

# Toelichting impulsprogramma 'versnelling modal shift'/ *Barge express*

Versie: 0.4.

Datum: 24/01/2022



# Omschrijving steunprogramma

- Beleidsdoelstelling:
  - Een verhoging van de kwaliteit van de kwaliteit van het intermodale aanbod van en naar de Vlaamse zeehavens
- Operationele doelstelling:
  - Containerbinnenvaart stimuleren door het promoten van betrouwbare en aantrekkelijke binnenvaartproducten van en naar de Vlaamse zeehavens te promoten.
  - Hoe? Eén maritieme terminal per aanloop en hogere frequentie aanlopen.
  - Samenwerking inland terminals en maritieme terminals is een randvoorwaarde.
- 2 concepten:
  - Corridorshuttle
  - Terminalhubshuttle

# Situatie vandaag

- Structurele verzaaiing MT's
  - Sinds covid-crisis, hogere volumes + extra piekmomenten
  - Moeilijke planning op alle niveaus
  - Hoge wachttijden voor alle vaargebieden
- Vraag naar nieuwe concepten
  - Bundelingssubsidies 2018 (min. call size 20)
  - Voorbereidende gesprekken sinds 2020

# Next steps

- Overzicht procedure
  - Marktconsultatie 11/9/2020
  - Europese aanmelding en goedkeuring 6/8/2021
  - Definitieve goedkeuring VR 14/1/2022
- Open oproep: deadline **21 februari**
  - <https://www.vlaanderen.be/marktbevraging-versnelling-modal-shift>
  - Documenten open oproep + uitvoeringsbesluit

1

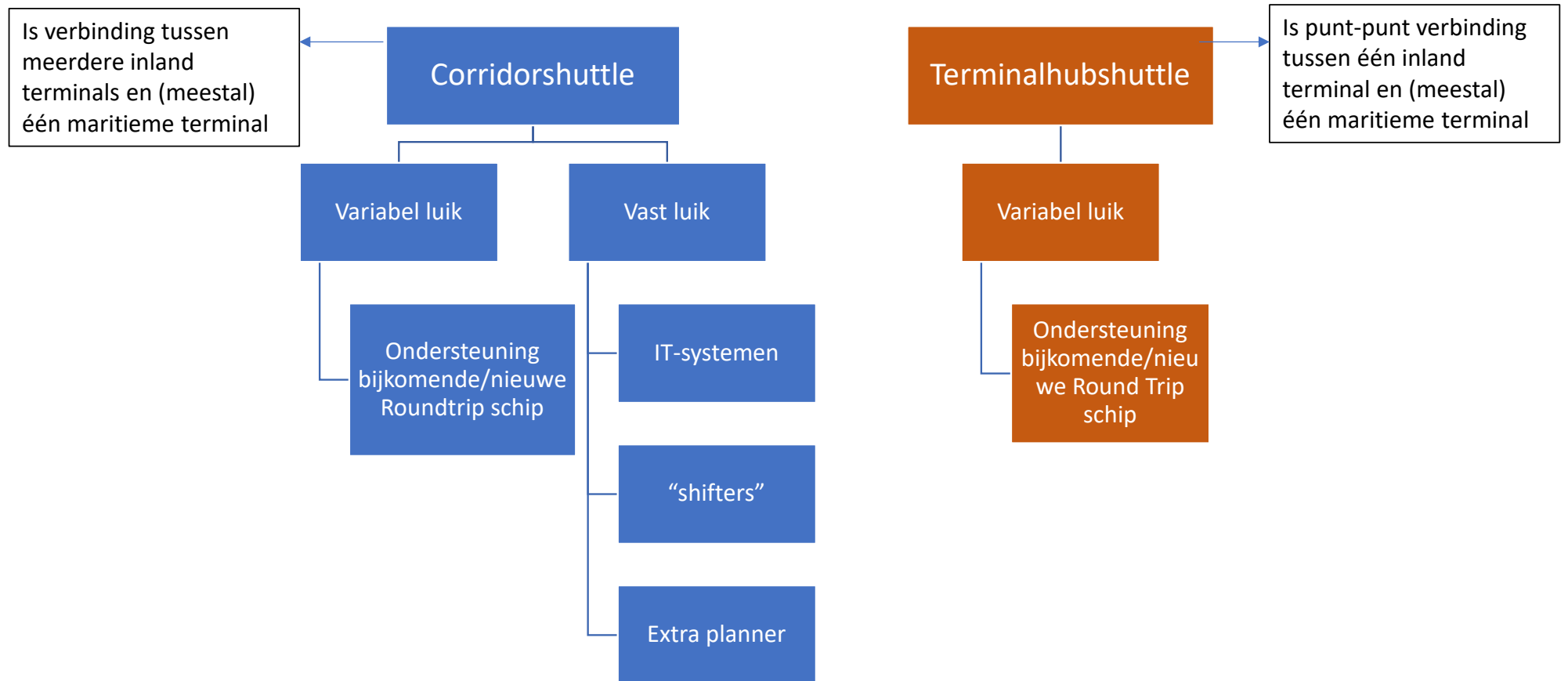
## Het subsidieprogramma op hoofdlijnen

# Geografische scope van het subsidieprogramma

- De voor subsidie in aanmerking komende inland terminals bevinden zich binnen de rode cirkels op de plannen (zie Appendix 1 oproep)
  - “corridor” Albertkanaal
  - “corridor” Zuid-Nederland
  - “corridor” Brussel-Schelde
  - “corridor” Gentse Kanaalzone.

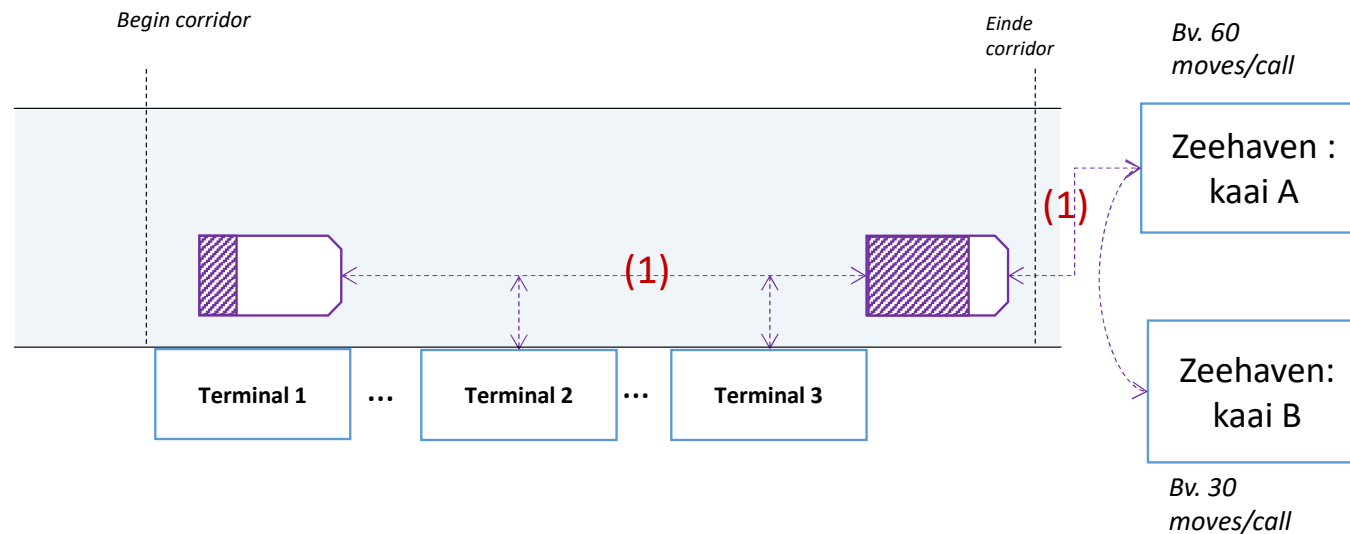
# Twee concepten: corridor- en terminalhubshuttle

- *EEN CORRIDORSHUTTLE BESTAAT UIT EEN VARIABEL EN VAST LUIK*
- *EEN TERMINALHUBSHUTTLE ALLEEN UIT EEN VARIABEL LUIK*



# 1: Transportconcept 'corridorshuttle'

'DEDICATED' BINNENVAARTSCHEPEN VAREN LANGSHEEN CORRIDOR NAAR/VANUIT DE ZEEHAVEN



**(1) Corridorshuttle:** een binnenvaartdienst tussen maximaal twee maritieme terminals (in de praktijk meestal één) en meerdere inlandterminals die langs dezelfde corridor gelegen zijn.



# Berekening steun corridorshuttle – variabel gedeelte

- [...]
- [...]

- Voorbeeld 1** • §2. Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal:  $A * (B\% - C\%) * D * E$ . Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan
- Voorbeeld 2** 66 km is, bedraagt de maximale variabele subsidie per kwartaal:  $A * (B\% - C\%) * D * E * F$ , waarbij:

- 1° A: het aantal roundtrips van de corridorshuttle in het afgelopen kwartaal;
- 2° B: de break-evenbezettingsgraad van de roundtrips van de corridorshuttle;
- 3° C: de gemiddelde bezettingsgraad in het afgelopen kwartaal van die roundtrips;
- 4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de inlandterminal eigenaar is van het vaartuig;
- 5° E: het aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle tussen de inlandterminal en de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal / het totaal aantal TEU's dat vervoerd wordt via de corridorshuttle naar of van de maritieme terminals in het afgelopen kwartaal;
- (6° F: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66. )

- [...]

# Voorwaarden corridorshuttle

- [...]

2° het consortium legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend;

3° de corridorshuttle bestaat uit vaarbewegingen van het binnenvaartBS die in het businessplan gedefinieerd zijn, met een vaste capaciteit van het BS en een vast aantal lagen containers per BS;

4° de gemiddelde bezettingsgraad van de corridorshuttle is:

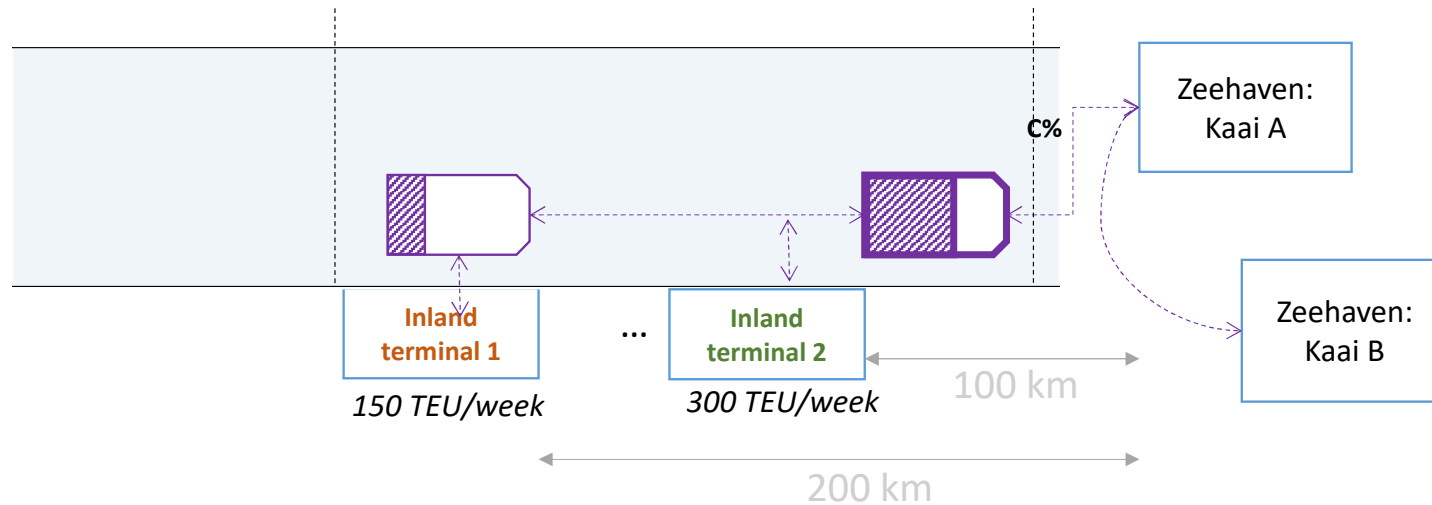
a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;

b) hoger dan 60% per kwartaal vanaf het tweede jaar.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal vier jaar.

[...]

# Voorbeeld 1: Corridorshuttle - Afstand minstens 66km van maritieme terminal



# Voorbeeld 1 Corridorshuttle – toepassing formule variabel gedeelte

## Inland terminal 1 (op basis van kwartaalrapportage):

$$A * (B\% - C\%) * D * E = 26 * 0,1 * 9.615 \text{ EUR} * 0,33 = 8.333 \text{ eur}$$

$$A = 2 \text{ RT's/week} * 13 \text{ weken} = 26 \text{ RT's}$$

B % = 70% (zie businessplan, berekend op basis van gebruikelijke capaciteit\*)

C % = 60% (zie vorige slide)

$$D = 1 \text{ mio EUR per jaar} / 104 \text{ RT's per jaar} = 9.615 \text{ EUR/RT}$$

$$E = (150 \text{ TEU/week}) / (450 \text{ TEU/week}) = 0,33$$

## Inland terminal 2 (op basis van kwartaalrapportage):

$$A * (B\% - C\%) * D * E = 26 * 0,1 * 9.615 \text{ EUR} * 0,66 = 16.666 \text{ eur}$$

$$A = 2 \text{ RT's/week} * 13 \text{ weken} = 26 \text{ RT's}$$

B % = 70% (zie businessplan, berekend op basis van operationele capaciteit)

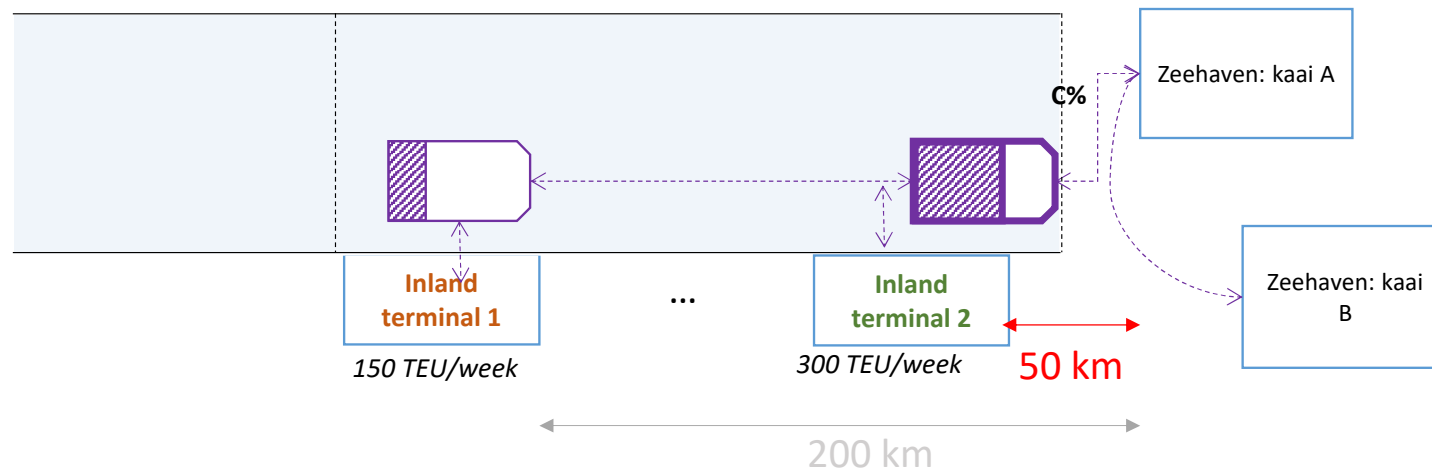
C % = 60%

$$D = 1 \text{ mio EUR per jaar} / 104 \text{ RT's per jaar} = 9.615 \text{ EUR/RT}$$

$$E = (300 \text{ TEU/week}) / (450 \text{ TEU/week}) = 0,66$$

Totale toegekende subsidie (variabele gedeelte) voor consortium (voor **inland terminal 1** en **inland terminal 2**) voor afgelopen kwartaal bedraagt **24.999 EUR**

## Voorbeeld 2: Corridorshuttle - Afstand minder dan 66km van maritieme terminal



# Voorbeeld 1 Corridorshuttle – toepassing formule variabel gedeelte

## Inland terminal 1 (op basis van kwartaalrapportage):

$$A * (B\% - C\%) * D * E = 26 * 0,1 * 9.615 \text{ EUR} * 0,33 = 8.333 \text{ eur}$$

$$A = 2 \text{ RT's/week} * 13 \text{ weken} = 26 \text{ RT's}$$

B % = 70% (zie businessplan, berekend op basis van operationele capaciteit)

C % = 60% (zie vorige slide)

$$D = 1 \text{ mio EUR per jaar} / 104 \text{ RT's per jaar} = 9.615 \text{ EUR/RT}$$

$$E = (150 \text{ TEU/week}) / (450 \text{ TEU/week}) = 0,33$$

## Inland terminal 2 (op basis van kwartaalrapportage):

$$A * (B\% - C\%) * D * E * F = 26 * 0,1 * 9.615 \text{ EUR} * 0,66 * 0,76 = 12.666 \text{ eur}$$

$$A = 2 \text{ RT's/week} * 13 \text{ weken} = 26 \text{ RT's}$$

B % = 70% (zie businessplan, berekend op basis van operationele capaciteit)

C % = 60% (zie vorige slide)

$$D = 1 \text{ mio EUR per jaar} / 104 \text{ RT's per jaar} = 9.615 \text{ EUR/RT}$$

$$E = (300 \text{ TEU/week}) / (450 \text{ TEU/week}) = 0,66$$

$$F = 50/66$$

Totale toegekende subsidie (variabele gedeelte) voor consortium (voor inland terminal 1 en inland terminal 2) voor afgelopen kwartaal bedraagt **20.999 EUR**

# Berekening steun corridorshuttle – vast gedeelte

- §3. Het vast gedeelte van de subsidie bedraagt maximaal 80% van de extra samenwerkingskosten.
- De extra samenwerkingskosten hebben louter betrekking op de volgende kostenposten:
  - 1° de aanpassingen aan of de bouw van IT-systemen die noodzakelijk zijn voor de corridorwerking en de daaruit voortvloeiende extra onderhoudskosten;
  - 2° de extra kosten die verbonden zijn aan bijbehorende verplaatsingen van containers (“shifters”) op het binnenvaartBS ter hoogte van een inlandterminal, die nodig zijn om de juiste laad- en losvolgorde van de lading aan de maritieme of de volgende inlandterminals mogelijk te maken om veiligheidsredenen (gewichtverdeling), voor maximaal 10% van het totaal aantal containers per inkomend BS;
  - 3° de extra kosten voor maximaal 1 VTE voor planningsactiviteiten die verbonden zijn aan de corridorwerking.

[...]

**Voorbeeld 1** Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minstens 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal:  $A/B$ .

**Voorbeeld 2** Voor elke inlandterminal die behoort tot het consortium en waarvan de afstand tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal minder dan 66 km is, bedraagt de maximale vaste subsidie per kwartaal:  $(A/B) * C$ , waarbij:

1° A: 80% van de extra samenwerkingskosten die het consortium in het afgelopen kwartaal heeft gemaakt;

2° B: het aantal inlandterminals die tot het consortium behoren;

3° C: de afstand van de inlandterminal tot de dichtstbij gelegen maritieme terminal in km/66.

# Voorbeeld 1: Corridorshuttle - toepassing formule vast gedeelte

## Inland terminal 1

(op basis van kwartaalrapportage):

$$A/B = 40.000 \text{ EUR}$$

$$A = 80\% * 100.000 \text{ EUR}$$

$$B = 2$$

## Inland terminal 2

(op basis van kwartaalrapportage):

$$A/B = 40.000 \text{ EUR}$$

$$A = 80\% * 100.000 \text{ EUR}$$

$$B = 2$$

Totale toegekende subsidie (vaste gedeelte) voor consortium (voor **inland terminal 1** en **inland terminal 2**) voor afgelopen kwartaal bedraagt **80.000 EUR** en wordt begrensd tot 176.000 EUR per jaar.



## Voorbeeld 2: Corridorshuttle - toepassing formule vast gedeelte

### Inland terminal 1

(op basis van kwartaalrapportage):

$$A/B = 40.000 \text{ EUR}$$

$$A = 80.000 \text{ EUR}$$

$$B = 2$$

### Inland terminal 2

(op basis van kwartaalrapportage):

$$(A/B) * C = 40.000 \text{ EUR} * 50/66 = 30.303 \text{ eur}$$

$$A = 80.000 \text{ EUR}$$

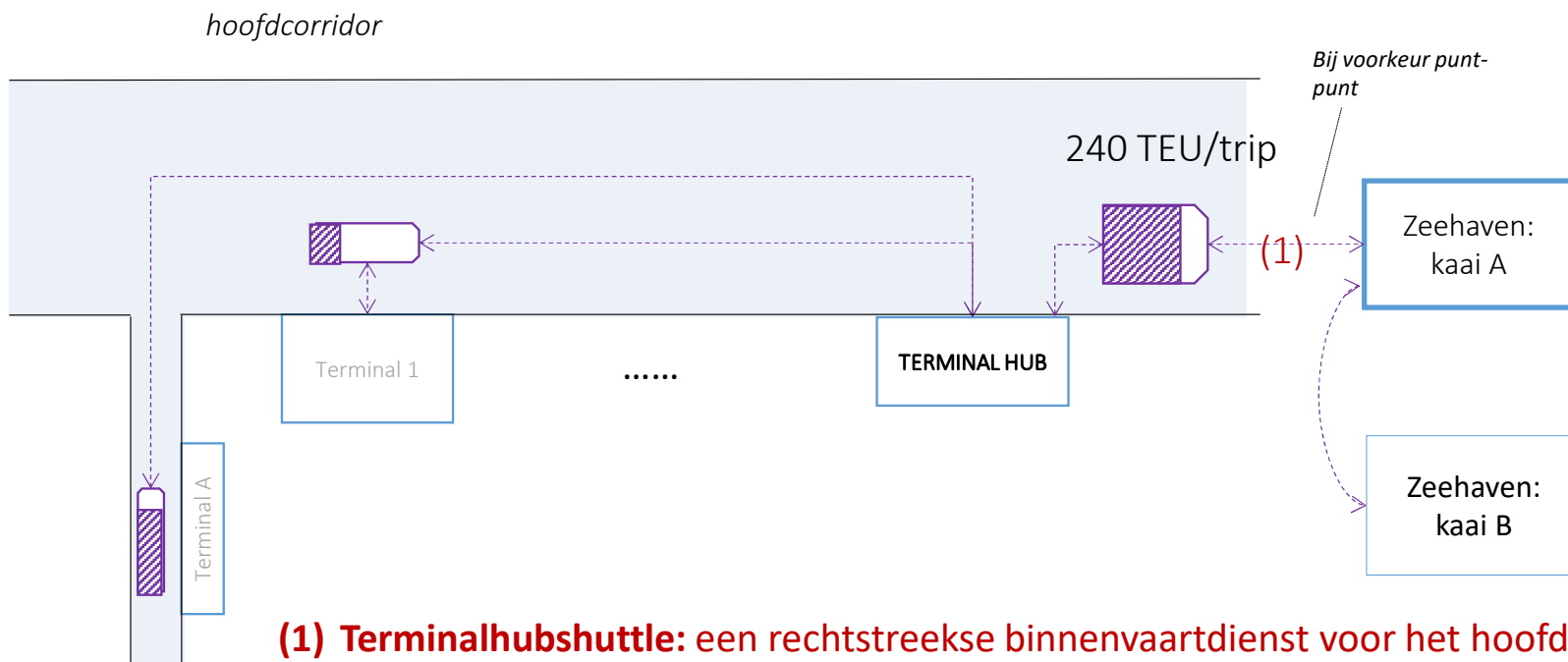
$$B = 2$$

$$C = 50/66$$

Totale toegekende subsidie (vaste gedeelte) voor consortium (voor **inland terminal 1** en **inland terminal 2**) voor afgelopen kwartaal bedraagt **70.303 EUR**.

## 2: Transportconcept 'terminalhubshuttle'

FREQUENTIEVERHOGING / HUB AND SPOKE MODEL: DEDICATED BINNENVAARTSCHEPEN VAREN IN EEN ROUNDTRIP NAAR/VANUIT DE TERMINALHUB VANUIT/NAAR DE ZEEHAVEN + ONRECHTSTREEKSE CONNECTIE VAN 'KLEINE' INLAND TERMINALS (BV. LANGSHEEN KLEINE VAARKANALEN) MET ZEEHAVEN



**(1) Terminalhubshuttle:** een rechtstreekse binnenvaartdienst voor het hoofdtraject tussen maximaal twee maritieme terminals en één terminalhub langs een corridor;

# Berekening steun terminalhubshuttle – variabel gedeelte

[...]

De subsidie [...] wordt toegekend voor elke extra roundtrip van een terminalhubshuttle op basis van de volgende formule:

**Voorbeeld 3** de maximale subsidie per kwartaal  $= A * (B\% - C\%) * D$ , waarbij:

- 1° A: het aantal extra roundtrips in het afgelopen kwartaal;
- 2° B: de break-evenbezettingsgraad van extra roundtrips;
- 3° C: de gemiddelde bezettingsgraad van die roundtrips in het afgelopen kwartaal;
- 4° D: de charteringkosten per roundtrip of de equivalente charteringkosten per roundtrip als de terminalhub eigenaar is.

**Voorbeeld 3** Voor de bepaling van het aantal extra roundtrips is de nulmeting de situatie in december 2021.

[...]

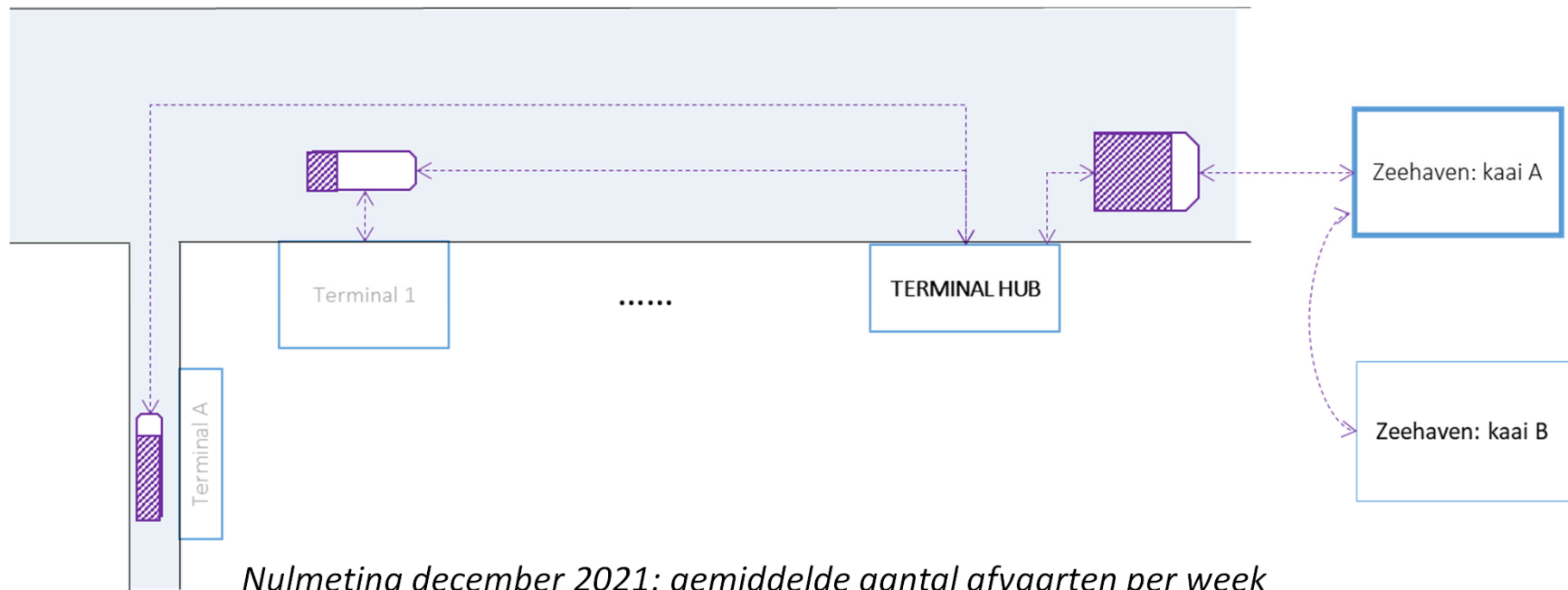
# Voorwaarden terminalhubshuttle

- §2. Een terminalhubshuttle wordt gesubsidieerd als aan de volgende voorwaarden is voldaan:  
de gemiddelde bezettingsgraad van de schepen die worden ingelegd in het kader van een extra roundtrip tussen de terminalhub en het havengebied is:
  - a) hoger dan 50% per kwartaal voor het eerste jaar;
  - b) hoger dan 60% per kwartaal voor het tweede jaar;
- per kwartaal heeft gemiddeld minimaal 5% van de lading, uitgedrukt in TEU, die vervoerd wordt via een terminalhubshuttle een of meerdere andere inlandterminals als oorsprong of bestemming;
- op het moment van de frequentieverhoging zijn er al minimaal twee wekelijkse roundtrips;
- de terminalhub legt een bewijs voor dat voor de maritieme terminals die worden aangelopen een vast behandelingsvenster is toegekend.

De subsidie wordt uitgekeerd gedurende maximaal twee jaar.

- [...]

## Voorbeeld 3: terminalhubshuttle



*Nulmeting december 2021: gemiddelde aantal afvaarten per week voor verbinding tussen terminal hub en **maritieme terminal A (\*)** = 4  
Minimaal 2 afvaarten op het moment van frequentieverhoging : aan subsidievoorwaarde wordt voldaan*

# Voorbeeld 3: terminalhubshuttle – toepassing formule

## Terminalhub

(op basis van kwartaalrapportage)

$$A * (B\% - C\%) * D = 26 * 0,1 * 9.615 \text{ EUR} = 24.999 \text{ EUR}$$

A = 2 RT's/week \* 13 weken = 26 RT's (frequentieverhoging)

B = 70% (op basis van businessplan)

C = 60 % (zie vorige slide))

D = 1 mio EUR per jaar / 104 RT's per jaar = 9.615 EUR/ RT

Toegekende subsidie voor terminalhub voor afgelopen kwartaal bedraagt **24.999 EUR**

Totaal aantal afvaarten in dit voorbeeld = 6

(\* afvaarten naar meerdere maritieme terminals (bv. 3 maritieme terminals) binnen één zeehaven voor één vaarbeweging vallen ook in de scope van de nulmeting.

2

## Rapportage en controle

# Welke gegevens hebben wij nodig?

Rapportageverplichtingen en bijhorende controles

- De terminalhubs en de consortia bezorgen per kwartaal aan het departement een lijst met het aantal TEU's per terminalhubshuttle, per corridorshuttle en per binnenvaartdienst, verdeeld over de inlandterminals, de bijbehorende containernummers, de scheepsreferenties, de reisreferentie (vertrek- en aankomstdatum, vertrek- en aankomstuur), de bezettingsgraden van de corridor- en terminalhubshuttles, de charteringkosten van alle schepen van de binnenvaartdienst, de capaciteit van de schepen van de binnenvaartdienst en de bewijsstukken voor de extra samenwerkingskosten (facturen en timesheets).
- [...]



# Welke gegevens hebben wij nodig?

Rapportageverplichtingen en bijhorende controles

- De subsidies [...] zijn beperkt tot 30% van de vervoerskosten. Het departement controleert de naleving van de grens van 30%, die wordt toegepast per binnenvaartdienst.

In het eerste lid wordt verstaan onder vervoerskosten:

- a) de binnenvaartvervoerskosten;
- b) de kosten van overslag van de containers tussen het transportmaterieel van de verschillende modi of van dezelfde modus;
- c) de kosten voor het wegvervoer tussen het vertrekpunt en de terminalhub of inlandterminal of tussen de terminalhub of inlandterminal en de bestemming.

[...]

# Hoe ziet de rapportage eruit?

O: optioneel  
 Y: verplicht dataveld  
 BS: binnenvaartschip

Scheepsreisinformatie, operationele gegevens en informatieverplichtingen voor nazicht door Europese Commissie

Data veld	Voorbeeld	Vereist?
Inlandterminal naam	Inland Terminal Vilvoorde	Y
Scheepsreferentie (naam)	Casa Nova	Y
Reisreferentie	RT_CasaNova_14-02-2022	Y
Vertrekdatum	14-02-2022 (vertrek inland terminal)	Y
Aankomstdatum	15-02-2022 (aankomst inland terminal)	Y
Vertrekkur	Zie boven	O
Aankomstuur	Zie boven	O
TEU's vervoerd via corridorshuttle	50 TEU's (voorbeeld 1 en inland terminal 1; import-en exportvolumes; 1 roundtrip)	Y
TEU's vervoerd via terminalhubshuttle		Y
Gemiddelde bezettingsgraad van de corridorshuttle	Zie C%	Y
Gemiddelde bezettingsgraad terminalhubshuttle	Zie C%	Y
Vervoerskosten/Container(*)	100	Y
Overslagkost/Container	50	Y
Vrachtwagenkost/container	100	Y

Rapportage-  
verplichtingen  
voor Europese  
Commissie.

Rapportage-  
verplichtingen  
voor Europese  
Commissie.

(\*) kosten voor varen van BS naar/vanuit de zeehaven.

# Hoe ziet de rapportage eruit?

Steekproef

O: optioneel  
Y: verplicht dataveld  
BS: binnenvaartschip

## Rapportageverplichtingen voor Europese Commissie.

Data field	Example	Required data field ?
Reisreferentie	RT_CasaNova_14-02-2022	Y
Vertrekdatum	14-02-2022 (vertrek inland terminal)	Y
Containernummer		Y

**Opmerking:** De steekproef wordt door de subsidie verlenende overheid bepaald: 5 willekeurige reisreferenties per kwartaal. Dit om de rapportagelast voor de begunstigen te beperken.

O: optioneel  
Y: verplicht dataveld  
BS: binnenvaartschip

## Hoe ziet de rapportage eruit?

Data field	Example	Required data field ?
Scheepsreferentie (naam)	Casa Nova	Y
Gebruikelijke capaciteit BS*	156 TEU's	Y
Jaarlijkse charteringkost		Y

**Opmerking:** deze reporting sheet 3 wordt uitsluitend gebruikt voor eventuele wijzigingen t.o.v. het ingediende projectplan.

# Kan er gecumuleerd worden met andere subsidies?

## Cumulatieregels

De subsidies, vermeld in artikel 4 en 6, mogen niet gecumuleerd worden met andere staatssteun als vermeld in artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, noch met andere communautaire financiering als de gecumuleerde steun daardoor de grenzen zou overschrijden van 30% van de vervoerskosten en van 50% van de externe kosten die kunnen worden vermeden dankzij het gebruik van binnenvaartvervoer in plaats van wegvervoer.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 betreffende een vijfjarige subsidieregeling ter bevordering van de hinterlandconnectiviteit van de Vlaamse zeehavens via bundeling van binnenvaartvolumes behoort tot een consortium als vermeld in artikel 3 van dit besluit, komen de moves van containers die vervoerd werden van of vervoerd worden naar een inlandterminal die behoort tot hetzelfde consortium, niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Als een geselecteerde hub als vermeld in het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019 een terminalhub is als vermeld in artikel 5 van dit besluit, komen de moves van containers niet in aanmerking voor subsidiëring op grond van het voormelde besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2019.

Betaalde subsidiebedragen die onverschuldigd zijn, worden teruggevorderd, vermeerderd met de wettelijke verwijlrent.

In dit artikel wordt verstaan onder move: een los- of laadvaarbeweging van een container op een binnenvaartBS via de kade of een los- of laadvaarbeweging van een container via de kade naar een andere vervoersmodus.

→ Extra toelichting op aanvraag en toegepast op een ingediend project.

# Hoe worden projecten geëvalueerd? Duurtijd? Nieuwe initiatieven?

## Jaarlijkse evaluatie

- Art. 10. De toekenning van de subsidie wordt jaarlijks geëvalueerd. Als de doelstellingen van de subsidie niet worden gehaald, kan de subsidie stopgezet of verminderd worden. De modaliteiten worden opgenomen in de overeenkomst die de terminalhub of het consortium, het departement, Lantis en de deelnemende havenbedrijven sluiten.
- Duurtijd:
  - Corridorshuttle: 4 jaar
  - Terminalhubshuttle: 2 jaar
- Nieuwe initiatieven:
  - Elk jaar kan een terminal via een bijkomende oproep een voorstel voor een bijkomende/nieuwe shuttle indienen.