

Project	Wat houdt deze ondersteuning precies in?	Wanneer werd het project opgestart?	Wat specifiek de maatregelen betreft die zich rechtstreeks tot de eigenaars van de schepen richten: hoeveel gebruikers hebben geparticipeerd aan het project? Graag een overzicht van de laatste vijf jaar	Hoe evalueert de minister elk initiatief? Plant ze verandering aan het initiatief?	Opmerkingen
Vergroeningsconsulent	Het doel van het project is om een vergroeningsslag teweeg te brengen in de Belgische binnenvaartvloot. Het betreft een samenwerking tussen De Vlaamse Waterweg, Port of Antwerp en Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen. Het kon daarbij rekenen op 80% cofinanciering van het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart. Het doel was drieledig: 1) Bekendmaking van de kennis bij het doelpubliek van de Belgische binnenvaartondernemers. 2) Adviezen verlenen over vergroeningstechnologieën en bijhorende investerings-analyses op ad hoc basis aan 300 ondernemers. 3) Intensieve begeleiding van 30 binnenvaart-ondernemers bij de opmaak van een business case tot aan de investeringsbeslissing	16 maart 2018	1) Bekendmaking van de kennis bij de binnenvaartondernemers - De website https://vergroeningbinnenvaart.be werd gelanceerd. Uit analyse blijkt dat minstens 75% van de doelgroep van schippers werd bereikt. - De vergroeningsconsulent was aanwezig op de Open Scheepvaardagen van 2018 en 2019, een event met 5000 bezoekers. - Infosessies voor binnenvaartondernemers op 16/11/2018 (28 aanwezigen) en 21/11/2019 (36 aanwezigen). 2) Adviesverlening Er werden 276 adviesvragen gesteld en beantwoord, waarvan 193 van binnenvaartondernemingen en -organisaties. Andere vragen kwamen van overheden, kennisinstellingen, pers, studenten, verladers, logistieke operatoren,... 3) Begeleiding tot business case Er werden 59 dossiers aangemeld voor begeleiding tot business case. Voor 39 werd effectief een dossier opgemaakt. Deze werden vaak ingediend voor subsidie binnen CLINSH of via de steunmaatregelen van De Vlaamse Waterweg. Met hulp van de vergroeningsconsulent viel bij de binnenvaartondernemers een administratieve last weg.	Het project loopt af op 31 januari 2021. Via het project kreeg de vergroening voor het eerst een gezicht in Vlaanderen. Op deze manier kwam informatie op een laagdrempelige manier beschikbaar voor binnenvaartondernemers. Ook andere betrokkenen (verladers, kennisinstellingen, studenten, overheden,...) vonden hun weg naar de vergroeningsconsulent. De resultaten van de drie taakstellingen liggen in lijn met de vooropgestelde verwachtingen. Daarnaast dient gemeld te worden dat er tot op heden geen dossiers waren die tot een positieve business case kwamen zonder subsidies. Het project werd voor 80% gefinancierd uit het Belgisch Fonds voor de Binnenvaart. Deze middelen zijn inmiddels gespendeerd.	
Pilootproject rond verplichting transport over de waterweg voor overheidsopdrachten die voldoen aan vooraf geformuleerde criteria	Dit betreft geen ondersteuning maar een verplichting waarbij de eventuele meerkost gedragen wordt door de opdrachtgever. De verplichting bestaat eruit dat in het bestek wordt opgenomen dat de aannemer gebruik moet maken van de waterweg voor het transport in kader van grondverzet. Om restmateriaal en voor-en-na transport te accommoderen wordt de verplichting beperkt tot: Minstens 80% van het transport in kader van grondverzet moet, voor minstens 80% van z'n traject tussen de vertrekplaats en de eindbestemming, gebruik maken van de waterweg.	Deze verplichting werd opgenomen in de overheidsopdracht: Polder van Lier. De werken zijn gestart in maart 2020. Het grondverzet is op heden volledig uitgevoerd.	Nihil		Het pilootproject op zich wordt zeer positief geëvalueerd. De offerte lag lager dan de raming. De werken en het transport zijn zonder problemen verlopen en de facturen waren conform de offertes. Voor de opvolgers van de werf gaf deelname aan dit project geen extra werk. De moeilijkheid om dit pilootproject verder uit te rollen, ligt aan het criterium dat de vertrek (dit is meestal geen groot probleem voor werken van DVW) maar ook de eindbestemming van de grond op voorhand moet vastliggen en aan het water gelegen moet zijn. Dit impliceert dat er vooraf TOP's of DOP's moeten gedefinieerd worden waar het grondverzet naar toe kan. Het uitbouwen van dergelijke TOP's of DOP's is evenwel geen kerntaak van DVW.
Pilootproject dat bij gunning rekening houdt met de CO2-prestatieladder	Dit project beoogt geen ondersteuning. Het pilootproject werd toegepast op de herbouw van de brug Bissegem-Marke. DVW baseerde zich op de standaardbepalingen die voor de CO2-prestatieladder in opdracht van het Facilitair Bedrijf werden opgemaakt. Het Facilitair Bedrijf is immers coördinator van deze CO2-prestatieladder voor de Vlaamse overheid. De aannemer bekomt een fictieve korting op zijn inschrijvingsprijs. De grootte van de fictieve korting is afhankelijk van het CO2-ambitieniveau waarmee hij inschrijft. Het ambitieniveau moet gehaald worden één jaar na gunning van de opdracht (dus niet op moment van inschrijving). En jaarlijks zal er een controle gebeuren. Er zijn uiteraard ook bijzondere straffen voorzien in het geval de aannemer zijn ambitieniveau niet behaalt.	De opening van de offertes vond plaats op 18 november 2020.	Nihil		Het project is nog lopende
Installatie van walstroomkasten tegen geluidsoverlast en voor duurzamer energieverbruik / toepasbaarheid van elektrische aandrijving in lichte ferry's (TRAM-project)	Dit project beoogt geen ondersteuning. Dit project voorziet in de plaatsing van walstroominfrastructuur langs de bevaarbare waterwegen. Walstroomkasten zijn niet geschikt als snellaadinfrastructuur. Gezien de verwachte toename van e-vaartuigen in de komende jaren, wordt onderzocht of en op welke wijze e-vaartuigen kunnen bevoorrad worden. Uit dit onderzoek zal blijken of het zinvol is een netwerk van snelladers uit te rollen langs de Vlaamse waterwegen.	Het project voor 10 extra walstroomkasten werd opgestart augustus 2019. Het plaatsen van snelladers is nog in onderzoek	Nihil	De installatie van walstroomkasten heeft een positief effect op luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Huidig werden er nog geen generatorverboden ingesteld, waardoor het gebruik van walstroom voorlopig nog niet afdwingbaar is.	

Afvalcaptatie op de binnenwateren	Dit project beoogt geen ondersteuning. Gelet op de verhoogde aandacht wereldwijd op het vlak van vervuiling van rivieren en oceanen en de moeilijke technische randvoorwaarden wil DVW met dit bestek in een open geest private partijen de kans geven om vuilvanginstallaties te bouwen, aan te passen en gedurende een jaar uit te testen. De maatregel "hermotorisatie" gaat uit van een investeringssteun. De financiële tegemoetkoming is éénmalig en is 50% van de investeringskost. De bijdrage voor "hermotorisatie" bedraagt maximaal 50.000,- euro per motor.	Installaties werden in september en december 2020 geplaatst.	Nihil	Het project is nog lopende	(1): De inbouw van een stage V motor is immers verplicht met uitzondering dat men naar conformiteit NRMM Fase V een dispensatie krijgt voor de inbouw van nieuwe motoren met een bepaalde productiedatum tot eind 2021. Op de markt zijn er echter nagenoeg geen nieuwe motoren meer beschikbaar met productiedatum voor eind 2018 (P<300kW) en eind 2019 (P>300kW).
Steunmaatregel hermotorisatie	De investeringssteun omvat de hermotorisatie van een klein binnenschip (< of gelijk CEMT klasse IV) hieronder wordt verstaan: •De aankoop van de nieuwe motor; •De plaatsing van de nieuwe motor; •De aanschaf en plaatsing van een bijhorende OBM - syst eem; •De dossierkast bij de verplichte testvaart binnen de 3 maanden na plaatsing van een nieuwe motor {Fase V} of een CCR2- motor met een nabehandelingstechniek en bijhorende metingsresultaten door de motorfabrikant/installateur of de nabehandelingsleverancier of fabrikant die Fase V emissienormen halen volgens NRMM→ norm EU 2016/1628 Fase V. •De steunmaatregel valt onder de de-minimisregelgeving van de Europese Unie.	Het aangepaste project werd opgestart in juli 2018. Voorheen (2016) was er ook een steunmaatregel voor hermotorisatie uitgevaardigd maar aangezien er geen enkele motor op de markt voldeed aan de gestelde eisen werd deze maatregel in 2018 aangepast en vanaf dan waren er ook weerhouden kandidaten	Er werden 9 overeenkomsten afgesloten m.b.t. hermotorisatie tussen 2018 en 2020. Momenteel is nog 1 aanvraag lopende.	De steunmaatregel hermotorisatie kleine schepen wordt positief geëvalueerd. Aangezien de inbouw van een stage V motor vanaf 01/01/21 een verplichting (1) is, kan deze niet meer verlengd worden. Er dienen echter zeker nog verdere initiatieven genomen te worden om de vergroening van de binnenvaart verder te stimuleren.	
Steunmaatregel nabehandelingstechniek	De maatregel "nabehandelings- technieken" gaat uit van een investeringssteun. De financiële tegemoetkoming is éénmalig en is 80% van de investeringskost. De bijdrage voor "nabehandelingstechnieken" bedraagt maximaal 50.000,- euro per motor. De investeringssteun omvat de toepassing van een nabehandelings-systeem aan boord van een klein binnenschip(< of gelijk CEMT klasse IV), van een middelgrote en een groot binnenschip {>CEMT klasse IV), hieronder wordt verstaan : •De aankoop van de nabehandelingssysteem; •De plaatsing van de nabehandelingssysteem; •De aanschaf en plaatsing van een bijhorende OBM-systeem; •de dossierkast, bij de verplichte testvaart binnen de 3 maanden na plaatsing van een nabehandelingstechniek en bijhorende metingsresultaten door de nabehandelingsleverancier en fabrikant die NRMM-norm Fase V emissienormen haalt, met uitzondering van het PN. •De steunmaatregel valt onder de de-minimisregelgeving van de Europese Unie.	Het aangepaste project werd opgestart in juli 2018. Voorheen (2016) was er ook een steunmaatregel voor nabehandeling uitgevaardigd maar aangezien er geen enkele motor op de markt voldeed aan de gestelde eisen werd deze maatregel in 2018 aangepast en vanaf dan waren er ook weerhouden kandidaten.	Er werden 11 overeenkomsten afgesloten m.b.t. nabehandeling tussen 2018 en 2020. Momenteel zijn nog 4 aanvragen lopende. Net als bij de steunmaatregel hermotorisatie lag ook hier het aantal geïnteresseerden een stuk hoger en zijn deze om dezelfde redenen als bij hermotorisatie niet doorgegaan.	De steunmaatregel voor nabehandeling wordt positief geëvalueerd. Een eventuele verlenging v an deze maatregel wordt momenteel onderzocht.	
Gratis auditscan voor schepen met interesse voor alternatieve brandstoffen	Hiervoor verwijst ik naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 127 gesteld op 27 oktober 2020 door de heer Maarten De Veuster.				