

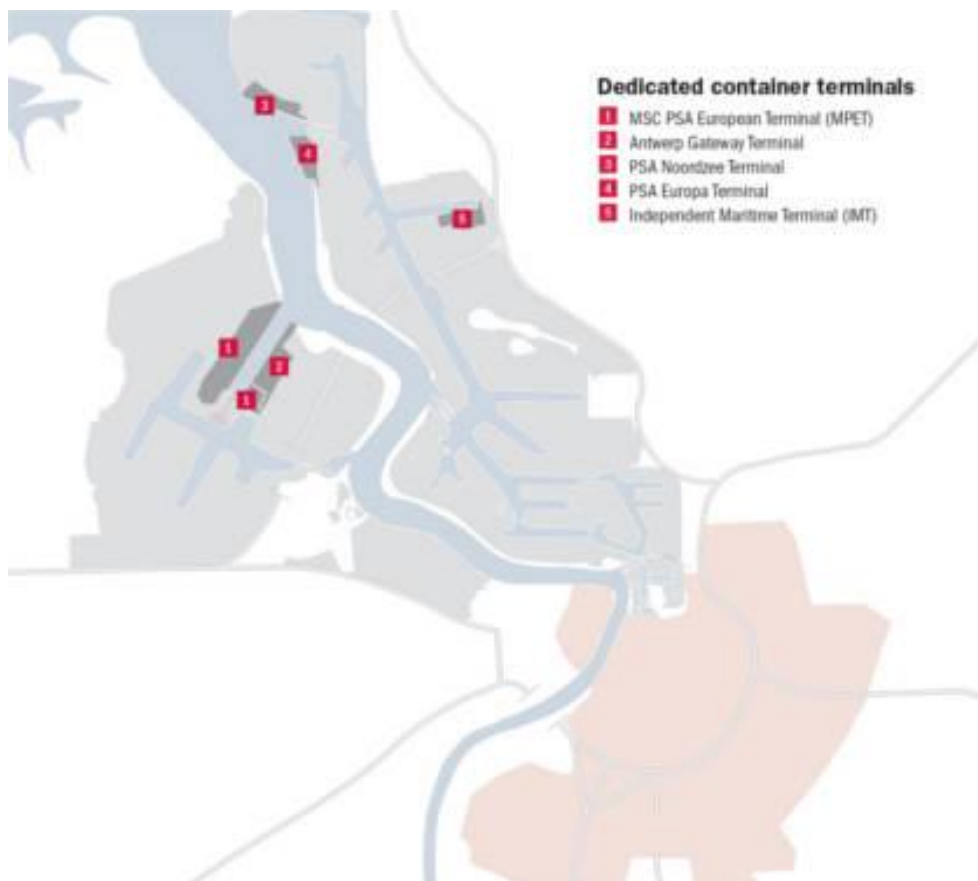
Gebundelde vragen Marktbevraging Versnelling Modal Shift

1. De enige harde deadline voor indiening die ik terugvind is 21/02/2022¹. Onze inland terminal is nog in volle ontwikkeling en de go-live is pas gepland voor ten vroegste eind 2023. Kunnen wij na onze go-live (en dus zeker na 21/02/2022) ook nog voorstellen indienen? En zoja, zijn daar ook al deadlines van bekend?

De deadlines voor nieuwe open oproepen zijn nog niet bekend. Er kan vanuit gegaan worden dat na de jaarlijkse evaluatie (eventuele stopzetting van projecten) en rekening houdend met degressiviteit van steun voor de lopende projecten, er een jaarlijkse nieuwe oproep zal gepubliceerd worden.

2. Welke terminals worden beschouwd als zijnde 'maritieme terminals' ?

Voor de haven van Antwerpen zijn dit volgende maritieme container terminals:



3. In de open oproep staat onder 2.1.1 beschreven dat het een vereiste is om bewijs aan te leveren van het toekennen van een vast timeframe/window bij een maritieme terminal. Stel nu dat 2 inland terminals hun volumes willen bundelen, en voor slechts 2-3 kaaien een vast window

¹ Ondertussen is de indieningsdatum verlengd tot 14 maart 2022.

krijgen, betekent dit dan dat het volume voor de overige kaaien niet in aanmerking komt voor de subsidie?

Het hangt ervan af, er zijn twee mogelijkheden:

- Voor een binnenvaartreis (roundtrip, met zelfde binnenvaartschip) met bv. gebundelde volumes van 2 inland terminals voor 1 maritieme terminal met een vast slot en daar meteen op volgend (binnen dezelfde roundtrip) ook een aanloop van een andere kaai in de zeehaven (bv. empty depot of een dagterminal). Deze laatste volumes worden ook meegeteld in de berekening van de steun (bezettingsgraad van het ingelegde schip is van belang; zie C% in schema in slide 11 van de toelichting presentatie).
- Het tweede geval is wanneer de volumes verdeeld worden op 2 verschillende reizen naar de zeehaven: bv. gebundelde volumes van 2 inland terminals voor 1 maritieme terminal en een tweede reis (roundtrip) met volumes voor andere kaai(en) zonder vast slot. De volumes voor deze laatste reis komen niet in aanmerking want de voorwaarde van een aanloop van een maritieme terminal met een vast slot wordt niet nageleefd voor deze binnenvaartverbinding.

Conclusie: er wordt gekeken naar de wijze waarop de containervolumes vervoerd worden (zie vaarschema's) om te bepalen of containervolumes in aanmerking komen voor subsidie.

4. Is it a barrier to the project not to have a fixed window or a time frame ?

Aangezien corridor-shuttleprojecten en terminal-hub projecten per luik afgewogen worden tegenover elkaar betekent het ontbreken van 'bewijs van een fixed window/time frame' een comparatief nadeel t.o.v. projecten die wel dergelijk bewijs kunnen voorleggen. Dit nadeel hoeft niet beslissend te zijn, maar zal wel een impact hebben.

5. Is the occupancy rate the same as that recorded on the deep sea terminal? For example, if on the return trip we pick up containers from a river terminals, will these be taken into account in the rate?

De opgepikte containers worden ook verrekend in de bezettingsgraad aangezien het subsidiemechanisme als doel heeft om zoveel mogelijk dedicated roundtrips van en naar de maritieme terminals te faciliteren.

6. Can a project be submitted by two different legal entities operating on two different terminals, one of which is a subsidiary of the other?

Ja, de enige voorwaarde is dat de afstand tussen beide inland terminals voldoende is. Concreet: inland terminals die zich naast elkaar of aan de andere kant van de waterweg/het kanaal bevinden komen niet in aanmerking.

7. Dienen we de betrokken binnenschepen vast te benoemen op voorhand?

- Dit zou een beperking zijn gezien we onze vloot flexibel inzetten
- Wat als één van de 'vaste' corridorschepen uitvalt en dient vervangen te worden ?

Ja, deze informatie/beschrijving over/van betrokken binnenschepen moet toegevoegd worden in het in te dienen projectplan, maar het inzetten van flexibele capaciteit via fine-tuning van de vloot van het consortium is in de praktijk zeker mogelijk. Eventuele aanpassingen in de vloot moeten na afloop van elk rapporteringskwartaal gecommuniceerd worden aan de overheden, aangezien deze nieuwe informatie eventueel een invloed kan hebben op de berekening van de break-even bezettingsgraad (parameter van de variabel gedeelte subsidieformule). De communicatie van de eventuele aanpassingen/vervangingen verloopt door het invullen van de rijen in volgende tabel (zie bijlage: reporting sheet, sheet 3). Indien de samenstelling van de vloot niet wijzigt moet deze reporting sheet niet ingevuld worden:

Scheepsreferentie	Gebruikelijke capaciteit schip	Jaarlijkse charteringkost	Week wijziging	Status (actief/niet actief) vanaf week wijziging

8. Wat als de betrokken maritieme terminals niet willen meewerken in het toekennen van vaste windows ?

- *Het komt ons voor dat de verwachtingen van de maritieme terminals niet of niet helemaal werden ingevuld. Een bijkomende impuls voor de maritieme terminals met betrekking tot het ontwikkelen en implementeren van een 'next mode of transport'-platform (import) lijkt ook voor de barge community een gunstig gegeven.*
- *Wat MPET betreft staat het afhandelen van barges op 2 ligplaatsen (1718/1742) een betrouwbaar achterlandvervoersysteem in de weg. Mogelijke gevolgen daarvan werden beschreven onder de eerste bullet*

Er is inderdaad een document vereist waaruit blijkt dat er afspraken zijn tussen de inland terminals en de maritieme terminal(s). Gelet op de specifieke situatie in de Antwerpse haven betreft het hier in eerste instantie een inspanningsverbintenis.

Er wordt op korte termijn samen met de betrokken partijen onderzocht hoe IT-toepassingen de communicatie tussen de maritieme en de inland terminals kunnen verbeteren.

9. Wat wordt er bedoeld met ... :

'De corridorshuttle bestaat uit vaarbewegingen van het binnenvaartschip die in het businessplan gedefinieerd zijn, met een vaste capaciteit van het binnenschip en een vast aantal lagen containers per binnenschip'

Dit betekent dat bij de 'vaste benoeming' van de binnenschepen in het projectplan, ook een gebruikelijke capaciteit wordt toegevoegd per schip. De gebruikelijke capaciteit van de schepen, zolang het binnenschip actief is in de corridorwerking, blijft constant (met betrekking tot de parameter break-even bezettingsgraad die afhankelijk is van de gebruikelijke capaciteit). Zie ook

vraag 3 van dit document, wat het consortium moet doen in het geval er wijzingen/vervangingen van schepen optreden tijdens de looptijd van het project.

10. Zijn de vaste en variabele subsidie aan elkaar gelinkt?

Nee, de subsidievoorwaarden voor beide type subsidies zijn wel identiek.

M.a.w. worden variabele subsidies automatisch gelinkt aan operationele kosten van vaarbewegingen en worden slechts uitgekeerd op voorwaarde dat de minimale bezettingsgraden bereikt worden in het voorbije kwartaal. De kosten die als basis dienen voor het uitkeren van vaste subsidies (behalve subsidies voor 'shiften' van containers) zijn in principe onafhankelijk van vaarbewegingen, maar kunnen pas uitgekeerd worden vanaf het voorbije kwartaal waarin de minimale bezettingsgraden gerealiseerd werden.

11. Zullen tarieven publiek gezet worden na goedkeuring van het dossier/toekenning van subsidies?

Neen, dit is niet de bedoeling.

12. Hoe wordt de berekening van de subsidie van de variabele kosten per inland terminal gedaan percentueel gezien?

Voorbeeld: bij vertrek op inland terminal 1 met een bezetting van 20% en op de 2de inland terminal laden we bij met 30% en bij de 3^{de} inland terminal 50%

o **Hoe worden de subsidies dan verdeeld per inland terminal?**

Wat de samenwerkingskosten betreft, zal de Vlaamse administratie de ingediende facturen controleren en de subsidie bepalen op het niveau van het consortium, rekening houdend met de plafonds voor de individuele terminals, maar kunnen de leden van het consortium onderling afspreken wie welke kosten maakt en wie welk deel van de subsidies die aan het consortium worden uitgekeerd, ontvangt.

Voorbeeld: Het consortium bestaat uit 3 inland terminals. De afstand tot de maritieme terminal bedraagt voor 2 inland terminals meer dan 66 km en voor 1 inland terminal minder dan 66 km (55 km). SK is de samenwerkingskosten van het consortium, die worden ingediend aan de hand van facturen van de 3 inland terminals.

De subsidie voor het consortium, rekening houdend met de plafonds voor de individuele terminals, bedraagt: $80\% \times SK \times (1/3 + 1/3 + (55/66 \times 1/3))$. De subsidie wordt uitgekeerd aan het consortium.

De inland terminals bepalen onderling welk percentage van de samenwerkingskosten zij elk dragen en welk percentage van de subsidie zij elk ontvangen. De inland terminals kunnen bv. onderling bepalen dat de inland terminal waarvan de afstand tot de maritieme terminal 55 km bedraagt 60% van de samenwerkingskosten draagt en 60% van de subsidie ontvangt die aan het consortium wordt uitgekeerd.

- Vanwaar de voorwaarde 66 km met afnemende subsidies voor kortere afstanden? Dit is contradictorisch, want op kortere afstanden is intermodaal vervoer duurder dan wegtransport. Deze omzetsleutel is binnen een corridorconcept bovendien nadelig voor de inlandterminal het dichtst gelegen bij de maritieme terminal wat concurrentieverstorend zou kunnen werken. Dient de subsidie van de vast kosten m.a.w. niet op een andere, meer billijke wijze te worden verdeeld?

In het kader van staatssteun hangt het plafond van de subsidies af van de externe kosten (in tonkm) die kunnen worden vermeden door gebruik te maken van binnenvaart i.p.v. wegvervoer. Voor inland terminals waarvan de afstand tot de maritieme terminal kleiner is, zijn er minder externe kosten die kunnen vermeden worden en is het plafond voor subsidies dus ook lager.

- Welke afstandstabel wordt gebruikt om de afstand inland terminal<->maritieme terminal objectief te bepalen?

Antwoord wordt later nog ingevoegd

13. Hoe gaat de gele paragraaf in punt 4.2 in de marktbevraging bepaald worden?

Beoordeling en vergelijking van de in overweging genomen projectvoorstellen – corridorshuttle

- De vergelijking van de projectvoorstellen met het oog op de selectie van projecten voor de uitwerking van een corridorshuttle op een gedeelte van of op de volledige vaarroute in het achterland vindt plaats op basis van volgende criteria en respectievelijke puntenverdeling (op 100):
- De kwaliteit en meerwaarde van het projectvoorstel (50/100);
- Het aantal deelnemende inlandterminals in de corridorshuttle (20/100);
- Het vervoerde maritiemecontainervolume op jaarbasis op het moment van de aanvraag en de jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de corridorshuttle (20/100);
- De ervaring en deskundigheid (10/100).

Het eerste deel is gelijk aan de som van het vervoerde containervolume per inland terminal voor alle leden van het consortium naar/vanuit de verschillende maritieme terminals in de haven van Antwerpen voor de maand die aan de aanvraag (:indiening van het project) voorafgaat (bv. februari 2022), vermenigvuldigd met 12. Dit wordt toegelicht aan de hand van het onderstaande voorbeeld:

Theoretisch voorbeeld:

Volumes teu: 1 februari t/m 28 februari 2022

Antwerpen-Willebroek v.v. 6.585

Antwerpen-Vilvoorde v.v. 3.205

Antwerpen-Brussel v.v 2.188

Willebroek-Vilvoorde v.v. 0

Willebroek-Brussel v.v 0

Vilvoorde-Brussel v.v 0

Totaal (vervoerde maritiemecontainervolume op jaarbasis op het moment van de aanvraag) =
 $11.979 * 12 = 143.753 \text{ TEU (1)}$

Het tweede deel wordt berekend met behulp van het jaarlijkse groeipercentage (schatting door het consortium, rekening houdend met de extra groei bovenop de organische groei als gevolg van een te verwachten betrouwbaarder binnenvaartproduct-corridorshuttle dat in de markt gezet wordt) per corridorshuttle voor maritieme volumes, vermenigvuldigd met de som van de te vervoeren containervolumes voor alle leden van het consortium.

Theoretisch voorbeeld: jaarlijks groeipercentage= 5% (eerste jaar) en (1)

$(143.753 \text{ TEU} * 105\%) - 143.753 = 7.188 \text{ TEU's}$ = jaarlijkse absolute toename van de vervoerde maritiemecontainervolumes met de corridorshuttle (eerste jaar)

Het groeipercentage en de volumes van 'lege containers' voor empty depots in de haven, die eventueel ook vervoerd worden via de corridorshuttle, worden niet toegepast / bijgeteld in vorige berekening.

14. Hoe zal men de berekening doen op het vorige kwartaal gezien het over nieuwe diensten gaat?

De berekening is onafhankelijk van het type binnenvaartdienst voor de berekening van de gele paragraaf in vraag 9.

15. Het 'corridorconcept' is een concept waarbij meerdere partijen samen 1 of meerdere schepen benutten binnen een bestaande vloot. Het is m.a.w. niet meer dan een herverdeling van bestaande schepen. Gevolgen :

- Er is niet noodzakelijk sprake van een 'extra' schip, eerder een herverdeling van een bestaande vloot waarin een aantal schepen in het corridorconcept varen en een aantal niet : kan er in dat geval toch aanspraak gemaakt worden op subsidie?

Ja.

- Het is bovendien meer dan waarschijnlijk dat een corridorschip – net omwille van de bundeling – een hoge bezettingsgraad heeft ten koste van de andere schepen die geen deel uitmaken van het concept én die dus geen aanspraak zouden kunnen maken op subsidie.... hoe zal de overheid daar mee omgaan?

De subsidie wordt berekend conform het uitvoeringsbesluit.

- Hoe kunnen we dit rijmen met een 0-meting uit december 2021?

De nulmeting december 2021 wordt louter gebruikt voor de vaststelling van het aantal extra roundtrips van de terminalhubshuttle.