



PERSBERICHT

1 september 2021

Zeevervoer in de EU: eerste milieueffectrapportage stelt vast dat goede vooruitgang is geboekt op weg naar duurzaamheid en bevestigt dat meer moet worden gedaan ter voorbereiding op een stijgende vraag

Zeevervoer speelt een essentiële rol in de wereldwijde en Europese handel en economie en zal deze ook in de toekomst blijven spelen. In de afgelopen jaren heeft de zeevervoersector belangrijke stappen gezet om de milieueffecten van de sector te beperken. Voorafgaand aan de verwachte toename van het mondiale zeevervoer wordt in [een nieuw](#) rapport voor het eerst aangetoond wat de totale effecten van de zeevervoersector in de EU op het milieu zijn en wordt gewezen op uitdagingen voor het bereiken van duurzaamheid.

Het zeevervoer neemt in waarde gerekend 77 % van de Europese externe handel en 35 % van alle handel tussen EU-lidstaten voor zijn rekening en vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de internationale toeleveringsketen. Ondanks [een daling van de scheepvaart in 2020](#) als gevolg van de effecten van de COVID-19-pandemie zal de sector de komende decennia naar verwachting een grote groei doormaken door een stijgende vraag naar primaire grondstoffen en containervervoer.

Tegen deze achtergrond vormt het [Europese Maritime Transport Environmental Report](#), dat vandaag door het [Europees Milieuagentschap](#) en het [Europees Agentschap voor maritieme veiligheid](#) is gepresenteerd, de eerste omvattende milieu-analyse van de sector. Uit het rapport blijkt dat schepen 13,5 % van alle broeikasgasemissies van het vervoer in de EU produceren, na emissies van het wegvervoer (71 %) en de luchtvaart (14,4 %). De uitstoot van zwaveldioxide (SO₂) door schepen die Europese havens aandeden bedroeg in 2019 ongeveer 1,63 miljoen ton, een cijfer dat de komende decennia naar verwachting nog verder zal dalen door strengere milieuvoorschriften en -maatregelen.

Aangenomen wordt dat zeevervoer heeft bijgedragen aan het feit dat onderwatergeluid in EU-wateren tussen 2014 en 2019 meer dan verdubbeld is. Zeevervoer is ook verantwoordelijk voor de introductie van de helft van alle uitheemse soorten in Europese zeeën sinds 1949. Hoewel de hoeveelheid over zee vervoerde olie gestaag is toegenomen, hebben de afgelopen tien jaar slechts acht middelgrote tot grote accidentele lozingen door tankers in EU-wateren plaatsgevonden uit een totaal van 62 incidenten wereldwijd.

Het gezamenlijke rapport schetst de ontwikkeling van duurzaamheidsoplossingen in het zeevervoer, zoals alternatieve brandstoffen, accu's en walstroomvoorzieningen, en geeft een gedetailleerd beeld van hun toepassing in de EU. Ook wordt ingegaan op toekomstige uitdagingen voor de sector als gevolg van de klimaatverandering, zoals de mogelijke gevolgen van zeespiegelstijging voor havens.

“Onze ‘Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit’ maakt duidelijk dat alle vervoerswijzen duurzamer, slimmer en veerkrachtiger moeten worden – ook de scheepvaart. Hoewel het zeevervoer zijn ecologische voetafdruk de afgelopen jaren heeft verbeterd, heeft het nog een lange weg te gaan waar het gaat om decarbonisering en vermindering van vervuiling. Ons beleid, dat is gebaseerd op de meest recente gegevens, heeft tot doel de sector te helpen deze uitdagingen aan te gaan door optimaal gebruik te maken van innovatieve oplossingen en digitale technologieën. Op die manier kan het zeevervoer blijven groeien en in de dagelijkse behoeften van onze burgers blijven voorzien, in harmonie met het milieu, en met behoud



van concurrentiekracht en het scheppen van hoogwaardige werkgelegenheid,” aldus **Adina Vălean**, commissaris voor Vervoer.

“Dit gezamenlijke rapport geeft ons een buitengewoon goed overzicht van de huidige en toekomstige uitdagingen met betrekking tot het zeevervoer. De boodschap is helder: het zeevervoer zal de komende jaren naar verwachting toenemen, en als we nu niets doen, zal de sector steeds meer broeikasgasemissies, luchtvervuiling en onderwatergeluid produceren. Een soepele maar snelle transitie van de sector is cruciaal voor het behalen van de doelstellingen van de Europese Green Deal en de overgang naar koolstofneutraliteit. Dit biedt ook nieuwe economische kansen voor de Europese vervoerssector als onderdeel van de noodzakelijke transitie naar een duurzame blauwe economie. Er ligt een enorme uitdaging voor ons, maar we beschikken over de technologie, de middelen en de wil om deze uitdaging aan te gaan,” aldus **Virginijus Sinkevičius**, commissaris voor Milieu, Oceanen en Visserij.

“Innovatiegedreven duurzaamheid is net zo'n grote kans voor transformatie van de scheepvaart als de overstap van zeilen op stoom. Deze nieuwe maritieme revolutie zal afhangen van schepen die worden ontwikkeld met behulp van geavanceerde technologie en digitale oplossingen, maar ook op een meerlagig, geheel inclusief proces op nationaal, Europees en internationaal niveau waarin niet alleen veiligheid en sociale aspecten een rol spelen, maar ook milieuaspecten. Maar ook de rol van de scheepvaart als schakel in een transnationale logistieke keten is van cruciaal belang. Dit wil zeggen dat elk onderdeel van deze keten – van havens tot de scheepbouwsector, van verladers tot de private en publieke financiële sector – betrokken moet worden bij ons streven naar duurzaamheid,” aldus **Maja Markovčić Kostelac**, uitvoerend directeur van het EMSA.

“De Europese zeevervoersector speelt een cruciale rol in ons economische succes, maar uit dit rapport komt tegelijkertijd duidelijk naar voren dat het zeevervoer in Europa en de hele internationale zeevervoersgemeenschap dringend meer actie moeten ondernemen om de ecologische voetafdruk van deze sector te verkleinen. Op basis van Europees en internationaal beleid zijn al maatregelen genomen, maar de inspanningen moeten aanzienlijk worden opgevoerd om een fundamentele verandering naar een duurzame zeevervoersector teweeg te brengen die bijdraagt aan het toekomstig welzijn en behoud van onze meest kwetsbare ecosystemen en kustgebieden en het welzijn van Europeanen,” aldus **Hans Bruyninckx**, uitvoerend directeur van het Europees Milieuagentschap.

Belangrijkste gevolgen voor het milieu

- **Uitstoot van broeikasgassen:** In totaal hebben schepen die havens in de EU en de Europese Economische Ruimte aandeden in 2018 circa 140 miljoen ton CO₂-uitstoot gegenereerd (ongeveer 18 % van alle CO₂-uitstoot die dat jaar wereldwijd door zeevervoer is gegenereerd).
- **Luchtvervuiling:** In 2019 bedroeg de zwaveldioxide-uitstoot (SO₂) van schepen die Europese havens aandeden ongeveer 1,63 miljoen ton, ongeveer 16 % van de wereldwijde SO₂-uitstoot van de internationale scheepvaart.
- **Onderwatergeluid:** Schepen veroorzaken geluid dat op verschillende manieren negatieve gevolgen kan hebben voor mariene soorten. Tussen 2014 en 2019 is de totale geaccumuleerde geluidsenergie die onder water wordt uitgestraald naar schatting meer dan verdubbeld in de EU-wateren. Containerschepen, passagiersschepen en tankers hebben de hoogste door schroeven veroorzaakte geluidsenergie-emissie.
- **Uitheimse soorten:** Over het geheel genomen heeft de zeevervoersector sinds 1949 het grootste aandeel gehad in de introductie van uitheimse soorten in de zeeën in de EU – bijna 50 % van alle soorten, met het grootste aantal in de Middellandse Zee. In totaal 51 soorten zijn geclassificeerd als soorten met een hoge impact, wat betekent dat zij effect kunnen hebben op ecosystemen en

inheemse soorten. In het verslag wordt ook opgemerkt dat er weinig gegevens beschikbaar zijn voor het beoordelen van de volledige impact op habitats en soorten.

- **Olievervuiling:** Van de in totaal 18 grote accidentele olielozingen in de wereld sinds 2010 vonden er slechts drie in de EU plaats (17 %); dankzij betere monitoring en handhaving en een groter bewustzijn zijn er minder incidenten met olievervuiling, zelfs al is de hoeveelheid over zee vervoerde olie de afgelopen 30 jaar almaar toegenomen.

Navigeren naar duurzaamheid

De komende tien jaar zullen voor het zeevervoer in de EU cruciaal zijn: de sector moet economisch, sociaal en ecologisch duurzamer worden. De meeste schepen die de EU aandoen varen momenteel al tot 20 % langzamer vergeleken met 2008, en veroorzaken daardoor ook minder uitstoot.

Daarnaast zijn er voor de scheepvaart alternatieve brandstoffen en energiebronnen in opkomst, zoals biobrandstoffen, accu's, waterstof of ammoniak, die de potentie hebben om de sector koolstofvrij te maken en zero-emissie te bewerkstelligen. Ook walstroomvoorzieningen (waarbij schepen die in de haven liggen hun motor afzetten en hun schip aansluiten op een stroombron aan wal) kunnen een schone energiebron vormen in zee- en binnenhavens.

LINK NAAR VERSLAG EN INFORMATIEBLADEN

EEA: <https://www.eea.europa.eu/publications/maritime-transport/>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

PERSCONTACTPERSONEN

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; mobiel +351 913 151 610
- **EEA:** Antti Kaartinen: Antti.Kaartinen@eea.europa.eu; mobiel: +45 2336 1381
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; mobiel: +45 2174 1872