



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- Voorontwerp besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles
- Principiële goedkeuring

Samenvatting

Voorliggend voorontwerp van subsidiebesluit regelt een tijdelijke financiële ondersteuning van de binnenvaartsector door een deel van de extra kosten te dekken die gepaard gaan met het inleggen van corridorshuttles en terminalhubshuttles. De voorgenomen steunmaatregel werd goedgekeurd door de Europese Commissie (SA.60177 (2021/N)).

Bijlagen:

- voorontwerp van subsidiebesluit
- steunmaatregel SA.60177 (2021/N) – steunregeling ter verbetering van de kwaliteit van intermodale verbindingen vanuit en naar de Vlaamse zeehavens

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld:

- Mobiliteit en Openbare Werken

Beleidsdoelstelling:

- Efficiënte logistiek, duurzame goederenmobiliteit, samenwerking met en tussen de Vlaamse zeehavens, modal shift.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

1. Het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het taalkundig en wetgevingsadvies nr. 2021/314 van 3 augustus 2021.
2. De Inspectie van Financiën verleende haar advies op 27 september 2021.

De opmerkingen van de Inspectie van Financiën werden rechtstreeks verwerkt in de de nota VR (zie onder 3.B. 'Verwerking advies IF'). Rekening houdend met het advies IF werd het voorontwerp van subsidiebesluit en de 'Oproep aanvragen versnelling modal shift: Selectie van projecten voor optimaliseren containerbinnenvaart in achterland Vlaamse havens' nog aangepast.

3. De Vlaamse minister, bevoegd voor het budgettair beleid, heeft zijn akkoord gegeven op 11 november 2021.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het Vlaamse mobiliteitsbeleid voor goederenvervoer is erop gericht om de congestie op het Vlaamse wegennetwerk te verlichten, de zogenaamde externaliteiten van het wegvervoer (emissies, verkeersongevallen, fijn stof...) terug te dringen en de attractiviteit van de Vlaamse logistieke sector en de Vlaamse havens te verhogen door de verdere uitbouw van een performant, betrouwbaar en innovatief achterlandvervoersysteem.

Ook alle Vlaamse zeehavens engageren zich om het aandeel van de weg in de modal split van het achterlandvervoer terug te dringen. De redenen hiervoor liggen voor de hand: een goede achterlandconnectiviteit is cruciaal voor de werking van de integrale logistieke keten, het wegvervoer stoot meer en meer op zijn fysieke grenzen¹ en er is een duidelijke maatschappelijke vraag om de milieueffecten van het goederenvervoer drastisch te reduceren.

In deze context kan echter worden vastgesteld dat de modal split van het containergoederenvervoer in bijna alle Benelux-havens de afgelopen twee decennia quasi ongewijzigd is gebleven², ondanks diverse initiatieven van verschillende overheden (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg, de havenbesturen...). Een belangrijke verklaring voor de status quo rond modal split is de grote flexibiliteit van het wegvervoer en haar relatief lage kostprijs. Zo worden niet alle externaliteiten in de kostprijs meegerekend en blijft het voor de andere modaliteiten moeilijk om concurrentieel te zijn. Een tweede structureel obstakel is dat de containerbinnenvaart van en naar de haven van Antwerpen te kampen heeft met ernstige congestie aan de maritieme diepzeekades, met vaak lange wachttijden voor de binnenvaartschepen tot gevolg.

¹ De wegcapaciteit staat onder druk en er is een sterke vraag naar extra vrachtwagenchauffeurs.

² Wegvervoer heeft een sterk overwicht, het aandeel binnenvaart blijft stabiel, daling voor spoortaandeel in modal split.

Overleg met alle betrokken partijen (barge operatoren, inlandterminals en maritieme terminals) heeft geleid tot de steunmaatregel die ertoe kan bijdragen enkele van de hierboven beschreven problemen deels op te lossen.

B. SPECIFIEK

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de BAM nv van publiek recht, handelend onder de naam Lantis en de deelnemende havenbedrijven Port of Antwerp, North Sea Port Flanders en Maatschappij van de Brugse Zeehaven zetten sterk in op bereikbare zeehavens. Met het ondersteuningsprogramma 'Versnelling modal shift' wordt een verhoging van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens beoogd. Concreet wensen de overheden de containerbinnenvaart te stimuleren door het promoten van betrouwbare en aantrekkelijke binnenvaartproducten naar/van de Vlaamse zeehavens, waarbij samenwerking tussen inlandterminals per corridor (specifieke vaarroute naar en vanuit de zeehaven) een randvoorwaarde is. Een belangrijk aspect van deze steunmaatregel is het bekomen van vaste behandelingsvensters ter hoogte van de maritieme diepzeekaden voor de deelnemende barge operatoren, resulterend in een reductie van de wachttijden (met gekoppelde financiële baten die terugvloeien naar de hele logistieke keten) voor de barge operatoren in de zeehaven als resultaat. Deze vaste vensters vormen een noodzakelijke voorwaarde voor de vrijwaring van het groeipotentieel van de binnenvaart m.b.t. containergoederenstromen naar/vanuit de zeehavens, het verhogen van de betrouwbaarheid van de binnenvaart en het waarborgen van de hoge benutting van de capaciteit van het Vlaamse binnenwaters.

Het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens voorziet: "(...) [dat] de Vlaamse Regering (...), binnen de perken van de kredieten die daarvoor beschikbaar zijn op de begroting, (...) subsidies [kan] verlenen aan ondernemingen die de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens structureel verbeteren door de massificatie van het goederenvervoer per binnenschip (...) te stimuleren en de volumes beter te bundelen."

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels en modaliteiten van de subsidies in dit besluit.

De Vlaamse overheid heeft samen met de hierboven vermelde partners (subsidiërende overheden en de Vlaamse Waterweg) een tijdelijk en uitdovend pakket van financiële ondersteuningsmaatregelen voor de binnenvaartsector voorbereid, met de bedoeling om een deel van de extra kosten te dekken die gepaard gaan met het inleggen van:

1. Corridorshuttles

In dit vaarconcept integreren een aantal inlandterminals langs een corridor hun operationele werking met als doel per corridor een hogere "call size" (en bijhorende behandelingsvenstersafspraken) per maritieme terminal te bereiken op korte termijn en een hogere frequentie van aanlopen op middellange termijn. Deze inlandterminals beschikken afzonderlijk over onvoldoende volume voor regelmatige directe aanlopen naar één maritieme terminal en hierdoor is het moeilijk om vaste behandelingsvensters af te spreken met de maritieme terminals. Bijgevolg kunnen ze enkel de beoogde doelstellingen bereiken door het inleggen van gemeenschappelijke "roundtrips" (heen- en terugvaart) naar/van de zeehaven vanuit een bepaalde corridor.

2. Terminalhubshuttles

In dit concept kan een terminal extra “roundtrips” (heen- en terugvaart) tussen de terminalhub en één of twee maritieme terminal(s) per reis naar/van de haven realiseren. Samenwerking met minstens één andere (kleinere) inlandterminal is een vereiste via een hub & spoke-systeem.

Deze steunmaatregel ter bevordering van de ‘modal shift’ van wegvervoer naar de binnenvaart werd op 2 juli 2021 bij de Europese Commissie aangemeld. Op 06 augustus 2021 heeft de Europese Commissie in de beschikking met referentie SA.60177(2021/N), in bijlage toegevoegd aan deze nota, aan de subsidiërende overheden de toelating gegeven om met de steunmaatregel van start te gaan vanaf 1 januari 2022.

C. ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING

Hoofdstuk 1. Begripsomschrijvingen

Artikelen 1 en 2 bevatten een aantal definities en verwijzen naar kaarten voor de geografische afbakening van de in aanmerking komende corridors.

Hoofdstuk 2. Steun voor corridorshuttles

Artikelen 3 en 4 bevatten de subsidieformules en de subsidievoorwaarden.

Art. 4, §4, voorziet (ontvankelijkheids)voorwaarden. Bij aanvang van de projecten wordt gecontroleerd of aan de voorwaarden in 1^o, 2^o en 3^o voldaan wordt. De voorwaarde in 4^o wordt geverifieerd op basis van een kwartaalrapportage, opgesteld door de deelnemende inlandterminals.

Hoofdstuk 3. Steun voor frequentieverhogingen van terminalhubshuttles

Artikelen 5 en 6 bevatten de subsidieformules en de subsidievoorwaarden.

Art 6, §2, voorziet (ontvankelijkheids)voorwaarden. Bij aanvang van de projecten wordt gecontroleerd of aan de voorwaarden in 3^o en 4^o voldaan wordt. De voorwaarden in 1^o en 2^o worden geverifieerd op basis van een kwartaalrapportage, opgesteld door de deelnemende inlandterminals.

Hoofdstuk 4. Selectieprocedure

Art. 7 geeft aan hoe de selectie van projecten plaatsvindt. De wegingsfactoren per evaluatiecriterium die gebruikt zullen worden in de oproep, zijn ook in dit artikel opgenomen. Het advies van de jury aan de Vlaamse Regering dient als basis voor het toekenningsbesluit van de Vlaamse Regering, dat de finale beslissing vormt met betrekking tot de geselecteerde projecten en waarin ook de maximale jaarlijkse subsidiebedragen per begunstigde opgenomen worden.

De toegevoegde waarde van deze selectieprocedure laat toe om een multidisciplinaire jury samen te stellen waarin onder meer ook de expertise van de Vlaamse havenbedrijven, Lantis, De Vlaamse Waterweg en Multimodaal.Vlaanderen opgenomen wordt. Deze expertise draagt er onder meer toe bij om bij de beoordeling van de meerwaarde van een project rekening te houden met de

operationele haalbaarheid van het project (bv. de evaluatie van het daadwerkelijke engagement voor inzet van ploegen door de maritieme terminals om vaste behandelingsvensters te waarborgen, de detectie van eventuele planningsconflicten tussen verschillende binnenvaartdiensten, ...). Deze informatie wordt door de Vlaamse havenbedrijven systematisch bijgehouden en door deze extra toets zullen onhaalbare voorstellen niet opgenomen worden in het advies aan de Vlaamse Regering.

In functie van het aantal geselecteerde projecten, de jaarlijkse evaluatie van deze projecten (zie art. 10 OBVR) en het beschikbare budget kan beslist worden om elk jaar een nieuwe oproep voor aanvragen te organiseren.

Hoofdstuk 5. Toekenningsprocedure van de subsidies

Art. 8 bepaalt dat de geselecteerde terminalhubs en consortia per kwartaal aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken de activiteiten (investeringen en binnenvaartroundtrips) rapporteren. Het departement controleert de rapportages op basis van bewijsstukken en op basis van cross-checks (juistheid van gerapporteerde gegevens) op containerniveau in samenwerking met de Vlaamse Waterweg en de deelnemende havenbedrijven (door gebruik te maken van de informatie in operationele systemen). Het resultaat van deze controleactiviteit bepaalt het werkelijke steunbedrag per kwartaal en per begunstigde. Het departement MOW is verantwoordelijk voor de uitbetaling van de kwartaalsubsidies in naam en voor rekening van Lantis en de betrokken havenbedrijven.

Art. 9 bevat de weergave van de verantwoordelijkheid van de subsidiërende overheden met betrekking tot de naleving van de toegestane staatssteundrempels per begunstigde, zoals bepaald door de Europese Commissie. De Commissie hanteert een vermoeden van noodzaak en evenredigheid van de steun wanneer de steun beneden de grenswaarde van 30% van de totale kostprijs van het vervoer en de 50% van de in aanmerking komende kosten³ blijft.⁴

Tevens worden ook de regels met betrekking tot cumulatie van subsidies van de steunmaatregel per begunstigde met lopende subsidieprogramma's voor hinterlandconnectiviteit gespecificeerd.

Art. 10 bepaalt dat er een jaarlijkse evaluatie plaatsvindt van de geselecteerde projecten aan de hand van op voorhand vastgelegde KPI's in de overeenkomst (per project) tussen de subsidiërende overheden en elke begunstigde. De KPI's hebben onder meer betrekking op de daadwerkelijke realisatie van vaste vaarschema's van de binnenvaartdiensten (inclusief vaste behandelingsvensters ter hoogte van de maritieme kaden) in vergelijking met wat maximaal mogelijk is, stijgende bezettingsgraden van de shuttles en de werkelijke jaarlijkse absolute toename van de maritiemecontainervolumes van de bijhorende shuttles in het afgelopen jaar.

De overeenkomst die de terminalhub of het consortium sluit met het departement MOW, Lantis en de deelnemende havenbedrijven en die de KPI's en financiële modaliteiten bevat, wordt eveneens voorgelegd aan de Inspectie van Financiën en de Vlaamse Regering. Bij eventuele stopzetting van projecten (op basis van te lage resultaten) kan desgevallend jaarlijks een nieuwe

³ M.n. de vermeden marginale externe kosten door gebruik te maken van binnenvaart in plaats van wegvervoer.

⁴ Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07), punt 107-109.

oproep gelanceerd worden.

De KPI's per project en de kwantitatieve gegevens die de administratie ontvangt naar aanleiding van de kwartaalrapportage die van de begunstigde(n) gevraagd wordt, stellen de overheden in staat om de steunmaatregel in zijn geheel te evalueren. Indien de vooropgestelde kwantitatieve resultaten niet bereikt worden, moet de steunmaatregel worden bijgestuurd en/of stopgezet.

De jaarlijkse bedragen die door de Vlaamse Regering vastgelegd worden in de lijst met geselecteerde consortia en terminalhubs worden overgenomen in de overeenkomst met elke begunstigde.

De som van de maximale jaarlijkse subsidiebedragen (vastleggingskredieten) voor alle overeenkomsten zal het jaarlijks budget zoals aangemeld bij de Europese Commissie niet overschrijden (zie ook 3. A.).

Hoofdstuk 6. Inwerkingtreding

Art. 11 De Europese Commissie laat in de beschikking met referentie SA.60177(2021/N) aan de subsidiërende overheden toe steun te verlenen voor activiteiten binnen een periode van vier jaar. Deze termijn gaat in op 1 januari 2022 en eindigt op 31 december 2025.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het globale budget voor de regeling bedraagt 14,3 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling (d.w.z. ongeveer 3,6 miljoen EUR per jaar) voor alle subsidiërende overheden samen.

De bijdrage van de verschillende subsidiërende overheden wordt voor de hele looptijd van de regeling begroot op:

<u>Subsidiërende overheid:</u>	<u>Budget:</u>	<u>Opmerking:</u>
<i>De BAM nv van publiek recht, handelend onder de naam Lantis</i>	<i>3 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling</i>	<i>De financiering van het aandeel van Lantis in de subsidies wordt beperkt tot projectvoorstellen voor volgende corridors: Albertkanaal, Brussel-Schelde en Zuid-Nederland voor zover ze gebruik maken van de Schelde-Rijnverbinding.</i>
<i>Port of Antwerp (havenbedrijf)</i>	<i>1,4 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling⁵</i>	<i>Rechtsgrond: beslissing van de Raad van Bestuur</i>

⁵ Er is een bereidheid om dit bedrag te verhogen tot 2 mio € bij een positieve evaluatie van de maatregel

<i>North Sea Port Flanders (havenbedrijf)</i>	<i>0,25 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling</i>	<i>Rechtsgrond: beslissing van de Raad van Bestuur</i>
<i>Maatschappij van de Brugse Zeehaven (havenbedrijf)</i>	<i>0,16 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling</i>	<i>Rechtsgrond: beslissing van de Raad van Bestuur</i>
<i>Departement Mobiliteit en Openbare Werken</i>	<i>9,49 miljoen EUR voor de hele looptijd van de regeling</i>	<i>Rechtsgrond: art.35bis decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en voorliggend BVR</i>

De jaarlijkse vastleggingskredieten van laatstgenoemde worden aangerekend op het bestaande begrotingsartikel hinterlandconnectiviteit (MBO-1MIH2SA-WT).

Zoals hierboven aangegeven, sluit het departement MOW, Lantis en het betrokken havenbedrijf, na selectie, een overeenkomst af met de terminalhub of het consortium. Deze overeenkomst wordt jaarlijks geëvalueerd en kan elk jaar vernieuwd worden, per begunstigde. Er wordt voor gekozen om de kredieten jaarlijks vast te leggen, in functie van een evaluatie van de uitgaven, de evaluatie van de projecten en een eventuele nieuwe oproep voor projecten (artikel 20, § 1§ 1. VCO).

Tussen de subsidiërende overheden zal een overeenkomst gesloten worden met de financiële verdeelsleutels en de praktische afspraken over de betalingsmodaliteiten. Deze overeenkomst zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De financiële verdeelsleutels tussen de subsidiërende overheden kunnen pas bepaald worden na goedkeuring van de Vlaamse Regering van de lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs. De subsidiërende overheden (met uitzondering van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken) zullen immers slechts een (door deze overheden bepaalde deel van het totaal aantal geselecteerde projecten co-financieren. Ook is de verhouding tussen het aantal corridorshuttleprojecten (subsidiehorizon: 4 jaar) en het aantal terminalhubshuttleprojecten (subsidiehorizon: 2 jaar) pas definitief na goedkeuring van bovengenoemde lijst.

De bijdragen van de subsidiërende overheden (behalve het Departement Mobiliteit en Openbare Werken) worden geboekt als jaarlijkse ontvangsten in de begroting van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en worden in hetzelfde jaar geventileerd aan uitgavenzijde, teneinde een ESR-neutrale verwerking van deze bijdragen te voorzien in de begroting. Dit zal zo verwerkt worden gedurende de hele looptijd van de steunmaatregel.

B. VERWERKING ADVIES IF

- IF vroeg extra duiding bij de procedure van de oproep aanvraag van projecten (Advies IF, onder 3.1 Wettelijkheid en regelmatigheid):

In functie van het aantal geselecteerde projecten, de jaarlijkse evaluatie van deze projecten (zie art. 10 OBVR) en het beschikbare budget kan inderdaad beslist worden om elk jaar een nieuwe oproep voor aanvragen te organiseren. De KPI's per project en de kwantitatieve gegevens die de administratie ontvangt naar aanleiding van de kwartaalrapportage die van de begunstigde(n) gevraagd wordt, stellen de overheden in staat om de steunmaatregel in zijn geheel te evalueren.

Indien de vooropgestelde kwantitatieve resultaten niet bereikt worden, moet de steunmaatregel worden bijgestuurd en/of stopgezet.

De jaarlijkse evaluatie van de geselecteerde projecten vindt plaats aan de hand van op voorhand vastgelegde KPI's in de overeenkomst (per project) tussen de subsidiërende overheden en elke begunstigde. De KPI's hebben onder meer betrekking op de daadwerkelijke realisatie van vaste vaarschema's van de binnenvaartdiensten (inclusief vaste behandelingsvensters ter hoogte van de maritieme kaden) in vergelijking met wat maximaal mogelijk is, stijgende bezettingsgraden van de shuttles en de werkelijke jaarlijkse absolute toename van de maritiemecontainervolumes van de bijhorende shuttles in het afgelopen jaar. De specifieke kwantificering van de KPI's dient nog verder gepreciseerd te worden op het moment van het afsluiten van de overeenkomst.

De wegingsfactoren per evaluatiecriterium die gebruikt zullen worden in de oproep, zijn op vraag van IF opgenomen in art. 7 OBVR.

- Vraag IF naar de oorsprong van bepaalde cijfers en plafonds in het subsidiebesluit:

In de bijlage van deze nota is toegevoegd hoe de break-even bezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle zal worden berekend.

Het subsidiebedrag per consortium voor de extra samenwerkingskosten wordt per jaar beperkt tot maximaal 176.000 euro. Dit bedrag is gebaseerd op de ontvangen input⁶ en is geëxtrapoleerd ten gevolge van de staatssteunbeperkingen van de Europese Commissie (beperking voor vaste en variabele subsidiecomponent tot max. 50% van de externe kosten - zie ook onder art. 10). In de bijlage van deze nota kan men de onderliggende berekening terugvinden.

De charteringkosten per vaartuig dat wordt ingezet voor de corridorshuttle bedragen maximaal 1.040.000 euro per jaar en per consortium. Dit bedrag is gebaseerd op de ontvangen input en is geëxtrapoleerd ten gevolge van de staatssteunbeperkingen van de Europese Commissie (beperking voor vaste en variabele subsidiecomponent tot max. 50% van de externe kosten). De berekening waarop dit bedrag gebaseerd is, werd toegevoegd als bijlage van deze nota.

- Vraag IF om juridische documenten voor te leggen aan IF en/of de Vlaamse Regering

De overeenkomst die de terminalhub of het consortium sluit met het departement MOW, Lantis en de deelnemende havenbedrijven en die de KPI's en financiële modaliteiten bevat, zullen worden voorgelegd aan de Inspectie van Financiën en de Vlaamse Regering.

De jaarlijkse bedragen die door de Vlaamse Regering vastgelegd worden in de lijst met geselecteerde consortia en terminalhubs worden overgenomen in de overeenkomst met elke begunstigde.

Tussen de subsidiërende overheden zal een overeenkomst gesloten worden met de financiële verdeelsleutels en de praktische afspraken over de betalingsmodaliteiten. Deze overeenkomst zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

⁶ Marktconsultatie 11/09/2020

Het controleproces van de subsidies wordt in detail beschreven in een protocolakkoord en voorgelegd aan de Inspecteur van Financiën.

- Vraag IF naar de motivering van de subsidie (3.2. Doelmatigheid en budgettaire weerslag)

In de bijlage bij deze nota kan men een simulatie vinden van de effecten van de binnen dit kader toegelaten staatssteun. Met deze simulatie geven we invulling aan de vraag van de Inspecteur van Financiën.

- Vraag IF naar 'meerjarige overeenkomst' (3.2 Doelmatigheid en budgettaire weerslag)

Zie hierboven, antwoord op de eerste opmerking IF. Er zal gewerkt worden met een jaarlijkse overeenkomst.

- Vraag IF naar 'Formule subsidie en maximumbedragen' (3.2 Doelmatigheid en budgettaire weerslag)

De Commissie hanteert een vermoeden van noodzaak en evenredigheid van de steun wanneer de steun beneden de grenswaarde van 30% van de totale kostprijs van het vervoer en de 50% van de in aanmerking komende kosten⁷ blijft.⁸

Het subsidiebedrag per begunstigde wordt bepaald door de subsidieformules per begunstigde te berekenen. In het kader van de Europese aanmelding werd aan de hand van praktijkvoorbeelden aangetoond dat de toepassing van de subsidieformules (vaste en variabele componenten) in geen enkel geval aanleiding geeft tot een overschrijding van de staatssteundrempels (50% van de externe kosten). Het departement MOW bevestigt in art. 9 van het ontwerp-subsidiebesluit dat indien er in een individueel geval toch een overschrijding zou zijn, het departement dit bedrag niet zal uitkeren en in voorkomend geval het teveel betaalde bedrag zal terugvorderen, vermeerderd met de wettelijke verwijlrent. Zie ook het document in bijlage 'Simulatie Impulsprogramma'.

C. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

D. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorliggend ontwerpbesluit heeft geen impact op het personeelsbestand en op het personeelsbudget.

⁷ M.n. de vermeden marginale externe kosten door gebruik te maken van binnenvaart in plaats van wegvervoer.

⁸ Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07), punt 107-109.

E. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Niet van toepassing.

4. VERDER TRAJECT

Over dit voorontwerp van besluit wordt na de eerste principiële goedkeuring het advies gevraagd van de Raad van State.

Vervolgens dient het ontwerpbesluit voor definitieve goedkeuring te worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles
- Marktconsultatie (2020)
- Oproep 'Selectie van projecten voor optimaliseren containerbinnenvaart in achterland Vlaamse havens'
- Europese beschikking SA.60177
- Het advies van de Inspectie van Financiën van 27 september 2021
- Het begrotingsakkoord van 11 november 2021
- Simulatie Impulsprogramma
- Berekening drempels samenwerkingskosten
- Break-even bezettingsgraad berekening
- Bepaling charteringskosten