

Steunmaatregel voor het vervoer van palletten via de waterwegen

Handleiding voor de gebruiker



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

nv De Scheepvaart 

Inhoud

INHOUD	1
0. DOEL VAN DEZE HANDLEIDING	3
1. INLEIDING	3
1.1 SITUERING	3
1.2 GOEDKEURING STEUNMAATREGEL DOOR EUROPESE COMMISSIE	3
2. DOEL EN DOELGROEP VAN DE STEUNMAATREGEL	4
2.1 DOEL VAN DE STEUNMAATREGEL.....	4
2.2 DOELGROEP VAN DE STEUNMAATREGEL	4
3. OPZET VAN DE MAATREGEL	5
3.1 ALGEMEEN	5
3.2 DEFINITIES	5
3.3 INVESTERINGSSTEUN	5
3.4 EXPLOITATIESTEUN	6
3.5 DUURTIJD	6
4. EEN AANVRAAG INDIENEN	7
5. BEOORDELING VAN DE AANVRAAG	9
5.1 BEOORDELINGSCOMMISSIE.....	9
5.2 BEOORDELINGSCRITERIA.....	9
6. AFSLUITEN VAN EEN OVEREENKOMST	12
7. VOLUME GARANTIE, BOETECLAUSULE EN CONTROLE- MECHANISME	13
8. UITBETALING VAN STEUN	14
8.1 INVESTERINGSSTEUN	14
8.2 EXPLOITATIESTEUN	14
9. PRAKTISCHE GEGEVENS EN CONTACT	15
9.1 BELANGRIJKE DATA.....	15
9.2 CONTACTGEGEVENS VOOR HET STELLEN VAN VRAGEN.....	15
9.3 CONTACTGEGEVENS VOOR HET INDIENEN VAN HET AANVRAAGDOSSIER	15

0. Doel van deze handleiding

Het doel van deze handleiding is om aan potentieel geïnteresseerde partijen een handleiding te bieden bij het indienen van een steunaanvraag voor palletvervoer via de waterwegen. Bij deze handleiding hoort tevens een door de aanvrager in te vullen modeldocument.

1. Inleiding

1.1 Situering

De toepassing van deze maatregel kadert in het in Vlaanderen gevoerde mobiliteitsbeleid waarbij wordt ingezet op het bevorderen van de binnenvaart en het ontwikkelen van slimme en duurzame logistieke activiteiten. Het vervoer van gepalleteerde goederen via de binnenvaart vormt een onderdeel van dit beleid.

Onderzoek toonde aan dat er een duidelijk potentieel en interesse bestaat in verschillende sectoren van de bedrijfswereld om palletten via de binnenvaart te vervoeren. Ook leeft het besef dat op verschillende vlakken in de huidige logistieke keten innovatieve technieken zullen moeten aangewend worden en bijgevolg de nodige investeringen moeten gedaan worden alvorens palletten ook effectief via een binnenschip kunnen vervoerd worden. Bijkomend zou in de opstartfase voor het vervoer van palletten een kostennadeel bestaan t.o.v. het vervoer via de weg vermits voor wegvervoer de logistieke processen reeds geoptimaliseerd zijn.

De Vlaamse steunmaatregel voor het vervoer van palletten via de binnenvaart beoogt deze knelpunten weg te werken.

1.2 Goedkeuring steunmaatregel door Europese Commissie

Om tijdens de opstartfase van palletvervoer via de binnenvaart het kostennadeel en de investeringslast te verlagen, is een steunmaatregel uitgewerkt. Deze steunmaatregel bestaat deels uit investeringssteun en deels uit exploitatiesteun. De investeringssteun valt onder de de-minimisregeling. Voor het toekennen van exploitatiesteun gaf de Europese Commissie augustus 2011 haar goedkeuring.

De voorliggende handleiding is gebaseerd op de beschikking C(2011)5801 van de Europese Commissie houdende *Steunregeling van het Vlaamse gewest betreffende exploitatiesteun ten behoeve van het vervoer van palletgoederen via de waterwegen (SA.30987 (N/2010))*.

2. Doel en doelgroep van de steunmaatregel

2.1 Doel van de steunmaatregel

De doelstelling van deze tijdelijke steunmaatregel bestaat erin op duurzame wijze een zo groot mogelijk volume aan palletvervoer van de weg naar de waterweg te verschuiven. Het bestaande kostennadeel t.o.v. wegtransport zal verdwijnen wanneer de transport -en overslagprocessen voor het pallettransport via de waterweg worden geoptimaliseerd. Hiervoor zijn bijkomende investeringen vereist en is een tijdelijke overbrugging van de meerkost nodig.

Met een steunmaatregel die het operationeel kostennadeel en de investeringslast verlaagt, wil de Vlaamse overheid een oplossing bieden.

Door concrete financiële ondersteuning te voorzien, wil de maatregel ervoor zorgen dat verschillende marktspelers op korte termijn:

- technieken voor het palletvervoer via de binnenvaart uitwerken;
- technieken met succes operationeel inzetten;
- fungeren als voorbeeldfunctie voor de ruimere groep geïnteresseerden en/of andere potentiële palletstromen.

Projecten die ingediend worden dienen:

- de operationele opstart van palletvervoer via de binnenvaart tot doelstelling te hebben;
- een binnenvaarttransport te omvatten met een start -of eindpunt in Vlaanderen;
- tot doelstelling te hebben om ook op lange termijn de continuïteit van het desbetreffende project te garanderen.

2.2 Doelgroep van de steunmaatregel

In het kader van de steunmaatregel kan, binnen de budgettaire beperkingen, steun worden verleend aan:

- verladers uit verschillende bedrijfssectoren en bedrijven actief in de binnenvaartsector die een concreet project rond palletvervoer via de binnenvaart willen implementeren. Beoogde sectoren zijn de bouwsector, distributiesector en de sector van de Fast Moving Consumer Goods (FCMG).
- zowel individuele ondernemingen als samenwerkingsverbanden, zolang zij zich engageren tot het effectief uitvoeren van het ingediende project binnen de door de maatregel gestelde voorwaarden.

De steunregeling maakt geen onderscheid op grond van nationaliteit van de inschrijver, voor zover de begunstigde een bedrijf is dat in één van de voormelde categorieën kan gecategoriseerd worden en een uitbatingszetel op het grondgebied van een lidstaat van de EU heeft.

3. Opzet van de maatregel

3.1 Algemeen

De twee waterwegbeheerders (Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) en nv De Scheepvaart (DS)) beheren namens het Vlaamse Gewest de steunmaatregel, die voorziet in investeringssteun en exploitatiesteun. Deze steunmaatregel moet de meerkost van het vervoer van palletten via de binnenvaart in haar totale transportkost, in vergelijking met het wegvervoer, deels wegwerken.

3.2 Definities

Pallet: Met een “pallet” wordt bedoeld: een transporteenheid die in zijn geheel kan behandeld worden en die kleiner is dan de kleinste maritieme container, zoals bijvoorbeeld maar niet limitatief: een standaard pallet; palletten voor eenmalig of meermalig gebruik; europalletten en andere palletten of een big bag.

Meerkost: Onder meerkost wordt verstaan, de totale logistieke meerkosten, door-to-door, dus inclusief het voor en natransport. Voorbeelden van operationele meerkosten zijn: overslagkosten in verband met het voor-en natransport; extra vaarkosten door het gebrek aan terugvracht en kosten als gevolg van extra ligtijd van het schip in de haven wegens experimentele laad-en losactiviteiten.

Deze meerkost moet op een onderbouwde en gedetailleerde wijze worden aangetoond door de aanvrager in zijn dossier.

Transportkost: de totale transportkost van vervoer van palletten via de weg/binnenvaart in euro/pallet, door-to-door, dus incl. het voor- en natransport.

Referentieprijs: de prijs van het wegvervoer in euro/pallet.

3.3 Investeringssteun

De investeringssteun kan, in overeenstemming met de de minimis-regeling van de Europese Unie, per begunstigde, een bedrag van maximaal 200.000 euro over drie kalenderjaren bedragen.

De investeringssteun is een éénmalige financiële tegemoetkoming en wordt uitbetaald op basis van een 80/20 verdeling (20% voor de aanvrager en 80% investeringssteun).

Het doel van de steunmaatregel palletvervoer is om bedrijven te stimuleren en ondersteunen bij het ontwikkelen van innovatieve overslag -en transportsystemen voor palletvervoer over het water. De investeringen die in aanmerking kunnen komen voor investeringssteun zijn dus zeer gevarieerd, maar moeten terdege worden gemotiveerd in de aanvraag.

De investeringen die in aanmerking komen voor investeringssteun zijn bijvoorbeeld, maar zeker niet exclusief:

- het aankopen, (laten) bouwen of aanpassen van specifieke overslaginfrastructuur op de kaai (bv. kraan, vorkheftruck,...);
- het aankopen, (laten) bouwen of aanpassen van specifieke overslaginfrastructuur op het schip (bv. kraanschip);

- het ombouwen van (het ruim van) een schip om aan de specifieke vereisten van palletlading te voldoen; etc.

3.4 Exploitatiesteun

De maatregel voorziet in een steun ter gedeeltelijke dekking van de meerkost van het vervoer van palletten via de binnenvaart ten opzichte van het vervoer via de weg. Het toegekende steunbedrag is degressief en beperkt in de tijd (3 jaar).

Deze toegekende steun :

1. is een bedrag in euro/pallet, berekend op basis van de door de kandidaat aangetoonde operationele meerkost;
2. wordt beperkt tot maximaal 30 % van de totale transportkost;
3. is degressief, nl.
 - jaar 1: 80% van de door de kandidaat aangetoonde operationele meerkost;
 - jaar 2: 60 % van de door de kandidaat aangetoonde operationele meerkost;
 - jaar 3: 40 % van de door de kandidaat aangetoonde operationele meerkost.

Het te ontvangen steunbedrag, dat voldoet aan bovenstaande voorwaarden, zal na de beoordeling bekend gemaakt worden aan de geselecteerde inschrijvers.

Zij kunnen vervolgens het voorgestelde en niet-onderhandelbare steunbedrag accepteren door middel van het ondertekenen van de overeenkomst (zie punt 6).

3.5 Duurtijd

De investeringssteun wordt éénmalig uitbetaald na de goedkeuring van het aanvraagdossier door de beoordelingscommissie en na voorlegging van documentatie ter staving van de kost van de investeringen.

De exploitatiesteun wordt halfjaarlijks uitbetaald gedurende een periode van drie jaar beginnende vanaf het eerste transport.

Tijdens de twee jaren volgend op de drie jaren waarin exploitatiesteun wordt uitbetaald, geldt een bestendigingsperiode. In deze periode moet de begunstigde de in de overeenkomst overeengekomen volumegarantie aan palletten blijven vervoeren, zonder exploitatiesteun. Het niet naleven van deze volumegarantie leidt tot het toepassen van de boeteclausule (zie punt 7).

4. Een aanvraag indienen

Om te kunnen genieten van steun dient de geïnteresseerde, die voldoet aan de doelgroepbepalingen uit punt 2.2, een aanvraag in bij W&Z of bij nv De Scheepvaart en dit binnen de drie maanden na publicatie van de steunmaatregel in het Bulletin der Aanbestedingen. De ingediende gegevens worden confidentieel behandeld.

Het aanvraagdossier voor investerings –en exploitatiesteun dient alle informatie te bevatten die moet toelaten om de evaluatie in twee luiken te laten verlopen, met name de kwalitatieve beoordeling van de inschrijver enerzijds en een projectevaluatie anderzijds. Voor het indienen van een aanvraag wordt de kandidaat gevraagd beroep doen op het bijgevoegde modeldocument.

Alle informatie die bij de aanvraag geleverd wordt, kan achteraf of tijdens de beoordeling niet meer worden gewijzigd of aangepast door de aanvrager. De geleverde gegevens zullen namelijk de basis vormen voor de beoordeling van het dossier en de bepaling van het steunbedrag. Tevens worden de ingediende volumegaranties integraal overgenomen in de af te sluiten overeenkomst indien de kandidaat wordt geselecteerd.

Bij selectie kunnen de kandidaten wel worden uitgenodigd om hun ingediende offerte toe te lichten.

In een eerste luik wordt beoordeeld of de inschrijver de nodige garanties biedt voor de kwalitatieve uitvoering van het voorgestelde project inzake palletvervoer. Het aanvraagdossier moet minstens volgende gegevens bevatten:

- **bedrijfsvoorstelling,**
- **gegevens m.b.t. de economische en financiële draagkracht van de aanvrager,**
- **informatie betreffende eventuele partners (ingeval van samenwerkingsverband).**

In een tweede luik wordt het project van de aanvragers beoordeeld. De inschrijver dient hiertoe een dossier in met volledige en gedetailleerde informatie betreffende de palletstromen en de bijhorende meerkosten waarmee de inschrijver te maken heeft. Op basis van dit dossier zal de aanvraag worden geëvalueerd aan de hand van de verder beschreven criteria.

De aanvraag moet volgende gegevens bevatten:

- **beschrijving van de totale palletstroom en in het bijzonder de palletstroom die in aanmerking komt voor steun**
 - de termijn binnen de welke de aanvrager het palletvervoer wenst op te starten (gedetailleerde timing, incl. investeringsfase),
 - een bindende indicatie van de hoeveelheid palletten die de aanvrager jaarlijks verwacht te vervoeren via de binnenvaart gedurende een periode van vijf jaar onder de steunmaatregel (deze bindende indicatie zal bij selectie worden overgenomen in de overeenkomst),

- aard, dikte en herkomst/bestemmingsrelatie van de stroom,
- een beschrijving van de modal shift: de actuele stromen van de palletten via de weg en de verwachte shift van palletten naar het water.

- **alle inlichtingen betreffende de trafiekkosten**

- overzicht van de totale transportkost (inclusief detailopsplitsing per kostenelement) en het aandeel van de meerkosten,
- gedetailleerde kostenvergelijking t.o.v. wegverkeer met als resultaat een meerkost in euro/pallet,
- voorstel tot het toe te kennen steunbedrag in euro/pallet nodig om een modal shift te genereren.

- **Inlichting betreffende de investeringen**

- Beschrijving van de uit te voeren investeringen (zie punt 3.3) nodig voor het opzetten van het voorgestelde project inzake pallettransport via de binnenvaart, onderbouwing noodzaak en kostprijsindicatie;
- Voorstel tot het toe te kennen steunbedrag in euro m.b.t. investeringssteun (als zijnde 80% van de totale geschatte investeringskost).

5. Beoordeling van de aanvraag

5.1 Beoordelingscommissie

Voor de evaluatie van de steunaanvraag is een “beoordelingscommissie palletvervoer” in het leven geroepen. Deze bestaat uit vertegenwoordigers van de waterwegbeheerders W&Z (voorzitter) en DS, een vertegenwoordiger van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en externe deskundigen.

De aanvrager kan worden uitgenodigd op een jurygesprek voor deze commissie.

De volledigheid en waarachtigheid van de ingediende gegevens wordt door de beoordelingscommissie in alle objectiviteit geëvalueerd. Indien een dossier niet als volledig en/of waarachtig kan worden beschouwd, kan het uitgesloten worden van verdere beoordeling.

In geval van een gunstige beoordeling wordt de kandidaat in kennis gebracht van zijn selectie. De geselecteerde kandidaturen zullen vervolgens tezamen aan de minister worden voorgelegd.

5.2 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria die de beoordelingscommissie hanteert, worden gekwantificeerd met het oog op het realiseren van maximale objectiviteit. De beoordelingscriteria krijgen elk een waardecijfer toegekend. De beoordelingscommissie zal ook aan de criteria met niet meetbare parameters een waarde geven. De criteria worden gewaardeerd op een puntenschaal van 1 tot 5.

De commissie neemt aldus de volgende beoordelingscriteria in aanmerking:

- **Rendement / Volumegarantie**

Belangrijk is dat een voldoende dikke goederenstroom aanwezig is en bij voorkeur een geschikte terugvracht. Hier wordt nagegaan of er een voldoende hoog, meetbaar rendement aanwezig is t.o.v. het via de steunmaatregel verkregen bedrag.

De aanvrager zal jaarlijks, en dit gedurende een periode van 5 jaar, een vooropgesteld volume (in “palletten”) op de Vlaamse waterwegen moeten behalen (zie ook punt 6).

De beoogde jaarlijkse overslagwaarde wordt bepaald door de formule:

$$k = a \times j$$

waarin:

a = aantal palletten waarvan de begunstigde garandeert dat ze dat jaar via de binnenvaart vervoerd zullen worden.

j = jaarcoëfficiënt met als waarde:

1,4	voor het 1e volledige jaar vanaf de eerste verscheping van palletten
1,3	voor het 2e volledige jaar vanaf de eerste verscheping van palletten
1,2	voor het 3e volledige jaar vanaf de eerste verscheping van palletten
1,1	voor het 4e volledige jaar vanaf de eerste verscheping van palletten
1,0	voor het 5e jaar vanaf de eerste verscheping van palletten

De beoogde vijfjaarlijkse overslagwaarde wordt bepaald door de formule:

$$K = k_1 + k_2 + \dots + k_5$$

waarin:

K = de beoogde vijfjaarlijkse overslagwaarde;

k 1 = de beoogde overslagwaarde van het eerste volledige jaar vanaf de eerste verscheping, enz.

Aansluitend zal het rendement Q bepaald worden door de formule:

$$Q = K / S$$

waarin:

Q = het rendement, zijnde de verhouding van de vijfjaarlijkse overslagwaarde tot het bedrag van de gevraagde steun

K = de beoogde vijfjaarlijkse overslagwaarde;

S = het bedrag van de gevraagde steun (som van exploitatiesteun en investeringssteun)

Hoe hoger het rendement van een ingediend project, hoe hoger de waarde die door de beoordelingscommissie wordt toegekend voor dit beoordelingscriterium.

Opmerking: het voorstel van toe te kennen steunbedrag vormt bijgevolg een belangrijk onderdeel van dit beoordelingscriterium.

- **Realiteitswaarde/Uitvoeringsgarantie**

Hier wordt nagegaan of het ingediende project levensvatbaar is, of voldoende garantie m.b.t. de uitvoering van het project op korte termijn gegeven wordt en of het project op lange termijn uitvoerbaar is. Aan de inschrijver wordt gevraagd om aan zijn aanvraagdossier een plan van aanpak toe te voegen met concrete timing. Dit moet de beoordelingscommissie toelaten zich op dit vlak een duidelijk beeld van de realiteitswaarde van het project te vormen.

De waterwegbeheerder zal tevens de meerkostberekening van de kandidaat toetsen aan een eigen berekening. Deze berekening gebeurt op basis van een generisch kostenmodel dat ook aan de Europese Commissie werd bezorgd.

- **Modal shift**

Hier wordt nagegaan wat het aandeel is van de palletstroom die de modal shift maakt naar de waterweg t.o.v. de totale bestaande palletstroom van de aanvrager. Hoe hoger dit percentage, hoe hoger de waarde die door de beoordelingscommissie wordt toegekend voor dit beoordelingscriterium.

- **Maatschappelijke meerwaarde**

Afstand en volume van de vooropgestelde palletstromen worden gewaardeerd in palletkm. Hierbij worden enkel de kms op Vlaams grondgebied in rekening gebracht, dit om te voorkomen dat een klein volume aan internationaal transport een betere evaluatie zou krijgen dan een groot volume binnen Vlaanderen. Hoe hoger het aantal palletkms, hoe hoger de waarde die door de beoordelingscommissie wordt toegekend voor dit beoordelingscriterium.

- **Inzetbaarheid**

Hier wordt nagegaan in welke mate het project een generieke oplossing biedt voor meerdere actoren, het toepasbaar is in verschillende sectoren en in hoeverre de inschrijver zich openstelt voor samenwerkingsverbanden met derden.

De beoordelingscommissie neemt elk criterium in aanmerking volgens een bepaalde weging:

Beoordelingscriterium	Max. aantal punten (op 100)	toekenning waardecijfer
Volumegarantie/Rendement	40	Rendementsberekening
Realiteitswaarde/Uitvoeringsgarantie	35	Evaluatie door de beoordelingscommissie
Modal shift	10	Percentage palletvervoer
Maatschappelijke meerwaarde	10	Aantal palletkms
Inzetbaarheid	5	Evaluatie door de beoordelingscommissie

Op deze wijze krijgt men een waardering voor elk project die - door onderlinge vergelijking toelaat - de meest interessante projecten financieel te ondersteunen. Enkel projecten met een gewogen gemiddelde waardering groter dan 75punten komen mogelijk in aanmerking voor steun.

Het totaal beschikbare steunbudget voor deze steunmaatregel bedraagt 1.525.000 euro. De totale steun van het aantal ondersteunde projecten kan het totaal beschikbare steunbudget niet overschrijden. Daarom worden projecten met een gemiddelde waardering groter dan 75 punten, mogelijk toch niet ondersteund.

6. Afsluiten van een overeenkomst

Na goedkeuring van de steunaanvraag en alvorens de steun wordt uitgekeerd, sluit één van beide waterwegbeheerders met de begunstigde een overeenkomst.

Deze overeenkomst bevat, onder andere, de volgende bepalingen:

- Een **resultaatsverbintenis**: de begunstigde verbindt zich ertoe jaarlijks een bepaald volume aan palletten te vervoeren. Er wordt reeds een bindende indicatie gegeven van dit volume bij de steunaanvraag, deze speelt een rol bij de beoordeling.
- Een verplichting van de begunstigde tot het toelaten van en meewerken aan (i) de nodige evaluaties voor eventuele bijsturing en (ii) de beoordeling of aan de bovengenoemde resultaatsverbintenis is voldaan. De verlader dient er mee in te stemmen dat steekproefsgewijze **controles** kunnen worden uitgevoerd.
- De bepaling dat niet-naleving van de contractueel vastgelegde voorwaarden (o.a. volumegaranties), zal leiden tot een verplichte terugbetaling van (een deel van) de ontvangen steun (**boeteclausule**).
- Het **steunbedrag** per pallet wordt bepaald, met een totaal maximaal te ontvangen steun als zijnde de ingediende volumegarantie vermenigvuldigd met het steunbedrag per pallet.
- het aandeel van de **investeringskost** dat de overheid (80%) maximaal voor haar rekening neemt en het aandeel dat de begunstigde (20%) inbrengt wordt vastgesteld op basis van de in de aanvraag aangetoonde investeringskost.
- De deadline voor het aanvangen van de palletstroom.

7. Volumegarantie, boeteclausule en controle mechanisme

In de overeenkomst verbindt de begunstigde zich er toe om jaarlijks een bepaald volume te behalen.

De begunstigten moeten 6-maandelijks het vervoerde aantal palletten moeten opgeven aan de waterwegbeheerders, op basis waarvan de steun zal worden uitbetaald. Hierbij voegen zij een lijst met voor elk uitgevoerd transport de volgende elementen:

- Schip
- Lading en hoeveelheid
- Datum van het transport
- Herkomst en bestemming
- Nummer van de vrachtbrief

Het staat de waterwegbeheerders vrij om gedurende de volledige looptijd van de maatregel, alle mogelijke middelen in te zetten voor controle van de ingediende volumes. Aan de begunstigten wordt hierbij gevraagd om transportdocumenten ter staving van de ingediende volumes te bewaren tot het einde van de steunmaatregel. Deze kunnen te allen tijde opgevraagd worden door de waterwegbeheerder.

Na ontvangst van de 6-maandelijkse rapportage van vervoerde volumes, zal de steun binnen de maand aan de begunstigde worden uitbetaald door de waterwegbeheerder bij wie het aanvraagdossier werd ingediend. Indien de overeengekomen volumes niet werden behaald, zal een boete worden aangerekend. De boete bedraagt het geïndexeerd steunbedrag vermenigvuldigd met het aantal palletten tekort.

De volumes die in meer werden vervoerd tijdens één jaar, kunnen worden overgedragen naar het volgende jaar. Indien na drie jaar blijkt dat volumes bovenop de ingediende volumegarantie werden vervoerd, wordt hiervoor geen bijkomende steun uitbetaald.

8. Uitbetaling van steun

8.1 Investeringssteun

In zijn aanvraag geeft de kandidaat op onderbouwde wijze de omvang aan van de verschillende vereiste investeringen voor het economisch en efficiënt opstarten van een palletstroom via de waterweg.

De beoordelingscommissie stelt op basis van de gegevens van de aanvraag een maximaal bedrag aan investeringssteun vast. De begunstigde voert de vereiste investeringen uit en legt facturen voor aan de waterwegbeheerder die de werkelijke investeringskost aantonen. De investeringssteun zal vervolgens een terugbetaling van 80% van deze werkelijke investeringskost bedragen, met een maximum van de in de aanvraag berekende te subsidiëren investeringskost en alleszins beperkt tot 200.000 euro (limiet de-minimisregeling).

8.2 Exploitatiesteun

De begunstigde legt na elke periode van 6 maanden zijn vervoerde volumes voor. Na controle en eventuele bijstelling van de opgegeven hoeveelheden, zal de steun binnen de maand aan de begunstigde worden uitbetaald door de waterwegbeheerder bij wie het aanvraagdossier werd ingediend.

Indien na een jaar blijkt dat het afgesproken jaarlijks volume-engagement niet werd bereikt, zal de boete in mindering worden gebracht van de volgende steunuitbetaling.

Het maximale totale steunbedrag wordt bepaald volgens de bepalingen van punt 3.4.

9. Praktische gegevens en contact

9.1 Belangrijke data

Deadline voor het indienen van het aanvraagdossier	09/03/2012 om 17.00h
Selectie aanvragers en beoordeling aanvragen	April 2012
Deadline voor het opstarten van het eerste transport	April 2013

9.2 Contactgegevens voor het stellen van vragen

Naam : Mevr. Linda Spies
Adjunct van de directeur
Adres : Waterwegen & Zeekanaal N.V.
Oostdijk 110
B-2830 Willebroek
Belgium
Telefoon : +32 3 860 63 38
Fax : +32 3 860 63 00
E-mail : linda.spies@wenz.be

9.3 Contactgegevens voor het indienen van het aanvraagdossier

Waterwegen en Zeekanaal NV

Naam : Mevr. Linda Spies
Adjunct van de directeur
Adres : Waterwegen & Zeekanaal N.V.
Oostdijk 110
B-2830 Willebroek
Belgium
Telefoon : +32 3 860 63 38
Fax : +32 3 860 63 00
E-mail : linda.spies@wenz.be

nv De Scheepvaart

Naam : Joël Bijnens
afdelingshoofd Commercieel Beleid
Adres : nv De Scheepvaart
Havenstraat 44
B-3500 Hasselt
Telefoon : +32 11 29 84 00
Fax : +32 11 22 12 77
E-mail : j.bijnens@descheepvaart.be