



Rijksdienst voor Ondernemend
Nederland

TRANSPORT & LOGISTIEK SECTOR IERLAND KANSEN POST-BREXIT

*>> Duurzaam, Agrarisch, Innovatief
en Internationaal ondernemen*



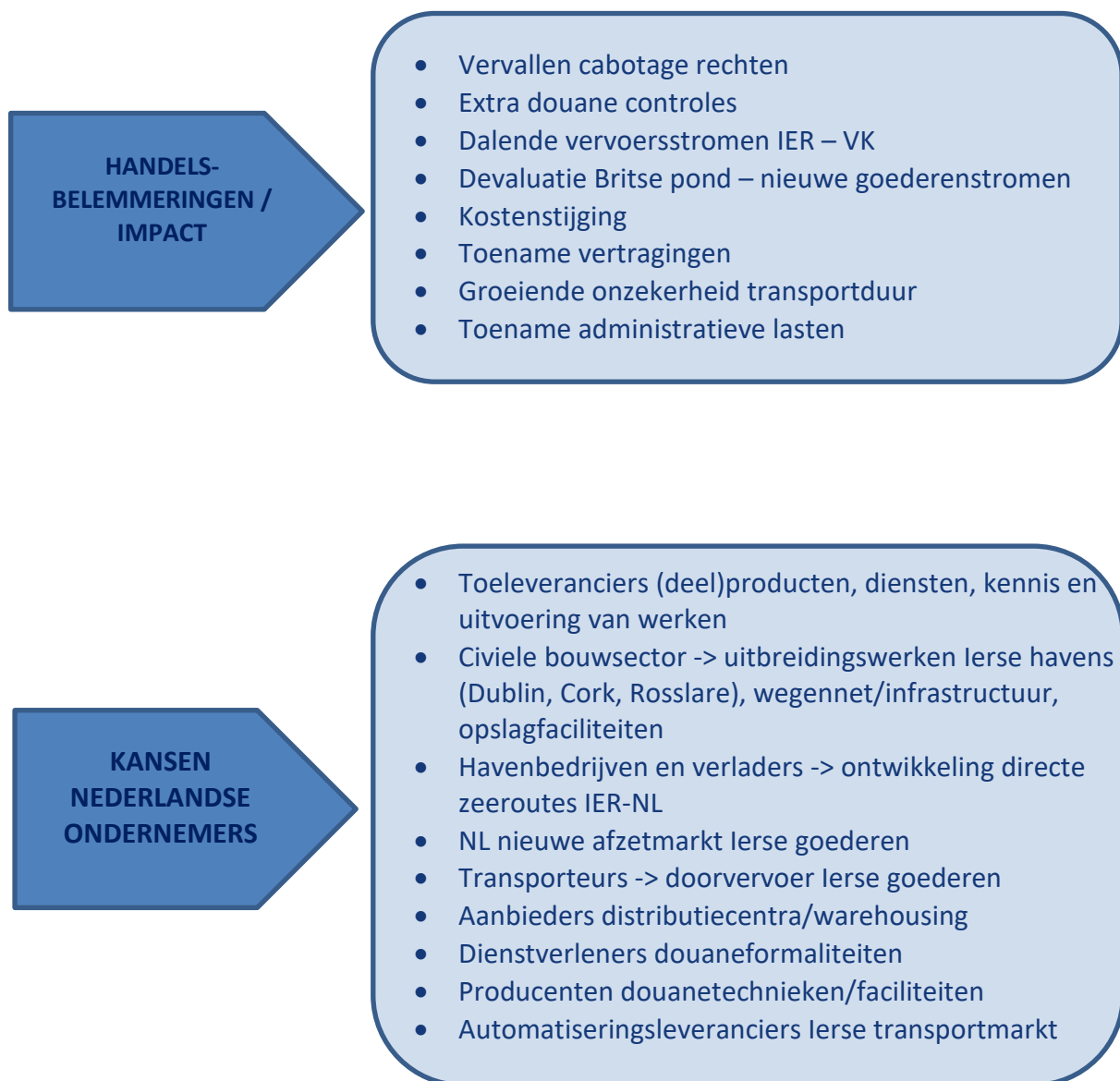


Key findings	3
Introductie	4
1. Ierse economie	5
1.1 Handel	5
1.2 Brexit	6
2. Logistieke infrastructuur	8
2.1 Maritiem transport	9
2.2 Wegtransport	14
2.3 Luchttransport	16
3. Impact Brexit	20
4. Kansen Nederlandse ondernemers	22
5. Nuttige links	24



KEY FINDINGS

Impact Brexit Ierse transport- en logistiek sector





INTRODUCTIE

De Ierse economie is één van de snelst groeiende economieën van Europa. De Ierse economie steeg in 2018 met 8,2%. Naar verwachting zet deze groei zich door in 2019, weliswaar minder sterk met 4,2%¹. Deze groei is toe te schrijven aan toegenomen consumentenuitgaven en investeringen. Toch blijft de onzekerheid over de economische vooruitzichten groot, voornamelijk vanwege Brexit.

Op 23 juni 2016 stemde het Verenigd Koninkrijk via een referendum om de Europese Unie te verlaten. Deze beslissing neemt onzekerheid mee op het gebied van burgerrechten, migratie en handel tussen het VK en de EU. Hoe de toekomstige relatie tussen beiden eruit ziet is op het moment van schrijven van dit rapport niet duidelijk, zeker is wel dat Brexit een grote impact zal hebben op de Ierse handel en de logistieke sector.

Het VK is de belangrijkste handelspartner van Ierland. In 2015 ging bijna 14% van de gehele Ierse export richting het VK. Meer dan 25% van de Ierse import kwam vanuit het VK. De wekelijkse waarde van de handel tussen beide landen bedraagt rond de 1,4 miljard EUR². Ongeveer twee van de drie Ierse exporteurs maken gebruik van routes door het VK om hun producten op het Europese continent af te zetten³.

Verandering in de logistieke sector brengt naast onzekerheid vanzelfsprekend kansen met zich mee. Onderhavig rapport beschrijft de mogelijke impact van Brexit op de Ierse transport- en logistiek sector. Daarbij worden potentiële kansen voor Nederlandse ondernemers geïdentificeerd.

Ten behoeve van dit rapport zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van het Departement for Transport, Freight Association Ireland, Irish International Freight Association, Irish Port Association en Logistics & Freight Association Ireland.

¹ ESRI. *Quarterly Economic Commentary, Winter 2018*

² KPMG. *Ireland Logistics & Supply chain. Confidence index 2017*

³ Irish Export Association. *Mitigating customs risks of Brexit for Irish Exporters*



1 IERSE ECONOMIE

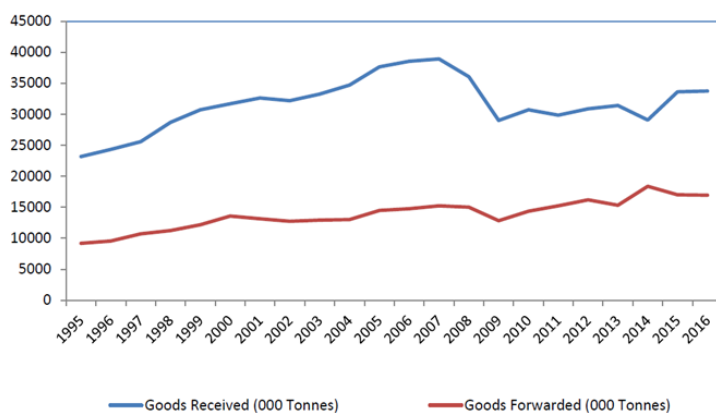
1.1 HANDEL

De Ierse economie liet de afgelopen jaren indrukwekkende groeicijfers zien en groeide sneller dan het Europees gemiddelde. Deze groei is onder andere het resultaat van toegenomen export, vooral van farmaceutische producten. Ook toegenomen investeringen dragen bij aan de groei.

Terwijl de nieuwe politieke realiteit in het VK (Brexit) en de VS (regering Trump) vrijwel zeker negatieve gevolgen voor de internationale handel en de open Ierse economie zal hebben, zijn de economische vooruitzichten voor Ierland goed. Na jaren van economische groei op rij worden ook voor het komende jaar groeicijfers verwacht: 4,2% in 2019. Daarnaast neemt de werkloosheid verder af: van 8,3% in 2016 naar 5,7% in 2018 en 5,1% in 2019⁴.

Met ruim 4,7 miljoen inwoners heeft Ierland een kleine markt voor verbruiksgoederen. De koopkracht van de Ieren is echter hoog, één van de hoogste binnen Europa. Bevolkingsaantallen zijn minder van belang voor de markt van investeringsgoederen. Het investeringsniveau ligt sinds de jaren '90 erg hoog en Ierland is inmiddels uitgegroeid tot een high-tech economie. De financiële en zakelijke dienstensector is de grootste motor van de Ierse economie. Veel internationale bedrijven hebben hun consumentenservice voor de Europese markt in Ierland gevestigd. Daarnaast is landbouw de belangrijkste inheemse sector van Ierland. De export van met name zuivel en rundvlees leveren een belangrijke bijdrage aan de economie.

Producten met een hoge waarde (maar een laag volume) vormen een belangrijke component van de Ierse export. Dit is één van de redenen waarom er meer goederen (gemeten in volume) Ierland verlaten dan dat er binnenkomen (zie figuur 1).



Figuur 1: Tonnage Ierse handel via havens in de periode 1995 – 2016

⁴ ESRI. *Quarterly Economic Commentary, Winter 2018*



De VS is de belangrijkste handelspartner van Ierland. De waarde van de export richting de VS is ongeveer even hoog als de waarde van de export richting, België, Duitsland, Nederland en Frankrijk gecombineerd⁵. De export richting de VS bestaat voornamelijk uit farmaceutische en chemische producten.

Na de VS is het VK de belangrijkste afzetmarkt voor Ierse goederen. Met name voor Ierse landbouwproducten is het VK de belangrijkste exportmarkt: 38% van de Ierse agrarische export gaat naar het VK⁶. Voor sommige marktsegmenten, bijvoorbeeld rundvlees (47%), kaas (47%) of champignons (99%) ligt dit percentage nog hoger. Daarnaast dragen chemische en farmaceutische producten (20%) en machines en elektronische apparatuur (13%) voor een belangrijk deel, één-derde, bij aan de waarde van de Ierse export richting het VK. De Ierse handel met het VK betreft vooral bulkgoederen met een hoog volume. Hoewel de Ierse export richting het VK 14% van de waarde behelst, is het verantwoordelijk voor 55% van het totale volume. Voor de import geldt een vergelijkbaar beeld: import uit het VK is 25% van de totale waarde, maar 42% van het totale volume⁷.

Naast het VK zijn België, Duitsland, Nederland en Frankrijk belangrijke afzetmarkten voor Ierse goederen binnen Europa. Farmaceutische producten, medische apparatuur en mineralen vertegenwoordigen het grootste deel van de waarde van de Ierse export richting het Europese continent. Qua volume bestaat de Ierse export voornamelijk uit mineralen en landbouwproducten. De Ierse import vanuit Europa bestaat voornamelijk uit transport gereedschap en machines. Daarnaast worden veel farmaceutische producten geïmporteerd. Dit zijn voornamelijk tussenproducten, wat een indicatie is van de nauwe verbondenheid van de Ierse economie met zowel het VK als andere Europese lidstaten⁸.

Nederland is een belangrijke handelspartner voor Ierland. Ierland exporteerde in 2017 voor ruim 5,6 mld EUR aan goederen naar Nederland. Nederland is daarmee de 6^{de} exportbestemming voor Ierse goederen. Ierland importeerde in 2017 voor 3,7 mld EUR aan goederen uit Nederland. Dit zijn met name machines, vervoermaterieel en medicijnen.

1.2 BREXIT

De uitkomst van de onderhandelingen over de voorgenomen uittreding van het VK uit de EU is nog onduidelijk. Verschillende Brexit-scenario's worden onderkend: geen Brexit, een softe Brexit, een harde Brexit en de no-deal Brexit. Welke soort Brexit het ook wordt, het zal

⁵ Central Statistics Office Ireland. *Goods Exports and Imports*

⁶ Department of Agriculture, Food & the Marine. *Brexit Factsheet Agri-Food Sector 2018*

⁷ Economic and Social Research Institute. *Ireland's international trade and transport connections*

⁸ Copenhagen Economics. *Ireland & the impacts of Brexit*



gevolgen hebben voor de toekomstige handelsrelatie tussen het VK, de EU en Ierland in het bijzonder. Bijvoorbeeld de mogelijke invoering van (hoge) handelstarieven. Ook non-tarifaire belemmeringen kunnen de handelsrelatie verstoren. Verwacht wordt dat dergelijke belemmeringen, en bijkomende douanecontroles, administratieve lasten en tijdsverlies een grote impact op de Ierse economie zullen hebben.

Hoewel Brexit de gehele Ierse economie zal treffen, zijn er sectoren die harder geraakt worden. De landbouw sector is het kwetsbaarst door haar grote exportafhankelijkheid van het VK. 38% van de agrarische producten wordt naar het VK geëxporteerd en Ierland importeert 47% landbouwproducten van het VK. Daarnaast is van belang dat de verschillen in consumentenvoorkeuren tussen Ierland en het VK klein zijn op het gebied van voedsel. Zo zal het voor de Ierse cheddar kaas moeilijk zijn alternatieve afzetmarkten buiten het VK te vinden.

Daarnaast zal Brexit een grote impact hebben op de Ierse transport- en logistiek sector. Voor de export van Ierse goederen naar het Europese continent is het VK van groot belang. Het VK vormt een zogenaamde landbrug: goederen worden per boot van Ierland naar het VK verscheept en van daaruit vervolgens per vrachtwagen getransporteerd door het VK en via het Kanaal naar het continent. De transporttijd via de landbrug is korter dan via een rechtstreekse zeeroute en is om die reden van belang voor producten met een relatief kortere houdbaarheid. De landbrug wordt veel gebruikt voor het vervoer van vers vlees, pluimvee en groenten. Ook het grootste deel van de export van farmaceutische goederen geschiedt via het VK. Het VK treedt op 1 maart 2019 toe tot de Overeenkomst voor Gemeenschappelijk Douanevervoer waarmee het transport naar Ierland via het VK makkelijker wordt.

Brexit zou tot gevolg kunnen hebben dat specifieke opslagcapaciteiten in Ierland uitgebreid dienen te worden. De vraag naar opslagplaatsen in Ierland is de afgelopen jaren juist verminderd, vanwege het *Just in Time* transport model en de vele Roll-on-Roll-off (RoRo) verbindingen met het VK. Leveringen gebeuren 'precies op tijd' waardoor er geen opslag nodig is. De mogelijk langere reistijd en extra douaneprocedures ten gevolge van Brexit zou ertoe kunnen leiden dat transport vanuit een Brits distributiecentrum niet langer kosteneffectief is. Het VK zal dan niet langer als distributie-hub voor Ierland kunnen fungeren.

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de mogelijke impact van Brexit op de Ierse transport- en logistieke sector.



2 LOGISTIEKE INFRASTRUCTUUR

Ruim 80% van de Ierse export naar het Europese continent gaat via het VK. Voornaamste reden hiervoor is tijd. Het kost 18 uur om het Europese vasteland te bereiken via de landbrug en 36 uur via een rechtstreekse zeeroute⁹.

Het overgrote deel van deze handel gaat via Roll-on Roll-Off (RoRo) schepen. De vrachtwagens gaan per schip van Ierland naar het VK (Liverpool en Holyhead), om vervolgens vanaf het VK over te steken naar het Europese continent. Per schip of via de Eurotunnel.

De *Just in Time* logistiek is van groot belang voor Ierland. Dit vormt de basis voor een efficiënte distributie van goederen van en naar Ierland. Hierdoor is Ierland niet alleen als handelspartner en vanwege de landbrug afhankelijk van het VK, maar dient het VK ook als distributie-hub voor Ierland.

Kwalitatief hoogwaardige logistieke infrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor handel. De Ierse overheid investeert de komende jaren dan ook fors in de infrastructuur van het land. Het National Development Plan 2018 – 2027 presenteert een strategische investeringsplan ter waarde van 4,8 mrd EUR om de Internationale connectiviteit van Ierland te behouden¹⁰. In het plan worden de uitbreidingen en investeringen van de belangrijkste havens en luchthavens gepresenteerd.

In de volgende paragrafen wordt de Ierse logistieke infrastructuur en de mogelijke implicaties van Brexit per sub sector beschreven.

⁹ Freight Transport Association Ireland. *Future Ireland UK trade, Brexit considerations*

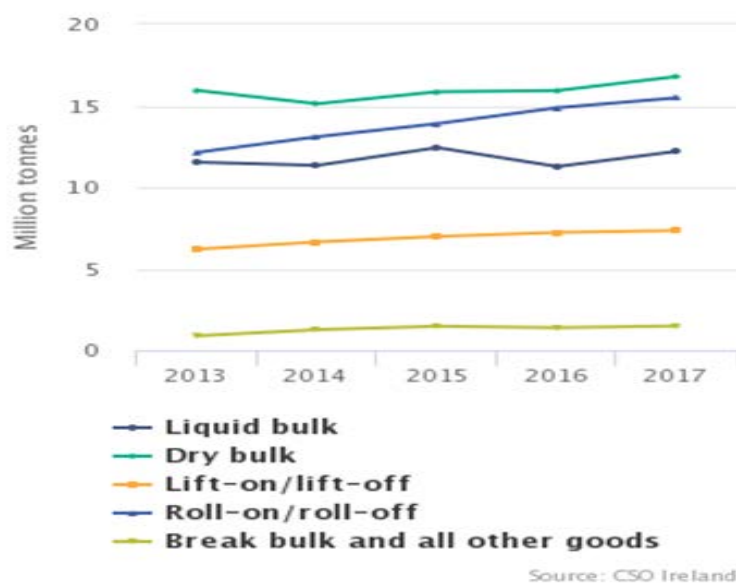
¹⁰ *Project Ireland 2040, National Development Plan 2018-2027*



2.1 MARITIEM TRANSPORT

Het overgrote deel van de handel met het VK geschiedt via de zee. Een aanzienlijk deel van alle goederen die in Ierse havens aankomen en vertrekken is afkomstig uit of bestemd voor havens in het VK, respectievelijk 30% en 55%.

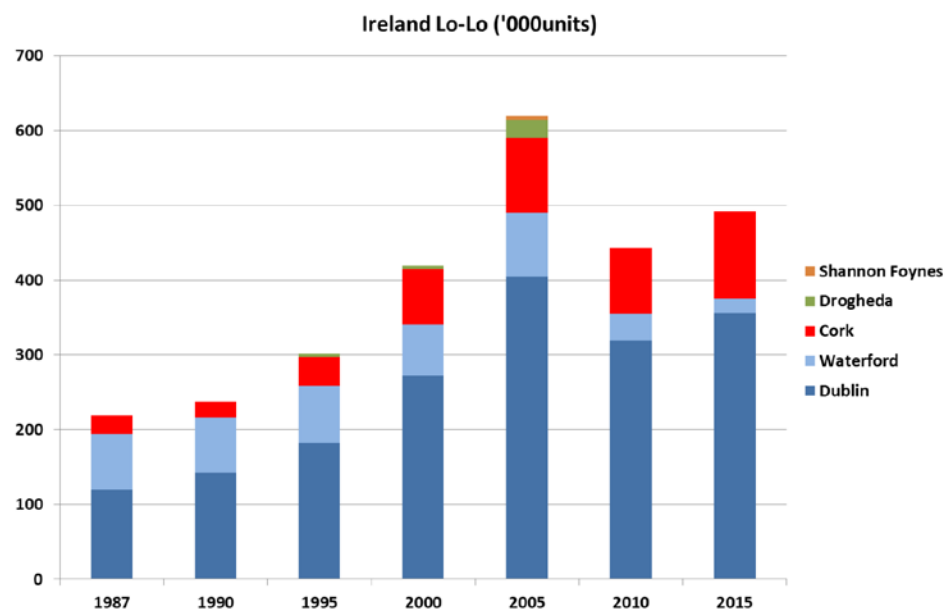
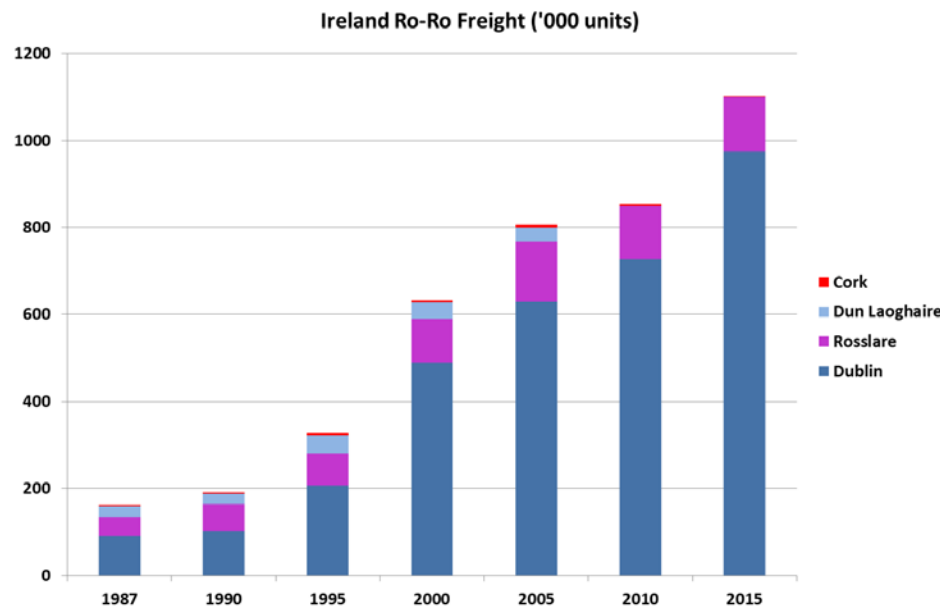
Qua volume bestaat de handel voornamelijk uit droge en vloeibare bulkgoederen. Andere goederen worden voornamelijk vervoerd via RoRo schepen. Lift-on/Lift-off (LoLo) schepen die meer voor homogene lading worden gebruikt, spelen een minder grote rol.



Figuur 2: Type vracht in Ierse havens in de periode 2013 -2017 (miljoenen tonnen)

HAVENCAPACITEIT

De haven van Dublin is de belangrijkste haven van Ierland. 85% van het RoRo en LoLo vervoer gaat via deze haven (zie figuur 3). Meer dan een miljoen vrachtwagens per jaar maken jaarlijks de oversteek van Dublin naar Holyhead en vice versa. Het overige RoRo vrachtverkeer gaat voornamelijk via de haven van Rosslare. De haven van Dublin is eveneens verantwoordelijk voor het grootste deel van het LoLo vrachtverkeer. De haven van Cork is verantwoordelijk voor het merendeel van het overige LoLo vrachtverkeer. Naast de haven van Dublin, is de haven van Cork de enige haven in Ierland die zowel RoRo, LoLo, Break Bulk, Dry Bulk en Liquid Bulk faciliteert.



Figuur 3: Tonnage per haven in Ierland voor RoRo en LoLo transport periode 1987 – 2015¹¹

De Ierse havens kunnen in drie categorieën worden onderverdeeld. Deze categorieën zijn gebaseerd op de grootte van de havens. Er zijn Ports of *National Significance* die elk verantwoordelijk zijn voor 15-20% van het totale volume vracht (Tier 1): Dublin Port

¹¹ Irish Academy of Engineering. *Brexit: Implications for transport infrastructure investment*



Company, Port of Cork Company en Shannon foynes Port Company. Daarnaast zijn er Ports of *National Significance* die elk verantwoordelijk zijn voor minstens 2,5% van het totale volume vracht (Tier 2): Port of Waterford Company en Rosslare Europort. Tenslotte zijn er 14 havens met *Regional Significance*. Veel Ierse havens zijn in private handen en de overheid voert vooral een laissez-faire beleid¹².

Dublin

De haven van Dublin is veruit de grootste haven van Ierland. De haven draagt bij aan een toename van de filevorming op de verkeersaders rond de stad, de vraag naar woningen en een disbalans op het gebied van regionale ontwikkeling. De Ierse afhankelijkheid van Dublin haven brengt ook het risico van verlaagde bevoorradingszekerheid met zich mee.

De haven van Dublin zet in op een jaarlijkse groei van 3,3% (in volume) tot 2040: de ambitie is om tegen die tijd 77 miljoen ton per jaar te kunnen verwerken, tegenover 21 miljoen ton in 2014¹³. Om deze plannen te kunnen realiseren zijn nieuwe faciliteiten nodig, met name om de groei in LoLo en RoRo verkeer te kunnen faciliteren. Terminals zullen worden getransformeerd of verplaatst. Ook zijn diverse baggerwerkzaamheden vereist.

Cork

In 2017 groeide het handelsvolume van de haven van Cork met 8,6% naar 10,3 miljoen ton. De haven faciliteert voornamelijk handel in agri-food en brandstoffen, zoals olie en steenkool¹⁴. De enige Ierse olieraffinaderij is gelegen in Whitegate, onderdeel van de haven van Cork. De haven zal worden uitgebreid door de bouw van een nieuwe container terminal en een nieuw voorzieningsgebied. Zowel het interne en externe wegennetwerk rondom de haven zal worden verbeterd.

De uitbreiding van de haven, ter waarde van 80 miljoen EUR, vindt plaats in Ringaskiddy, een onderdeel van de haven van Cork. Ringaskiddy is niet aangesloten op het Ierse spoorwegennetwerk en de bereikbaarheid via de weg is inadequaet. Verdere uitbreiding van de LoLo capaciteit wordt daarom pas mogelijk geacht na afronding van bouwprojecten rondom de snelweg M28.

Limerick

De Shannon Foynes Port Company in Limerick is gespecialiseerd in transport van stortgoederen en is verantwoordelijk voor 37% van alle Ierse handel in dit segment. De haven wordt uitgebreid met 33 hectaren, een oppervlaktetoename van ongeveer 66%. Het gebied dient hiervoor ook opgehoogd te worden. Het plan, waarvan de totale waarde 64 mln EUR bedraagt, wordt financieel ondersteund door de Europese Commissie (4,5 mln EUR).

¹² Department of Transport, Tourism and Sport. [*National Ports Policy 2013*](#)

¹³ Department of Transport, Tourism and Sport. [*Transport trends 2016*](#)

¹⁴ [*Ringaskiddy port Redevelopment Programma*](#)



Zowel de Ierse regering als de Europese Unie erkennen de strategische functie van de haven en haar functie als belangrijke hub voor goederenstromen in het westen van Ierland.

Rosslare & Waterford

De havens van Rosslare en Waterford zijn beide gelegen in het zuidoosten van het Ierse eiland. Zij zijn geografisch het dichtst bij het Europese continent gelegen. De haven van Rosslare is gespecialiseerd in RoRo vrachtverkeer en faciliteert na Dublin de meeste Ierse RoRo handel. Ongeveer 150.000 vrachtwagens maken jaarlijks gebruik van de haven. De haven van Waterford faciliteert met name LoLo en bulk handel.

POST-BREXIT

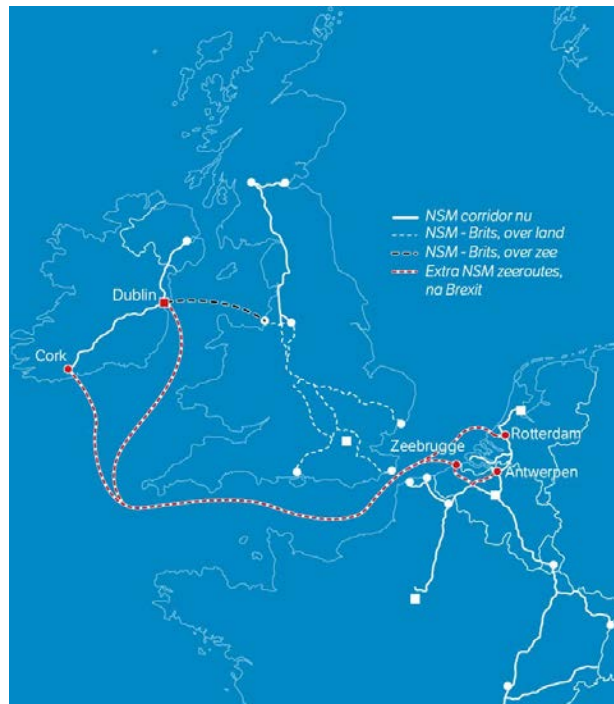
Ontwikkeling/uitbreiding havens

De haven van Rosslare is met name belangrijk voor de Ierse post-Brexit strategie. Vanwege de ligging wordt verwacht dat de haven een belangrijke rol kan spelen post-Brexit. Rosslare is echter niet geschikt voor grotere schepen. Daarnaast zouden grote investeringen nodig zijn om de haven van Rosslare geschikt te maken om grotere aantallen schepen te verwerken en het wegennetwerk te upgraden. Voor de haven van Waterford biedt Brexit specifiek kansen voor directe LoLo verbindingen tussen Ierland en het Europese continent.

Steun EU

Ierland is verbonden met het Europese continent via de *North Sea-Mediterranean Corridor* in de *Trans-European Transport Network* (TEN-T). De TEN-T wordt momenteel herzien, anticiperend op Brexit. In de plannen worden de havens van Dublin en Cork direct verbonden met de Belgische havens Zeebrugge en Antwerpen en de Nederlandse haven van Rotterdam (zie afbeelding 1). Deze havens kunnen door dit plan toegang krijgen tot EU subsidies voor het uitbreiden van de haven en faciliteiten er omheen. In totaal is er 30 mrd EUR voor de negen veelgebruikte transportcorridors beschikbaar. Subsidies uit het fonds kunnen gebruikt worden om de infrastructuur van de havens te verbeteren voor de grotere overslag vanwege Brexit.

De havens van Rotterdam, Zeebrugge en Antwerpen zijn de belangrijkste havens op het Europese continent voor Ierse verladers en zijn om deze reden in het plan opgenomen. Franse havens waren initieel niet in het plan opgenomen, maar een recente succesvolle Franse lobby brengt hier mogelijk verandering in. De Irish Ports Association (IPA) heeft de Europese Commissie opgeroepen om ook een verbinding tussen Ierland en Frankrijk in het plan op te nemen. Dit mag volgens de Ieren echter niet ten koste gaan van één van de Belgische of Nederlandse havens. Daarnaast stelt de IPA dat Shannon Foynes ook een haven binnen het TEN-T netwerk dient te worden.



Afbeelding 1: Vergelijk van huidige en voorgestelde routes in de North Sea-Mediterranean Route

Directe zeeroutes – vermijden landbrug

Ongeveer 80% van de Ierse export richting het Europese continent gaat via de landbrug. Sommige sectoren zijn nog afhankelijker van de landbrug, zo gaat 90% van alle Ierse vleesexport via het VK.

De meeste Ierse export gaat met RoRo-schepen richting Holyhead (Wales), om vervolgens via Dover over te steken (RoRo of de Eurotunnel) naar het Europese continent. De voornaamste reden om gebruik te maken van de landbrug is tijdwinst. Via de landbrug bereiken producten Europa in ongeveer 18 uur, met een directe route via zee duurt dit 38 uur. Daarnaast is de landbrug nu nog goedkoper.

Om Britse havens post-Brexit te vermijden, zijn diverse scheepvaartbedrijven reeds begonnen met directe vaarroutes tussen Ierland en het Europese vasteland. Zo heeft CLdN een directe verbinding Dublin - Zeebrugge en Dublin - Rotterdam in gebruik genomen. Brittany Ferries is in 2018 de route Cork - Santander (Spanje) gaan varen en Irish Continental Group heeft haar vaarverkeer op de route Dublin - Cherbourg (Frankrijk) geïntensiveerd. CLdN en Brittany Ferries gaven beide aan dat Brexit een belangrijke reden is om het aantal directe verbindingen tussen Ierland het Europese vasteland te verhogen.

De Wereld Handelsorganisatie (WTO) stelt dat extra douaneprocedures, ingesteld vanwege Brexit, extra kosten met zich meebrengen voor wat betreft de import van goederen via de zee. Daarnaast zorgen de procedures voor langere reistijd. Dit zou grote gevolgen kunnen



hebben voor de export van goederen met een beperkte houdbaarheidsdatum. De gevolgen zijn groter voor producten die gebruik maken van de landbrug, aangezien deze twee maal een oversteek met bijbehorende controles (bijvoorbeeld in Holyhead, Dover en Calais) maken¹⁵. Van alle Ierse exporteurs gaf 57% aan om die reden handel via directe verbindingen met het Europese vasteland te overwegen.

De Freight Transport Association Ireland stelt dat dergelijke directe verbindingen op de lange termijn kunnen helpen het VK te omzeilen, maar dat de capaciteit te klein is om op korte termijn het gebruik van de landbrug te vervangen. De organisatie stelt ook dat directe verbindingen geen oplossingen zijn voor producten die snel bederven. Het voordeel is wel dat mogelijke douanecontroles, zoals veterinaire checks, worden voorkomen aangezien het VK vermeden wordt.

Toename LoLo verkeer

Directe routes richting het continent zullen ervoor zorgen dat LoLo een belangrijkere rol kan gaan spelen voor de Ierse handel, aangezien meer vracht zonder begeleiding vervoerd zal worden vanwege de langere reistijd. De Irish Academy of Engineering stelt dat extra LoLo verbindingen met het Europese continent noodzakelijk zijn, aangezien alternatieve RoRo verbindingen slechts 20% van de capaciteit van de route Dublin – Holyhead kunnen verzorgen.

Daarnaast kunnen extra controles in verband met Brexit voor filevorming zorgen voor met name RoRo handel. LoLo wordt veelal gebruikt voor homogene lading, terwijl RoRo vaker heterogene lading bevat. Zo kan een vrachtwagen met goederen van webwinkel Zalando honderd verschillende pakketten bevatten. Dergelijke lading zal sneller leiden tot argwaan bij de douane, met bijbehorende controles en extra reistijd als gevolg¹⁶.

Hybride ConRo schepen, die zowel containers als vrachtwagens vervoeren, worden al vaker ingezet. Zo is er een directe ConRo-verbinding tussen Dublin en Rotterdam. Directe ConRo-verbindingen hebben het voordeel dat het Ierland verbindt aan zowel het wegennetwerk in continentaal Europa als aan het spoorwegennetwerk.

2.2 WEGTRANSPORT

In 2017 werd 147,2 miljoen ton aan goederen over de Ierse wegen vervoerd. Hoewel dit een toename is ten opzichte van 2016, is het minder dan de helft van het tonnage dat in 2007

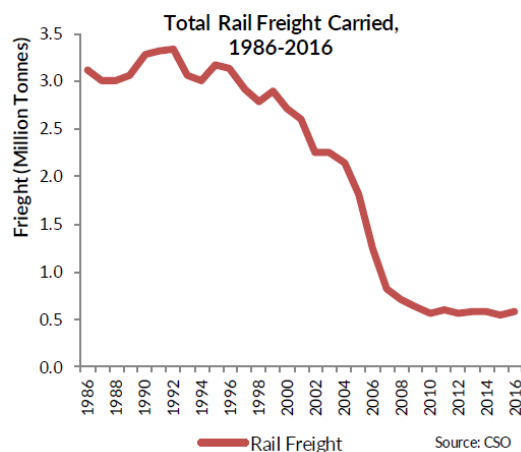
¹⁵ Chartered Institute of Logistics & Transport Ireland. *Preliminary assessment of the implications of Brexit for the logistics and transport sector in Ireland*

¹⁶ Department of Transport, Tourism and Sport. *Transport trends 2018*



over de weg werd vervoerd. Van het totale wegtransport is ongeveer 21% toe te schrijven aan handel.

Overheidsinvesteringen in het wegennetwerk hebben voor een toename van wegtransport gezorgd. Het gebruik van het spoornetwerk (zie figuur 4) is de laatste jaren daarentegen flink afgenomen. In Ierland wordt minder dan 1% van het totale vrachtverkeer via het spoor getransporteerd, lager dan het EU-gemiddelde van bijna 5%.



Figuur 4: tonnage van Ierse handel over het spoor¹⁷

De bereikbaarheid en interne connectiviteit van de Ierse havens is één van de belangrijkste knelpunten voor de havens om groei te realiseren. Regio's buiten Dublin, met name in het Westen van Ierland, kampen met een tekort aan goede verbindingen. Het gebrek aan goede wegennetwerken rondom havens is voor veel exporteurs een belangrijke reden om gebruik te maken van de haven van Dublin¹⁸. Toename van het verkeer rondom de hoofdstad belemmert echter de groei-ambitie van de haven.

In de overheidsbegroting van 2018 is 430 mln EUR vrijgemaakt voor het nationale wegennetwerk. Diverse projecten om het wegennetwerk te verbeteren starten in 2019. Voor 2019 trekt de Ierse overheid nog eens 286 mln EUR uit ten behoeve van verbetering van de infrastructuur.

Dublin

Zowel de haven als luchthaven van Dublin ondervinden last van de toename van het verkeer op de M1 en M50. De ruimte voor uitbreiding van het wegennetwerk is beperkt. Voor Dublin en omliggende gebieden is er een investeringsplan ter waarde 10,3 mrd EUR

¹⁷ Irish Exporters Association. [Ireland 2040. Our plan: National Planning Framework](#)

¹⁸ National Transport Authority. [Transport strategy for the greater Dublin area](#)



(exclusief onderhoudskosten) opgesteld. Investerings zijn aangekondigd voor infrastructuur en openbaar vervoer.

Cork

De National Planning Authority heeft toestemming verleend voor de bouw van een langverwachte snelweg tussen Cork en Ringaskiddy, onderdeel van de haven van Cork. De kosten van het plan bedragen 220 mln EUR. De investering wordt als noodzakelijk gezien om de haven van Cork geschikt te maken voor extra handelsvolume post-Brexit.

POST-BREXIT

Ierland deelt via Noord-Ierland een landgrens met het VK. Veel bedrijven zien Ierland en Noord-Ierland echter als een gemeenschappelijke markt. De handel tussen Ierland en Noord-Ierland betreft voornamelijk agrarische producten, met name zuivel en veevoer. Daarnaast is er ook veel handel in medische en farmaceutische producten. Dit betreft ook veel tussenproducten, wat laat zien dat de productieketens op het Ierse eiland sterk in elkaar verweven zijn.

Dagelijks passeren er meer dan 12.000 vrachtwagens de Iers – Noord-Ierse grens, dit komt neer op meer dan vier miljoen vrachtwagens per jaar. Vertragingen door douanecontroles kunnen hiervoor grote gevolgen hebben, met name voor de producten met beperkte houdbaarheid¹⁹.

Ten behoeve van de Noord-Ierse import en export naar zowel het VK als het Europese continent wordt gebruik gemaakt van de haven van Dublin. Deze route komt onder druk te staan indien Brexit leidt tot een grens op het Ierse eiland met alle gevolgen van dien, zoals toenemende vertragingen en kosten²⁰.

Naast uitbreiding en verbetering van de fysieke infrastructuur is voor de sector wegtransport, het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel (chauffeurs) een grote uitdaging.

¹⁹ Irish Exporters Association. *All Ireland Air Freight Report*

²⁰ Department of Transport, Tourism and Sport. *A National Aviation Policy for Ireland 2015*

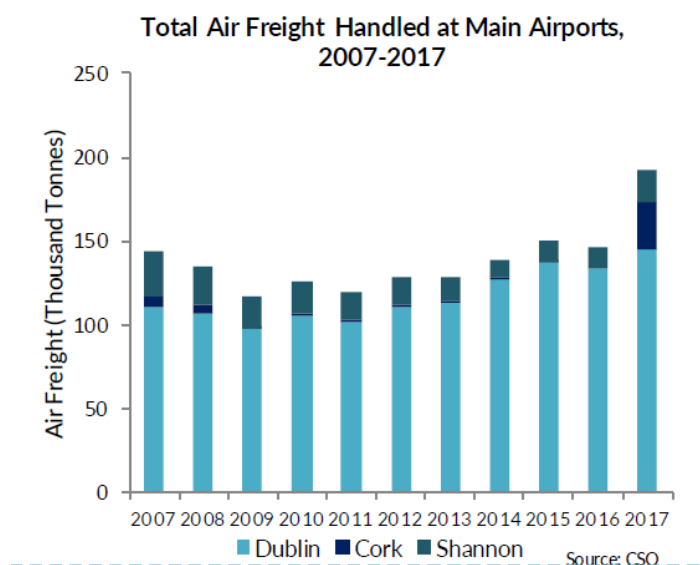


2.3 LUCHTTRANSPORT

Minder dan 3% van het volume van de Ierse handel gaat via de lucht. Deze handel vertegenwoordigt echter wel ongeveer 35% van de waarde van al het Ierse vrachtverkeer. In 2016 werd ongeveer 70 duizend ton geëxporteerd en 76 duizend ton geïmporteerd via luchttransport. Dit type vrachtverkeer is zeer geschikt voor producten die weinig wegen en een hoge waarde vertegenwoordigen, zoals farmaceutische producten en seizoensgebonden producten.

De Ierse import via de lucht is voornamelijk afkomstig uit de VS (27%) en China (10%). Export heeft vooral de VS (22%) en Nederland (15%) als bestemming. Vooral de Life Sciences en ICT sectoren maken gebruik van luchttransport, al neemt het belang van de ICT de laatste jaren af.

De luchthaven van Dublin is verantwoordelijk voor ongeveer 84% van alle luchtvracht, de overige vracht gaat via de luchthavens van Shannon en Cork²¹.



Figuur 5: Vrachtverkeer via de lucht in Ierland

Belangrijkste belemmering voor uitbreiding van de handel via luchttransport zijn de hoge kosten. Uit een onderzoek van de Irish Exporters Association blijkt dat naast de hoge kosten het gebrek aan directe vluchtroutes en de bereikbaarheid van Ierland over het algemeen, belangrijke obstakels zijn voor uitbreiding van luchttransport.

²¹ Shannon Airport. *Britain cannot be seen to benefit from Brexit*



Het tekort aan directe vluchten leidt tot “air trucking”. Dit houdt in dat goederen via de grond worden vervoerd onder een luchtvrachtbrief (AWB). Er zijn schattingen dat dit 25 tot 75 van het totale luchtverkeer van en naar Ierland betreft. Veel genoemde bestemmingsluchthavens zijn Heathrow, Manchester, Charles de Gaulle en Schiphol. Reden om deze luchthavens te verkiezen boven Ierse luchthavens zijn de lagere transportkosten.

De luchthavens Shannon en Dublin hebben US pre-clearance faciliteiten. Deze faciliteiten gelden voor personenverkeer, niet voor vrachtvervoer. Ierland hoopt op termijn deze faciliteiten ook voor vrachtverkeer in te kunnen voeren. Dit zou vooral voordelen opleveren voor de farmaceutische industrie in het Westen van Ierland dat de luchthaven van Shannon gebruikt voor export richting de VS. Het comparatieve voordeel dat deze luchthavens hebben vanwege de US Customs and Border Protection faciliteiten staat echter onder druk, aangezien de verwachting is dat deze faciliteiten ook op andere luchthavens wereldwijd geïntroduceerd zullen worden.

Dublin

De luchthaven van Dublin is voornemens 900 mln EUR te investeren in de periode tot 2023. De investeringen worden gebruikt voor de bouw van vliegtuigopstel- en landingsplaatsen. Naar verwachting zal het aantal passagiers in deze periode toenemen van 30 naar 40 miljoen passagiers per jaar. Daarnaast wordt er 320 mln EUR geïnvesteerd in de bouw van een nieuwe start-/landingsbaan.

Shannon en Cork

De luchthaven van Cork zag het aantal vluchten en reizigers in het afgelopen jaar toenemen, al is dit aantal nog altijd 40% lager dan in 2007. De luchthaven van Shannon ligt in het Westen van Ierland waar ook een groot deel van de farmaceutische industrie gevestigd is. Uit plannen van het ministerie van Transport blijkt dat Ierland inzet op het ontwikkelen van Shannon als een cargo-hub tussen Europa en de VS.

Beide luchthavens hebben meer ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden dan de luchthaven van Dublin. Een groot probleem van de luchthavens is echter de slechte bereikbaarheid, voornamelijk de gebrekkige toegang tot Dublin via de weg²².

POST BREXIT

Brexit zal ook zijn weerslag hebben op het luchtverkeer. Het VK verlaat post-Brexit de European Common Aviation Area (ECAA). Het is momenteel onduidelijk wat voor afspraken

²² Skills Ireland. *Addressing the skills needs arising from the potential trade implications of Brexit*



het VK en de EU zullen sluiten over het luchtverkeer. Zonder akkoord vervalt voor Britse vliegmaatschappijen het recht om vrij te vliegen tussen twee Europese bestemmingen. Maar ook Europese vliegmaatschappijen die naar het VK vliegen zullen de gevolgen hiervan voelen.

De Ierse luchtvaart sector is nauw verbonden met het VK. Ongeveer 40% van alle reizigers van luchthaven Dublin komen uit of vertrekken naar het VK. Voor de luchthaven Shannon is dit zelfs 60%.

Heathrow is een belangrijke luchthaven voor het Iers personen- en goederenverkeer. Dublin - Heathrow is één van de drukste verbindingen in Europa. De positie van Heathrow als “hub” staat door Brexit onder druk, terugvallen op WHO-regels is immers geen optie aangezien binnen deze organisatie geen regels over luchtverkeer zijn.

In het geval het VK de douane-unie verlaat, zal dit ook op vliegvelden tot meer controles leiden met extra wachttijden en kosten tot gevolg. De Europese Commissie heeft luchthavens aangeraden hun douanecapaciteiten te heroverwegen. Luchthaven Schiphol zou als uitwijkingsmogelijkheid voor Heathrow kunnen dienen. Cork stelt dat de luchthaven klaar is voor Brexit: door het diversifiëren van routes van het naar het Europese continent en de VS.



3 IMPACT BREXIT

Vanaf 29 maart 2019 maakt het VK geen deel meer uit van de EU. Vanaf dan ziet de EU het VK als een derde land, dat wil zeggen een land buiten de EU en gelden dezelfde regels als voor andere landen buiten de EU. De geldende regels voor handel tussen EU-landen onderling (cf. de regels van de interne markt), gelden na Brexit niet meer voor de handel met het VK. Aangezien Ierland lid is van de EU, zal dat ook een impact hebben op de handel tussen Ierland en het VK. Als er geen handelsakkoord wordt overeengekomen met het VK ("harde Brexit") dan vervallen alle voordelen van het EU-lidmaatschap, zoals vrij verkeer van mensen en goederen.

De gevolgen voor de Ierse economie, en meer specifiek de transport- en logistieke sector, zijn ingrijpend. De belangrijkste Ierse zorg betreft de afname van de handel. Transportbedrijven en logistieke dienstverleners, zoals expediteurs en op- en overslagbedrijven, zullen de nadelige gevolgen ondervinden van dalende vervoersstromen tussen Ierland en het VK. De totale Ierse handel met het VK zal post-Brexit naar schatting met 5-10% afnemen (in volume) en de handel met Noord-Ierland met 20%. De impact verschilt per sub sector: zo zal een afname van agri-food export leiden tot een daling van de vraag naar gekoeld transport.

Daarnaast zijn er zorgen over de devaluatie van de Britse pond en het effect dat dat heeft op de handel. Sinds het referendum zijn bedrijven die kosten betalen in euro's, maar factureren in ponden, veel slechter af. Ook gelinkt aan de koers van de pond is het ontstaan van nieuwe goederenstromen. Zo wordt het voor het VK veel duurder om producten in te voeren, met afname van transport naar het VK tot gevolg. Anderzijds heeft de devaluatie als gevolg dat Britse producten goedkoper worden, en dat daardoor de export van goederen uit het VK mogelijk toeneemt.

Tenslotte zijn de Ieren bezorgd over de veranderende spelregels post-Brexit. Zo zullen de cabotage rechten voor vervoerders in het VK komen te vervallen. Ondernemers kunnen in hun eigen land goederen en diensten vervoeren, en kunnen dat middels cabotage rechten in alle EU-lidstaten doen. Post-Brexit vervalt dit recht in het VK.

Extra douane controles -voor Ierland betekent dit controles op de Ierse luchthavens, havens en mogelijk op de landgrens met Noord-Ierland- leiden tot meer kosten en vertragingen. Zeker voor producten met een beperkte houdbaarheid is de impact groot. Vertraging van vrachtwagens bij de grens zal de gehele logistieke keten verstoren. Grootste zorg bij Ierse transporteurs is met name de continue onzekerheid over de duur van de vertraging. Hierop anticiperen is niet mogelijk en garanties over levertijden kunnen niet gegeven worden.

Tenslotte worden transportdocumenten en vergunningen post-Brexit niet langer erkend. En zal de logistieke keten verzwaring van administratieve lasten ondervinden door de invoering van nieuwe invoerrechten.



De uitdaging in Ierland ligt vooral bij ondernemers en logistieke dienstverleners die nog nooit met export buiten de EU te maken hebben gehad. Bijvoorbeeld transportbedrijven die uitsluitend transport van en naar het VK verzorgen. Zij komen nu zelden met douaneformaliteiten in aanraking. Deze groep heeft bijvoorbeeld nooit HS-codes (productcodes) vast hoeven leggen en hun IT-systemen zijn aldus ingericht. Voor bedrijven die al wel actief zijn in de internationale handel zal er het nodige veranderen post-Brexit, maar zij zijn beter ingericht om nieuwe regelgeving in hun bedrijfsprocessen op te nemen.

Anticiperend op Brexit moedigt de *Irish Exporters Association* Ierse bedrijven aan een AEO-status (*Authorised Economic Operator*) aan te vragen. In Ierland hebben 140 bedrijven momenteel een AEO-status, in Nederland ligt dit aantal op meer dan 1500²³. Voordelen van een AEO-status zijn een versnelde goedkeuring bij de douane, minder controles (zowel fysiek als administratief) en een lagere kans op vertraging²⁴.

²³ Institute of export and international trade. *AEO – what is it and could your business benefit*

²⁴ KPMG. *Authorised Economic Operator. Simplifying trade for Brexit and beyond*



4 KANSEN NEDERLANDSE ONDERNEMERS

Investerings infrastructuurle werken

De positieve investeringstendens binnen zowel de Ierse private als publieke sector bieden mogelijkheden voor Nederlandse bedrijven om te profiteren van de hernieuwde activiteiten binnen de civiele bouwsector in Ierland post-Brexit. De bouwsector en de verschillende subsectoren bieden kansen voor Nederlandse ondernemers voor wat betreft de toelevering van (deel)producten, diensten, kennis en uitvoering van werken. Anticiperend op Brexit zijn concrete uitbreidingswerken aangekondigd voor de Ierse havens (Dublin, Cork, Rosslare) en het wegennetwerk/de infrastructuur.

Nederland nieuwe afzetmarkt voor Ierse goederen

Als alternatief voor de Britse markt beschouwd Ierland het continent als haar nieuwe thuismarkt. De Benelux is daarbij aangewezen als belangrijke nieuwe afzetmarkt.

Nederland als toegangspoort tot continentaal Europa en doorvoer Ierse goederen

De Ierse export naar het continent, en daarmee de logistieke dienstverlening, zal dientengevolge mogelijk toenemen. Toename van de export biedt kansen voor de maritieme en logistieke dienstverlening gelieerd aan Nederlandse havens, warehousing en transporteurs voor doorvoer naar het Europese hinterland.

Directe zeeroutes naar continentaal Europa

De volledige Ierse logistieke keten wordt herzien: naar een model zonder het VK als distributie hub. Directe routes naar het continent worden ontwikkeld. Hierbij is vraag naar samenwerking met Nederlandse havenbedrijven en verladers.

Extra opslag en distributiefaciliteiten

Ontwikkeling van directe zeeroutes van Ierland naar het continent, tezamen met toenemende vertraging bij douanes, biedt kansen voor de warehousing-sector. De constructie van nieuwe opslagfaciliteiten in Ierland enerzijds, en anderzijds door het aanbieden van specifieke distributiecentra/opslagfaciliteiten in Nederland. Zo is Ierland een grootproducent van farmaceutische producten. Deze producten vereisen specialistisch transport en hebben specifieke opslagvereisten. Gezocht wordt naar alternatieve distributiecentra als alternatief voor het VK.



Expertise douanediensverleners

Brexit biedt voor douanediensverleners vooral kansen. Meer aangiftes en meer douaneformaliteiten. Kansen zijn er in Ierland voor douanediensverleners die bedrijven kunnen helpen met hun douaneaangiften. Met name relevant voor de vele Ierse bedrijven die voor het eerst met de douane te maken zullen krijgen.

Innoverende douanetechnieken en automatiseringsleveranciers

Daarnaast zijn er marktkansen voor ontwikkelaars van innoverende douane technieken (personen en goederenvervoer) voor havens, luchthavens en mogelijk douanekantoren aan de grens Ierland/ Noord-Ierland.

Ierse transporteurs zijn veelal kleine bedrijven die niet over de nieuwste automatiseringssystemen beschikken. Kansen zijn er voor Nederlandse automatiseringsleveranciers op de Ierse transportmarkt.



5 NUTTIGE LINKS

Branche organisaties

Chartered Institute of Logistics and Transport - www.cilt.ie

Freight Trade Association Ireland - www.ftai.ie

Irish Exporters Association - <http://irishexporters.ie/>

Irish International Freight Association - www.iifa.ie

Irish Road Haulage Association - www.irha.ie

Irish Port Association - www.ipa.ie

Logistics & Freight Association Ireland - www.lfai.ie

Tenders

Tenders Ierse overheid - www.etenders.gov.ie

Tenders bouwprojecten in Ierland en Noord-Ierland - www.cisireland.com

Tenders Europese Unie - <https://ted.europa.eu/TED/>

Havens

Dublin Port Company - www.dublinport.ie

Port of Cork - www.portofcork.ie

Shannon Foynes Port Company (Limerick) - www.sfpc.ie

Rosslare Europort - <http://rosslareeuroport.irishrail.ie/>

Luchthavens

Cork Airport - www.corkairport.com

Dublin Airport - www.dublinairport.com

Shannon Airport (Limerick) - www.shannonairport.ie



Publicatie

Dublin, februari 2019



Embassy of the Kingdom of the Netherlands

160 Merrion Road | Dublin 4 | Ireland

.....

Afdeling Handel & Economie

T + 353 1 2693444 (ext 143209)

E dub-ea@minbuza.nl

W www.netherlandsandyou.nl

.....

Disclaimer

This publication is managed by the Netherlands Enterprise Agency, an agency of the Dutch government concerned with international business and cooperation. Whilst a great deal of care has been taken in compiling the contents, the Agency cannot be held liable for any damages resulting from any inaccuracies and/or outdated information.

This publication includes relevant links to external websites. Netherlands Enterprise Agency cannot be held responsible for the content of websites of external parties.