

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - (voor)ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles
- Principiële goedkeuring

Samenvatting

In het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles werd gesteld dat de consortia een bewijs dienden voor te leggen dat aan het corridorschip dat de maritieme terminal aanloopt een vast behandelingsvenster was toegewezen. Door de ongunstige marktomstandigheden is gebleken dat het niet mogelijk is om met deze vaste afspraken te werken. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Lantis en de havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port Flanders wensen deze voorwaarde in het subsidiebesluit op te heffen.

De projectpartners stellen eveneens vast dat er in het afgelopen jaar verder in het achterland nieuwe samenwerkingsmogelijkheden zijn ontstaan. Twee van de kaartjes die bij het vorige besluit werden gevoegd zullen aangepast worden zodat projecten uit de regio West-Vlaanderen, Henegouwen en Noord-Frankrijk ook in aanmerking kunnen komen bij een nieuwe, tweede call in het najaar van 2023.

1 SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld:

- Mobiliteit en Openbare Werken

Beleidsdoelstelling:

- Efficiënte logistiek en duurzame goederenmobiliteit tussen de Vlaamse zeehavens en de belangrijkste vaarcorridors van en naar de havens, modal shift binnenvaart.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het 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 dat voorliggend ontwerpbesluit wenst aan te passen, werd door de Vlaamse Regering op 14 januari 2022 definitief goedgekeurd (VR 2022 1401 DOC.0013-2).

De Inspectie van Financiën verleende haar advies op 15 juni 2023.

Het bijgaand voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2023/266 van 28 juni 2023.

2 INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, de BAM nv van publiek recht, handelend onder de naam Lantis en de havenbedrijven Port of Antwerp-Bruges en North Sea Port Flanders wensen gezamenlijk initiatieven te nemen om de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens te verhogen.

De hierboven vermelde partners hadden een tijdelijk en uitdovend pakket van financiële ondersteuningsmaatregelen voor de binnenvaartsector voorbereid, met de bedoeling om een deel van de extra kosten die gepaard gaan met het inleggen van corridorshuttles en terminalhubshuttles te compenseren. Met dit ondersteuningsprogramma 'Versnelling modal shift / Impulsprogramma' werd een verhoging van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens beoogd. Concreet wensten de overheden de containerbinnenvaart te stimuleren door het promoten van betrouwbare en aantrekkelijke binnenvaartproducten van en naar de Vlaamse zeehavens.

De bedoeling van het steunprogramma was om de deelnemende terminals toe te laten regelmatige binnenvaartdiensten op te zetten tussen maritieme terminals en inlandterminals die langs dezelfde corridor gelegen zijn. In elke samenwerking worden containers gebundeld op één corridorschip, een terminalhubshuttle of een combinatie van een duwboot en een duwbak op de verschillende vaarroutes van en naar Port of Antwerp-Bruges.

Op 14 januari 2022 keurde de Vlaamse Regering het 'BVR betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles' goed dat de modaliteiten van dit nieuw steunprogramma bepaalde.

Negen projectconsortia stelden zich uiteindelijk kandidaat. Op 27/04/2022 en 28/04/2022 beoordeelde een jury bestaande uit vertegenwoordigers van dMOW, Port of Antwerp-Bruges, Lantis en North Sea Port Flanders de ingediende projecten. De jury heeft uiteindelijk vijf projecten geselecteerd.

Eén van de randvoorwaarden in het subsidiebesluit was dat het corridorshuttle-consortium of het terminalhub-consortium een bewijs moest kunnen voorleggen dat aan het consortium een vast behandelingsvenster was toegekend (zie artikel 4, §4, 2° en artikel 6, § 2, 4° van het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022). De maritieme terminals geven aan dat er van hun kant veel goodwill is om corridorshuttles of terminalhubshuttles zo snel mogelijk te behandelen, maar een vaste afspraak met de projectconsortia is niet mogelijk. De maritieme terminals verwijzen naar de ongunstige marktomstandigheden ten gevolge van de Russische inval in Oekraïne, de nasleep van de Covid-19 crisis en de disruptie van de maritieme logistieke ketens, de totale onvoorspelbaarheid van de scheepsaanlopen, het algemene containercapaciteitstekort in de haven van Antwerpen en de daaruit volgende congestie op de diepzeekades.

De projectpartners stellen eveneens vast dat er het afgelopen jaar verder in het achterland nieuwe samenwerkingsmogelijkheden zijn ontstaan. Twee van de kaartjes die bij het vorige besluit werden gevoegd zullen aangepast worden zodat projecten uit de regio West-Vlaanderen, Henegouwen en Noord-Frankrijk ook in aanmerking kunnen komen bij een nieuwe, tweede call.

Vooropgestelde timing na definitieve goedkeuring VR:

- Lanceren nieuwe call: sept. 2023
- Selectie projecten door vakjury: nov. 2023
- Vaststelling door de VR van lijst met geselecteerde consortia: dec. 2023

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1 en **art. 2** heffen de bepalingen dat het consortium of de terminalhub een bewijs moet kunnen voorleggen dat hen een vast behandelingsvenster is toegekend op.

Artikel 3 verwijst naar de nieuwe vierde kaart in de bijlage van het subsidiebesluit. Deze kaart neemt ook alle waterwegen die vanuit West-Vlaanderen richting de haven van Antwerpen stromen binnen de scope van het besluit.

Artikel 4 behoeft geen verdere commentaar.

C. ADVIES INSPECTIE VAN FINANCIËN

De Inspectie van Financiën verleende op 15 juni 2023 een gunstig advies.

Daarnaast gaf de IF twee bedenkingen mee.

Eén van de randvoorwaarden in het oorspronkelijke subsidiebesluit was dat het corridorshuttle-consortium of het terminalhub-consortium een bewijs moest kunnen voorleggen dat aan het consortium een vast behandelingsvenster was toegekend. De maritieme terminals geven aan dat er van hun kant veel goodwill is om corridorshuttles of terminalhubshuttles zo snel mogelijk te behandelen, maar een vaste afspraak met de projectconsortia is niet mogelijk. De IF meent dat de bovenstaande doelstellingen mogelijks toch (gedeeltelijk) gerealiseerd zouden kunnen worden door o.a. meer in te zetten op IT-oplossingen (= integratie van datasystemen), maar maakt de kanttekening dat dit misschien niet opweegt doordat men niet meer kan werken zoals initieel voorzien. De IF vraagt zich af of projecten hierdoor misschien minder interessant worden.

De randvoorwaarde van een vast behandelingsvenster staat op dit moment een succesvolle opstart van de lopende projecten in de weg. De projectpartners denken dat de projectdoelstellingen toch gerealiseerd kunnen worden ondanks het schrappen van deze voorwaarde. De IF geeft zelf een deel van de oplossingsrichting aan.

Daarnaast merkt de IF op dat het voorontwerp eveneens in een bijkomende eis voorziet inzake de opstart wanneer een consortium of een terminalhub is geselecteerd, en dat dit niet aan bod komt bij de artikelsgewijze bespreking in de nota aan de Vlaamse Regering. De Inspectie acht dit niet problematisch.

Concreet gaat het om de volgende bepaling:

Artikel 1. *In artikel 4, §4, van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 betreffende een vierjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via nieuwe corridorshuttles en frequentieverhogingen van terminalhubshuttles worden de volgende wijzigingen aangebracht:*

1° punt 2° wordt opgeheven;

2° tussen het eerste en het tweede lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt als volgt:

“Als het consortium wordt geselecteerd na 1 september 2023, geldt als bijkomende voorwaarde voor subsidiëring dat de corridorshuttle wordt opgestart binnen het jaar na de vaststelling door de Vlaamse Regering van de lijst met de geselecteerde consortia en terminalhubs, vermeld in artikel 7.”

Alle ‘nieuwe’ projecten van een tweede call (vermoedelijk najaar 2023) moeten binnen het jaar na de vaststelling door de VR van de lijst met geselecteerde consortia opstarten, anders vervalt de mogelijke subsidie.

Deze extra voorwaarde komt er op vraag van één van de projectpartners omwille van een budgettaire-praktische overweging. De projectpartner wil een voorwaarde inbouwen waardoor er niet gedurende meerdere jaren een budget moet worden voorzien indien een geselecteerd project niet vóór een bepaalde datum (= jaar na de vaststelling lijst door de VR) van start zou gaan.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

In budgetjaar 2022 werd 880.000 euro vastgelegd voor het Impulsprogramma binnenvaart nl. de shuttle Maascorridor Nijmegen-Alblasserdam, één van de geselecteerde projectconsortia. Voor het budgetjaar 2023 is jaarlijks een bedrag van 2,8 miljoen euro beschikbaar op basisallocatie 1MI024 van begrotingsartikel MB0-1MIH2SA-WT - Haven en Waterbeleid. Op basis van de laatste stand van zaken zal in budgetjaar 2023 nog 594.000 euro worden vastgelegd voor het project 'North Sea Port shuttle': samenwerking Danser - Stukwerkers - 3MCT. Op het begrotingsartikel wordt in 2023 tevens 150.000 euro voorbehouden voor de subsidie hinterlandconnectiviteit bundeling binnenvaartvolumes.

Naar schatting is er voor de nieuwe call een budget beschikbaar van **2,056 milj** (2,8milj – 744.000). Op basis van berekeningen van het Havencommissariaat is de gemiddelde vastlegging per samenwerkingsproject 571.000 euro¹. Naar schatting kunnen bij een volgende call dus drie extra projecten gefinancierd worden. Het aantal nieuwe projecten dat geselecteerd zal worden bij een nieuwe, tweede call wordt in ieder geval beperkt zodat het begrotingsbudget niet overschreden wordt.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

D. 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.

¹ Toepassing van subsidieformule uitvoeringsbesluit impulsprogramma hoofdstuk 2 (corridorshuttles): $(A * (B\% - C\%) * D * E)$.

5 VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022 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 voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig 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