leave’ op enorme steun rekenen van vele inwoners. Ook spilfiguur Nigel Farage, oprichter van de Brexit Party, was voor het vertrek van het VK uit de EU. Deze toenemende verdeeldheid in het land zorgde ervoor dat het lidmaatschap van het VK in de EU niet meer zeker was.

Op 23 juni 2016 stemde 51,9% van het Britse volk om de Europese Unie te verlaten. Met aan de keerzijde de 48,1% die nog steeds lid wilden blijven. Het resultaat weerspiegelde de verdeeldheid binnen het land. Zo zouden Schotland en Noord-Ierland voor de Unie hebben gestemd. Dit was ook in de grootsteden zoals Londen, Manchester en Liverpool het geval.<sup>107</sup>

David Cameron zette een stap opzij en Theresa May werd de nieuwe premier van het Verenigd Koninkrijk. Zij heeft op 29 maart 2017 Artikel 50 (Verdrag van Lissabon, 2007) ingeroepen. Dit is de enige officiële manier waarbij lidstaten hun lidmaatschap in de Europese Unie kunnen beëindigen. Het Verenigd Koninkrijk is het eerste land dat daar gebruik van maakte.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> Paul J.J. Welfens, *An Accidental Brexit*.

<sup>107</sup> BBC News, ‘EU Referendum Results’.

<sup>108</sup> Will Kenton, ‘Understanding Article 50’.

## 3.2 Artikel 50

Artikel 50 werd door de Europese Unie ontworpen om een stappenplan te voorzien voor lidstaten die de Unie wensen te verlaten. Zo wordt er een terugtrekkingsprocedure uiteengezet waarbij de EU moet onderhandelen met de vertrekkende lidstaten om zo tot een akkoord te komen. Hiervoor hebben de partijen twee jaar de tijd. Dit kan enkel verlengd worden wanneer de Europese Raad en het verlatende land daar unaniem over beslissen.<sup>109</sup>

Deze periode is ontzettend belangrijk voor beide partijen om een zo goed mogelijk akkoord te vinden. Wanneer men geen akkoord bereikt, zijn de verdragen niet meer van toepassing voor het uittredend land. Waardoor ontzettend veel rechten en plichten abrupt wegvallen. Zo zou het VK de interne markt en douane-unie moeten verlaten waardoor er extra controles op zowel personen als goederen voortkomen. Ook zou er geen handelsakkoord meer zijn tussen beide partijen. De internationale regelgeving zou dan van toepassing zijn. De handel tussen het VK en de Unie zal dan via overeenkomsten die door de wereld handel organisatie zijn afgesproken verlopen.<sup>110</sup> Dit zou in het geval van de Brexit enorme economische gevolgen hebben voor zowel het VK als de Europese Unie.<sup>111</sup>

Zo schrijft Prof. Aalt Willem Heringa dat in artikel 50 het gevaar schuilt van een uitkomst waarin de uittredende lidstaat geen akkoord zou kunnen vinden binnen deze twee jaar. Het zou de Europese Unie dan verplicht moeten verlaten. Want in artikel 50 is er geen mogelijkheid om de uitreding van de Unie in te trekken. Zodoende dat wanneer men artikel 50 inroept de scheiding hoe dan ook zal plaatsvinden, zelfs als er geen akkoord is. Dit zou de onderhandelingspositie van de uittredende lidstaat verzwakken.<sup>112</sup>

Tijdens de onderhandelingsperiode blijft het uittredend land lid van de Europese Unie en kan het nog steeds mee beslissen over nieuwe wetgeving binnen de Europese Unie. Evenwel met minder invloed dan voorheen. Zo bleek dat tijdens de onderhandelingsperiode tussen het VK en de EU er veel Britse EU parlementsleden vertrokken om meer invloed uit te oefenen op de nationale politiek. De openstaande zetels moesten uiteraard vervangen worden door nieuwe Britse parlementsleden. Maar zij hadden niet altijd dezelfde unieke onderlinge relaties met andere EU parlementsleden waardoor het aanzien van het VK verminderde.<sup>113</sup>

---

<sup>109</sup> Europese Unie, 'De artikel 50-onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk'.

<sup>110</sup> Fernand Rutten, 'Potential implications of Brexit Customs and Trade'.

<sup>111</sup> Theresa May, 'Kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk uit hoofde van artikel 50 VEU'.

<sup>112</sup> Aalt Willem Heringa, 'BREXIT, LEGITIMACY, DEMOCRACY AND SOVEREIGNTY'.

<sup>113</sup> VoteWatch, 'UPDATED: Who holds the power in the European Parliament? Assessing the influence of individual MEPs'.

Het vinden van een eerlijk uittredingsakkoord bleek niet eenvoudig te zijn. De vaak uiteenlopende en complexe zaken waarover de verschillende instanties een akkoord moeten vinden, worden vaak door zowel voor- als tegenstanders in het uittredend land kritisch ontvangen. Zo heeft Theresa May haar ontslag ingediend nadat ze ettelijke keren wel een akkoord had gevonden binnen de EU maar geen meerderheid vond in haar parlement. Met in haar eerste poging om een goedkeuring van het uittredingsakkoord in het parlement te krijgen stemden 432 tegen en 202 voor.<sup>114</sup> Dit resultaat van de parlementaire stemming zorgde ervoor dat Theresa May de eerste Britse premier is met zo'n grote nederlaag. Toch gaf ze niet op en onderhandelde verder met de EU. Maar na een derde opeenvolgende nederlaag in het Britse parlement nam ze toch een stap opzij.<sup>115</sup>

### **3.3 Uittredingsakkoord**

Met Boris Johnson als eerste minister van het Verenigd Koninkrijk, heeft het VK op 31 januari 2020 officieel afstand genomen van de Europese Unie en zal het de regelgeving die in het 'Withdrawal Agreement' staat moeten navolgen. Deze verschilde niet zo sterk van de voorgaande afspraken maar gaf het VK en de Europese Unie tijd om nieuwe te maken. Tijd tot 31 december 2020, want dan kwam er een einde aan de transitie periode. Het verlengen van deze periode kon minimaal 1 tot maximaal 2 jaar, wanneer het VK dit voor 01 juli 2020 aanvroeg.

Tot 31 december 2020 veranderde er dus niet veel voor de inwoners, bedrijven, studenten, wetenschappers, investeerders,... van het VK en de EU.<sup>116</sup> Tijdens deze transitieperiode werd het Verenigd Koninkrijk wel al als een 'third country' gezien. Het zou dan niet meer als lidstaat behandeld worden. Zo zouden er geen parlementsleden van het VK in het Europees Parlement zetelen. In de Europese Commissie en Europees Hof zou het VK ook niet meer aanwezig zijn. Wel maakte het nog deel uit van de interne markt en douane-unie. Het Europees recht zou ook nog steeds van toepassing zijn voor het VK. Zo bleef het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd uitspraak te doen in alle procedures die voor het eind van de overgangperiode door of tegen het VK waren ingesteld. Ook kon de Europese Commissie, indien het van mening was dat het Verenigd Koninkrijk voor het eind van de overgangperiode een verplichting niet was

---

<sup>114</sup> The Institute for Government, 'Parliament's "meaningful vote" on Brexit'.

<sup>115</sup> Alex Massie, 'Theresa May Broke Britain'.

<sup>116</sup> Europese Unie, 'Questions and Answers on the United Kingdom's withdrawal from the European Union on 31 January 2020'.



nagekomen, de zaak binnen vier jaar na het eind van de overgangperiode indienen bij het Hof van Justitie van de Europese Unie.<sup>117</sup>

Maar ook al zouden het VK en de EU geen akkoord hebben gevonden na de transitieperiode, stond er in het uitredingsakkoord dat er geen grenscontroles tussen Ierland en Noord-Ierland zouden komen. De controles op goederen werden wel uitgevoerd voordat ze Noord-Ierland binnen komen vanuit Groot-Brittannië. Zo zou deze ‘backstop’ de afspraken die zijn gemaakt in het ‘Good Friday Agreement (1998)’<sup>118</sup> beschermen waardoor de veiligheid en interne markt bleef behouden. Noord-Ierland moest zich daarvoor wel aan een aantal regels houden. Zo moesten ze de regelgeving in verband met kwaliteit- en veiligheidseisen alsook de BTW tarieven van de Europese Unie blijven naleven. Het Verenigd Koninkrijk zou heffingen moeten betalen op goederen die vanuit Groot-Brittannië aankwamen in Noord-Ierland, waarbij er een vermoeden was dat deze op de Europese markt terecht komen.<sup>119</sup>

De handel tussen de Europese lidstaten en het Verenigd Koninkrijk zou na deze transitieperiode en zonder akkoord tussen de EU en VK volgens de regelgeving van de ‘World Trade Organization’ verlopen. Het VK zou dan een lijst van tarieven (heffingen op geïmporteerde goederen) en quota’s (limieten op het aantal goederen) moeten opstellen dat ze gingen toepassen op andere landen. De specifieke impact op verschillende sectoren varieert enorm. Sommigen zouden daar weinig van merken, andere sectoren die zwaar zijn gereguleerd moesten dan aan aanvullende eisen en normen voldoen.<sup>120</sup> Enkel met een nieuw handelsakkoord tussen het VK en de EU zouden de tarieven kunnen verlagen om zo de handel tussen beide partijen te blijven stimuleren. Zo zouden volgens de WTO-regels auto's na de Brexit met 10% worden belast wanneer ze de grens tussen het VK en de EU overschrijden. Ook zouden de landbouwtarieven aanzienlijk hoger liggen, oplopend tot gemiddeld meer dan 35% voor zuivelproducten.<sup>121</sup>

In het terugtrekkingsakkoord stond wel dat goederen die voor het einde van de overgangperiode op rechtmatige wijze in de EU of het Verenigd Koninkrijk op de markt zijn

---

<sup>117</sup> Europese Unie, ‘AKKOORD inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, Artikel 86 en 87’. C 383 I/45

<sup>118</sup> Vredesakkoord tussen het VK en Ierland over de constitutionele status van Noord-Ierland.

<sup>119</sup> Europese Unie, ‘Publicatieblad van de Europese Unie, C 384 I, 12 november 2019’. C 384 I/180

<sup>120</sup> Baker McKenzie, ‘UK-EU Withdrawal Agreement: Key Implications’.

<sup>121</sup> Chris Morris, ‘Reality Check: What does a “WTO Brexit” mean?’

gebracht, vrij mochten blijven circuleren in en tussen deze twee markten totdat zij de eindgebruiker bereikte, zonder dat ze gewijzigd moesten worden.<sup>122</sup>

### **3.4 Politieke verklaring**

Zo was het voor beide partijen enorm belangrijk om een vrijhandelsakkoord te vinden. Dit bleek uit de ‘Political Declaration’ van de Europese Commissie, waarin het VK en de EU een kader uitwerkten voor de toekomstige relatie.<sup>123</sup> De ambities in deze politieke verklaring waren echter niet wettelijk gebonden, maar gaven wel een kijk over hoe de twee partijen de verdere samenwerking zagen. Ook het gebruik van transport werd hierin beschreven waaraan short sea shipping onafscheidelijk was verbonden.

In hoofdstuk 10 van de politieke verklaring werd een visie van transport beschreven en hoe deze in de toekomst eruit moest zien. De verschillende transportmodi kwamen aan bod, waaronder maritiem transport, transport over de wegen en spoorwegen. Dit geheel maakte deel uit van een keten waaronder short sea shipping uit voortvloeide.

#### **3.4.1 Wegtransport**

Zo werd er in paragraaf 60 van de politieke verklaring over wegtransport beschreven dat de partijen, waaronder het VK en de EU behoren, ondersteund door geschikte en relevante consument beschermingsvereisten en sociale normen, ervoor moesten zorgen dat vergelijkbare markttoegang voor ladingen passagier vervoerders gevrijwaard bleven.<sup>124</sup>

Vooraf voor de regelgeving rond ‘Cabotage’ en ‘Cross-Trade’ tussen het VK en de EU was het belangrijk dat er een duidelijk kader werd opgesteld voor de transporteurs binnen Europa. Deze zijn ontzettend belangrijk in de handelsketen binnen Europa en maken integraal deel uit van de keten binnen short sea shipping. Om het intermodaal transport binnen Europa te vrijwaren en aantrekkelijk te houden zou men deze regels moeten veiligstellen. Zo konden goederen opgepikt worden in een lidstaat van de EU en naar het VK worden getransporteerd zonder veel vertraging door controles etc. Dit was daarom niet enkel belangrijk voor de economie van het VK maar ook voor de EU. Zo zouden landen als Polen, Roemenië, Litouwen,... de gevolgen voelen wanneer er strengere maatregelen volgen op vlak van ‘Cabotage’ en ‘Cross-Trade’.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> Europese Unie, ‘Vragen en antwoorden over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 31 januari 2020’. III

<sup>123</sup> European Commission, ‘Revised text of the Political Declaration setting out the framework for the future relationship between the European Union and the United Kingdom’.

<sup>124</sup> Ibid.

<sup>125</sup> Eurostat, ‘SE Cabotage 2017 - Statistics Explained’.

De ‘Eurotunnel’, die Calais en Folkestone verbindt, is de enigste connectie tussen de Europese Unie en het Verenigd Koninkrijk als men gebruik wil maken van weg- en treintransport. In 2021 maakten 1,4 miljoen vrachtwagens en een kleine miljoen auto’s gebruik van deze tunnel.<sup>126</sup> Het verscherpen van regels kon ervoor zorgen dat er lange wachtrijen kwamen en het fileleed enkel vergrootte.

Ook de regelgeving rond de uitstoot van CO<sub>2</sub> door de transportsector mocht zeker niet verzwakken. Zo zou het Verenigd Koninkrijk ervoor moeten zorgen dat, zelfs zonder een akkoord met de EU, er gestreefd werd om de emissieregelgeving zoals ze er voor bestond te volgen en indien mogelijk nog ambitieuzer te maken. Tegen 2040 zouden alle wagens in het Verenigd Koninkrijk emissievrij moeten zijn.<sup>127</sup>

### **3.4.2 Transport per trein**

Het belang van transport per trein mag niet worden onderschat. Zo maakten er 2,5 miljoen treinpassagiers de oversteek doorheen de ‘Eurotunnel’.<sup>128</sup> Dit in groot contrast met de 11 miljoen in 2019. Dit valt ongetwijfeld te wijten aan de COVID-19 pandemie, die een verbod op niet essentiële reizen veroorzaakte.<sup>129</sup> Ook werd er 1,04 miljoen ton aan vracht verhandeld met behulp van een trein doorheen de ‘Eurotunnel’.<sup>130</sup> In een ‘no deal’ scenario was het belangrijk dat het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie er alle belang aan hechtte om met Frankrijk, België, Nederland en Ierland bilaterale afspraken te maken, zodat het treinverkeer alsook de controles vlot konden blijven verlopen.

In de politieke verklaring beweerden de EU en het VK wel dat ze gingen proberen afspraken te maken in verband met treinverkeer dat de grenzen van EU lidstaten en het VK overschrijdt om zo het vlot treinverkeer in stand te houden.<sup>131</sup>

Want uiteindelijk blijft de trein als transportmiddel tussen de EU en het VK de meest ecologische optie.<sup>132</sup> Daarom mocht dit treinverkeer er niet onder lijden wanneer men geen akkoord hierover zou vinden na de transitieperiode.

---

<sup>126</sup> Getlink, ‘The Universal Registration Documents Getlink 2021’.

<sup>127</sup> Department for Transport, ‘Written evidence - Department for Transport (TRA0012)’.

<sup>128</sup> Getlink, ‘The Universal Registration Documents Getlink 2021’.

<sup>129</sup> BBC News, ‘Covid travel restrictions have ended in the UK’.

<sup>130</sup> Getlink, ‘The Universal Registration Documents Getlink 2021’.

<sup>131</sup> European Commission, ‘Revised text of the Political Declaration setting out the framework for the future relationship between the European Union and the United Kingdom’.

<sup>132</sup> European Environment Agency, ‘Share of transport greenhouse gas emissions’.

### 3.4.3 Maritiem transport

Het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie zouden onder internationale regelgeving vallen wanneer er geen akkoord werd afgesloten. In de eerste paragraaf van de politieke verklaring met betrekking tot het maritiem transport trachtten ze geschikte regelingen inzake markttoegang voor internationale zeevervoerdiensten te vinden. In paragraaf 63 herkende men het belang van veiligheid. Dit hield in dat het ‘Maritime and Coastguard Agency (MCA)’ van het Verenigd Koninkrijk en de ‘European Maritime Safety Agency (EMSA)’ informatie bleven uitwisselen met elkaar. Om zo ook de beveiliging van de Europese zeeën te vrijwaren.<sup>133</sup>

Momenteel is maritiem transport binnen de Unie over het algemeen geliberaliseerd en onderhevig aan internationale regelgeving, die door de EU wordt geïmplementeerd en in bepaalde zaken zelfs “verstrengd”. Zo zijn de lidstaten van de EU overeengekomen om nieuwe normen op het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen vanaf 2020 te verlagen van 1% naar 0,1% in de ‘Sulphur Emissions Control Areas (SECAs)’ en van 3,5% naar 0,5% in de andere zeeën die in het rechtsgebied van de EU-lidstaten behoren.<sup>134</sup> Het verbeteren van de gezondheid en milieu binnen de Europese Unie kan men enkel toejuichen. Maar op economisch vlak kan de zeevaartindustrie daar onder lijden. De ‘UK Chamber of Shipping’ wees hierop en zag opportuniteiten voor de Britse zeevaart, in de uitkomst van een ‘no-deal’ scenario. Volgens hen weerhoudt deze “strengere” wetgeving de groei en optimale werking van de zeevaartindustrie binnen de UK.<sup>135</sup>

Maar op vlak van ‘cabotage’ rechten, die nu volgens de Europese Unie worden bepaald waardoor alle lidstaten aan ‘cabotage’ mogen doen, zou een ‘no-deal’ scenario wel nadelig kunnen zijn voor het VK. Enkel een paar landen waaronder het VK, Denemarken, België, Nederland en Ierland laten niet-EU-lidstaten toe.<sup>136</sup> Zo hebben bedrijven binnen het VK schepen nodig die onder de vlag varen van een EU-lidstaat. Alsook zijn er Britse rederijen die verschillende EU havens aanlopen tijdens een zeeroute. Goede afspraken omtrent ‘cabotage’ waren dus van uiterst belang.<sup>137</sup>

De erkenning van (nieuwe) certificaten voor zeevarenden tussen het VK en de EU zou bij een ‘no-deal’ uitkomst niet in het gedrang mogen komen. Deze worden echter internationaal erkend

---

<sup>133</sup> European Commission, ‘Revised text of the Political Declaration setting out the framework for the future relationship between the European Union and the United Kingdom’.

<sup>134</sup> Marketa Pape, ‘Cutting sulphur emissions from ships’.

<sup>135</sup> UK Chamber of Shipping, ‘Blueprint for growth’.

<sup>136</sup> Europese Commissie, ‘Terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en EU-regels op het gebied van de zeevaart’.

<sup>137</sup> UK Chamber of Shipping, ‘Written evidence - UK Chamber of Shipping (TRA0015)’.

volgens de ‘Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)’-normen. Maar omdat de Europese Unie hierover ook een regelgeving uitvaardigt die de STCW normen in de EU oplegt zal de Europese Commissie en het European Maritime Safety Agency (EMSA) de certificaten van Britse zeevarenden moeten erkennen, zodat zij verder mogen varen op schepen die geregistreerd zijn in EU-lidstaten.<sup>138</sup>

Ook is het voor beide partijen van groot belang om nauw samen te blijven werken inzake veiligheid. Zo beweerde het VK dat ze informatie zal blijven doorgeven aan het EMSA.<sup>139</sup> Deze assisteert de Europese Commissie en EU-lidstaten in het opmaken van een wetgeving om zo de veiligheid van onze zeevarenden, de beveiliging van onze havens, pollutie in onze wateren en tal van andere zaken tegen te gaan.<sup>140</sup> De verschillende programma’s (CleanSeaNet, SafeSeaNet en THETIS) van het EMSA steunen op het verkrijgen van informatie van de verschillende landen binnen de EU. Het verminderen van bevoegdheden voor het VK, zou niet enkel nadelig zijn voor hen maar ook voor de EU.<sup>141</sup>

### **3.5 Handels- en samenwerkingsovereenkomst tussen de EU en het VK**

Op 30 december 2020 heeft de Europese Unie samen met het Verenigd Koninkrijk een handels- en samenwerkingsovereenkomst ondertekend dat op 1 mei 2021 in werking is getreden. Dit akkoord bevat regelingen op gebieden als handel in goederen en diensten, digitale handel, intellectuele eigendom, overheidsopdrachten, luchtvaart en wegvervoer, energie, visserij, sociale zekerheid coördinatie, rechtshandhaving en justitiële samenwerking in strafzaken, thematische samenwerking en deelname aan programma's van de Unie. Om zo het gelijke speelveld en de eerbiediging van de grondrechten te verzekeren.

In grote lijnen bestaat deze overeenkomst uit een vrij handelsakkoord met een ambitieuze samenwerking op economisch, sociaal, milieu- en visserijgebied. Een overeenkomst voor een overkoepelend bestuurskader en een nauwe samenwerking op vlak van veiligheid voor de burgers. Dit allemaal uitgeschreven in zeven delen.<sup>142</sup>

- deel 1: algemene en institutionele bepalingen

---

<sup>138</sup> Patrick Kingsland, ‘What could be the Brexit impact on UK seafarer certificates?’

<sup>139</sup> Great Britain and Department for Exiting the European Union, *The future relationship between the United Kingdom and the European Union*.

<sup>140</sup> EMSA, ‘Who we are’.

<sup>141</sup> Department for Transport, ‘Written evidence - Department for Transport (TRA0012)’.

<sup>142</sup> ‘TRADE AND COOPERATION AGREEMENT between the European Union and the European Atomic Energy Community, of the one part, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the other part’.

- deel 2: handel, vervoer, visserij en andere regelingen
- deel 3: samenwerking inzake rechtshandhaving en justitie in strafzaken
- deel 4: thematische samenwerking
- deel 5: deelname aan programma's van de unie, goed financieel beheer en financiële bepalingen
- deel 6: geschillenbeslechting en horizontale bepalingen
- deel 7: slotbepalingen

### 3.5.1 Vrijhandelsakkoord

Onder deel twee van de overeenkomst staat de handel, vervoer, visserij en andere regelingen beschreven. Dit bestaande uit de zes verschillende rubrieken waarin handel, luchtvaart, wegtransport, coördinatie van de sociale zekerheid en visa voor korte bezoeken, visserij en andere bepalingen wordt toegelicht. Merk op dat er geen individuele rubriek over maritiem transport opgesteld is. Wel wordt dit onderwerp aangehaald in andere delen.

Een belangrijk element in dit akkoord is dat er geen tarieven en quota's wordt geheven op goederen dat voldoen aan de toepasselijke oorsprongsregels van het product. Dit is een belangrijke basis voor de samenwerking en handel tussen beide partijen. En is het ook de eerste keer dat de EU een dergelijk akkoord heeft afgesloten met een handelspartner.<sup>143</sup>

Zonder deze overeenkomst zou de export van bepaalde vlees- of zuivelproducten te maken hebben gehad met tarieven van meer dan 40% onder WTO-tarieven, of 25% voor ingeblikte vis.<sup>144</sup> Zoals eerder aangehaald zou ook de export van auto's getroffen zijn door een tarief van 10%.<sup>145</sup>

Om van dit uitzonderlijk handelsakkoord gebruik te maken, moeten bedrijven bewijzen dat hun producten aan alle noodzakelijke 'oorsprongsregels' voldoen. Dit zorgt ervoor dat de voorkeuren die in het kader van de overeenkomst worden verleend, enkel ten goede komt voor beide partijen. Om de naleving te vergemakkelijken en de bureaucratie te minderen, stelt de overeenkomst handelaren in staat de oorsprong van goederen zelf te certificeren en voorziet zij in 'volledige cumulatie' (wat wilt zeggen dat handelaren niet alleen de gebruikte materialen van oorsprong kunnen verantwoorden, maar ook of de verwerking plaats vond in het VK of EU).<sup>146</sup>

---

<sup>143</sup> UK Government, 'UK-EU TRADE AND COOPERATION AGREEMENT Summary'.

<sup>144</sup> European Commission, 'EU-UK Trade and Cooperation Agreement - A new relationship, with big changes'.

<sup>145</sup> Reuters, 'Brexit tariffs would cost car industry 4.5 billion pounds a year - SMMT'.

<sup>146</sup> European Commission, 'EU-UK Trade and Cooperation Agreement - A new relationship, with big changes'.

Wel is het zo dat het Verenigd Koninkrijk geen deel meer uitmaakt van de douane-unie. Zo'n unie bestaat uit een handelsovereenkomst tussen lidstaten om tarieven af te schaffen op de goederen die ze met elkaar verhandelen en een gemeenschappelijk tarief creëren voor producten die binnenkomen uit landen die niet bij de douane-unie behoren. Dat wilt zeggen dat producten die nu tussen de twee partijen worden verhandeld wel onderhevig zijn aan invoerrechten.<sup>147</sup>

Niet enkel is het Verenigd Koninkrijk geen lid meer van de douane-unie. Ook zal het niet meer tot de interne markt behoren van de Europese Unie. In de interne markt komen de leden overeen om alle belemmeringen van de "vier vrijheden" - vrij verkeer van goederen, diensten, kapitaal en mensen, te verminderen en uiteindelijk weg te werken. Dit betekent dat ze niet alleen tarieven afschaffen, maar ook meer indirecte handelsbeperkingen. En alle burgers uit de lidstaten in staat stelt om vrij in de unie te reizen en te werken.<sup>148</sup>

In het handelsakkoord staat er in afdeling zes een regelgevend kader voor internationale zeevervoersdiensten beschreven. Eerst wordt er in artikel 190 het toepassingsgebied gegeven en de definities die in dit deel voortkomen.<sup>149</sup> Zo staat internationale zeevervoer als volgt neergeschreven: “het vervoer van passagiers of vracht door zeeschepen tussen een haven van de ene Partij en een haven van de andere partij of van een derde land, of tussen havens van verschillende lidstaten van de Europese Unie, met inbegrip van het rechtstreeks sluiten van contracten met aanbieders van andere vervoersdiensten, teneinde het vervoer van deur tot deur of multimodaal vervoer onder één vervoersdocument te dekken; dat omvat evenwel niet het recht om dergelijke andere vervoersdiensten te verlenen”. Waarbij de twee partijen uit de EU en het VK bestaat.

In artikel 191 zijn de verplichtingen opgesteld.<sup>150</sup> Zo moet elke partij het beginsel van onbeperkte toegang tot de internationale maritieme markten en handel op commerciële en niet-discriminerende basis toepassen. Dit door schepen die de vlag van een andere partij voeren, of worden geëxploiteerd door een andere partij, niet minder gunstig te behandelen dan haar eigen schepen. Dit met betrekking tot haventoeegang, het gebruik van haveninfrastructuur, het gebruik van ondersteunde diensten voor zeevervoer alsook de douanefaciliteiten en de toewijzing van aanlegplaatsen en voorzieningen voor het laden en lossen.

---

<sup>147</sup> Alex Stojanovic, ‘Customs union’.

<sup>148</sup> Deutsche Welle, ‘EU Customs Union, Single Market, Brexit — What you need to know | DW | 22.06.2018’.

<sup>149</sup> ‘TRADE AND COOPERATION AGREEMENT between the European Union and the European Atomic Energy Community, of the one part, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the other part’.

<sup>150</sup> Ibid.

Ook moeten beide partijen de volgende havendiensten aan verleners van internationale zeevervoersdiensten van de andere partij ter beschikking stellen zoals: loodsen, hulp van duwen en sleepboten, bevoorrading, brandstof- en waterlevering, afvalinzameling en afvoer van ballastwater, kapiteinsdiensten in de haven, navigatiehulp, faciliteiten voor noodreparaties, diensten bij het ankeren en aan- en afmeren, en diensten vanaf de wal die essentieel zijn voor het functioneren van een schip, waaronder communicatie, water- en elektriciteitsvoorzieningen. Dit op redelijke voorwaarden en onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan die welke gelden voor haar eigen leveranciers of vaartuigen of voor vaartuigen of leveranciers van een derde land (met inbegrip van vergoedingen en heffingen, specificaties en kwaliteit van de te verlenen dienst).

Ook zal, indien met toestemming van de bevoegde autoriteit, het nog steeds mogelijk moeten zijn om internationale zeevervoersdiensten uit de andere partij toestemming te verlenen om feederdiensten te vrijwaren tussen de havens van het VK of tussen de havens van een lidstaat.



## **4 Short Sea Shipping in Europa als gevolg van de uitreding door het VK uit de EU**

In dit hoofdstuk gaan we de mogelijke veranderingen onderzoeken op short sea shipping tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie als gevolg van de uitreding bestuderen. Het vrijhandelsakkoord is nog maar een jaar in actie getreden, waardoor het lastig is om de lange termijn gevolgen op de handel via short sea shipping vast te stellen.

Ook heeft de COVID-19 pandemie een grote invloed op de overslagcijfers van de verschillende havens in Europa. Niet enkel voor de deepsea diensten maar ook op short sea shipping lijnen is dit het geval geweest.

De mogelijke toekomst van vrijhavens in het Verenigd Koninkrijk en de invloed hiervan wordt besproken. Samen met het protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland.

De duurzaamheid van short sea shipping werd al aangehaald hiervoor. De mogelijke gevolgen die de uitreding van het VK te weeg zou kunnen brengen zal hier worden bestudeerd.

### **4.1 Het gebruik van vrijhavens in het Verenigd Koninkrijk**

Hoewel het gebruik van vrijhavens binnen de Europese Unie niet wordt aangemoedigd toch is het niet ongezien. Zo heeft de Europese Unie een tachtigtal vrijhavens of vrije zones. De meeste situeren zich in landen die zich na 2004 hebben aangesloten bij de Unie, met uitzondering van Spanje. Zo heeft Kroatië maar liefst 11 ‘free zones’. De andere landen bezitten er zes of meer en bestaan uit: Bulgarije, Tsjechië, Polen, Roemenië en Spanje.<sup>151</sup>

Een definitie voor zo’n vrijhaven wordt door vele auteurs anders benaderd en kan daarom ook verschillende vormen aannemen.<sup>152</sup> Er bestaat in feite geen één omvattende definitie van het woord.

Zo geeft de Europese Commissie de volgende definitie voor een vrije zone. “Vrije zones zijn afgesloten gebieden binnen het douanegebied van de Unie waar niet-Unie goederen kunnen worden ingevoerd zonder invoerrechten, andere heffingen (d.w.z. belastingen) en commerciële beleidsmaatregelen. Dergelijke goederen kunnen na de periode in de vrije zones in het vrije verkeer worden gebracht (tegen betaling van invoerrechten en andere heffingen), of onder een andere bijzondere regeling worden geplaatst of opnieuw worden geëxporteerd. Unie goederen

---

<sup>151</sup> European Commission, ‘Free zones which are in operation in the customs territory of the Union, as communicated by the Member States to the Commission’.

<sup>152</sup> Alexandre Lavissière and Jean-Paul Rodrigue, ‘Free ports: towards a network of trade gateways’.

kunnen ook in vrije zones worden binnengebracht of opgeslagen, vervoerd, gebruikt, verwerkt of verbruikt. Dergelijke goederen kunnen daarna worden geëxporteerd of binnengebracht in andere delen van het douanegebied van de Unie.”<sup>153</sup>

Het spreekt voor zich dat dit soort inrichtingen veel controverse teweeg brengt. Zo eiste zelfs het Europees parlement in 2019 de schrapping van EU-vrijhavens naar aanleiding van haar rapport over belastingontduiking en witwassen. Het rapport stelt dat vrijhavens exploitanten 'een veilige en algemeen verwaarloosde opslagruimte biedt, waar onbelast kan worden gehandeld en eigendom kan worden verborgen'.<sup>154</sup> Denk maar aan schilderijen, diamanten, goud, exclusieve wijnen, antiek,... die worden bewaard in vrijhavens om daarna met meerwaarde te verkopen.<sup>155</sup>

Dit is één van de zaken waar het stereotiep beeld over vrijhavens mee kampt. Toch zijn er zaken aan vrijhavens verbonden die wel interessant kunnen zijn voor de economie. Daarom heeft het Verenigd Koninkrijk in maart 2021 besloten om een totaal van acht nieuwe vrijhavens te openen over het gebied.<sup>156</sup> Zeven vrijhavens hebben betrekking op zeehavengebieden en één op een luchthaven.

---

<sup>153</sup> European Commission, 'Free zones'.

<sup>154</sup> European Parliament. Directorate General for Parliamentary Research Services., *Money laundering and tax evasion risks in free ports*.

<sup>155</sup> Stefan Schwarzkopf and Jessica Inez Backsell, 'The nomos of the freeport'.

<sup>156</sup> Paul Seddon, 'Freeports: What are they and will they help the economy?'



Figuur 4: Kaart met vrijhavens in het Verenigd Koninkrijk

Bron: Womble Bond Dickinson (2021)<sup>157</sup>

De overheid beweert dat dit vooral een belangrijk onderdeel is om de economische crisis, veroorzaakt door de COVID-19 pandemie, te herstellen.<sup>158</sup> Wat toch opmerkelijk is, aangezien deze maatregel eerder lijkt te zijn genomen als gevolg van de uitreding van de Unie.

Zo zou het Verenigd Koninkrijk drie zaken hebben opgesteld over het belang van de vrijhavens in hun gebied.

Een eerste zaak is dat ze vrijhavens als nationale knooppunten voor wereldwijde handel en investeringen gaan vestigen door te focussen op het leveren van een divers aantal investeringsprojecten binnen de vrije zones. Met het oog op handelsprocessen efficiënter te maken, de ontwikkelingen in de productie te maximaliseren en het verwerven van gespecialiseerde expertise.

<sup>157</sup> Womble Bond Dickinson, 'UK Freeports: an overview of business sentiment'.

<sup>158</sup> UK Government, 'Freeports'.

De overige twee gaan voornamelijk over het creëren van een plaats waar innovatie een prioriteit is. Zo zou er werkgelegenheid ontstaan in deze gebieden en kunnen investeringen nieuwe of betere producten leveren op de markt. Die de omliggende economieën vooruit zullen helpen.<sup>159</sup>

Toch is het bizar dat het Verenigd Koninkrijk deze optie terug opzoekt. Het bestaan van vrijhavens in het VK eindigde in 2012 omdat ze niet langer nodig werden geacht, en het is moeilijk te voorspellen in hoeverre ze waarschijnlijk succesvol zullen zijn onder de huidige voorstellen.<sup>160</sup>

Wel zal de Europese Unie zich moeten bewust maken over het feit dat naast de douanevoordelen van een vrijhaven deze zones aanzienlijke publieke steun zullen krijgen in het Verenigd Koninkrijk. Zowel voor de investeringen die nodig zijn om ze te bouwen als voor de sociale en fiscale voorwaarden waaronder de bedrijven die zich er vestigen zullen opereren. Zo zijn de vrijhavens ontworpen door de regering van het VK om de wereldwijde schakel van het VK met de EU te worden, de hub voor het bedienen van de EU met producten die zijn verwerkt uit geïmporteerde producten, met name uit Azië. Maar ook om in de EU gevestigde bedrijven in het VK aan te trekken, die naarmate de tijd vordert misschien naar het VK zullen verhuizen.<sup>161</sup>

In het vrijhandelsakkoord tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie wordt wel vereist dat subsidies gerechtvaardigd zijn, anders kunnen ze worden aangevochten voor Britse rechtbanken. In extremere gevallen zou de EU dus op Britse subsidies kunnen reageren door tarieven in te voeren op sommige Britse goederen die schadelijk worden geacht voor de handel of investeringen van de EU. Ook is het VK nog steeds onderworpen zijn aan de regels van de WTO, die zegt dat je geen subsidies mag invoeren die enkel zijn gekoppeld aan exportprestaties.

Wat deze vrijhavens op gebied van maritiem transport te weeg gaan brengen is moeilijk te voorspellen. Als de beweringen van de Britse overheid blijken te kloppen dan kan dit een shift veroorzaken. Enerzijds zouden er bedrijven zich in de vrijhavens vestigen als deze voornamelijk klanten hebben buiten de Unie. Dit omdat de verhandelingskosten lager zouden liggen. Maar anderzijds lijkt het minder waarschijnlijk dat grotere bedrijven, die voornamelijk klanten hebben binnen de Europese Unie om zich in zo'n vrijhaven te plaatsen. Juist omdat de goederen op een bepaald moment toch in en uit de interne markt moeten worden gehaald.<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> Ibid.

<sup>160</sup> Christopher Dunn and Craig Boyle-Smith, 'Does UK's freeports plan offer a post-Brexit trade solution?'

<sup>161</sup> Philippe Corruble, 'At the gates of the European Union: British freeports and associated State aid issues'.

<sup>162</sup> Olaf Jonkeren, 'Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | Brexit en de Nederlandse maritieme sector'.

Dit is een rede waarom de impact op short sea shipping binnen Europa door deze vrijhavens eerder gering lijkt te zijn. Short sea shipping wordt vaak gezien als een deel van het gehele transport van goederen. Vaak zijn de goederen die vanuit het Europese continent afkomstig zijn bedoeld voor de Unie markt. En lijkt het daarom onwaarschijnlijk dat havens in de Europese Unie hier onder zullen lijden. Met als gevolg dat de verplaatsing van short sea shipping over het algemeen weinig zichtbaar zal zijn. Wel zou het kunnen zijn dat in de toekomst het Verenigd Koninkrijk een prominentere rol zal willen spelen in het exporteren van afgewerkte producten naar de EU, dit volgens de afspraken in het handelsakkoord. Dit zou het gebruik van short sea shipping enkel doen toenemen.

## **4.2 Protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland**

Op 1 januari 2021 is het protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland in werking getreden. Dit zou in principe een oplossing moeten bieden voor Noord-Ierland enerzijds en Ierland als lidstaat van de Europese Unie anderzijds, als gevolg van de uittreding door het Verenigd Koninkrijk.

Door de unieke omstandigheid en onderlinge relatie tussen de twee landen was het belangrijk om hierin een regelgeving te vinden. Deze is ook gevonden in de vorm van een protocol. Daarmee zou er geen harde grens tussen Ierland en Noord-Ierland zijn. Zodoende dat het Goede Vrijdagakkoord wordt beschermd waardoor de economie over het eiland blijft functioneren. Ook zou de interne markt voor goederen van de EU vrijwaart blijven.

Een van de voornaamste onderdelen in het protocol is dat goederen die vanuit de rest van het Verenigd Koninkrijk of andere niet-EU lidstaten worden geïmporteerd in Noord-Ierland onderhevig zijn aan controles. Denk bijvoorbeeld aan voedselinspectie, douanecontrole, verifiëren van de oorsprong,... Deze harde grens zoals men dit noemt, zorgt ervoor dat de efficiëntie tussen de gebieden verminderd is.<sup>163</sup> Om een voorbeeld te geven: vóór de Brexit brachten veerboten uit Groot-Brittannië dagelijks ongeveer 175 RORO vrachtwagens naar Noord-Ierland. Door het protocol zal nu ongeveer 20-25% hiervan fysiek moeten worden geïnspecteerd, wat enorm tijdrovend en arbeidsintensief is.<sup>164</sup>

Wanneer de goederen niet bestemd zijn voor de Europese markt en niet commercieel worden verwerkt in Noord-Ierland dan hoeven deze controles niet. En aangezien Noord-Ierland de

---

<sup>163</sup> European Commission, 'Protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland'.

<sup>164</sup> Esmond Birnie and Graham Brownlow, 'How is Brexit affecting Northern Ireland's economy?'

douaneregels van de EU voor goederen zal blijven toepassen, zou de handel in goederen tussen Noord-Ierland en de EU, evenals landen buiten de EU, onaangetast blijven.

Zo heeft een studie de impact op de totale Noord-Ierse economie bestudeerd. En gezien de omvang van de aankopen in Noord-Ierland uit Groot-Brittannië en de stijging van de kosten hiervan, suggereert dit onderzoek dat zelfs als er rekening wordt gehouden met voordelen zoals blijvende vrije toegang tot de interne markt, de lange termijn "kosten" voor de Noord-Ierse economie gelijk kunnen zijn aan 2 tot 3% van het BBP (Bruto Binnelands Product).<sup>165</sup> Wel wordt bij deze schatting een vergelijking gemaakt met wat de situatie zou zijn geweest als het Verenigd Koninkrijk lid was gebleven van de Europese Unie. Waardoor dit cijfer ook niet geheel te verifiëren valt.<sup>166</sup>

Ook stellen de onderzoekers vast dat door de hogere prijzen en niet-tarifaire belemmeringen voor de export van diensten, Noord-Ierland minder concurrerend wordt op de internationale markten. Zo vermindert de export naar Groot-Brittannië met 6,1% en de export naar de rest van de wereld met 8,6%. Lagere exporten verminderen de bedrijfsinkomsten in Noord-Ierland. Bovendien vermindert hogere prijzen de consumptie van huishoudens. Daardoor daalt de totale productie van Noord-Ierland.<sup>167</sup>

Ierland daarentegen ziet de handel tussen zijn buurland in positieve zin veranderen. Het heeft voor 3,6 miljard euro geëxporteerd naar Noord-Ierland, wat een stijging was van 1,3 miljard euro tegenover 2020. Ook heeft het 65% meer geïmporteerd vanuit Noord-Ierland, met een totaal van 3,9 miljard euro.<sup>168</sup>

Dit in vergelijking met de handel tussen Ierland en Groot-Brittannië. De waarde van het transport in goederen vanuit Ierland naar GB was in 2021 met 17% gestegen tegenover 2020 met een totaal van 14,4 miljard euro. Echter was de stroom van GB naar Ierland met 15% gedaald, met een totaal aan waarde van 15,3 miljard euro.<sup>169</sup>

Wat wel door het departement voor economie in Noord-Ierland wordt beweerd is dat ze 2% meer aan goederen vanuit de EU en de rest van de wereld zullen importeren binnen 15 jaar.<sup>170</sup>

---

<sup>165</sup> Geoffroy Duparc-Portier and Gioele Figus, 'The impact of the new Northern Ireland protocol: can Northern Ireland enjoy the best of both worlds?'

<sup>166</sup> Esmond Birnie, 'What has been the economic impact of the Northern Ireland Protocol?'

<sup>167</sup> Duparc-Portier and Figus, 'The impact of the new Northern Ireland protocol'.

<sup>168</sup> CSO - Central Statistics Office, 'Goods Exports and Imports December 2021'.

<sup>169</sup> Ibid.

<sup>170</sup> Department for the economy, Northern-Ireland, 'Direct Economic Impact of the Northern Ireland Protocol on the NI Economy'.

In dit scenario kan de Europese Unie met short sea shipping dus duidelijk een rol spelen alsook het transport over land via Ierland.

Wat de verdere impact zal zijn op de short sea shipping hangt vooral af van de relatie tussen het Verenigd Koninkrijk met Groot-Brittannië en Noord-Ierland enerzijds en de Europese Unie met Ierland anderzijds. Zo is het Motorways of the sea beleid aangepast, met nu meer aandacht voor Ierland. Waardoor men zou kunnen voorspellen dat de verbindingen tussen het continent en Ierland zullen toenemen als ook de hoeveelheid verhandelde vracht.

Want op dit moment wordt 40% van de goederen die vertrekken vanuit Ierland en bestemd zijn voor de Europese markt via de Eurotunnel getransporteerd.<sup>171</sup> Echter lijkt deze weg niet meer de meest efficiënte te zijn. Zo moeten de goederen eerst de EU verlaten om ze daarna weer over te steken. In tegenstelling tot een directe maritieme link tussen de twee gebieden.

De directe maritieme verbindingen tussen Ierland en het vasteland zijn momenteel goed ontwikkeld voor containervervoer en voor bulkproducten zoals brandstoffen. Ook bestaan er rechtstreekse veerdiensten naar het vasteland voor niet-begeleide wegtrailers, hetzij naar Noordwest-Frankrijk of naar Benelux-havens.

Maar de uitbereiding van deze maritieme diensten zou op zijn beurt wel gevolgen kunnen hebben voor de beschikbaarheid van capaciteit in zowel Ierse als continentale havens, evenals de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en inspectiefaciliteiten. In veel havens zijn hiervoor al korte termijnplannen gerealiseerd volgens de Europese Commissie.<sup>172</sup> Alsook initiatieven om te digitaliseren voor het ondersteunen van grensoverschrijdend transport.

In Ierland wordt extra havencapaciteit geïntroduceerd in zowel Dublin als in Cork als gevolg van nieuwe ontwikkelingen in de North Sea – Mediterranean Corridor. Zo zal deze voorzien in container- en RORO schepen met een groetere diepgang en ondersteunen de groei van de handel tussen Ierland en de rest van de EU en de rest van de wereld.

Ook zal het kernnetwerk in Ierland worden uitgebreid met de haven van Shannon-Foynes, met de bijbehorende achterlandverbindingen die zijn aangesloten op het wegennet en (in de toekomst) het spoornetwerk. Verbeterde directe shortsea- en feederverbindingen via snelwegen op zee tussen Ierland en de rest van de EU zonder doorvoer door Groot-Brittannië zouden de voorziening van extra capaciteit (ligplaatsen en opslag) in Ierse havens vereisen. Onder deze

---

<sup>171</sup> The Irish Maritime Development Office, ‘The Implications of Brexit on the Use of the Landbridge Report - Digital Final’.

<sup>172</sup> Balázs, ‘North Sea - Mediterranean Fourth Work Plan of the European Coordinator’.

nieuwe uitlijning van de corridor zullen maritieme verbindingen tussen Ierland en het noordelijke continentale nog prominenter worden.<sup>173</sup>

### 4.3 Duurzaamheid

Zoals eerder besproken heeft het transport van goederen binnen Europa nood aan meer energie efficiënte oplossingen om de klimaatdoelstellingen te behalen. Met de uittreding van het Verenigd Koninkrijk mag dit niet in het gedrang komen. Zowel het VK als de Europese Unie heeft er alle baat bij om hierop in te spelen.

De Britse overheid heeft voor het eerst in 2019 een plan opgesteld om de toekomst van de duurzaamheid in hun maritiem transport te verkondigen, genaamd ‘Clean Maritime Plan’.<sup>174</sup> Dat een gevolg is op het strategische plan ‘Maritime 2050’ van de Britse overheid. Wat bestaat uit een tiental hoofd ambities dat een reeks van onderwerpen behandelt gaande van het verbeteren van de competitiviteit tot technologische vooruitgang.<sup>175</sup>

In dit plan van het Verenigd Koninkrijk staat geschreven dat in 2050, emissievrije schepen wereldwijd vanzelfsprekend zullen zijn. Het VK een proactieve rol heeft gespeeld bij het stimuleren van de overgang naar emissievrije scheepvaart in de Britse wateren en wereldwijd wordt gezien als een rolmodel op dit gebied. Met als gevolg hiervan heeft het VK met succes een aanzienlijk deel van de economische, milieu- en gezondheidsvoordelen behaald die met deze overgang gepaard gaan.

Hoe de overheid dat wilt verwezenlijken staat in het ‘Clean Maritime Plan’ beschreven.<sup>176</sup> Zo verwachten ze tegen 2025 dat alle schepen die in de Britse wateren opereren, het gebruik van energie efficiënte opties maximaliseren. Ook zouden alle nieuwe schepen die worden besteld voor gebruik in Britse wateren ontworpen met emissievrije voortstuwing. Er zou dan geen enkel commercieel schip nog emissie uitstoten in de Britse wateren.

Ook bouwt het Verenigd Koninkrijk nieuwe maritieme clusters gericht op innovatie en infrastructuur in verband met emissievrije voortstuwingstechnologieën, waaronder het bunkeren van brandstof dat geen of lage emissie uitstoot.

In deze infrastructuur behoort ook het opbouwen van een elektriciteitsnetwerk. Zoals eerder besproken wordt dit in de Europese Unie aangemoedigd. Maar ook heeft het VK er alle belang

---

<sup>173</sup> Ibid.

<sup>174</sup> Nusrat Ghani, ‘Clean Maritime Plan’.

<sup>175</sup> UK Department for Transport, ‘Maritime 2050 - navigating the future’.

<sup>176</sup> Ghani, ‘Clean Maritime Plan’.



bij om hieraan naar toe te werken. Maar momenteel is er geen daadwerkelijke beleidsondersteuning voor walstroom in het VK.

Dit zou volgens Bullock<sup>177</sup> te wijten zijn omdat walstroom hoge kapitaalkosten met zich meebrengt en er weinig kans is om die kosten terug te verdienen, gezien het goedkope karakter van de brandstof die het wil vervangen, is geen enkel walstroom project wereldwijd van start gegaan zonder steun van de overheid. Het is onwaarschijnlijk dat deze situatie zal veranderen zonder grote veranderingen in de wereldwijde koolstofprijzen, of regelgeving die walstroominstallatie vereist.

Ook werd het belang van alternatieve brandstoffen kort aangehaald. Dit is voor de short sea shipping enorm belangrijk voor de ontwikkeling. Het moet duidelijk zijn wat de richtlijnen van de Europese Unie en die van het Verenigd Koninkrijk hierin zijn en niet contra dicteren met elkaar. Alhoewel het één van de belangrijkste onderdelen is om klimaatneutraal te worden, toch is er nog steeds onzekerheid over de toekomst.<sup>178</sup>

In het 'Clean Maritime Plan' van het Verenigd Koninkrijk is het nog steeds onduidelijk of reders/bevrachters die tegen 2025 niet-energie efficiënte schepen laat rondvaren in het VK een sanctie zullen krijgen. Ook is het onzeker of alle nieuwe schepen vanaf 2025 worden besteld voor de Britse wateren een emissievrije voortstuwing moeten hebben.

Zo is het volgens Hoyland en Wood<sup>179</sup> dat het voor degenen die willen investeren in technologie om aan de gestelde ambities te voldoen, tot de ontdekking kunnen komen dat, bij gebrek aan dwingende regelgeving, de situatie fijn uitgebalanceerd is. Degenen die zich innovatief willen profileren, kunnen ontdekken dat de technologie waarin ze investeren wordt vervangen door nieuwere technologie en/of dat de ambitie zich niet vertaalt in regelgeving, zodat de investering economisch twijfelachtig is.

Omgekeerd kunnen degenen die hun investeringen uitstellen ontdekken dat er op nationaal niveau snel regulering komt, waaraan ze niet kunnen voldoen. Aangezien het VK uiteindelijk het Europese standpunt niet meer hoeft te volgen, zal een het voor scheepseigenaren die in de wateren van de EU en het VK handelen interessant zijn om in overeenstemming te blijven met

---

<sup>177</sup> Simon Bullock, 'Barriers and solutions for UK shore-power'.

<sup>178</sup> Stefan Gössling, Christiane Meyer-Habighorst, and Andreas Humpe, 'A global review of marine air pollution policies, their scope and effectiveness'.

<sup>179</sup> Rachel Hoyland and Charlotte Wood, 'Decarbonisation and shipping: The UK's position on greenhouse gas emissions from shipping'.

de EU-regelgeving. Aangezien het standpunt van het VK momenteel, waarschijnlijk een minder grotere regeldruk zal opleggen.

Zo gaat de Europese Unie taxen proberen heffen op schepen die niet voldoen aan de emissie normen. De Europese Commissie heeft dat voorgesteld in hun 'EU Emission Trading System' en de 'FuelEU Maritime'<sup>180</sup> richtlijnen. En zal effect hebben op schepen groter dan 5 000 gross ton.

Zo staat er in het voorstel vermeld dat de vervuiler zal betalen. Deze wordt beschreven als iemand die verantwoordelijk is voor de keuze van de brandstof, de voyage, snelheid van het schip,... Vaak zijn dit de scheepseigenaren zelf of charteraars.

Het 'Emission Trading System' werkt als een soort handelsregeling, waarbij bedrijven emissierechten kopen van een beperkte pool, waarbij één emissierecht gelijk staat aan 1 ton uitgestoten CO<sub>2</sub>. Na het einde van het jaar moeten ze voldoende rechten voorleggen om de uitstoot van hun schepen van dat jaar te verantwoorden. Als ze meer rechten hebben dan ze nodig hebben, kunnen ze deze verkopen aan andere bedrijven die ze nodig hebben of ze kunnen ze voor volgend jaar bijhouden.

Hoewel de Europese Commissie wil dat reders vanaf 2023 aan de richtlijnen voldoen, stelt ze ook een geleidelijke invoering van de maatregel voor. Zo zal een eigenaar in 2023 slechts 20% van de uitstoot van een schip moeten betalen. Dat aandeel neemt jaarlijks toe tot in 2026. Dan zal het 100% moeten dekken.

Volgens een analyse van Lloyd's List<sup>181</sup> zou er 81,2 miljoen ton CO<sub>2</sub> van de totale 119,9 miljoen ton CO<sub>2</sub> die is uitgestoten zijn gedekt in 2020, als de scheepvaart onder deze geografische reikwijdte en met 100% dekking van de relevante emissies in het Emission Trading System zou zijn opgenomen.

Zo zal een bedrijf een extra boete van 100 euro moeten betalen per ton CO<sub>2</sub> equivalent waarvoor het geen rechten had wanneer het niet voor 30 april van het volgende jaar de juiste hoeveelheid rechten inlevert.

---

<sup>180</sup> European Commission, 'Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuel in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC'.

<sup>181</sup> Anastassios Adamopoulos, Michelle Wiese Bockmann, and Declan Bush, 'EU proposes tax on all shipping emissions and to limit polluting fuels'.

Dit wordt gecontroleerd door de EU-lidstaten. Zij moeten de rederijen controleren op de naleving hiervan. En wanneer ze twee jaar op rij niet aan de regels voldoen kunnen ze de toegang in EU havens worden ontzegd, als de verantwoordelijke lidstaat daarvoor kiest.

Een redenering van Olaf Jonkeren<sup>182</sup> geeft een interessant inzicht over de mogelijke gevolgen van de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie. Zo zal het VK zich niet moeten houden aan de richtlijnen van het ‘EU Emission Trading System’ en de ‘FuelEU Maritime’. Als ze daarvoor kiezen, wat nog maar de vraag is.

Maar als dit wel het geval zou zijn, dan kunnen rederijen ervoor kiezen om het VK als first port of call aan te doen. Zeker wanneer het over lange afstanden gaat. Een schip dat vanuit het verre oosten naar Europa moet varen zou dan eerst lading kunnen lossen in een haven van het VK. Zo ontwijkt men de emissie regelgeving en zodoende ook de emissie dekking die het zou moeten betalen. Na het lossen, zou het dan de overige Europese havens kunnen aandoen waardoor het maar voor een klein deel van de totale reis, emissie dekking hoeft te betalen. Ook voor de terugreis zou het in principe het Verenigd Koninkrijk als laatste haven aandoen om daarna weer naar bestemming te varen.<sup>183</sup>

Deze regeling zou mogelijk kunnen zijn omdat het Verenigd Koninkrijk niet meer tot de Europese Economische Ruimte behoort, waar het voorstel over de ‘EU Emission Trading System’ van kracht gaat en zelf geen CO<sub>2</sub>-heffingen zal indienen op schepen.

Dat laatste is een belangrijke factor die momenteel nog onzeker is. Met het oog op de Britse plannen voor het milieu vriendelijker maken van de scheepvaart lijkt het weinig waarschijnlijk dat er geen heffingen zullen komen. En zal er weinig veranderen voor de short sea shipping in Europa.

Wanneer het Verenigd Koninkrijk geen of beduidend lagere CO<sub>2</sub>-heffingen zal invoeren op schepen, dan kan dit wel een nieuwe trend teweeg brengen voor short sea shipping in Europa. Het zou dan kunnen dat er meer schepen dan voorheen, de Britse havens eerst aandoen voor het lossen van ladingen.

De keuze bestaat er in om de reis verder te zetten naar de resterende Europese havens. De havens zullen in dit geval weinig merken, omdat de kans groot is dat goederen die bestemd zijn voor de EU, toch automatisch zullen worden gelost in onze havens.

---

<sup>182</sup> Jonkeren, ‘Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | Brexit en de Nederlandse maritieme sector’.

<sup>183</sup> Sofie Defour, ‘All aboard! Too expensive for ships to evade EU carbon market.’

Anderzijds zou het wel kunnen dat de rederijen er voor kiezen om grotere hoeveelheden ladingen te lossen in het VK, ook ladingen die bestemd zijn voor de EU. Om daarna deze ladingen via short sea shipping naar de EU-havens te transporteren. Dit zal dus een positief effect hebben op dit transportmiddel. Het is echter moeilijk te voorspellen of dit ook effectief zo zal zijn.

De kosten van feederdiensten zal duurder worden<sup>184</sup> en het is nog maar de vraag of de prijs van de CO<sub>2</sub>-heffingen daarop invloed kunnen hebben.

#### **4.4 Britse havens**

Wat de lange termijn gevolgen voor de Britse havens zijn door de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie is nog moeilijk te voorspellen. Wel is het duidelijk geworden dat de huidige vooruitzichten een daling zien in de cijfers van zowel de hoeveelheid goederen die worden geïmporteerd als geëxporteerd door Britse havens.

Voornamelijk de handel tussen de EU en het VK is sterk verstoord omwille van het handelsakkoord tussen de twee partijen. Zo heeft een studie<sup>185</sup> uitgewezen dat export vanuit het VK naar EU-lidstaten verminderd is met 30% in 2021 vanaf de invoering van het handelsakkoord. En de import met 25% gedaald is vanuit de EU naar het VK. Dit is voornamelijk te wijten aan de hogere invoer en uitvoer kosten, waardoor klanten naar alternatieven gaan zoeken.

Ook heeft de Brexit er voor gezorgd dat bedrijven extra stockage gingen aanmaken als buffer voor de mogelijke gevolgen die zich zouden kunnen voordoen.<sup>186</sup> De onzekerheid heeft hier vooral een groot effect op gehad. Waardoor de handel tussen beide partijen minderden.

De bevinding dat het handelsakkoord in 2021 een grotere verandering teweeg bracht op de import dan op de export is verrassend volgens de studie. Vooral omdat het VK de invoering van veel douanecontroles uitstelde tot 2022.

Wel moeten we oppassen met het maken van conclusies over de handelseffecten van Brexit op de lange termijn. Dit is deels te wijten aan de COVID-19 pandemie en omdat het handelsakkoord nog maar een jaar in werking is.

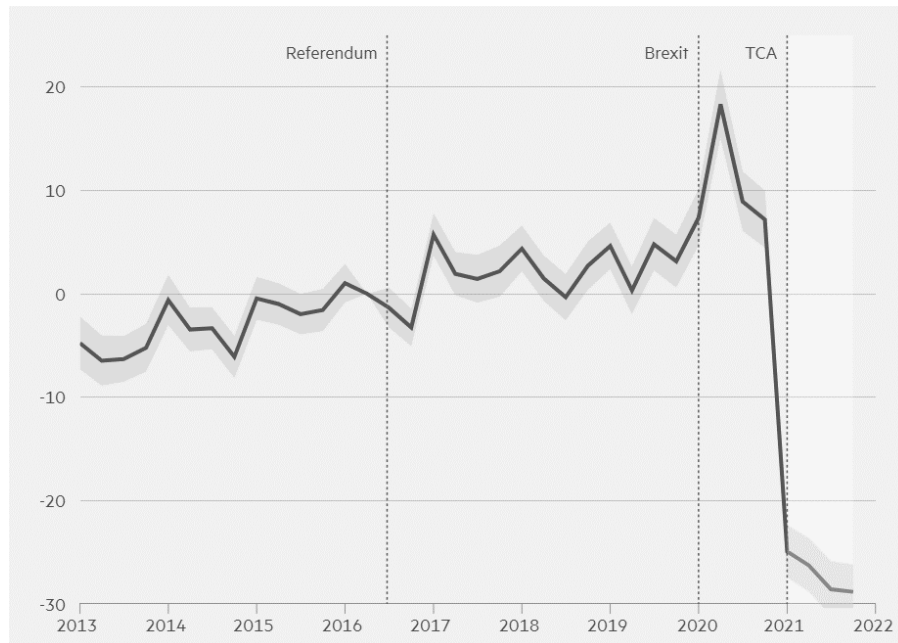
---

<sup>184</sup> BMTI, 'EUSSIX (European Short Sea Index)'.

<sup>185</sup> Rebecca Freeman et al., 'Unravelling deep integration: UK trade in the wake of Brexit'.

<sup>186</sup> Simon Marks, Kait Bolongaro, and Joshua Posaner, 'The great British Brexit stockpile'.

Maar dat het voor vele kleinere bedrijven geen sinecuur meer is om goederen vanuit het VK naar derde landen te versturen lijkt ook een rol te spelen bij de dalende cijfers. Zo zijn er veel minder goederen verkocht aan kleinere lidstaten. Waardoor de relaties tussen verkopers en kopers uit beide gebieden is gedaald met bijna een derde in de eerste periode na het handelsakkoord.<sup>187</sup>



Figuur 5: Verandering in koper-verkoper relaties tussen VK en EU, ten opzichte van de rest van de wereld in percentage

Bron: Financial Times<sup>188</sup> en LSE<sup>189</sup> (2022)

Deze trend zal automatisch invloed hebben op de Britse havens. Dit is niet geheel onlogisch, vooral omdat het Verenigd Koninkrijk voornamelijk schepen gebruikt om handel te drijven. Zij zijn voor 95% verantwoordelijk voor de hoeveelheid goederen dat in het gebied terecht komt in totaal gewicht.<sup>190</sup>

Toch is het moeilijk om voorspellingen te doen over de gevolgen op de Britse havens. De cijfers van het ‘Department for Transport’ in het Verenigd Koninkrijk publiceert jaarlijks statistieken over de Britse havens.<sup>191</sup> De laatste versie dateert voor het jaar 2020 waardoor de effecten van het handelsakkoord nog niet meetbaar zijn.

<sup>187</sup> Peter Foster, ‘UK-EU trade relationships tumble after Brexit’.

<sup>188</sup> Ibid.

<sup>189</sup> Freeman et al., ‘Unravelling deep integration: UK trade in the wake of Brexit’.

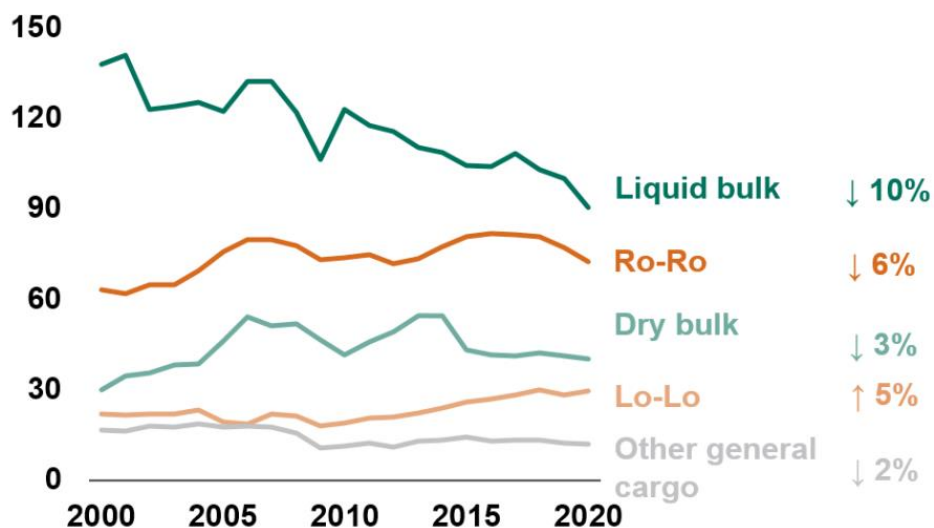
<sup>190</sup> National Infrastructure Commission, ‘Better Delivery: The Challenge for Freight’.

<sup>191</sup> Department for Transport, ‘UK Port Freight Statistics: 2020’.

Zo bleef de Europese Unie de grootste handelspartner van het VK. Het was verantwoordelijk voor 44% van het totale goederenverkeer in de belangrijkste Britse havens. Wel is het totaal in verhandelde hoeveelheid ton in de Britse havens met 12% gedaald in 2020 tegenover 2009.

Ook zijn de gevolgen van short sea shipping al merkbaar voor de Britse havens. De Europese Unie blijft hierin ook de logischer wijs de grootste handelspartner. Met 78% in 2020 van de totale handel gebruikmakende van dit transportmiddel is dit zelfs met 3% gestegen tegenover 2019. Dit is te verklaren door de verminderde hoeveelheid handel tussen voornamelijk Rusland, Noorwegen en Algerije.

Echter is wel de hoeveelheid aan totale verhandelde goederen gebruik makende van short sea shipping voor het derde jaar op rij gedaald. Met 245 miljoen ton in 2020 tegenover 273,5 miljoen ton in 2019, is dit cijfer toch merkwaardig voor de Britse havens.



Figuur 6: Hoeveelheid verhandelde lading in miljoen-ton via short sea shipping in Britse havens in vergelijking met 2019 in percentage

Bron: UK Department for Transport (2021)<sup>192</sup>

De trend die op de grafiek zichtbaar is, is ook zichtbaar voor het internationaal transport voor de Britse havens. Enkel voor RORO is de tendens anders. Dit gebeurt voornamelijk meer via short sea shipping omdat de grootste handelspartner nog steeds Frankrijk is. 91% van de totale RORO handel voor het Verenigd Koninkrijk gaat langs Dover. Waardoor Frankrijk voor een

<sup>192</sup> Ibid.

derde verantwoordelijk is voor de totale RORO trafiek gebruik makende van short sea shipping in het VK.

Toch waren de cijfers voor de RORO handel in de Britse havens niet geruststellend in 2020. Dit is voor een groot deel zeker te wijten aan de COVID-19 pandemie alsook het tekort aan halfgeleiders.<sup>193</sup> Dat laatste is nodig voor chips en elektronica in auto's. Zodoende dat er in 2020 'maar' voor 2 miljoen auto's zijn verhandeld in de Britse havens.<sup>194</sup> Wat wel gelijk staat aan een daling van 4,2 miljoen tegenover 2019.

Het lijkt erop dat de gevolgen van de Brexit enerzijds en de COVID-19 pandemie anderzijds negatieve gevolgen hebben gehad op de overslagcijfers in de Britse havens. Of dit fenomeen zich zal verder zetten is niet geheel zeker. Wat wel door vele onderzoekers wordt beaamt is dat de handel dat door het Verenigd Koninkrijk zal worden gevoerd met andere landen stroever zal lopen. Waardoor dit mogelijks een negatief effect zal hebben op de short sea shipping lijnen tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese lidstaten.

---

<sup>193</sup> Keith Wallis, 'Global semiconductor shortage threatens ro/ro recovery'.

<sup>194</sup> Department for Transport, 'UK Port Freight Statistics: 2020'.

## 5 Besluit

De gevolgen van de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie heeft op vele vlakken gevolgen. Ook op de scheepvaart is dit te merken. In dit onderzoek werd vooral nadruk gelegd op short sea shipping als transportmiddel binnen Europa. Met name tussen het VK en de Europese Unie.

Het begrip short sea shipping werd uitgelegd samen met de sterktes en zwaktes die hier bij komen kijken. Dit aan de hand van inzichten gegeven door experts als onderzoekers die het transportmiddel al langer bestuderen. Zo lijkt short sea shipping een grote rol te spelen naar de toekomst toe voor duurzaam transport binnen Europa.

Zo heeft de International Maritime Organization een aantal doelstellingen opgesteld inzake de reductie van de uitstoot door schepen. Deze zijn volgens de Europese Unie te zwak, en komt dus met eigen voorstellen. Met FuelEU Maritime liggen de eisen nog strenger dan het internationaal kader.

Dit heeft als gevolg dat short sea shipping operatoren zich zullen moeten aanpassen inzake type brandstof en handelingen om de emissie uitstoot van de schepen te verminderen. Ook de beleidsmakers van de havens hebben hier een rol in te spelen. De verplichting van walstroomgebruik lijkt er in de toekomst aan te komen.

Enkel kan de scheepvaart niet alleen verantwoordelijk zijn voor de emissie uitstoot binnen Europa. Zo heeft het TEN-T programma van de EU uitgeschreven dat alle transportmodi hier een steentje moeten bijdragen. Zo is short sea shipping een belangrijke schakel voor het multimodaal transport beleid. De hinterland verbindingen moeten meer efficiënt verlopen. Zo zal het treinverkeer daar een grotere rol in moeten gaan spelen om de 'last mile' problematiek aan te pakken.

De North Sea-Mediterranean Core Network Corridor is als enigste corridor beïnvloed door de Brexit. Zodoende zal er meer aandacht gegeven worden om de verbinding tussen Ierland en het Europees continent te versterken. De toekomst zal uitwijzen hoe deze lijn zich verder zal evolueren.

Want het protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland zal voor de short sea shipping geen negatieve gevolgen hebben. Ierland zal zijn goederen op een nieuwe manier moeten transporteren als het een duurzame en efficiënte manier wilt behouden met de EU. Voorheen werden goederen vanuit Ierland naar Groot-Brittannië gestuurd om vervolgens in de EU



lidstaten toe te komen. Deze manier van handel drijven lijkt complex en minder efficiënt. Het zal daarom meer moeten gebruik maken van short sea shipping lijnen naar de EU.

Om het Verenigd Koninkrijk aantrekkelijker te maken voor buitenlandse bedrijven en investeringen. Zullen ze acht vrijhavens, waarvan zeven aan de kust, openen. Het effect op de short sea shipping is hierin redelijk positief gestemd. In quasi elk scenario zou het transportmiddel gunstig uitkomen. Het zou kunnen dat in de toekomst meer bedrijven gebruik zullen maken van de vrijhavens, waardoor de Europese afzetmarkt enkel door schepen op een duurzame manier zullen worden bedient. In het ander scenario, waarbij de deapsea schepen de gebruikelijke routes blijven volgen zal het geen negatief effect hebben op short sea shipping.

Het EU Emission Trading System zou mogelijks voor havens van de EU lidstaten negatieve gevolgen hebben indien er zich een situatie zou voordoen waarbij het Verenigd Koninkrijk aantrekkelijker zou zijn voor deapsea lijnen. Alhoewel dat dit geheel waarschijnlijk lijkt te zijn. Toch zal short sea shipping in de meeste scenario's er niet onder lijden. Als het inderdaad zo zou zijn dat het VK als 'first port of call' wordt gebruikt voor EU ladingen. Dan zullen er feederdiensten ontstaan om het tekort in de EU op te vangen. Maar omdat deze in de toekomst duurder zullen worden, gaan de grote schepen de ladingen waarschijnlijk zelf in de EU havens laden en lossen.

Als laatste werd er gekeken naar wat de gevolgen zijn op de Britse havens. Hier ziet men een dalende trend. Er werden minder goederen geïmporteerd en geëxporteerd in het Verenigd Koninkrijk. Dit is ook merkbaar in de cijfers van verschillende havens. Hoe lang dit gevolgen zal hebben op short sea shipping is moeilijk te voorspellen. En zeker wat de oorzaak van deze trend is. Het kan onmogelijk enkel te wijten zijn aan de Brexit. De COVID-19 pandemie heeft hier duidelijk ook een rol in gespeeld.

Dit laatste brengt ons naadloos naar de mogelijke hindernissen in dit onderzoek. Namelijk dat de uittreding van het Verenigd Koninkrijk ongeveer samenviel met de uitbraak van COVID-19. Waardoor vele cijfers niet enkel te wijten zijn aan één oorzaak. Het valt daarom af te wachten wat de resultaten zijn na een periode waarin de COVID-19 pandemie geen rol meer speelt.

Wat wel door de vele onderzoekers en experts werd aangehaald is dat short sea shipping zeker een toekomst heeft binnen Europa. De sterktes en zwaktes van het transportmiddel werden beschreven. En het lijkt er op dat wanneer Europa voor een duurzame transportmiddel wilt kiezen, het short sea shipping zeker niet mag negeren.

Doorheen deze moeilijke tijden hebben de bedrijven gemerkt dat het 'just-in-time' principe niet meer zo zeer van belang is. Waardoor er grotere ladingen getransporteerd kunnen worden. en de keuze naar short sea shipping sneller kan gemaakt worden.

Het zal een evolutie van lange adem zijn. Maar als de Europese Unie een groenere toekomst wilt voor de volgende generatie, zal het voor de blauwe weg moeten kiezen.

## 6 Bibliografie

- Abnett, K. 'Japan, South Korea, industry oppose EU plan to cut shipping emissions'. *Reuters*, 27 November, 2020, sec. Sustainable Business. Accessed 6 May 2022. <https://www.reuters.com/article/climate-change-eu-shipping-idUKKBN2871M5>.
- Adamopoulos, A., Wiese Bockmann, M. and Bush, D. 'EU proposes tax on all shipping emissions and to limit polluting fuels'. *Lloyd's List*, 2021. Accessed 21 May 2022. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1137545/EU-proposes-tax-on-all-shipping-emissions-and-to-limit-polluting-fuels>.
- Alaerts, S. 'Antwoorden Steve Alaerts', 2022.
- Andersen, S. S. and Sitter, N. 'The EU's Strategy Towards External Gas Suppliers and Their Responses: Norway, Russia, Algeria and LNG'. In *New Political Economy of Energy in Europe*, edited by Jakub M. Godzimirski, 49–72. Cham: Springer International Publishing, 2019. Accessed 26 April 2022. [http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-93360-3\\_3](http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-93360-3_3).
- Atkin, J. 'Antwoorden Justin Atkin', 2022.
- Baindur, D. and Viegas, J. 'Challenges to implementing motorways of the sea concept—lessons from the past'. *Maritime Policy & Management* 38, no. 7 (December, 2011): 673–690. doi:10.1080/03088839.2011.625990.
- Baker McKenzie. 'UK-EU Withdrawal Agreement: Key Implications', 2019.
- Balázs, P. 'North Sea - Mediterranean Fourth Work Plan of the European Coordinator' (2020).
- Balcombe, P., Brierley, J., Lewis, C., Skatvedt, L., Speirs, J., Hawkes, A. and Staffell, I. 'How to decarbonise international shipping: Options for fuels, technologies and policies'. *Energy Conversion and Management* 182 (February, 2019): 72–88. doi:10.1016/j.enconman.2018.12.080.
- BBC News. 'Covid travel restrictions have ended in the UK'. *BBC News*, 18 March, 2022, sec. UK. Accessed 8 May 2022. <https://www.bbc.com/news/uk-60789979>.
- BBC News. 'EU Referendum Results'. *BBC News*, 2016. Accessed 19 April 2020. [https://www.bbc.com/news/politics/eu\\_referendum/results](https://www.bbc.com/news/politics/eu_referendum/results).
- Benson, M., Bennett, C. R., Harry, J. E., Patel, M. K. and Cross, M. 'The recovery mechanism of platinum group metals from catalytic converters in spent automotive exhaust systems'. *Resources, Conservation and Recycling* 31, no. 1 (December, 2000): 1–7. doi:10.1016/S0921-3449(00)00062-8.
- Birnie, E. and Brownlow, G. 'How is Brexit affecting Northern Ireland's economy?' *Economics Observatory*, 2021. Accessed 19 May 2022. <https://www.economicsobservatory.com/how-is-brexit-affecting-northern-irelands-economy>.
- Birnie, E. 'What has been the economic impact of the Northern Ireland Protocol?' *Economics Observatory*, 2022. Accessed 19 May 2022.

- <https://www.economicsobservatory.com/what-has-been-the-economic-impact-of-the-northern-ireland-protocol>.
- BMTI. 'EUSSIX (European Short Sea Index)'. *BMTI – Trend Experts for Shipping*, n.d. Accessed 21 May 2022. <https://www.bmti-report.com/eussix-shortsea-idx/>.
- Bodewig, K. *Motorways of the Sea: Detailed Implementation Plan*, 2020.
- Bouman, E. A., Lindstad, E., Riialand, A. I. and Strømman, A. H. 'State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping – A review'. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 52 (May, 2017): 408–421. doi:10.1016/j.trd.2017.03.022.
- Branch, A. and Stopford, M. *Maritime economics*. Routledge, 2013.
- Bullock, S. 'Barriers and solutions for UK shore-power', 2021.
- Castelein, B., Geerlings, H. and Van Duin, R. 'The reefer container market and academic research: A review study'. *Journal of Cleaner Production* 256 (May, 2020): 120654. doi:10.1016/j.jclepro.2020.120654.
- Corruble, P. 'At the gates of the European Union: British freeports and associated State aid issues', 2021.
- CSO - Central Statistics Office. 'Goods Exports and Imports December 2021'. CSO, 2022. Accessed 19 May 2022. <https://www.cso.ie/en/releasesandpublications/er/gei/goodsexportsandimportsdecember2021/>.
- Defour, S. 'All aboard! Too expensive for ships to evade EU carbon market.' (2020): 63.
- Degiuli, N., Martić, I., Farkas, A. and Gospić, I. 'The impact of slow steaming on reducing CO2 emissions in the Mediterranean Sea'. *Energy Reports* 7 (November, 2021): 8131–8141. doi:10.1016/j.egyr.2021.02.046.
- Department for the economy, Northern-Ireland. 'Direct Economic Impact of the Northern Ireland Protocol on the NI Economy' (2020): 9.
- Department for Transport. 'UK Port Freight Statistics: 2020' (2021).
- Department for Transport. 'Written evidence - Department for Transport (TRA0012)', 2018. Accessed 15 April 2020. <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/eu-internal-market-subcommittee/future-ukeu-transport-arrangements/written/89755.html>.
- Deutsche Welle. 'EU Customs Union, Single Market, Brexit — What you need to know | DW | 22.06.2018'. *DW.COM*, 2018. Accessed 10 May 2022. <https://www.dw.com/en/eu-customs-union-single-market-brexit-what-you-need-to-know/a-42462951>.
- Dierick, S. 'Interview Stephanie Dierick', 2022.

- Donner, J. S. 'Antwoorden Jan Sebastian Donner', 2022.
- Dunn, C. and Boyle-Smith, C. 'Does UK's freeports plan offer a post-Brexit trade solution?', 2020. Accessed 18 May 2022. <https://kennedyslaw.com/thought-leadership/article/does-uks-freeports-plan-offer-a-post-brexit-trade-solution/>.
- Duparc-Portier, G. and Figus, G. 'The impact of the new Northern Ireland protocol: can Northern Ireland enjoy the best of both worlds?' *Regional Studies* (22 November, 2021): 1–14. doi:10.1080/00343404.2021.1994547.
- EMSA. 'Who we are', 2020. Accessed 19 April 2020. <http://www.emsa.europa.eu/about.html>.
- European Commission. 'COM(2021) 812 Annex 3: Alignment of the European Transport Corridors' (2020).
- European Commission. 'Critical raw materials', 2020. Accessed 28 April 2022. [https://ec.europa.eu/growth/sectors/raw-materials/areas-specific-interest/critical-raw-materials\\_nl](https://ec.europa.eu/growth/sectors/raw-materials/areas-specific-interest/critical-raw-materials_nl).
- European Commission. 'De ontwikkeling van de korte vaart in Europa: een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen, COM (1999) 317 def.', 29 June, 1999.
- European Commission. Directorate General for Mobility and Transport. *Study on social aspects within the maritime transport sector: final report*. LU: Publications Office, 2020. Accessed 28 April 2022. <https://data.europa.eu/doi/10.2832/49520>.
- European Commission. 'Efficient and Green Mobility', 2021. Accessed 29 April 2022. [https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/efficient-and-green-mobility-2021-12-14_en).
- European Commission. *EU transport in figures 2021*, 2021.
- European Commission. *EU transport in figures: statistical pocketbook*, 2018.
- European Commission. *European Construction Sector Observatory, country profile Malta*, 2021.
- European Commission. 'EU-UK Trade and Cooperation Agreement - A new relationship, with big changes', 2020.
- European Commission. 'Free zones', 2020. Accessed 18 May 2022. [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/free-zones\\_nl](https://ec.europa.eu/taxation_customs/free-zones_nl).
- European Commission. 'Free zones which are in operation in the customs territory of the Union, as communicated by the Member States to the Commission', 2020.
- European Commission. 'Improving the health of the Mediterranean Sea: EU and Mediterranean countries agree a marine environmental strategy and an emissions control area for shipping', 2021. Accessed 5 May 2022. [https://ec.europa.eu/environment/news/improving-health-mediterranean-sea-eu-and-mediterranean-countries-agree-marine-environmental-2021-12-10\\_en](https://ec.europa.eu/environment/news/improving-health-mediterranean-sea-eu-and-mediterranean-countries-agree-marine-environmental-2021-12-10_en).

- European Commission. 'Protocol betreffende Ierland en Noord-Ierland'. Text. *Europese Commissie - European Commission*, 2021. Accessed 19 May 2022. [https://ec.europa.eu/info/strategy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-withdrawal-agreement/protocol-ireland-and-northern-ireland\\_en](https://ec.europa.eu/info/strategy/relations-non-eu-countries/relations-united-kingdom/eu-uk-withdrawal-agreement/protocol-ireland-and-northern-ireland_en).
- European Commission. 'Questions and Answers: The revision of the TEN-T Regulation'. Text. *European Commission - European Commission*, 2021. Accessed 29 April 2022. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_21\\_6725](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_6725).
- European Commission. 'Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuel in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC', 2021.
- European Commission. 'REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport', 2021.
- European Commission. 'Revised text of the Political Declaration setting out the framework for the future relationship between the European Union and the United Kingdom', 2019.
- European Commission. 'The European Green Deal' (2019).
- European Commission. 'Trans-European Transport Network (TEN-T)', 2020. Accessed 29 April 2022. [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en).
- European Commission. 'Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulation (EU) 2021/1153 and Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) 1315/2013' (2021).
- European Environment Agency. 'Share of transport greenhouse gas emissions'. Data Visualization. *European Environment Agency*, 2019. Accessed 17 April 2020. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/share-of-transport-ghg-emissions-2>.
- European Maritime Safety Agency. *EMSA Facts and Figures 2021*, 2021.
- European Parliament. Directorate General for Parliamentary Research Services. *Money laundering and tax evasion risks in free ports*. LU: Publications Office, 2018. Accessed 18 May 2022. <https://data.europa.eu/doi/10.2861/092981>.
- European Union, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, European Union, and Eurostat. *EU transport in figures*. Luxembourg: Publication Office of the European Union, 2021.
- Europese Commissie. 'Terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk en EU-regels op het gebied van de zeevaart', 2018.
- Europese Commissie. 'Vermindering van de emissies van de scheepvaartsector', 2020. Accessed 5 May 2022. [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-shipping-sector\\_nl](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-shipping-sector_nl).

- Europese Unie. ‘AKKOORD inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, Artikel 86 en 87’, 2019.
- Europese Unie. ‘De artikel 50-onderhandelingen met het Verenigd Koninkrijk’, 2020. Accessed 12 April 2020. [http://publications.europa.eu/resource/cellar/9d049b38-db2f-11e7-a506-01aa75ed71a1.0017.02/DOC\\_1#BREXIT](http://publications.europa.eu/resource/cellar/9d049b38-db2f-11e7-a506-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1#BREXIT).
- Europese Unie. ‘Publicatieblad van de Europese Unie, C 384 I, 12 november 2019’, 2019.
- Europese Unie. ‘Questions and Answers on the United Kingdom’s withdrawal from the European Union on 31 January 2020’, 2020.
- Europese Unie. ‘Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EUVoor de EER relevante tekst’ (2013): 128.
- Europese Unie. ‘Vragen en antwoorden over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 31 januari 2020’, 2020.
- Eurostat. ‘File:Modal split of freight transport, EU, 2010, 2019 and 2020 (% , based on tonne-kilometres).png’, 2022. Accessed 28 April 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal\\_split\\_of\\_freight\\_transport,\\_EU,\\_2010,\\_2019\\_and\\_2020\\_\(%25,\\_based\\_on\\_tonne-kilometres\).png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal_split_of_freight_transport,_EU,_2010,_2019_and_2020_(%25,_based_on_tonne-kilometres).png).
- Eurostat. ‘Freight transport statistics - modal split’, 2022. Accessed 28 April 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_modal\\_split](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Freight_transport_statistics_-_modal_split).
- Eurostat. ‘Glossary:Tonne-kilometre (tkm)’, 2021. Accessed 11 April 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Tonne-kilometre\\_\(tkm\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Tonne-kilometre_(tkm)).
- Eurostat. ‘International trade in goods’, 2022. Accessed 11 May 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_trade\\_in\\_goods](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods).
- Eurostat. ‘International trade in goods by mode of transport’, 2021. Accessed 28 April 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International\\_trade\\_in\\_goods\\_by\\_mode\\_of\\_transport](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_mode_of_transport).
- Eurostat. ‘Maritime transport statistics - short sea shipping of goods’, 2020. Accessed 29 March 2020. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_statistics\\_-\\_short\\_sea\\_shipping\\_of\\_goods](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods).
- Eurostat. ‘Maritime transport statistics - short sea shipping of goods’, 2022. Accessed 10 April 2022. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_statistics\\_-\\_short\\_sea\\_shipping\\_of\\_goods](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods).

- Eurostat. 'Reference Manual on Maritime Transport Statistics' (2019): 187.
- Eurostat. 'SE Cabotage 2017 - Statistics Explained', n.d. Accessed 14 April 2020. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:SE\\_Cabotage\\_2017-update.xlsx&oldid=410388](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:SE_Cabotage_2017-update.xlsx&oldid=410388).
- Eurostat. 'Top 5 short sea shipping EU-28 ports for roll-on and roll-off units, 2017', 2019. Accessed 7 April 2020. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Top\\_5\\_short\\_sea\\_shipping\\_EU-28\\_ports\\_for\\_roll-on\\_and\\_roll-off\\_units,\\_2017.png](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Top_5_short_sea_shipping_EU-28_ports_for_roll-on_and_roll-off_units,_2017.png).
- 'Exports of Norwegian oil and gas'. *Norwegianpetroleum.no*, n.d. Accessed 26 April 2022. <https://www.norskipetroleum.no/en/production-and-exports/exports-of-oil-and-gas/>.
- Foster, P. 'UK-EU trade relationships tumble after Brexit'. *Financial Times*, 2022.
- Freeman, R., Manova, K., Prayer, T. and Sampson, T. 'Unravelling deep integration: UK trade in the wake of Brexit', 2022.
- Fridell, E. and Hjelle, H. M. 'When is Short Sea Shipping Environmentally Competitive?' In *Environmental Health - Emerging Issues and Practice*, edited by Jacques Oosthuizen. InTech, 2012. Accessed 6 April 2020. <http://www.intechopen.com/books/environmental-health-emerging-issues-and-practice/the-comparative-environmental-performance-of-short-sea-shipping>.
- Getlink. 'The Universal Registration Documents Getlink 2021', 2021.
- Ghani, N. 'Clean Maritime Plan' (2019): 60.
- Gössling, S., Choi, A., Dekker, K. and Metzler, D. 'The Social Cost of Automobility, Cycling and Walking in the European Union'. *Ecological Economics* 158 (April, 2019): 65–74. doi:10.1016/j.ecolecon.2018.12.016.
- Gössling, S., Meyer-Habighorst, C. and Humpe, A. 'A global review of marine air pollution policies, their scope and effectiveness'. *Ocean & Coastal Management* 212 (October, 2021): 105824. doi:10.1016/j.ocecoaman.2021.105824.
- Great Britain and Department for Exiting the European Union. *The future relationship between the United Kingdom and the European Union*, 2018. Accessed 19 April 2020. [https://nls.ldls.org.uk/welcome.html?ark:/81055/vdc\\_100062857375.0x000001](https://nls.ldls.org.uk/welcome.html?ark:/81055/vdc_100062857375.0x000001).
- Heringa, A. W. 'BREXIT, LEGITIMACY, DEMOCRACY AND SOVEREIGNTY' (2016): 12.
- Hjelle, H. M. 'Atmospheric Emissions of Short Sea Shipping Compared to Road Transport Through the Peaks and Troughs of Short-Term Market Cycles'. *Transport Reviews* 34, no. 3 (4 May, 2014): 379–395. doi:10.1080/01441647.2014.905649.
- Hoyland, R. and Wood, C. 'Decarbonisation and shipping: The UK's position on greenhouse gas emissions from shipping'. *Hill Dickinson*, 2021. Accessed 20 May 2022. <https://www.hilldickinson.com/insights/articles/decarbonisation-and-shipping-uk%E2%80%99s-position-greenhouse-gas-emissions-shipping>.



- IATA. 'Transportation of COVID-19 Vaccine', n.d. Accessed 11 May 2022. <https://www.iata.org/en/programs/cargo/pharma/vaccine-transport/>.
- IATA. 'What Types of Cargo are Transported by Air?', n.d. Accessed 11 May 2022. <https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/what-types-of-cargo-are-transported-by-air/>.
- International Maritime Organization. 'Fourth IMO GHG Study 2020 Executive-Summary', 2020.
- International Maritime Organization. 'IMO's work to cut GHG emissions from ships', 2022. Accessed 6 May 2022. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>.
- International Maritime Organization. 'Initial IMO GHG Strategy', n.d. Accessed 11 May 2022. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>.
- International Maritime Organization. 'Work plan for development of mid- and long-term measures as a follow-up of the initial IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships', 2020.
- International Maritime Organization. 'Further shipping GHG emission reduction measures adopted', 2022. Accessed 6 May 2022. <https://imopublicsite.azurewebsites.net/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MEPC76.aspx>.
- Jonkeren, O. 'Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | Brexit en de Nederlandse maritieme sector' (2021): 33.
- Katsoulas, F. 'Crude Oil Trade: Increase in Russian exports from the Black Sea'. *IHS Markit*, 23 August, 2019. Accessed 1 April 2020. <https://ihsmarkit.com/research-analysis/crude-oil-trade-increase-in-russian-exports-from-the-black-sea.html>.
- Kenton, W. 'Understanding Article 50'. *Investopedia*, n.d. Accessed 19 April 2020. <https://www.investopedia.com/terms/a/article-50.asp>.
- Kingsland, P. 'What could be the Brexit impact on UK seafarer certificates?' *Ship Technology*, 17 December, 2018. Accessed 19 April 2020. <https://www.ship-technology.com/features/brexit-impact-on-uk-seafarer-certificates/>.
- Klein, A., Hilster, D., Scholten, P., van Wijngaarden, L., Tol, E. and Otten, M. 'STREAM Freight Transport 2020 Emissions of freight transport modes', 2021.
- 'lane metres definition'. *Law Insider*, n.d. Accessed 11 May 2022. <https://www.lawinsider.com/dictionary/lane-metres>.
- Lavissière, A. and Rodrigue, J.-P. 'Free ports: towards a network of trade gateways'. *Journal of Shipping and Trade* 2, no. 1 (December, 2017): 7. doi:10.1186/s41072-017-0026-6.

- Lindstad, H., Asbjørnslett, B. E. and Strømman, A. H. ‘The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping’. *Energy Policy* 46 (July, 2012): 386–398. doi:10.1016/j.enpol.2012.03.077.
- Lombardo, G. A. ‘Short Sea Shipping: Practices, Opportunities and Challenges’, 2004. Accessed 2 April 2020. [http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short\\_Sea\\_Shipping.asp#\\_ftn1](http://www.insourceaudit.com/WhitePapers/Short_Sea_Shipping.asp#_ftn1).
- Marks, S., Bolongaro, K. and Posaner, J. ‘The great British Brexit stockpile’. *POLITICO*, 2019. <https://www.politico.eu/article/the-great-british-brexit-no-deal-stockpile-food-medicine-drugmakers-warehousing/>.
- Marlow, P., Pettit, S. and Scorza, A. *Short sea shipping in Europe: analysis of UK and Italian markets*. Cardiff University, 1997.
- Massie, A. ‘Theresa May Broke Britain’. *Foreign Policy*, 2019. Accessed 12 April 2020. <https://foreignpolicy.com/2019/05/24/theresa-may-broke-britain/>.
- May, T. ‘Kennisgeving van het Verenigd Koninkrijk uit hoofde van artikel 50 VEU’, 2017.
- Medda, F. and Trujillo, L. ‘Short-sea shipping: an analysis of its determinants’. *Maritime Policy & Management* 37, no. 3 (May, 2010): 285–303. doi:10.1080/03088831003700678.
- Morris, C. ‘Reality Check: What does a “WTO Brexit” mean?’ *BBC News*, 29 July, 2019, sec. UK. Accessed 10 May 2020. <https://www.bbc.com/news/uk-45112872>.
- ‘Moss Maritime | Gas Technologies’, n.d. Accessed 11 May 2022. <https://www.mossw.com/gas-technologies/>.
- Mulder, J. ‘Network Design and Robust Scheduling in Liner Shipping’, 2016.
- National Infrastructure Commission. ‘Better Delivery: The Challenge for Freight’, 2019.
- Notteboom, T. ‘The impact of low sulphur fuel requirements in shipping on the competitiveness of ro-ro shipping in Northern Europe’. *WMU Journal of Maritime Affairs* 10, no. 1 (April, 2011): 63–95. doi:10.1007/s13437-010-0001-7.
- Paixão, A. C. and Marlow, P. B. ‘Strengths and weaknesses of short sea shipping’. *Marine Policy* 26, no. 3 (May, 2002): 167–178. doi:10.1016/S0308-597X(01)00047-1.
- Papadimitriou, S., Lyridis, D. V., Koliouisis, I. G., Tsioumas, V., Sdoukopoulos, E. and Stavroulakis, P. J. *The Dynamics of Short Sea Shipping: New Practices and Trends*. Cham: Springer International Publishing, 2018. Accessed 28 March 2020. <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-98044-7>.
- Papadimitriou, S., Lyridis, D. V., Koliouisis, I. G., Tsioumas, V., Sdoukopoulos, E. and Stavroulakis, P. J. *The Dynamics of Short Sea Shipping: New Practices and Trends*. Cham: Springer International Publishing, 2018. Accessed 3 April 2022. <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-98044-7>.
- Pape, M. ‘Cutting sulphur emissions from ships’, 2015.

- Reuters. 'Brexit tariffs would cost car industry 4.5 billion pounds a year - SMMT'. *Reuters*, 29 November, 2016, sec. Business News. Accessed 10 May 2022. <https://www.reuters.com/article/uk-britain-eu-autos-idUKKBN13O2QY>.
- Rutten, F. 'Potential implications of Brexit Customs and Trade'. Deloitte Belgium, 2017.
- 'Samenvatting van Het Verdrag betreffende de Europese Unie', 1992. Accessed 16 May 2022. <https://eur-lex.europa.eu/NL/legal-content/summary/treaty-of-maastricht-on-european-union.html>.
- Santos, T. A. and Guedes Soares, C. 'Methodology for ro-ro ship and fleet sizing with application to short sea shipping'. *Maritime Policy & Management* 44, no. 7 (3 October, 2017): 859–881. doi:10.1080/03088839.2017.1349349.
- Schwarzkopf, S. and Backsell, J. I. 'The nomos of the freeport'. *Environment and Planning D: Society and Space* 39, no. 2 (April, 2021): 328–346. doi:10.1177/0263775820944523.
- Seddon, P. 'Freeports: What are they and will they help the economy?' *BBC News*, 14 February, 2022, sec. UK Politics. Accessed 18 May 2022. <https://www.bbc.com/news/uk-politics-55819489>.
- Shen, C. 'China's shipping groups criticise EU carbon trading scheme'. *Lloyd's List*, 3 December, 2020. Accessed 6 May 2022. <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134964/Chinas-shipping-groups-criticise-EU-carbon-trading-scheme?>
- Simpson, B. 'Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan of the European Coordinator', 2018.
- Stojanovic, A. 'Customs union'. *The Institute for Government*, 9 May, 2019. Accessed 10 May 2022. <https://www.instituteforgovernment.org.uk/explainers/customs-union>.
- Suárez-Alemán, A., Trujillo, L. and Medda, F. 'Short sea shipping as intermodal competitor: a theoretical analysis of European transport policies'. *Maritime Policy & Management* 42, no. 4 (19 May, 2015): 317–334. doi:10.1080/03088839.2014.904947.
- Svindland, M. and Hjelle, H. M. 'The comparative CO2 efficiency of short sea container transport'. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 77 (December, 2019): 11–20. doi:10.1016/j.trd.2019.08.025.
- The Institute for Government. 'Parliament's "meaningful vote" on Brexit', 2020.
- The Irish Maritime Development Office. 'The Implications of Brexit on the Use of the Landbridge Report - Digital Final', 2018.
- 'TRADE AND COOPERATION AGREEMENT between the European Union and the European Atomic Energy Community, of the one part, and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, of the other part'. Official Journal of the European Union, 2021.
- UK Chamber of Shipping. 'Blueprint for growth', 2016.

- UK Chamber of Shipping. 'Written evidence - UK Chamber of Shipping (TRA0015)', 2018. Accessed 19 April 2020. <http://data.parliament.uk/writtenevidence/committeeevidence.svc/evidencedocument/eu-internal-market-subcommittee/future-ukeu-transport-arrangements/written/89785.html>.
- UK Department for Transport. 'Maritime 2050 - navigating the future', 2019.
- UK Department for Transport. 'UK Port Freight Statistics: 2020' (2021): 21.
- UK Government. 'Freeports'. *GOV.UK*, 2021. Accessed 18 May 2022. <https://www.gov.uk/guidance/freeports>.
- UK Government. 'UK-EU TRADE AND COOPERATION AGREEMENT Summary', 2020.
- UNCTAD. 'Beyond 20/20 WDS - Table view - Ships built by country of building, annual', 2021. Accessed 6 May 2022. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx>.
- Valemax website. 'Valemax', 2020. Accessed 7 May 2022. <http://www.vale.com/en/initiatives/innovation/valemax/pages/default.aspx>.
- Van Cauwenberghe, P. 'Interview Patrick Van Cauwenberghe', 2022.
- van den Bos, G. and Wiegmans, B. 'Short sea shipping: a statistical analysis of influencing factors on SSS in European countries'. *Journal of Shipping and Trade* 3, no. 1 (December, 2018): 6. doi:10.1186/s41072-018-0032-3.
- van den Engel, A. W. 'Driving Restrictions for Heavy Goods Vehicles in the European Union' (2010).
- van Weenen, R. L., Burgess, A. and Francke, J. 'Study on the Implementation of the TEN-T Regulation – The Netherlands Case'. *Transportation Research Procedia* 14 (2016): 484–493. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.101.
- VLEVA. 'Commissie stelt vervollediging TEN-T tegen 2050 voor | VLEVA', 2021. Accessed 29 April 2022. <https://www.vleva.eu/nl/milieu/eu-nieuws/commissie-stelt-vervollediging-ten-t-tegen-2050-voor>.
- VoteWatch. 'UPDATED: Who holds the power in the European Parliament? Assessing the influence of individual MEPs'. *VoteWatch*, 2017. Accessed 12 April 2020. <https://www.votewatch.eu/blog/updated-who-holds-the-power-in-the-european-parliament-assessing-the-influence-of-individual-meps/>, <https://www.votewatch.eu/blog/updated-who-holds-the-power-in-the-european-parliament-assessing-the-influence-of-individual-meps/>.
- Wallis, K. 'Global semiconductor shortage threatens ro/ro recovery', 2021. Accessed 23 May 2022. [https://www.joc.com/breakbulk/global-semiconductor-shortage-threatens-ro-ro-recovery\\_20210630.html](https://www.joc.com/breakbulk/global-semiconductor-shortage-threatens-ro-ro-recovery_20210630.html).
- Welfens, P. J. J. *An Accidental Brexit*. Cham: Springer International Publishing, 2017. Accessed 19 April 2020. <http://link.springer.com/10.1007/978-3-319-58271-9>.

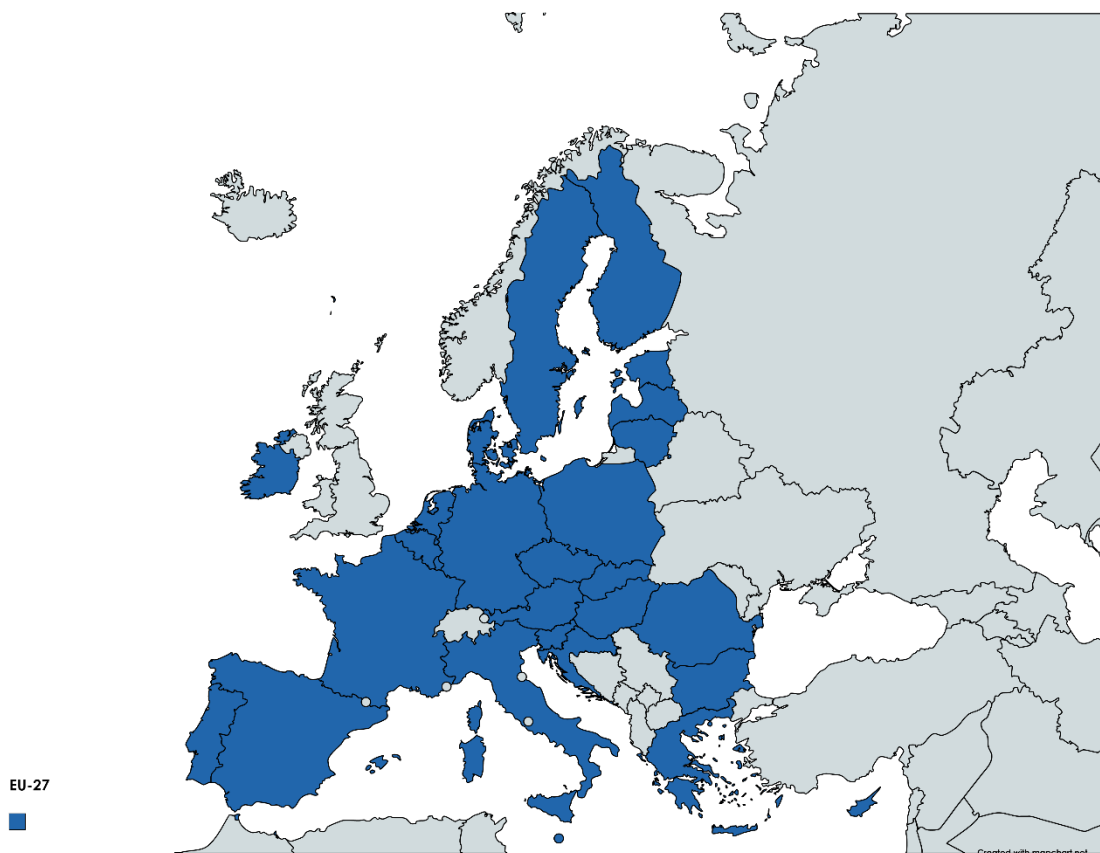
Womble Bond Dickinson. 'UK Freeports: an overview of business sentiment'. *Womble Bond Dickinson*, 2021. Accessed 18 May 2022.  
<https://www.womblebonddickinson.com/uk/rebuild-freeports>.

World Trade Organization. 'WTO | Services: Maritime transport', 2020. Accessed 5 May 2022.  
[https://www.wto.org/english/tratop\\_e/serv\\_e/transport\\_e/transport\\_maritime\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm).

## **7 Lijst van bijlagen**

Bijlage 1: Kaart met lidstaten van de Europese Unie.....	70
Bijlage 2: Lijst met lidstaten van de Europese Unie .....	70
Bijlage 3: Artikel 50 van het Verdrag van Lissabon betreffende de Europese Unie .....	71
Bijlage 4: INTERVIEW STEPHANIE DIERICK (policy advisor, North Sea Port).....	72
Bijlage 5: ANTWOORDEN JAN SEBASTIAN DONNER (project manager ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC)) (voorgesteld door de heer Markus Nolke) .....	76
Bijlage 6: ANTWOORDEN JUSTIN ATKIN (Port Representative UK & Ireland, Haven van Antwerpen).....	77
Bijlage 7: INTERVIEW PATRICK VAN CAUWENBERGHE (UK Trade Development Director, Haven van Zeebrugge).....	78
Bijlage 8: INTERVIEW JAN CUYT (Business development advisor Maritime Business & Market Intelligence at Port of Antwerp-Bruges).....	81
Bijlage 9: ANTWOORDEN STEVE ALAERTS (Directeur van foodcareplus).....	84

## 8 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 taken die er komen. Alle uitstoottaken die ieder land gaat invoeren. Europa die er ook aan denkt. Die grote CO<sub>2</sub> 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 europaescontinent 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 tijdspanne 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 afwikkelen 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.