



Ondernemingsplan 2018

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
A-luik Strategische en operationele doelstellingen voor DVW uit de beleidsnota MOW 2014-2019	5
SD1 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid (SD5 uit BN)	5
OD 1.1 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in logistiek beleid (OD23 uit BN) ..	5
Pijler 1: Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt.....	5
Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk.....	13
Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart	16
OD 1.2 Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk (OD 19 uit BN)	18
OD 1.3 Een multimodaal vervoersbeleid ontwikkelen (OD20 uit BN)	24
OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie (OD21 uit BN).....	27
SD2 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen (SD4 uit BN).....	30
OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie (OD15 uit BN)	30
OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken (OD18 uit BN)	35
OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie (OD17 uit BN).....	37
OD 2.4 Investeren met aandacht voor de leefomgeving (OD16 uit BN).....	40
SD3 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid (SD8 uit BN).....	42
OD 3.1 Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken (OD31 uit BN)	42
OD 3.2 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer en rapportering (OD34 uit BN)	44
OD 3.3 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten (SD9/OD35 uit BN)	47
B-luik Ontwikkelen van de organisatie.....	51

INLEIDING

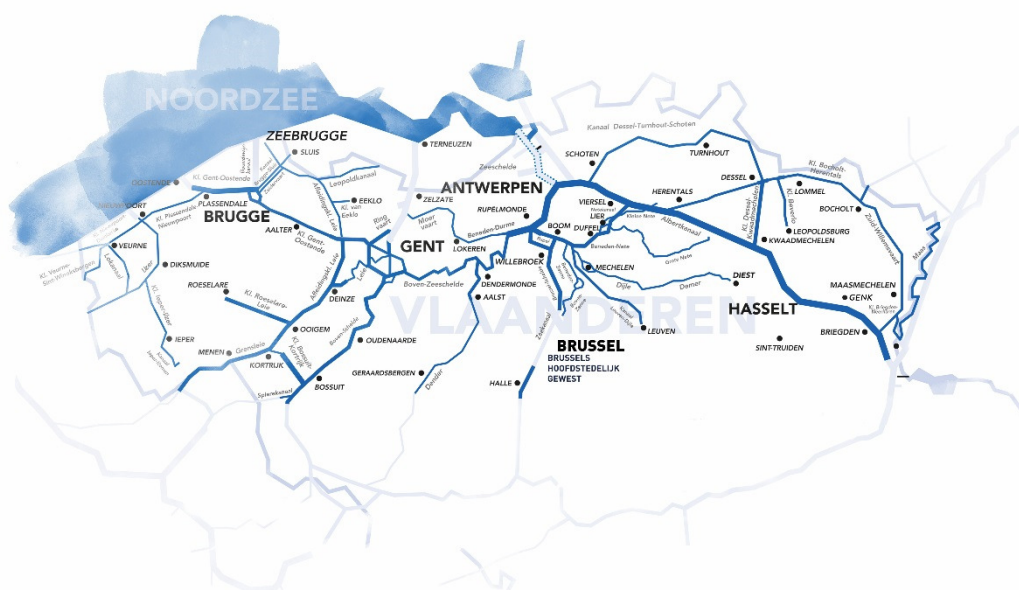
Vanaf 1 januari 2018 één waterwegbeheerder

In 2017 kwam de fusie van de twee Vlaamse waterwegbeheerders tot stand. nv De Scheepvaart werd op 10 februari 2017 herdoopt tot De Vlaamse Waterweg nv. Op 1 januari 2018 sloot Waterwegen en Zeekanaal NV aan bij De Vlaamse Waterweg NV. Eén waterwegbeheerder voor Vlaanderen dus, wat resulteert in één ondernemingsplan 2018.

Op 5 december 2014 keurde de Vlaamse Regering de nota over de opvolging van beleids- en beheersdocumenten in de regeerperiode 2014-2019 goed. In dit kader werden de beheersovereenkomsten afgeschaft en vervangen door jaarlijkse ondernemingsplannen met een strategische meerjarencomponent. Het voorliggende ondernemingsplan 2018 werd opgemaakt volgens de gestipuleerde inhoudelijke vereisten.

Situering

De Vlaamse Waterweg NV (DVW) beheert het volledige Vlaamse binnenvaartnetwerk.



DVW behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 23 december 2016. De opdracht van DVW wordt bepaald door artikel 12 van dat decreet dat het doel, de missie en de taken van de vennootschap vastlegt.

De missie en visie van De Vlaamse Waterweg luiden:

Missie

Wij beheren en ontwikkelen onze waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.

Visie

Uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet.

DVW wenst vanuit haar missie en visie bij te dragen aan de uitvoering van de beleidsdoelstellingen zoals ze zijn opgenomen in het regeerakkoord, de beleidsnota MOW 2014-2019, de motie van het Vlaamse Parlement tot besluit van de in de commissie besproken beleidsnota, de beleidsbrief MOW - beleidsprioriteiten 2017 – 2018, en andere beleidsdocumenten en –programma's van de Vlaamse Regering die verder inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

De uitwerking van de strategische en operationele doelstellingen uit de beleidsnota en de beleidsbrief MOW 2017-2018 voor DVW met een doorkijk voor de legislatuur en de vertaling ervan in concrete programma's, projecten en engagementen voor 2018, wordt weergegeven in luik A. Waar relevant, zijn er voor de opvolging van de doelstellingen ook indicatoren (te behalen streefwaarde i.f.v. een doelstelling) en kengetallen (te meten waarde om te evalueren en mogelijk bij te sturen, maar zonder streefwaarde) geformuleerd. Projecten en engagementen die niet onder de doelstellingen uit de beleidsnota passen, maar wel binnen een organisatorische optimalisatie van DVW en tevens invulling geven aan een aantal algemene regeringsafspraken, zijn opgenomen in een apart luik B.

De personeelsbehoefte voor de realisatie van al haar taken zijn verwerkt in het personeelsplan (zie **bijlage I**).

De budgettaire impact van dit ondernemingsplan is terug te vinden in het investeringsprogramma 2018 (zie **bijlage II**). Het door de minister goedgekeurde investeringsprogramma is determinerend voor de prioriteiten, die DVW in 2018 zal leggen.

Het jaaractieplan welzijn 2018 is als **bijlage III** opgenomen.

A-luik Strategische en operationele doelstellingen voor DVW uit de beleidsnota MOW 2014-2019

SD1 INVESTEREN IN ECONOMISCHE EN LOGISTIEKE NETWERKEN: INTERNATIONAAL EN MULTIMODAAL VERVOERSBELEID (SD5 UIT BN₁)

OD 1.1 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in logistiek beleid (OD23 uit BN)

Vlaanderen gaat voor een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet waarbij waterwegen en binnenvaart een passend antwoord bieden op de mobiliteitsproblematiek.

De uitbouw en versterking van het waterwegennetwerk en de binnenvaart wordt vormgegeven in drie actiepijlers:

- Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt
- Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk
- Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

Pijler 1: Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt

DVW geeft invulling aan pijler 1 door voldoende te investeren in het onderhoud van het bestaande patrimonium, het wegwerken van het achterstallige onderhoud en het op diepte houden van de waterwegen. Daarnaast creëert DVW via projecten van automatisering en afstandsbediening en door de verdere uitbouw van moderne verkeersmanagementsystemen een toegevoegde waarde voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers.

Programma 2015-2019 - Uittrollen inspectie- en onderhoudsprogramma met het oog op kwaliteitsvolle infrastructuur

De bedrijfszekerheid van het waterwegennetwerk wordt gegarandeerd door ruime aandacht te besteden aan het onderhoud van de waterweginfrastructuur. Het beoogde onderhoudsniveau staat borg voor een betrouwbare en veilige infrastructuur ten behoeve van alle gebruikers: sluisen, bruggen, stuwen, oevers, kaaimuren, duikers, ...

Het is noodzakelijk om het patrimonium in goede staat te houden en de opgebouwde gecumuleerde onderhoudsachterstand weg te werken.

Onderhoud zal soms niet volstaan zodat vernieuwbouw/vervangingsbouw noodzakelijk wordt omdat de infrastructuur te versleten is of niet meer aangepast aan de geëvolueerde gebruikseisen.

¹ Beleidsnota

Wegens het grote belang om de waterweg in goede staat te houden met het beschikbare onderhoudsbudget, zal de realisatiegraad van het goedgekeurde onderhoudsprogramma opgevolgd worden. Dit gebeurt door middel van het percentage van de vastgelegde kredieten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: De systematische inspecties van de infrastructuur.

De prioriteit wordt gelegd op de bruginfrastructuren. De eventuele resterende inspectiecapaciteit wordt ingezet voor de inspectie van de overige infrastructuren. Hierbij zal in eerste orde het accent gelegd worden op inspecties van het patrimonium aan kunstwerken, inzonderheid de stuwen, waterkeringen, sluizen en duikers.

Engagement: Wegwerken achterstand bruginspecties:

In de MOW-Commissie Beheer Kunstwerken worden een aantal initiatieven voorbereid om de problematiek van de bruginspecties beter te beheersen: aanpassing van de inspectiecycli in functie van het type brug, digitalisering van de brugbeheerapplicaties en inspectietools, geplande afbouw van bruggen in gemengd beheer. De implementatie van deze initiatieven moet leiden tot optimalisatie van het inspectieproces.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Realisatiegraad planning bruginspecties	100%

Engagement: Het realiseren van het investeringsprogramma 2018 – luik buitengewoon onderhoud en van het onderhoudsprogramma 2018.

De nodige opdrachten worden gegeven voor noodzakelijke herstelwerken aan het patrimonium, inzonderheid de stuwen, waterkeringen, sluizen, duikers en bruggen.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Vastleggingsgraad Onderhoudsprogramma	<ul style="list-style-type: none"> - 30% vastgelegd op 30/06 - 60% vastgelegd op 30/09 - 100% vastgelegd op 31/12

Project: Uitbouw MOW-breed systeem voor beheer kunstwerken:

Momenteel worden er binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken verschillende beheertoepassingen gebruikt die telkens opnieuw specifieke opvolging en ontwikkeling vragen. DVW maakt gebruik van de Patrimoniumdatabank. Deze databank heeft echter talrijke tekortkomingen om het divers en uitgebreid patrimonium gestructureerd te kunnen beheeren. Door sterke gelijkenissen in dit beheer, binnen alle entiteiten van het beleidsdomein MOW, werd de logische stap gezet om samen te streven naar één nieuwe, overzichtelijke en gebruiksvriendelijke beheertoepassing. Stapsgewijs zullen daar de bestaande functionaliteiten van de huidige toepassingen in worden geïntegreerd én uitgebreid. De mogelijkheden die dit performant systeem zal bieden, zullen beleidsdomeinbreed een aanzienlijke verbetering betekenen.

Project: Uitbouw globaal systeem voor beheer kunstwerken

Begin 2018 wordt de selectieprocedure afgerond om te komen tot een selectie van inschrijvers die aan de eisen van de opdracht kunnen voldoen.

De geselecteerden krijgen het volledige bestek waarna offertes worden ingewacht. Na de te voeren onderhandelingen met de inschrijvers, wordt een 'Best and final offer' (BAFO) verwacht

in juni 2018.

Na gunning en vastlegging is de start van de implementatie van de beheertoepassing voorzien half augustus. Ingebruikname van de beheertool volgt later op het jaar.

De uitvoering van diverse onderhouds- en vernieuwingsprojecten in combinatie met recurrente processen als preventieve en curatieve onderhoudswerken in eigen regie dragen bij tot goed onderhouden infrastructuur en een bedrijfszekere waterweg. Problemen inzake trafiekdoorstroming en waterbeheersing ten gevolge van technische defecten worden zo maximaal beperkt en/of zo snel mogelijk opgelost. De aanwezigheid van gekwalificeerd personeel, voldoende inspectie-inspanningen en beschikbare onderhoudsbudgetten dienen weliswaar voldoende hoog te zijn om de benodigde kwaliteit en betrouwbaarheid van de infrastructuur te kunnen blijven garanderen.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Stremming als gevolg van een technisch defect	Minder dan 1% van de totale bedieningstijd van de kunstwerken

Veiligheid vormt een belangrijke troef van de binnenvaart t.o.v. de andere modi. DVW stelt alles in het werk om de veiligheid op haar waterwegen te waarborgen om zo averijen en aanvaringen te voorkomen.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Averijen aan derden	N.v.t. wegens kengetal

Programma 2015-2019 - Het op diepte houden van de waterweg – het baggeren

Zowel baggerwerken (wegwerken van ondieptes) als het remediëren van overdieptes worden - overeenkomstig het beschikbare budget - doelmatig en tijdig uitgevoerd om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te laten gebruiken en risico's te beheersen.

DVW geeft hierbij prioriteit aan de secties waarin de scheepvaartfunctie potentieel het meest in het gedrang komt of waar er een relatie is met waterbeheersing. Door het op diepte houden van de waterwegen vrijwaart DVW immers niet alleen de vaarkenmerken maar ook de rol die de waterwegen vervullen in de berging en de aan- en afvoer van water. Het is daarbij belangrijk te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie.

Inzetten op tijdige en structurele inspectie van de onderwaterbodem is cruciaal en resulteert in de tijdige opstart van projecten voor baggeren en/of aanstorten van de onderwaterbodem. Hierdoor worden diepgangbeperkingen door aanslibbing van de bodem en risico's op instabiliteit van kaaimuren en oevers maximaal vermeden.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Het uitvoeren van vereiste baggerwerken op de beheerde waterwegen teneinde het instellen van diepgangbeperkingen voor de scheepvaart zoveel mogelijk te vermijden

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal diepgangbeperkingen hoofdvaarassen CEMT klasse 4 en hoger	0

Voor de andere vaarassen zal nog een normstelling ontwikkeld worden o.b.v. de historische gegevens van de afgelopen 5 jaar van het voormalige W&Z en DS

Engagement: Het - waar nodig in tijd en/of ruimte - operationeel maken van ruimte, geografisch gespreid over het ambtsgebied, voor het bergen van baggerspecie (en verontreinigde bodem) en het optimaal gebruik maken van reeds beschikbare bergingscapaciteit (site Argex te Kruikebeke/Zwijndrecht, site Eilandje te Zwijnaarde, site Kallemoeievijver te Nazareth en site Vaart-Zuid te Beernem)

Project: Exploitatie DOP vliegveld te Lochristi

Project: Exploitatie DOP vliegveld te Lochristi

De site Vliegveld komt in aanmerking voor het bergen van grondoverschotten i.h.k.v. Seine-Schelde projecten. Het bergen van de grondoverschotten in de ontginningsput kan vanaf 2018 worden gebruikt, via een aanbesteding die in 2017 werd gegund.

Project: Onderhoudsbaggerwerken Durmevallei in het kader van het USAR-project

Project: Onderhoudsbaggerwerken Durmevallei in het kader van het USAR-project

In 2018 wordt de laatste fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Beneden-Durme, tussen de brug van Waasmunster en de dam in Lokeren aanbesteed. Dit omvat het afgraven van historische deponieën met verontreinigde specie op de oevers en hebben tot doel om de watervoerende capaciteit van de Beneden-Durme en slikken en schorren te herstellen. De specie zal na behandeling ter plaatse worden gebruikt als grondstof voor de renovatie van de dijken van het nabijgelegen gecontroleerd overstromingsgebied Potpolder IV in Waasmunster. Dit innovatieve project kadert in de door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) gesubsidieerde grensoverschrijdende samenwerking USAR (Using Sediments as A Resource) waarbinnen waterwegbeheerders uit Nederland, Groot-Brittannië en Frankrijk methodes ontwikkelen om baggerspecie te gebruiken als grondstof en zo onderhoudsbaggerwerken (kosten) efficiënter te maken.

Project: Het verder uitvoeren van het Integraal Plan duurzaam beheer Boven-Zeeschelde

Project: Het verder uitvoeren van het Integraal Plan duurzaam beheer Boven-Zeeschelde

Concrete doelstellingen 2018:

- Opstart onderhoudsbaggercontract
- Monitoring van de pilootprojecten en vergunde bathymetrie
- Mogelijk bijkomende maatregelen in bochten (cfr pilootprojecten) om de onderhoudsbaggerwerken verder te reduceren

Programma 2015-2019 - Automatisatie, afstandsbediening en optimalisatie van bedieningstijden

Om een toegevoegde waarde voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers te creëren, investeert DVW in automatisatie, afstandsbediening van bruggen en sluizen en een doorgedreven digitale informatie uitwisseling met de vaarweggebruiker, logistieke partners en havenbedrijven.

Het kunnen garanderen van bedrijfszekere infrastructuur en kunstwerken laat toe om naar afstandsbedieningscentrales te evolueren die als verkeerscentrale inzetbaar zijn, met een doorgedreven verkeersbegeleiding en aangepaste bedieningstijden naar de vaarweggebruikers toe. Dit sluit aan op de principes van een optimaal corridor management en scheepvaart verkeersmanagement op de grote vaarassen in Vlaanderen en een optimale aansluiting op de internationale vaarwegen van en naar de Vlaamse zeehavens en onze buurlanden. Het inzetten op automatisatie en scheepvaart

verkeersmanagement vormt een strategische doelstelling die zal resulteren in een aanzienlijke bijdrage tot de realisatie van het personeelsoptimalisatieplan.

De bedieningstijden van de sluizen en bruggen zijn belangrijke factoren die mee de maximale transportcapaciteit van de Vlaamse waterwegen bepalen. Om die transportcapaciteit af te stemmen op de noden, dienen de bedieningstijden van kunstwerken bepaald te worden in functie van de actuele en verwachte scheepvaartcapaciteit, de vraag vanuit de globale economie naar voldoende en geschikte mogelijkheden voor het transporteren van goederen en kostenefficiëntie.

Deze legislatuur wordt actief ingezet op de opstart en uitbouw van nieuwe scheepvaart verkeerscentrales op de grote vaarassen, waarvoor 13 corridors werden geïdentificeerd over Vlaanderen.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Contracten in de markt plaatsen nieuwe verkeerscentrales

Project: Contracten in de markt plaatsen nieuwe verkeerscentrales

In 2018 worden de opdrachten in de markt geplaatst om de technologie voor afstandsbediening en bijhorende digitalisering en automatisering van de waterwegen op een efficiënte wijze in te kopen met innovatieve raamcontracten die een uniformiteit garanderen en een efficiënt levenscyclus aanpak. Dit omvat contracten voor sturingen en monitoring (PLC en SCADA), radiocommunicatie (VHF), cameranetwerken (CCTV) en bijhorende servicecontracten.

Daarnaast worden nieuwe verkeerscentrales ingepland op basis van locatiestudies en architecturale ontwerpen die aanbestedingsklaar moeten zijn in 2018 (regio Oudenaarde, regio Nieuwpoort en regio Harelbeke/St-Baafs-Vijve).

Tevens wordt de onderliggende ICT en netwerk infrastructuur toekomstgericht uitgebouwd met redundante datacenter en cloud technologie waarbij actief ingezet wordt op nieuwe evoluties van Internet of Things (IoT) en big data, waarbij de beschikbare gegevens in real-time zo maximaal mogelijk als open data kunnen worden uitgewisseld met partners.

Project: Technische aanpassing spoorbruggen op Zeekanaal Brussel-Schelde

Project: Technische aanpassing spoorbruggen op Zeekanaal Brussel-Schelde

In samenwerking met Infrabel en de NMBS wordt ingezet op de technische aanpassing van de beweegbare spoorwegbruggen op het Zeekanaal Brussel-Schelde. Deze zullen bediend worden vanop afstand wat resulteert in een grotere stiptheid en betrouwbaarheid voor zowel de scheepvaart als de spoorverbindingen, met inbegrip ook een grotere capaciteit op onder meer lijn L52 Puurs-Antwerpen. Dit omvat de Nijverheidsspoorbrug te Willebroek, de Jan Bogaertsbruggen te Kapelle-op-den-Bos en de spoorbruggen over de Schelde te Temse. De realisatie zal ook een bijdrage leveren aan de personeelsreductie.

Programma 2015-2019 - Uitbouw moderne verkeersmanagementsystemen

Een slimme binnenvaart zorgt ervoor dat - door te investeren in intelligente transportsystemen en in te zetten op innovaties - de bestaande capaciteit op de waterwegen optimaal en veilig wordt benut. Om het transport over de waterweg efficiënter en veiliger te maken, heeft de Europese Commissie in 2005 de RIS-richtlijn (richtlijn 2005/44/EG) gepubliceerd. RIS staat voor River Information Services of Rivier Informatie Diensten. RIS heeft als doelstelling om de verkeersafwikkeling, de betrouwbaarheid, de efficiëntie en de vaarveiligheid op de Vlaamse waterwegen verder te verbeteren. Dit gebeurt met behulp van intelligente en interoperabele basisdiensten voor de vaarweggebruiker voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht tussen de waterwegbeheerder en alle partners in de logistieke keten.

In mei 2017 werd het VisuRIS portaal door de waterwegbeheerders gelanceerd. Via dit VisuRIS-portaal wordt heel wat data over de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen ontsloten. Deze gegevens zullen ook worden ontsloten via een app. Daarnaast is een groot gedeelte van de statische data ook beschikbaar via webservices.

De data met betrekking tot de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen zal in 2018 via webservices aan app-ontwikkelaars en hergebruikers ter beschikking gesteld worden voor de ontwikkeling van nieuwe toepassingen.

Verkeersmanagementsystemen worden innovatief verder uitgerold, waarbij het gebruik van AIS (Automatisch identificatiesysteem) van cruciaal belang is voor een vlotter en veiliger scheepvaartverkeer.

In 2017 werd een besluit goedgekeurd tot invoering van een algemene plicht tot het aan boord hebben en het gebruik van een AIS apparaat voor binnenschepen (zowel vrachtschepen als passagiersvaartuigen) die varen op de Vlaamse binnenwateren door de Vlaamse Regering. Daarbij aansluitend worden met het voorstel ook de technische vereisten van de AIS en de ECDIS apparatuur gelijkgeschakeld met de vereisten die gelden voor de Rijnvaart.

Het verplicht gebruik van AIS apparaten draagt bij aan een gemakkelijker identificatie en lokalisatie van schepen in geval van calamiteiten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project VisuRIS: In 2017 werd het portaal VisuRIS voorgesteld aan de binnenvaartsector. Via dit portaal wordt de klanten een loket geboden waar men alle statische (karakteristieken van bruggen, sluisen, waterwegen, ...) en dynamische informatie (incidente, verkeersdrukte, ...), nuttig voor de binnenvaart, kan terugvinden. Deze informatie wordt ook aangeboden via een specifieke mobiele app waardoor snel en efficiënt de nodige informatie zichtbaar wordt.

Project: VisuRIS

In de loop van 2018 worden bijkomende diensten gelanceerd om de logistieke spelers en de waterweggebruikers te ondersteunen. Het betreft o.m. het berekenen van mogelijke tijpoorten op de Bovenzeescheide, een simulator voor het berekenen van de binnenvaartrechten, incl. een webshop voor het online betalen ervan, communiceren van geschatte aankomsttijden, incl. berichtgeving bij afwijking, enz.

Tevens is gestart met het moderniseren van het waterpeilnet, is er veel aandacht besteed aan het verzamelen en up-to-date houden van geografische informatie, maar ook aan de promotie en het stimuleren van het gebruik van RIS.

Project: Vernieuwing AIS netwerk waterwegen

Project: Vernieuwing AIS netwerk waterwegen

In 2018 wordt de AIS tracking en tracing infrastructuur vernieuwd door het vervangen van nieuwe hardware en antennestations op de binnenwateren, conform de RIS (River Information Services) en internationale richtlijnen voor scheepvaart. Bovendien wordt actief ingezet op een regionaal en internationaal uitwisselen van deze gegevens in het kader van een grensoverschrijdend en efficiënt scheepvaart verkeersmanagement.

Engagement: Naast het Vlaamse project is Vlaanderen ook partner binnen het Europese COMEX-project (enabled COrridor Management EXecution). De bedoeling van het project is een geharmoniseerde implementatie en operationalisering van RIS op belangrijke binnenvaartcorridors in Europa door middel van gepaste gegevensuitwisseling over de grenzen heen om zodoende de veiligheid, efficiëntie en impact van de binnenvaart te verbeteren.

Engagement: Er wordt overleg gepleegd met de Vlaamse havenbedrijven voor de uitwerking van een Enig Meldpunt, elektronische betaalfaciliteiten voor een breed gamma aan diensten, alsook aangaande optimaliseren processen met als met het oog op het reduceren de administratieve processen horende bij de binnenvaart.

Een doorgedreven samenwerking met havenbedrijven en logistieke partners is hierin essentieel om te kunnen doorgroeien van een lokale bediening van de vaarweg, over afstandsbediening, tot een geïntegreerd verkeers- en logistiek vervoersmanagement. Een verdere digitalisering van de papierstroom voor de schipper en de vaarweggebruikers wordt gerealiseerd onder meer door het principe van 'papierarm varen' verder vorm te geven.

In 2017 werd deze samenwerking geborgd in een formele engagementsverklaring tussen de Vlaamse zeehavens en de waterwegbeheerders om gezamenlijk te investeren in een haven neutraal informatieplatform. Deze samenwerking zal in 2018 resulteren in concrete verbetering van informatie uitwisseling om de multimodale aanpak van zee scheepvaart, binnenvaart en andere modi te optimaliseren gericht op een integrale aanpak van de informatiestroom die een rechtstreekse impact heeft op de logistieke bedrijfsprocessen van private partners.

Engagement: Beschikbare data aanwezig bij DVW worden met respect voor de privacy van de binnenvaartondernemers en van de verladers visueel in kaart gebracht (in de zogenaamde visibiliteitstool) met als doel met bedrijven in dialoog te treden en om het gebruik van binnenvaartschepen te optimaliseren en aldus ook leegvaart te beperken.

Engagement: Binnen het kader van de vzw Cargo Community Systems (CCS) wordt op basis van de bevindingen van de in 2014 uitgevoerde benchmarkstudie verder gewerkt aan een pakket van strategische keuzes die het kader zullen vormen voor nieuwe projecten die moeten bijdragen aan de competitiviteit van de Vlaamse havens binnen de Hamburg – Le Havre range op het vlak van IT-toepassingen/infostructuur en de uitwisseling van informatie in de logistieke keten. Vanuit die optiek wordt de vzw CCS met nieuwe partners uitgebreid die een meerwaarde kunnen betekenen voor het uitrollen van de strategie. De waterwegbeheerders zijn formeel toegetroten binnen het kader van de vzw CCS. Er wordt momenteel gewerkt aan een lijst van prioritaire projecten. Zo wil men bijvoorbeeld de wachttijden voor binnenvaart in havens reduceren. In dat kader loopt er momenteel een project om elektronisch melden in heel Vlaanderen mogelijk te maken zodat

waterwegbeheerders en havens sneller en betere informatie hebben over schepen in en rond hun werkingsgebied.

Programma 2017-2020 – Onbemand varen/smart shipping

Slimme infrastructuur en verkeersmanagement zorgen voor een efficiëntere binnenvaart. Een nieuw concept binnen automatisatie is het autonome schip. Als we nadenken over de mobiliteit van morgen, kunnen we niet voorbijgaan aan de innovaties op het gebied van autonome voertuigen. In de luchtvaart is het concept van de autopilot reeds zeer ver gevorderd, voor het personen- en goederenvervoer op de weg wordt meer en meer geëxperimenteerd met zelfrijdende auto's en vrachtwagens en ook in de scheepvaartsector zijn reeds enkele proefprojecten rond onbemand varen uitgevoerd of in uitwerking. Omdat het binnenvaartnetwerk en de binnenvaartsector ook in de toekomst zijn rol zou kunnen blijven vervullen, is onbemand varen een thema dat ook door de binnenvaart opgenomen moet worden. Het ontwikkelen van nieuwe soorten schepen is aan de privésector. Toch kan DVW hierin ook hier een belangrijke rol spelen: een kader creëren dat autonome schepen op de binnenwaterwegen op een veilige manier toelaat.

DVW verzamelde de voorbije jaren veel expertise rond autonoom varen en wordt daarvoor internationaal erkend als expert. Ook in het binnenland is er meer en meer vraag naar de ondersteuning van de overheid in de overgang naar meer automatisatie. DVW zal daarom haar medewerking verlenen bij de oprichting van een Vlaams Forum, waarin geïnteresseerde stakeholders en organisaties samengebracht worden om de innovatie met betrekking tot autonome schepen in Vlaanderen te stimuleren en vorm te geven.

Projecten, indicatoren en engagementen

Project onbemand varen: In 2017 werd een visienota binnen DVW opgesteld waarin smart shipping gedefinieerd wordt, wat de voordelen en uitdagingen zijn en wat de ambities van DVW betreffende smart shipping zijn.

Project: onbemand varen

In de loop van 2018 richt DVW een projectgroep op en wordt een Vlaams forum opgestart waarin geïnteresseerde stakeholders en organisaties samengebracht worden om de innovatie met betrekking tot autonome schepen in Vlaanderen te stimuleren en vorm te geven.

Verder zal DVW test areas op de Vlaamse binnenwaterwegen aanduiden, waarin veilig geëxperimenteerd kan worden met (deels) autonome schepen. Hiervoor werden in 2017 reeds de eerste juridische onderzoeken gestart. In 2018 zal de procedure van het aanvragen en gebruiken van een test area verder uitgewerkt worden, zullen de juridische knelpunten opgeheven worden en zal een test area geopend worden.

Engagement: Opvolgen van de te nemen regelgevende initiatieven i.k.v. autonoom varen, zowel binnenlands als internationaal. Op Vlaams niveau zullen eerst de test areas juridisch mogelijk gemaakt worden. Op basis van de testresultaten zal input gegeven kunnen worden over hoe de Vlaamse regelgeving definitief te kunnen aanpassen. Internationaal worden er contacten gelegd binnen de CCR en de UNECE om deze thematiek bespreekbaar te maken. In februari 2018 vindt een workshop rond onbemand varen plaats binnen de UNECE, mede georganiseerd door DVW.

Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk

De organisatie versterkt pijler 2 door de uitbouw van het Vlaamse waterwegennet waarbij capaciteitsbepalende knelpunten op korte of middellange termijn worden weggewerkt (cfr. OD 1.2). Binnen deze pijler past ook de voortzetting van de bouw van kaaimuren op basis van objectieve investeringsprogramma's, waarin de samenwerking tussen de private en publieke sector een belangrijke hefboom kan zijn, een doordacht beleid voor de uitbouw van het netwerk van inland terminals en het aanbieden van faciliteiten voor de binnenvaart.

Programma 2015-2019 - Uitbouw overslagmogelijkheden

Om de bereikbaarheid van de waterweg te blijven verbeteren, wordt verder geïnvesteerd in laad- en losinfrastructuur. Het aantal plaatsen waar goederen geladen en gelost kunnen worden is de laatste jaren sterk toegenomen. Het blijft nodig voort in te zetten op de creatie van nieuwe overslagmogelijkheden en de modernisering van bestaande overslaglocaties.

Bedrijfsgebonden kaaimuren via PPS

Sinds 1998 voert de Vlaamse Regering een beleid, o.a. door publiek-private samenwerking (PPS), ter stimulering van de bouw van kaaimuren. In ruil voor een overheidstussenkomst tot 80% in de investering in infrastructuur (tot maximaal 50% van de totale projectkost), garandeert het privébedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op die locatie gedurende 10 jaar.

De maatregel voor het bouwen van laad- en losinstallaties langs de bevaarbare waterwegen via publiek-private samenwerking (PPS), zoals goedgekeurd door de Europese Commissie in kader van de staatsteunregels, liep af op 31 december 2016. In 2017 kreeg de verderzetting van de maatregel vorm binnen de klijtlijnen van de medio 2017 gepubliceerde nieuwe Europese staatssteunregels. De bouw van nieuwe, en de valorisatie van bestaande, bedrijfsgebonden laad- en losinstallaties binnen een publiek-private samenwerking gaat dan ook door.

Het afwegingskader met objectieve criteria voor de prioritering van de uitvoering van PPS-kaaimuren is opgemaakt en goedgekeurd. Hoewel het zaak is om de afgesproken engagementen met ondernemingen inzake het realiseren van overslagmogelijkheden na te komen, laat dit toe om binnen de beschikbare budgettaire ruimte prioriteit te geven aan die projecten die het grootste rendement, in termen van bijdrage aan de beleidsdoelstellingen, genereren.

Openbare kaaimuren via PPS

DVW verleent ook vergunningen voor het laden of lossen van vaartuigen aan openbare kaaimuren. Publieke kaaimuren zijn voor bedrijven een interessante oplossing om zonder grote investeringskost, en vaak binnen een beperkt tijds kader, te genieten van de voordelen van de binnenvaart en kennis te maken met de mogelijkheden.

Er wordt werk gemaakt van het realiseren van openbare kaaimuren langs watergebonden bedrijventerreinen, zodat de binnenvaart optimaal kan worden ingeschakeld in de afhandeling van het goederenvervoer. Een gemeenschappelijke kaaimuur wordt voorzien bij de uitbouw van nieuwe en - waar mogelijk - bij bestaande watergebonden bedrijventerreinen. Op basis van de in kaart gebrachte watergebonden bedrijventerreinen (al dan niet uitgerust met een publieke of een private kaaimuur), zal nagegaan worden of en hoe het gebruik van deze infrastructuur verder kan geoptimaliseerd worden.

Afhankelijk van de gebiedsspecifieke noodzaak aan nieuwe publieke kaaimuren, wordt het netwerk aldus uitgebreid.

Inland terminals

Inland terminals zijn cruciale knooppunten die watergebonden stromen omzetten naar andere modi. Dankzij doordachte inplanting wordt een meerwaarde gecreëerd voor de aan- en afvoer van containers naar en van de zeehavens. De inplanting van overslaglocaties voor andere goederensoorten wordt weloverwogen gemaakt. Vanuit logistiek oogpunt zijn deze terminals interessant voor bedrijven die via samenwerking goederenstromen willen bundelen om alzo het transport te optimaliseren.

De verdere uitbouw van het netwerk van inland terminals in Vlaanderen wordt, waar economisch en beleidsmatig verantwoord, door DVW gefaciliteerd. Concreet maakt DVW werk van het uitwerken van maatregelen om kaaimuren met terminalactiviteiten in de markt te kunnen zetten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Operationaliseren van de verlengde PPS-maatregel voor de bouw van bedrijfsgebonden kaaimuren via PPS en verder zetten lopende projecten.

De Vlaamse Waterweg zet verder in op het onder de aandacht brengen van de mogelijkheden en het maximaal ondersteunen van potentiële private partners bij de bouw van nieuwe, en de valorisatie van bestaande, bedrijfsgebonden laad- en losinstallaties in het kader van PPS.

Engagement:

Aan de hierna vermelde eerder geprioriteerde kaaimuren wordt als volgt uitvoering gegeven.

Project: Bouw kaaimuur Genk

Project: Bouw PPS-kaaimuur Genk

De werken worden tegen einde 2018 beëindigd en overgedragen aan de klant voor exploitatie.

Project: Bouw kaaimuur Hasselt

Project: Bouw PPS-kaaimuur Hasselt

Op vraag van de klant wordt het ontwerp en de locatie van de kaaimuur herbekeken. Dit ingevolge de problematiek van de klant, aangaande zijn exploitatievergunning.

Project: Renovatie kaaimuur Laakdal

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Laakdal

Omwille van exploitatieredenen is dit renovatieproject opgedeeld in 2 fases. Het doel in 2018 is op het terrein te starten met de eerste fase van de renovatiewerken.

Project: Renovatie kaaimuur Wielsbeke

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Wielsbeke

Start der werken is voorzien voor de tweede helft 2018. De werken omvatten de renovatie en de uitbreiding van de bestaande kaaimuur.

Project: Bouw kaaimuur Hambos

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Hambos

Realisatie bouw (aanvatting werken in januari 2018)

Project: Renovatie kaaimuur Kerkhove

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Kerkhove

Realisatie renovatie (aanvatting werken in voorjaar 2018)

Project: Bouw kaaimuur Waregem

Project: Bouw PPS-kaaimuur Waregem

Realisatie bouw (aanvatting werken in januari 2018)

Project: Bouw kaaimuur Harelbeke

Project: Bouw PPS-kaaimuur Harelbeke

Realisatie bouw (aanvatting werken na bouwverlof 2018)

Project: Renovatie kaaimuur Wijgmaal

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Wijgmaal

Realisatie renovatie (aanvatting werken in voorjaar 2018)

Engagement: Uitwerken van een nieuwe algemene steunmaatregel voor de bouw van openbare kaaimuren

Programma 2015-2019 - Voorzieningen waterweg

Het optimaal functioneren van het waterwegennetwerk vraagt aantrekkelijke, duurzame en milieuvriendelijke wachtplaatsen, overnachtingsplaatsen en -havens voor schippers met de nodige faciliteiten en dienstverleningen (onder andere walstroom (cfr. OD 2.3), afvalinzamelpunten en drinkwater).

Er wordt in nauwe samenwerking met alle leden van het Vlaams binnenvaartservices platform (VBSP) gewerkt aan een afgestemde en gezamenlijke communicatie richting de schipper inzake de beschikbare dienstverleningen (o.a. walstroom, afvalinzameling en drinkwater), het wegwerken van knelpunten in de binnenvaart inzake dienstverleningen en het samenwerken rond de verdere uitbouw van een netwerk met geschikte wacht- en rustplaatsen met aangepaste dienstverleningen.

Scheepsafvalstoffenverdrag

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Scheepsafvalstoffenverdrag) van 9 september 1996, heeft als doelstelling de bescherming van het milieu en de verhoging van de veiligheid van de binnenvaart en de opvarenden.

De algemene principes van het verdrag omvatten:

- het voorkomen van afval;
- het veilig en gescheiden inzamelen en verwijderen van scheepsafval dat niet vermeden kan worden;
- het bij de veroorzaker in rekening brengen van de kosten van inzameling en verdere verwijdering;
- het voorkomen van concurrentievervalsing door het stellen van uniforme regels in alle verdragsluitende landen.

In uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag dient een voldoende dicht net aan ontvangstinrichtingen voor het scheepsbedrijfsafval te worden ingericht en moeten regels voor de inzameling, de afgifte en de ontvangst van afvalstromen worden opgesteld. Ten slotte bevat het verdrag bepalingen voor de financiering van de inname en verwijdering van scheepsafval. Deze verplichtingen werden uitgewerkt in het Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Om de leef- en werkomstandigheden van de binnenvaartsector te verbeteren worden de waterwegen uitgerust met voldoende, aangename en goed uitgeruste aanlegplaatsen, waar niet-actieve binnenschepen veilig en comfortabel kunnen afgemeerd worden, zonder hinder voor het doorgaande verkeer. Een planning wordt opgemaakt voor de realisatie van de prioritaire investeringsprojecten voor het voorzien of uitbreiden van overnachtingsplaatsen en -havens, binnen de huidige legislatuur.

Project: Realisatie wachtdok binnenvaart langs Schelde-Rijnkanaal

Er wordt uitvoering gegeven aan de goedgekeurde principsovereenkomst met Havenbedrijf Antwerpen. Inzonderheid vindt overleg plaats met de binnenvaartsector, worden de aanbestedingsdocumenten uitgewerkt en worden de vergunningsaanvragen opgesteld en ingediend.

Engagement: DVW maakt werk van het verbeteren van de afvalafgiftemogelijkheden: Het huidige inzamelsysteem voor het verzamelen van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval evalueren en bijsturen waar nodig.

- Het uitbreiden van het huidige inzamelnetwerk voor het overige scheepsafval. De in opdracht van OVAM uitgevoerde TWOL-studie "Onderzoek naar een meer optimale inzameling van het scheepsafval van de binnenvaart in Vlaanderen" zal hierbij als basis dienen.
- Het bedrijfsleven informeren over hun verplichtingen inzake het afval van de lading en (mee)zoeken naar mogelijke oplossingen.
- Scheppen van een wetgevend kader met betrekking tot het ontgassen van binnenschepen (opvolging).

Indicatoren: Afvalinzameling

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Totaal ingezameld gevaarlijk Scheepsafval	N.v.t. wegens kengetal
Totaal ingezameld niet-gevaarlijk scheepsafval	N.v.t. wegens kengetal
Totaal ingezameld oliehoudend scheepsafval	N.v.t. wegens kengetal

Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

De acties binnen deze pijler zijn gericht op het garanderen van een voldoende aanbod watergebonden bedrijventerreinen (cfr. OD 1.3), op het stimuleren van het gebruik van kleine waterwegen door de toepassing van innovatieve vervoers- en overslagconcepten en op het aantrekken van nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart (cfr. OD 1.4). Promotie en marktprospectie moeten ervoor zorgen dat de opportuniteiten van de binnenvaart niet alleen gekend maar ook optimaal worden benut.

Programma 2015-2019 - Promotie, marktprospectie, marketing

Om het marktaandeel te vergroten spreekt DVW actief potentiële klanten aan en worden de inspanningen op gebied van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing gecoördineerd voortgezet. Behalve de professionele doelgroepen wordt ook gewerkt aan het imago bij het grotere publiek door gerichte promotiecampagnes.

Inzet van experts inzake logistiek, transport en marketing

Transportdeskundigen gaan op zoek naar nieuwe verladers, nieuwe markten en promoten de waterweg. De transportdeskundigen beogen dan ook het verhogen van het aandeel van de binnenvaart in de transportmarkt. Daarbij wordt gekozen voor een integrale aanpak, van doelgerichte prospectie bij bedrijven over goederenstroomanalyse tot desgevallend het afsluiten van overeenkomsten voor het gebruik van de waterweg. Deze experts werken nauw samen met de afdeling commercieel beheer, en beschikken daardoor over verrijkte informatie die ze ten dienste van de markt stellen.

Op die manier geven zij specifieke invulling aan de noden van potentieel watergebonden bedrijven en stimuleren zij het gebruik van de waterwegen als economisch weefsel en schakel in het logistiek beleid. Essentieel hierin is de bedrijfsmatige aanpak van de transportdeskundige en de waterwegbeheerder

zodat deze zo nauw mogelijk aansluit bij de aanpak voorgestaan door het cliënteel. Het uitgangspunt is dat de waterwegbeheerder zich aanpast aan de klant.

Tot op heden werd hiervoor via een dienstenopdracht beroep gedaan op een externe dienstverlener.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Om het vervoer via de waterweg te promoten zal DVW in 2018 prospectie- en promotieacties verderzetten, samenwerkingsverbanden opzetten en informatie verstrekken naar bedrijven en andere overheden. DVW bouwt hiervoor verder op de ontwikkelde communicatievisie en een communicatiestrategie, meer bepaald met aandacht voor:

- Aanwezigheid/doorgedreven zichtbaarheid op sectorgebonden evenementen (o.a. marketingcampagne, Transport & Logistics, Belgian Boat Show,..);
- Opportuniteiten aanwenden om watergebondenheid in de kijker te zetten;
- Initiëren van (eigen) en deelname aan promotiecampagnes.

Engagement: De Vlaamse Waterweg geeft uitvoering aan de overeenkomst met het VIL inzake de constructieve samenwerking met het platform Multimodaal.Vlaanderen

Engagement: De inschakeling van gericht optreden in de markt via transportdeskundigen zal worden voortgezet.

Engagement: Stimuleren kwaliteit van vervoersbewijzen binnenvaart

Er bestaat een Europese Richtlijn voor Beroepskwalificaties in de binnenvaart. Die heeft als doel de arbeidsmobiliteit in de binnenvaartsector te vergemakkelijken door te zorgen dat kwalificaties van geschoolde werknemers in de hele Unie worden erkend. Aan de competentievereisten voor het besturen van een vaartuig is een praktijkexamen gekoppeld via een daarvoor erkende binnenvaartsimulator. DVW maakt, samen met het departement, actief deel uit van de examencommissie die de praktijkexamens afneemt.

Engagement: Ondersteunen van verdere professionalisering binnenvaart

In 2018 wordt nagaan hoe en op welke wijze de binnenvaartsector (verder) geprofessionaliseerd kan worden met het oog op het versterken van de sector naar de toekomst toe. Specifiek in 2018 verleent DVW, in het kader van de samenwerkingsovereenkomst met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, haar medewerking aan het ter beschikking stellen van KOBİ (Kostenberekening Binnenvaart).

OD 1.2 Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk (OD 19 uit BN)

Het uitvoeren van capaciteitsbevorderende infrastructuurwerken

Voor een sterke binnenvaart zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk. De aantrekkelijkheid van de binnenvaart moet vergroten door in de eerste plaats de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. Een binnenvaartnetwerk dat klaar is voor de toekomst, dat beantwoordt aan de vragen en vereisten van de klanten, dat veilig en innovatief is.

Om de plaats van de binnenvaart als volwaardige modus in de logistieke keten te versterken en het goederenvervoer op een veilige en vlotte wijze te blijven organiseren, dient Vlaanderen over een volledig en optimaal netwerk van waterwegen te beschikken. Op heel wat plaatsen voldoet het bestaande netwerk niet aan de vereisten die overeenkomstig zijn met internationale afspraken en doelstellingen. Inzonderheid dient het Vlaamse waterwegennet zich in te passen in het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T netwerk). De belangrijkste projecten zijn Seine-Schelde en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal.

Hiertoe worden prioriteiten bepaald met het oog op het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten op het waterwegennet. Als schakel in de logistieke netwerken wordt de nodige aandacht besteed aan de ontsluiting van de havens.

Naast de inspanningen om het netwerk gericht uit te bouwen, maakt DVW werk van een sterkere integratie met de andere modi. Het verknopen van de verschillende netwerken is een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een gecombineerd gebruik van de verschillende modi in de corridor Noordzee-Middellandse Zee. De Seine-Schelde-verbinding werd reeds ingepast in de corridor Noordzee-Middellandse Zee. DVW zet volop in op het bekomen van maximale Europese cofinanciering voor haar belangrijkste infrastructuurprojecten. De door Europa toegekende subsidies voor de realisatie van Seine-Schelde en de opwaardering van het Albertkanaal (de verhoging van bruggen en de verbreding ter hoogte van Antwerpen-Wijnegem) worden maximaal gevaloriseerd. Ook zullen de mogelijkheden van alternatieve financiering voor Vlaamse infrastructuurprojecten worden onderzocht. Concreet wordt er gekeken naar de beschikbare financiële instrumenten (leningen, garanties, participaties, ...) van de Europese Investeringsbank (EIB) of het Europees Fonds voor Strategische Investerings (EFSI) of een 'blending' van subsidies en financiële instrumenten. Zo werd in het kader van de Blending Call 2017 voor het project Verhogen Bruggen Albertkanaal in december 27 miljoen aan CEF-subsidies bekomen voor PPS-cluster 2. In 2018 dient het belang van Europese cofinanciering voor Vlaamse infrastructuurprojecten verder te worden benadrukt. De huidige tendens om meer en meer gebruik te maken van private financiering (EFSI, project bonds, EIB-producten...) is met name voor de watergebonden infrastructuurprojecten, door hun aard en omvang, moeilijk haalbaar, onder andere omdat er geen return on investment is. Hiertoe dient deze problematiek zo vaak mogelijk in (bilaterale) contacten met de Europese Commissie en INEA te worden aangebracht. Dit ook door bij te dragen aan standpunten in Europese organisaties waar de Vlaamse overheid lid van is.

DVW engageert zich om infrastructurele knelpunten en missing links weg te werken zoals deze benoemd worden in het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020. De uitvoering ervan dient evenwel te passen binnen de budgettaire enveloppe. DVW werkt ook actief mee aan de realisatie van het Masterplan 2020 voor de mobiliteit in en rond Antwerpen.

DVW wil andere gewesten en buurlanden actief betrekken bij het uitvoeren van infrastructuurwerken met transregionale en -nationale impact.

DVW engageert zich bovendien om uiterlijk op 1 november een voorstel van indicatief investeringsprogramma met toelichting aan de minister voor te leggen en daarnaast tegen 15 januari eventuele voorstellen tot aanpassing ingevolge de realisatie van het jaarprogramma van het vorige jaar voor te leggen aan de minister.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Specifiek voor grote projecten wordt via de procedure van het decreet 'complexe projecten' van bij de aanvang aandacht besteed aan aspecten zoals draagkracht en ruimtelijke inpassing. Op 8 september 2017 werd door de Vlaamse Regering de formele startbeslissing genomen inzake de voorbereidende studie voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk in het kader van het decreet Complexe Projecten.

In 2018 wordt de onderzoekfase van dit complexe project doorlopen. De onderzoekfase wordt afgesloten bij het nemen van het voorkeursbesluit (voorzien eerste helft 2019).

Engagement: DVW engageert zich projecten tijdig in te dienen met het oog op het bekomen van maximale Europese cofinanciering.

Engagement: Beleidsdomeinbreed Geïntegreerd Investeringsprogramma:

In het verleden maakte DVW jaarlijks afzonderlijk een investeringsprogramma op. Vanaf 2018 wordt gewerkt met één investeringsprogramma voor het hele beleidsdomein MOW: een Geïntegreerd Investeringsprogramma of GIP.

Dit GIP moet een overzichtelijker beeld geven van alle investeringen in het beleidsdomein. We zorgen hiermee voor een betere afstemming van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten.

Het GIP moet een beter zicht bieden op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren. De horizon ligt op de middellange termijn (3 jaar), met een doorkijk naar 2030 en 2050. DVW engageert zich om tijdige zijn bijdrage te leveren volgens de timing en methodiek voor opmaak van het GIP.

Indicator: De realisatie van het investeringsprogramma zal worden opgevolgd middels onderstaande indicator. Hiertoe wordt voorzien in een rapportering aan de voogdijminister. Per kwartaal wordt de voogdijminister geïnformeerd over de uitvoering van het goedgekeurde investeringsprogramma.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Vastleggingsgraad investeringsprogramma	30% vastgelegd op 30/06 60% vastgelegd op 30/09 100% vastgelegd op 31/12

Indicatoren: Het verbeteren van de capaciteit van de waterwegen realiseert zich finaal door een verhoging van de scheepvaarttrafiek. De globale evolutie van het scheepvaartverkeer wordt opgevolgd middels diverse indicatoren. Door het conjunctuurgevoelige karakter van de scheepvaart is het echter weinig zinvol een streefwaarde te definiëren. Ze zijn dan ook te beschouwen als een kengetal zonder streefwaarde.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal tonkilometer	N.v.t. wegens kengetal
Aantal ton vervoerd	N.v.t. wegens kengetal
Aantal containers	N.v.t. wegens kengetal
Percentage leegvaart	N.v.t. wegens kengetal
Tonnage via zeeschepen	N.v.t. wegens kengetal

Programma 2015-2019 - De as Seine-Schelde

Vanaf 2016 wordt invulling gegeven aan het Vlaamse luik van de eind 2015 tot stand gekomen Grant Agreement voor de Actie 'Seine-Schelde 2020' in het kader van het CEF 2014-2020:

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Seine-Scheldeproject tussen Gent en Wervik:

In het kader van Seine-Schelde is in 2017 volop werk gemaakt van de bouw van de nieuwe klasse Vb-sluis in Harelbeke en de start van de werken van de nieuwe klasse Vb-sluis in Sint-Baafs-Vijve. De bochtverbredingswerken op het Afleidingskanaal in Deinze en Nevele konden worden afgewerkt. De nieuwe Centrumbrug in Wervik, alsook de bijhorende kaaimuren en oeverinrichting aan Vlaamse kant, zijn afgewerkt. De werken voor de herinrichting van de Oude Leie-arm te Kortrijk zijn opgestart. De globale actualisatiestudie voor de Leie-as kon worden afgewerkt en is vertaald in een geactualiseerd projectplan, dat als richtsnoer dient voor de verdere implementatie van het Seine-Scheldeprogramma op de Leie-as.

Project: Seine-Scheldeproject tussen Gent en Wervik

Het geactualiseerde projectplan voor de Leie-as wordt in 2018 verder uitgewerkt en geïmplementeerd.

De nieuwe klasse Vb-sluis in Harelbeke wordt begin 2018 in dienst genomen. De overige elementen van het project in Harelbeke worden aansluitend afgewerkt (kaaimuren, stuw, vispassage). De bouw van de nieuwe klasse Vb-sluis in Sint-Baafs-Vijve wordt verdergezet. De verruimingsbaggerwerken op het Afleidingskanaal tussen Deinze en Schipdonk worden in 2018 opgestart. Het dossier voor de nieuwe voetgangersbrug in Nevele wordt aanbestedingsklaar gemaakt.

In 2018 wordt het uitvoeringsontwerp voor de kalibratie van het pand Deinze - Sint-Baafs-Vijve op punt gesteld (oever- en baggerwerken, NTMB-inrichting, aankoppeling meanders, ...) en worden de bijhorende vergunnings- en aanbestedingsprocedures opgestart. Hetzelfde geldt voor de bruggen Ooigem-Desselgem en Kuurne. De werken voor de uitbreiding en renovatie van de containerterminal RTW in Wielsbeke worden opgestart.

De werken voor de herinrichting van de oude Leiearm in Kortrijk worden in het voorjaar van 2018 afgerond. In de doortocht van Wervik wordt gestart met de aanleg van de nieuwe oevers aan Franse zijde. Voor de doortocht van Menen worden de voorbereidende studies verdergezet en worden de benodigde verwervingen gefaseerd uitgevoerd.

De voorbereidende studie voor de modernisering van het kanaal Roeselare-Leie wordt in 2018 eveneens verder gezet, evenals de werken voor de herbouw van de Dorpsbrug in Ingelmunster.

Project: Seine-Schelde-West:

Dit project behelst het opzetten van een socio-economisch monitoringssysteem in uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering. Eind 2017 werden de nodige voorbereidingen hiertoe opgestart (verkennd overleg).

Project: Seine-Schelde-West

In 2018 wordt het verkennd overleg afgerond en wordt (een eerste versie van) het socio-economisch monitoringssysteem opgezet, in samenwerking met interne en externe deskundigen. Tegen het einde van 2018 wordt een eerste rapport opgeleverd.

Project: Doortocht van Brugge van Kanaal Gent-Oostende. Vervangingsbouw Dammepoortsluis en Steenbruggebrug en aanpassingswerken aan de doortocht:

Om de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens te behouden, is het uiterst belangrijk dat de bereikbaarheid van de Vlaamse zeehavens verzekerd blijft. Bij de verdere uitbouw van het waterwegennet gaat bijzondere aandacht uit naar de hinterlandontsluiting van de zeehaven van Brugge. Qua duurzaamheid van de havencapaciteiten is het ontsluiten van de zeehaven van Brugge via de binnenvaart cruciaal. Een betere achterlandontsluiting van de zeehaven van Brugge dringt zich op. In eerste instantie wordt gewerkt aan een betere doorvaart op de ringvaart rond Brugge. De Steenbruggebrug wordt aangepakt en er komt een nieuwe Dammepoortsluis. Deze projecten dienen een dubbel doel: de binnenvaartcapaciteit over het hele traject Zeebrugge-Gent optrekken naar 2.500 ton én de verkeersmobiliteit rond Brugge verbeteren.

Project: Doortocht van Brugge van Kanaal Gent-Oostende. Vervangingsbouw Dammepoortsluis en Steenbruggebrug en aanpassingswerken aan de doortocht.

In de loop van 2018 worden voorontwerpen opgemaakt voor de vernieuwde Steenbruggebrug. Verder wordt de tweede fase van het project-MER uitgewerkt. Voor de nieuwe Dammepoortsluis wordt bijkomend onderzoek gevoerd naar twee locatiealternatieven om de impact van de veranderde sluislocatie op grondwater, rioleringen, afwatering van de Reien, waterkeringen en erfgoed na te gaan. Er wordt een adviesvraag aan UNESCO overgemaakt met betrekking tot de impact van het project op de erfgoedwaarden aan de centrumzijde van de stad Brugge.

Project: Verbetering van de bevaarbaarheid op de Boven-Zeeschelde en het Zuidelijk Vak van de Ringvaart:

Het eerder gerealiseerde duurzaam baggerprofiel voor de Boven-Zeeschelde, overeenkomstig de huidige klassering van de Boven-Zeeschelde, dient verder op diepte te worden gehouden in 2018. Parallel zullen de uitgevoerde pilootprojecten in de Boven-Zeeschelde (baggerwerken en oeververdediging) en de Ringvaart (aanpassing oevertalud t.h.v. Driesspoorbrug) worden gefinaliseerd, gemonitord en geëvalueerd; en zullen de verder te ondernemen stappen worden bepaald.

In Wetteren zal de bouw van de nieuwe en hogere fiets- en voetgangersbrug in 2018 worden gefinaliseerd.

De vernieuwing en verhoging van de overige bruggen over de Boven-Zeeschelde (zoals o.a. de Bergwijkbrug) wordt verder voorbereid in 2018.

Project: Boven-Zeeschelde: Realisatie fiets en voetgangersbrug te Wetteren

De bouw van de nieuwe en hogere fiets- en voetgangersbrug in Wetteren zal worden gefinaliseerd in 2018.

Verder zal de studie "integraal plan Boven-Zeeschelde" waarin de functies bevaarbaarheid, natuur en veiligheid integraal worden benaderd, doorlopen in 2018.

Programma: 2015-2019: De as Antwerpen-Brussel-Charleroi

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Zeekanaal Brussel-Schelde. In 2013 werd gestart met de uitvoering van een structurele verdieping van een deel van het Zeekanaal Brussel-Schelde. Dit sluitstuk moet ervoor zorgen dat zeeschepen met een tonnage tot 10.000 ton vanaf de sluis te Wintam tot aan de kraagput Willebroek kunnen varen. Om het gewenste kanaalvak toegankelijk te maken voor schepen tot 10.000 ton zijn ook verdiepingswerken boven de Rupeltunnel noodzakelijk.

Project: Verbeteren van de bevaarbaarheid van het Zeekanaal Brussel-Schelde

Finaliseren van de verdiepingsbaggerwerken in de vaargeul van het kanaal Brussel-Schelde en

aanbesteding van de verdiepingsbaggerwerken boven de Rupeltunnel, teneinde toegang te verlenen voor 10.000 tonsschepen in het kanaalvak tussen Wintam en Willebroek.

Project: Modernisering Kanaal naar Charleroi: In 2017 werden verdere stappen gezet in de realisatie van de modernisering van het kanaal naar Charleroi, meer bepaald voor de aanpassing van de doortocht Halle. Zo werd de uitvoeringsstudie van de Sint-Annabrug afgerond, werd de vergunning voor de Zuidbrug bekomen en werden voor deze bruggen de nodige aanbestedingen uitgevoerd. Daarnaast werden de krijtlijnen van de opwaardering van deze waterweg in Sint-Pieters-Leeuw, Beersel en Drogenbos, opgenomen in het ontwerpstreefbeeld, verder besproken met de gemeentebesturen. In het kader van de voorbereiding voor de aanleg van de Driefonteinenbrug in Sint-Pieters-Leeuw, werden terreinen gesaneerd en bouwvallige loods en afgebroken. Ook werd een aanbestedingsdossier opgesteld voor de aanleg van de ontsluitingswegen en voor het bouwrijp maken van de terreinen ten westen van het kanaal.

Project: Modernisering Kanaal naar Charleroi

In 2018 wordt gewerkt aan de realisatie van de opwaardering van het kanaal in Halle (bouw van de Zuidbrug) en de voorbereidende werken voor de realisatie van de Driefonteinenbrug te Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos, alsook de aansluitende wegen.
De overige deelprojecten in het kader van de renovatie van de doortocht van het kanaal te Halle (o.a. bouw van de Nederhembbrug, vervanging van de Bospoortbrug, ...) worden in 2018 verder voorbereid.

Project: Dender afwaarts Aalst. Modernisering op 1.350 ton – ontwerpfasen en vergunningentraject: Voor opwaardering Dender (aanpassingswerken aan het pand en stuwsluiscomplex Denderbelle) werd in 2017 de project-MER ingediend.

Voor het nieuwe stuwsluiscomplex in Denderbelle werden in 2017 de ontwerpstudies verder uitgewerkt (incl. vispassage, dienstgebouw en omgevingsaanleg) en werd gestart met de opmaak van de aanbestedingsdocumenten. De voorbereidende documenten voor de omgevingsvergunning voor de nieuwe stuwsluis in Denderbelle werden opgemaakt.

Project: Dender afwaarts Aalst. Modernisering op 1.350 ton – ontwerpfasen en vergunningentraject.

In 2018 zal de omgevingsvergunning voor de bouw van het nieuwe stuwsluiscomplex van Denderbelle (incl. vispassage, dienstgebouw en omgevingsaanleg) worden ingediend. Het aanbestedingsontwerp zal nog verder worden uitgewerkt, waarna de werken zullen worden aanbesteed.

Project: Nete en Netekanaal. Verhoging van 3 baanbruggen ter verbetering van de bevaarbaarheid voor 3-laagse containervaart:

De ontwerpstudies voor de nieuwe, verhoogde brug over de Beneden-Nete te Duffel (N14), de nieuwe, verhoogde brug over de Beneden-Nete te Walem (N1) en de nieuwe overbrugging van de het Netekanaal en de Kleine Nete te Nijlen (N116) zijn lopende.

Project: Verhoging van 3 baanbruggen over de Nete en het Netekanaal.

In 2018 zal de vernieuwing en verhoging van de baanbruggen te Walem, Duffel en Nijlen verder voorbereid worden, zodat deze projecten kunnen aanbesteed worden vanaf 2019.

Programma: 2015-2019: De as Albertkanaal-Kanaal Bocholt-Herentals

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Verhogen van de bruggen over het Albertkanaal:

De norm voor vier-lagen-containertransport via de binnenvaart veronderstelt een doorvaarthoogte onder bruggen van 9,10 m. Over het Albertkanaal liggen 62 bruggen met een doorvaarthoogte die varieerde van 6,70 m (=de inmiddels afgebroken IJzerlaanbrug) tot doorvaarthoogtes groter dan 9,10 m.

Gelet op de sterke groei van het containervervoer wordt sinds midden jaren '90 bij de herbouw van bruggen over het Albertkanaal geopteerd voor het realiseren van een doorvaarthoogte van 9,10 m. Mits de bruggen zijn aangepast zal de competitiviteit van het containertransport via de binnenvaart verhogen en zal aldus de modal shift naar watertransport bevorderd worden.

De verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor de niche van het vervoer van ondeelbare voorwerpen (met hoge toegevoegde waarde) aanzienlijk verbeteren. Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal bovendien plaatselijk vernauwd. Deze vernauwingen vormen ware bottlenecks die een belemmering betekenen voor het scheepvaartverkeer op het kanaal en bovendien een potentieel veiligheidsrisico inhouden. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal ter hoogte van de bruggen tot de normale kanaalbreedte. Het wegnemen van deze vernauwingen vergemakkelijkt de doorvaart onder de bruggen en maakt het varen veiliger. Het doel is om de laatste bruggen in 2020 in uitvoering te laten gaan.

Project: Verhogen van de bruggen over het Albertkanaal

Met betrekking tot de verhoging van de bruggen langs het Albertkanaal staan in 2018 de aanbestedingen gepland van de herbouw van de spoorbrug van Kuringen alsook het verhogen van de brug over de kolenhaven van Genk.

Voor de 2e cluster van het PPS-project wordt in 2018 de gunningsleidraad en het bestek uitgestuurd naar de geselecteerde kandidaten. Tevens worden met Infrabel samenwerkingsovereenkomsten afgesloten voor de herbouw van de spoorbruggen van Genk-Langerlo en Herentals-Lier.

Project: Het opwaarderen van de sectie Antwerpen- Wijnegem tot klasse VIb:

Met uitzondering van de sectie tussen Antwerpen en Wijnegem (klasse Vb) voldoet het Albertkanaal aan de karakteristieken van een waterweg van klasse VIb. Aangezien precies deze sectie tussen Antwerpen en Wijnegem het grootste aandeel in binnenvaarttrafiek te verwerken krijgt, is dit een echte flessenhals: een beperkte kanaalbreedte, de moeilijk te bevaren Bocht van Merksem en een aantal bruggen met doorvaarthoogte kleiner dan 7 meter en beperkte doorvaartbreedte. Het project voorziet in de verruiming van het kanaalprofiel tot een minimumbreedte van 63 meter en een waterdiepte van 6 meter, met lokale verbredingen ter hoogte van laad- en losinstallaties en wachthavens.

Een deel van de uit te voeren verruimingswerken zal worden afgestemd op de uitvoering van de cut&cover-tunnels van de Oosterweelverbinding.

De opwaardering van het vak Antwerpen-Wijnegem is gestart in 2009. Verschillende deelprojecten zijn reeds uitgevoerd of momenteel in uitvoering. Het doel is het programma te realiseren tegen 2020.

Project: Het opwaarderen van de sectie Antwerpen- Wijnegem tot klasse VIb

In 2018 staan de aanbestedingen gepland van de herbouw van de oevers tussen brug van de Azijn en Theunisbrug en tussen de zwaairom t.h.v. het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en

Hoogmolenbrug.

Project: De uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem:

De Vlaamse Waterweg wil tijdig de gepaste maatregelen nemen om op alle sluisencomplexen voldoende sluiscapaciteit te vrijwaren om de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart op het Albertkanaal te garanderen.

De combinatie van de voorspelde trafiektoename en schaalvergroting op het Albertkanaal zal tot gevolg hebben dat de intensiteit van het schutten van schepen aan de verschillende sluisencomplexen van het Albertkanaal gestaag toeneemt waardoor mogelijk (onaanvaardbare) wachttijden optreden.

Project: De uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem

In 2018 wordt de MKBA geactualiseerd op basis van de meest recente trafiekcijfers.

Project: Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals:

Het Kanaal Bocholt-Herentals is tussen Lommel en Bocholt bevaarbaar voor klasse IV-schepen. Dit evenwel met beperkte diepgang, waardoor het rendement van de binnenvaart niet optimaal is.

Door de aanpassing van het profiel van dit kanaalvak kan deze vaarbepanking worden weggewerkt.

Daarnaast wordt, mits de vervanging van drie klasse II-sluizen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV sluis, de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen.

Project: Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals

In 2018 worden stappen gezet, zodat het project vergunningsrijp is. Dit betekent dat de project-MER, passende beoordeling en compensatiedossier worden afgerond. Dit impliceert o.a. dat het project moet erkend worden als zijnde "van groot algemeen belang".

OD 1.3 Een multimodaal vervoersbeleid ontwikkelen (OD20 uit BN)

Vlaanderen wil de Europese draaischijf voor logistiek en transport blijven. Het doel is te komen tot een vlotte verkeersdoorstroming en een zo milieuvriendelijk mogelijk transportsysteem, waarbij elke modus op zijn sterktes aangewend wordt en er gezorgd wordt voor een kostenefficiënte overslag van de ene op de andere modus.

Distributiecentra en bedrijventerreinen dienen in de eerste plaats gesitueerd te worden aan de multimodale overslagpunten om zo efficiënt mogelijke transportstromen mogelijk te maken. DVW ontwikkelt hiertoe bedrijventerreinen langs haar waterwegen en geeft deze in concessie aan watergebonden bedrijven, die de binnenvaart gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten. Multimodale ontsluitingsmogelijkheden en een goede bereikbaarheid van de locaties worden hierbij verzekerd.

Programma 2015-2019 - Waterweg georiënteerd grondbeleid

Om een volwaardig en geloofwaardig alternatief te zijn voor het groeiende mobiliteitsprobleem is het een absolute randvoorwaarde dat er een voldoende ruim aanbod is aan watergebonden bedrijventerreinen. Naast het realiseren van overslaglocaties zet DVW dan ook in op een grondbeleid (OD 32 uit BN) dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid herwaarderen we bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen we nieuwe watergebonden bedrijventerreinen af. Bijzondere aandacht gaat uit naar de Seine-Schelde-as. Daartoe wordt, naar analogie met het Economisch Netwerk Albertkanaal, een strategisch plan Economisch

Netwerk Seine-Schelde uitgewerkt. In de loop van 2017 werd hieromtrent een globale economisch-ruimtelijke analyse voorbereid. Daarnaast zal DVW meewerken aan de organisatie van het grondbeheer binnen het beleidsdomein MOW.

In 2017 is werk gemaakt van het screenen van de portfolio aan gronden van de vennootschap en het formuleren van de strategische pistes voor het vastgoedbeheer. Het doel is het vermarkten van gronden en gebouwen met als resultaat het verhogen van de inkomsten voor de vennootschap.

Daarnaast zullen de waterwegbeheerders in 2018 hun grondbeheer verder samenvoegen, in het kader van de fusie tussen beide entiteiten. De entiteiten van het beleidsdomein MOW hebben in het kader van hun opdrachten veel gronden en ander vastgoed in eigendom of beheer en verwerven vaak bijkomend vastgoed. DVW heeft dit patrimonium op een uniforme wijze geïnventariseerd. Vervolgens zijn we een gemeenschappelijk vastgoedbeleid aan het uittekenen. Gronden en andere eigendommen die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken worden vermarkt. De opbrengst wordt aangewend om investeringen binnen het beleidsdomein te financieren. In het beleidsdomein is terzake heel wat expertise aanwezig. We zullen deze expertise optimaal inzetten voor het gehele beleidsdomein. We detecteren best practices en delen deze ervaringen om te komen tot een efficiënter vastgoedbeheer. Bovenstaande initiatieven moeten leiden tot een duidelijke visie op het vastgoedbeheer en een efficiënter vastgoedbeheer binnen MOW en worden opgevolgd en aangestuurd vanuit het MOW-vastgoednetwerk. In dit vastgoednetwerk zijn alle entiteiten van het beleidsdomein vertegenwoordigd.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Het verwerven van gronden (door koop, voorkoop, ruil, erfpacht of onteigening)

Engagement: Het voeren van een specifiek op de waterwegen en op watergebonden bedrijvigheden en dito overslag gericht grondbeleid

Project: Studie economisch en ruimtelijk commercieel beleid:

Project: Studie economisch en ruimtelijk commercieel beleid

In 2018 zal de studie economisch en ruimtelijk commercieel beleid worden uitbesteed en toegewezen met als werkterrein gans Vlaanderen behoudens voor die waterwegen/gebieden waarvoor al een gebiedsgericht onderzoek is uitgevoerd.

De studie moet resulteren in:

- een toekomstbeeld omtrent vraag-aanbod aan bedrijventerreinen langs de waterwegen. Er dient nog bepaald te worden welke waterwegen opgenomen worden in de studie. Dit toekomstbeeld houdt rekening met het voornemen om het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer te vergroten, met vervoersprognoses en met de noodzaak om een operationeel aanbod aan vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijventerreinen te beschikken.
- een strategie inzake grondbeleid (acquisitie, verkoop, concessieformules,...) die enerzijds uitgaat van een evenwichtige en gezonde financiële balans voor de vennootschap zelf en die anderzijds een ondernemingsvriendelijk klimaat schept. Het grondbeleid dient hierbij oog te hebben voor het aspect uitgaven/inkomsten waarbij de inkomsten van het grondbeleid kunnen worden ingezet voor grondacquisitie, investeringen in infrastructuur en/of investeringen eigen werking.

Project: Economisch Netwerk Seine-Schelde

Project: Economisch Netwerk Seine-Schelde

Naar analogie van het ENA wordt vorm gegeven aan de economisch netwerk Seine-Schelde waarbij, in samenwerking met de lokale economische actoren (o.a. POM West-Vlaanderen) en op basis van het nodige studiewerk, wordt gewaakt om een voldoende aanbod aan multimodale overslagplatformen en –terreinen af te bakenen langs de waterwegen die deel uitmaken van de Seine-Schelde corridor.

Project: Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) - Ontwikkeling Ham-Zwartenhoek

Project: Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) - Ontwikkeling Ham-Zwartenhoek

In het kader van de ontwikkeling van het ENA-terrein Ham-Zwartenhoek zal de afwerking van het watergebonden perceel ten oosten van het Nike-perceel gebeuren in de loop van 2018. Deze werken werden in 2017 reeds aanbesteed.

Project: Herontwikkelen van de Ford-site – Masterplan Ford-Site:

De Ford-site biedt een excellente opportuniteit om het aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen binnen de industriële cluster Genk-Zuid op middellange termijn te verhogen. Het Albertkanaal dient als troef voor het aantrekken van nieuwe activiteiten te worden uitgespeeld. Een intentieovereenkomst tussen het voormalige nv De Scheepvaart en het Vlaams Gewest over de herontwikkeling van de Ford-site werd op 17 december 2014 vastgelegd.

DVW nam actief deel aan de overlegfora in het kader van de herontwikkeling van de Ford-site en heeft conform het Masterplan Ford de verantwoordelijkheid op zich genomen om het watergebonden terrein (de zogenaamde C-zone) te verwerven, te beheren, uit te geven en te vermarkten. De C-zone werd in concessie gegeven aan H. Essers (21.8 ha. – 380 VTE) en Haven Genk (25.1 ha. – 798 VTE). Beide bedrijven garanderen daarbij een bijkomende tewerkstelling voor meer dan 1150 VTE. Een open aanbesteding voor de sloop van de gebouwen werd gelanceerd, de werken zijn gestart in 2017. DVW heeft tevens de A-zone verworven.

Project: Herontwikkelen van de Ford-site – Masterplan Ford-Site

DVW zal instaan voor de aanleg van de wegenis, de waterbuffering en de nutsvoorzieningen. DVW verwacht de afbraakwerken op de C-zone eind 2018 afronden te kunnen afronden.

Project: Tech Lane – Zwijnaarde

Project: Tech Lane – Zwijnaarde

De oplevering van infrastructuurwerken is voorzien voor de eerste helft van 2018. In de loop van 2018 wordt tevens gestart met het ontwerp van de kade, de bouwaanvragen en de ontwikkeling door de concessionarissen.

Project: Woestijne – Aalter

Project: Woestijne – Aalter

In 2018 wordt er werk gemaakt van de toegangscontrole en de interne wegenis.

Project: River Terminal Wielsbeke

Project: River Terminal Wielsbeke

Naast de renovatie van de bestaande kaaimuur (zie pag 13) wordt er in 2018 gestart met de nodige wegeniswerken.

Project: River Terminal Roeselare

Project: River Terminal Roeselare

De erfpachtakte werd in 2017 verleden. In 2018 worden de nodige voorbereidingen getroffen om het project in 2019 van start te kunnen laten gaan.

Project: Antwerpen LO – Antwerpen

Project: Antwerpen LO – Antwerpen

In 2018 wordt werk gemaakt van het oprichten van een grondenbank.

Project: ex-Cokeries du Brabant – Grimbergen

Project: ex-Cokeries du Brabant – Grimbergen

In 2018 zal de site toegewezen worden aan een concessionaris.

Project: ROC – Sint-Pieters-Leeuw

Project: ROC – Sint-Pieters-Leeuw

In 2018 wordt gestart met de vermarkting van het regionaal overslagcentrum.

OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie (OD21 uit BN)

Slimme binnenvaart gaat ook op zoek naar nieuwe opportuniteiten. Nieuwe vervoersniches en -markten aanboren, nieuwe goederenstromen begeleiden, faciliteren van innovatieve vervoers- en overslagconcepten vormen een constante uitdaging.

DVW stimuleert daarom de permanente innovatie in water- en scheepsbouw. Innoverende vervoers- en overslagconcepten en best practices moeten ondernemingen toelaten en ertoe aanzetten meer gebruik van de binnenvaart te maken. DVW neemt maatregelen die ervoor moeten zorgen dat binnenvaarttransport in een bredere range van marktsectoren en –condities competitief kan zijn.

DVW zet verder in op het verhogen van het marktaandeel van de binnenvaart in het transport van gepalleteerde goederen en afvalstromen. Ook het aanboren van nieuwe productgroepen zoals fast moving consumer goods, grote en ondeelbare elementen en concepten van stadsdistributie en kringlooeconomie bieden groei mogelijkheden voor de sector.

De mogelijkheden van stedelijke consolidatiecentra en beleving van steden via het water worden opgevolgd en waar mogelijk versterkt vanuit Vlaanderen. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het 'Vlaams beleidskader voor stedelijke logistiek' dat onderdeel zal vormen van het mobiliteitsplan Vlaanderen. Hiermee wil de Vlaamse overheid de basis leggen van een volwaardig horizontaal en geïntegreerd beleid voor stedelijke logistiek. Dit beleidskader focust op niveau Vlaanderen en effent het pad naar koolstofarme en economisch rendabele stedelijke logistiek. Het kader vormt de basis voor verdere actie voor stedelijke logistiek, door en voor de betrokken stakeholders.

Vlaanderen onderzoekt op welke manier de binnenvaart en het waterwegennetwerk kunnen ingeschakeld worden voor stadsbevoorrading. In Hasselt werd door De Vlaamse Waterweg een concessie toegekend van waaruit meerdere winkels in het stadscentrum met elektronische vrachtwagens en fietsen beleverd kunnen worden. In 2017 werd de watergebonden overslaglocatie officieel geopend. Er wordt ook verder gevolg gegeven aan de in 2017 afgesloten samenwerkingsovereenkomst met de stad Gent. Concreet is dit een toetreding van De Vlaamse Waterweg tot het stadsdistributieplatform van de stad Gent en het zoeken naar mogelijke proefproject(en) in samenspraak met de stad Gent. Voor de andere locaties zoals Mechelen, Kortrijk,

Brugge en Antwerpen wordt in samenspraak met het stadsbestuur nagegaan welke mogelijkheden zich bieden op deze locaties voor stadsbevoorrading.

Het leggen van transversale verbanden met andere beleidsdomeinen, helpt een groter hefboomeffect te realiseren. Een kruisbestuiving met ondernemers en wetenschappers is cruciaal om kennis te vertalen in duurzame, ecologische, innovatieve en economische resultaten. Onderzoek leidt tot meer transparantie wat vervolgens de binnenvaart op een slimme manier versterkt. Vlaanderen werkt in dat verband mee aan het instellen van een kwalitatief marktobservatorium op Europees niveau en ondersteunt verschillende projecten.

Vanuit een gestructureerd overleg tussen het bedrijfsleven, kennisinstellingen en de overheid, worden innovatieve projecten opgevolgd en ondersteund waarbij een beroep kan gedaan worden op Europese middelen.

Als het economisch verantwoord is, vrijwaart DVW de transportfunctie van de kleinere waterwegen en schakelt deze in als alternatief voor het vrachtverkeer over de weg. De kleine waterwegen zijn een vitaal onderdeel van het Vlaamse waterwegennet. Zij dragen bij tot het beheersen van de mobiliteitsproblematiek en vormen een belangrijk onderdeel in de economische keten. Langs de kleine waterwegen heeft zich in de loop der jaren een netwerk van industriële vestigingen en bedrijfsactiviteiten ontwikkeld. Bedrijven gelegen langs de kleine waterwegen rekenen op de binnenvaart voor hun bevoorrading en de evacuatie van hun goederen. Er is nog heel wat potentie om het goederenvervoer over de kleine waterwegen verder te ontwikkelen. De kleine waterwegen en daarmee gepaard gaand de kleine schepen (CEMT klasse I en II) verdienen onze bijzondere aandacht, opdat de bevoorrading van bedrijven die aan dergelijke waterwegen gelegen zijn, gevrijwaard zou zijn voor de toekomst.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: DVW werkt een innovatie-actieplan uit dat inspeelt op de verschillende innovatiebehoeften binnen haar werkingsgebied.

Engagement: DVW faciliteert proefprojecten waarvan de haalbaarheid onderbouwd is. Proefprojecten worden periodiek geëvalueerd en deze opgebouwde kennis stroomt door naar de Vlaamse bedrijven. Indien bestaande regelgeving innovatieve concepten in de weg staat, worden initiatieven tot bijsturing van de regelgeving genomen of gefaciliteerd.

Engagement: Inzetten op onderzoek en het verspreiden van onderzoeksresultaten (o.a. kostprijsberekening en waardebeoordeling van binnenschepen)

Engagement: De integratie van de binnenvaart in de logistieke keten door het aanboren van nieuwe markten via innovatie. We denken hierbij onder andere aan:

- Het opzetten van samenwerkingsverbanden inzake stedelijke distributie
- Het lanceren van een nieuwe oproep voor de steunmaatregel palletvervoer
- Het nagaan van de mogelijkheden en van vervoer van Huishoudelijk Afval via de binnenvaart in andere provincies dan Vlaams-Brabant
- De start van de realisatie van de uit de studie Delfstoffen voortgekomen conclusies

Project: Voorstellen uitwerken en concretiseren in het kader van de vergroening van de binnenvaart:

Nieuwe en/of herziene steunmaatregelen in het kader van vergroening binnenvaart
<ul style="list-style-type: none">• De bestaande steunmaatregel voor hermotorisatie van kleine schepen wordt herzien en opnieuw in de markt werd geplaatst• De bestaande steunmaatregel voor het toepassen van nabehandelingstechnieken

- (roetfilter en/ of katalysator) aan boord van middelgrote en grote schepen die wordt herzien en opnieuw in de markt geplaatst
- een onderzoek laten voeren naar het mogelijk maken van het gebruik van vrachtwagenmotoren in de binnenvaart.

Project: Watertruck+

Watertruck+
Het project Watertruck+ wordt verder uitgevoerd. Daarbij zal nagegaan worden op welke wijze het project verder kan worden uitgebreid naar andere partijen. Eind februari 2015 werd in het kader van het Europese CEF-mechanisme, een subsidieaanvraag ingediend voor het project. De aanvraag werd gunstig beoordeeld door de E.C., waardoor voor de periode 2014-2020 een totaal bedrag van 11 miljoen euro aan subsidies werd toegekend. In de loop van 2017 werden de eerste vaartuigen van dit project in gebruik genomen.

Project: Distribouw

Distribouw
De uitwerking van het project Distribouw in een Europese context

Project: Plan van aanpak grondverzet

Plan van aanpak grondverzet
In 2018 wordt een realistisch plan van aanpak voor het grondverzet uitgewerkt en geïmplementeerd.

Project: Analyse toekomstige invulling Ecorace

Ecorace
In 2018 wordt een werkgroep samengesteld voor de opmaak van een meerjarenplan met duidelijke doelstellingen rond het Ecorace-concept. In deze werkgroep betrekken we ook enkele technische profielen om het concept mee vorm te geven. Op basis van dit plan wordt bepaald in welke vorm de Ecorace Challenge de komende jaren zal worden georganiseerd.

Engagement: Het behoud en revaloriseren van kleine waterwegen waar economisch verantwoord. In dat kader werken we mee aan het Europees project IWTS 2.0.

Engagement: Het intensifiëren van de relaties en samenwerking met de havenbedrijven. Hiermee wordt onder andere het verbeteren van de afhandeling van de containerbinnenvaart beoogd.

Engagement: De Vlaamse Waterweg zal de huidige en toekomstige ontwikkelingen op vlak van elektronische schepen van nabij opvolgen en, waar nodig, tijdig maatregelen nemen om dit mogelijk te maken op de Vlaamse waterwegen.

SD2 INVESTEREN IN MENS EN LEEFOMGEVING OM BIJ TE DRAGEN TOT EEN LEEFBAARDER, GEZONDER EN GROENER VLAANDEREN (SD4 UIT BN)

OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie (OD15 uit BN)

De sinterklaasstorm van 2013, alsook de opeenvolgende stormtijden in het Zeescheldebekken tussen 12 en 14 januari 2017, en nieuwe bevindingen uit het VN-rapport met betrekking tot de klimaatverandering bevestigen de urgentie om de bevolking te beschermen tegen overstromingen en waterschaarste te voorkomen. Wijzigingen in klimaat hebben gevolgen door de stijging van de zeespiegel, de toename van het aantal superstormen, een verhoging van de hoogste debieten alsook een verlaging van de laagste debieten. Het is noodzakelijk om de mogelijke schommelingen in de waterpeilen die daaruit ontstaan zoveel mogelijk te beperken en maatregelen te nemen om risico's op overstromingen en waterschaarste te ondervangen.

DVW zet in op het beheersen van het overstromingsrisico alsook op het vermijden van het watertekort. De maatregelen worden in samenhang aangepakt. De opgebouwde, watergebonden know-how wordt internationaal als exportproduct en economische troef uitgespeeld.

DVW werkt verder mee aan het uitstippelen en uitvoeren van integraal waterbeleid. Na het vaststellen van de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen in uitvoering van het decreet integraal waterbeleid geeft DVW uitvoering aan de maatregelen voor het bereiken van de goede toestand van de waterwegen en voor het beperken van de negatieve economische en ecologische gevolgen van grote afvoeren en hoge waterstanden. Multifunctionaliteit is daarbij een rode draad.

Overstromingen via de waterwegen worden vermeden door uitvoering van de projecten uit het geactualiseerde Sigmaphan, de verbeteringswerken op de Dender, de verruimingswerken in het Maasgebied, en een aantal werken op de IJzer en de Zenne.

Het geactualiseerde Sigmaphan voorziet in een combinatie van dijkverhogingen, het aanleggen van overstromingsgebieden en het ontpolderen van gebieden en het ontwikkelen van wetlands. De inrichtingswerken in een zestal gebieden van de eerste uitvoeringsfase van het geactualiseerde Sigmaphan zijn inmiddels afgerond. Wat betreft de overige projecten uit de eerste uitvoeringsfase van het geactualiseerde Sigmaphan, hiervoor zijn de inrichtingswerken nog in uitvoering. Voor de projecten uit de tweede, derde en vierde uitvoeringsfase worden de inrichtingswerken nog voorbereid.

De realisatie van het geactualiseerd Sigmaphan heeft de laatste jaren enige vertraging opgelopen t.o.v. het initieel schema, zoals voorgesteld in de beslissingen van de Vlaamse regering d.d. 17-12-2004, 22-07-2005 en 28-04-2006. In 2018 wordt op basis van de actueel gehanteerde risicoberekeningsmethodieken nagegaan of een inhaalbeweging noodzakelijk is. Het hoeft geen betoog dat aan het niet tijdig uitvoeren van het Sigmaphan een hoog veiligheidsrisico verbonden is. De dreiging door de stijging van de waterpeilen en de toenemende getijdeamplitude blijft immers toenemen, en het risico op een calamiteit neemt sterk toe. De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaphan mag dan ook niet stilvallen. De realisatie van een voldoende hoog veiligheidsniveau om de bevolking te beschermen tegen overstromingen is een prioritaire doelstelling.

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse regering van 22-07-2011 en 23-12-2016 werd ook de herinrichting van de Demervallei toegevoegd aan het geactualiseerd Sigmaphan.

Gelijklopend wordt ook het dijkenprogramma in het kader van het Sigmaphan gefaseerd verder gezet en wordt verder uitvoering gegeven aan de kaaimuurstabilisatie en de heraanleg van de Scheldekaaien te

Antwerpen in het kader van het Sigmaphan, zoals ook opgenomen in het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen.

Op basis van de ervaringen binnen het pilootproject ORBP Dender werkt DVW binnen de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid mee aan de opmaak van een leidraad voor gebiedsgerichte invulling van gelijkaardige projecten in lijn met de principes van meerlaagse waterveiligheid.

Naast het beheersen van wateroverlast schenkt DVW tevens de nodige aandacht aan de problematiek van watertekorten welke een negatieve impact kunnen hebben op de binnenvaart, het ecosysteem en de watervoorziening (drinkwaterproductie, industriële toepassingen). De nodige infrastructuur wordt uitgebouwd om de noodzakelijke watervolumes in periodes van droogte beschikbaar te houden en watertekort te vermijden.

DVW onderzoekt, afgestemd op de verdringingsreeks die in het integraal waterbeleid opgesteld wordt, in hoeverre de drinkwatermaatschappijen partners kunnen zijn inzake waterbeheersing en het verzekeren van voldoende water, zowel voor de scheepvaart als voor de drinkwaterbevoorrading.

Waterbeheersingsprojecten worden door DVW integraal benaderd wat wil zeggen dat ze meervoudige baten genereren: naast overstromingsveiligheid is er tegelijk ook ruimte voor onder meer actieve en passieve recreatie, voor natuur, voor veilig langzaam verkeer en voor watervoorziening. Dit houdt ook in dat deze investeringen meestal geïntegreerde projecten betreffen die samen met tal van andere stakeholders ontwikkeld, gerealiseerd, onderhouden, gemonitord en ook permanent verbeterd worden.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Klimaatadaptatie.

Naar aanleiding van de aanhoudende droogte stelde minister Joke Schauvliege op 21 juni 2017 de CIW aan als droogtecoördinator en gaf ze de opdracht om een droogteplan voor Vlaanderen uit te werken. De CIW gaf de opdracht aan de werkgroep Waterkwantiteit om dit voor te bereiden tegen half oktober 2017. DVW maakt deel uit van deze werkgroep.

Volgende nota's werden al voorgelegd en goedgekeurd door de CIW:

- Een evaluatierapport over de voorbije droogteperiode.
- Een blauwdruk voor een draaiboek voor het risicobeheer voor een meer gecoördineerd operationeel handelen tijdens droogtesituaties.

Gepland in 2018 (als lid van de CIW werkgroep Waterkwantiteit):

- Opmaak van een droogterisicobeheerplan bestaande uit een proactief luik met preventieve maatregelen en protectiemaatregelen. Dit plan zal maximaal geïntegreerd worden in het proces van de stroomgebiedbeheerplannen.
- Er moeten nog verdere stappen gezet worden op het vlak van kennisonderbouwing over droogte en uitwerking van het reactieve luik (draaiboek crisisbeheer bij droogte).
- Verdere uitbouw van de indicatoren in functie van de milieukwantiteitsdoelstellingen en de uitwerking van een afwegingskader voor deze indicatoren.

Gepland in 2018 (DVW):

- Actualisering van het waterallocatiemodel, zodat correctere inzichten verkregen worden in de verhouding watervraag – waterbeschikbaarheid.

Engagement: Uitvoering geven aan de maatregelen en acties zoals vastgelegd in de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen en bijhorend maatregelenprogramma voor de periode 2016-2021, en voorbereiden van de derde generatie stroomgebiedbeheerplannen

Engagement: De langetermijnvisie op de financiering van het waterbeleid wordt mee voorbereid door het overlegplatform dat het maatschappelijk debat voert rond financiering en kostenterugwinning van het waterbeleid. Dit debat werd eind 2016 opgestart op vraag van de Vlaamse Regering (bij goedkeuring van de 2^{de} stroomgebiedbeheerplannen). Tegen eind 2018 zal een voorstel worden voorgelegd.

Engagement: Er zal verder worden gewerkt aan de verankering en toepassing van het stappenplan en het beoordelingskader voor hydromorfologische wijzigingen bij vergunningen. Dit is van belang i.f.v. het Wezer-arrest. DVW neemt een actieve rol op binnen de ad hoc CIW Werkgroep Afwijkingen & Achteruitgang. Voor 2018 staan de volgende zaken op de agenda voor deze werkgroep:

- Uitwerken ministerieel besluit voor aanpassing aanvraagformulieren omgevingsvergunning
- Uitwerken uitvoeringsbesluit voor toestaan afwijkingen
- Uitwerken omzendbrief voor het verlenen van vergunningen conform het Wezer-arrest en het decreet integraal waterbeleid
- Integratie beoordelingskader(s) in MER-richtlijnenboeken en aanverwante handleidingen
- Brochure voor initiatiefnemers over rol effecten bij verlenen van vergunningen en mogelijke afwijkingen
- Richtlijnen voor beoordeling van lozingen en wijzigingen in grondwater
- Richtlijnen voor onderbouwing afwijkingen
- Afstemming passende beoordeling-beoordelingskaders

Engagement: Aanpakken maatregelen in samenhang met het oog op beheersen overstromingsrisico en vermijden van watertekort.

- Met het oog op het beheersen van overstromingsrisico's wordt er conform de Europees Overstromingsrichtlijn werk gemaakt van overstromingsrisicobeheerplannen (ORBP's). Het maatschappelijk debat in het kader van ORBP Dender wordt voortgezet in samenwerking met het Departement Omgeving en de provincie Oost-Vlaanderen. Daarnaast wordt bekeken welke stappen er dienen te worden ondernomen in kader van de overige ORBP's (Boven-Schelde, Leie, Gentse Kanalen, IJzer, Maas).
- Naast het beheersen van de wateroverlast, gaat er ook toenemende aandacht naar de problematiek van watertekorten. Om de negatieve impact op de scheepvaart te beperken en de waterbeschikbaarheid in evenwicht tussen de verschillende gebruikers optimaal te beheren, wordt gewerkt aan een laagwaterstrategie binnen de structuren van het CIW.

Engagement: Opstellen maatschappelijk gedragen maatregelenprogramma's ingevolge de eerste generatie ORBP's en desgevallend opstarten vervolgetrajecten

Engagement: In 2018 zal begonnen worden met de herziening van overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten, de verfijning van de kostentool en de uitbreiding van de multicriteria analyse met culturele en ecologische criteria (naast de reeds gebruikte criteria van economische en sociale baten) met het oog op het inschatten van de mogelijke impact van overstromingen op cultureel erfgoed en op natuurwaarden.

Engagement: Met betrekking tot de meerlaagse waterveiligheid en het overstromingsrisicobeheer wordt verder gewerkt aan de leidraad voor de gebiedsgerichte projecten en een communicatieplan.

Engagement: Internationaal uitspelen van opgebouwde watergebonden expertise door middel van ontvangen van buitenlandse bezoekers en het geven van lezingen op internationale conferenties

Project: Uitvoeren van de infrastructurele maatregelen uit het streefbeeld masterplan waterbeheersing – vooruitblik 2020 en dit binnen de budgettaire context, met aandacht voor het geactualiseerde Sigmoplan (inclusief de stabilisatie en herinrichting van de Scheldekaaien te Antwerpen), Dender, IJzer, Zenne en Maasgebied. Deze projecten worden geïntegreerd benaderd.

Project: Sigmoplan

De uitvoering van het geactualiseerde Sigmoplan in de nog niet voltooide projecten van de 1^{ste} uitvoeringsfase dient z.s.m. te worden gefinaliseerd. Het betreft in concreto de volgende deelprojecten van het geactualiseerde Sigmoplan : de ontpoldering t.h.v. de Hedwige-Prosperpolder, de aanleg van het GOG Vlassenbroek, het GOG Wal-Zwijn, GOG Grote Vijver, GGG De Bunt en de ontpolderingen Klein Broek en Groot Broek in de Durmevallei. Ook de werken in het kader van de herinrichting van de Demervallei worden verder gezet. De inrichtingswerken voor de Sigmaprojecten van de 2^{de} uitvoeringsfase dienen verder voorbereid en de uitvoeringsfase dient z.s.m. te worden opgestart. Het betreft hierbij de projecten: Grote Nete, Cluster Bovendijle, Cluster Nete en Kleine Nete, Scheldemeander Gent-Wetteren, cluster Bornem, Schouselbroek en Dorent. De uitvoeringsfase van de projecten uit de 3^{de} en 4^{de} uitvoeringsfase van het geactualiseerde Sigmoplan wordt verder voorbereid. Gelijktijdig worden ook de werken in het kader van het dijkenprogramma en de herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen verder gezet.

Project: Dender

De werken voor de vernieuwing van de stuwen te *Geraardsbergen* werden op 12 oktober 2017 stilgelegd ingevolge de nietigverklaring van de stedenbouwkundige vergunning door de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Afhankelijk van een nieuwe beslissing van de vergunningverlener zullen de werken worden verder gezet na het bekomen van een nieuwe stedenbouwkundige vergunning. Tijdens het stilliggen van de werken op de werf wordt de vernieuwing van de stuwsluis verder voorbereid (studiewerk, productie onderdelen buiten de werf, ...).

De studie voor de vernieuwing van de stuwen te *Idegem* en *Pollare* wordt in 2018 verder gezet. Daarbij worden het voorontwerp en het ontwerp van project-MER of MER-ontheffing opgemaakt. Vervolgens worden de voorbereidingen getroffen om tot het aanbestedingsontwerp te komen.

De studie voor de vernieuwing van de stuwsluis te *Denderleeuw* wordt in 2018 verder gezet. Daarbij wordt de studieopdracht opgestart voor de opmaak van het aanbestedingsontwerp. Ook wordt de procedure voor project-MER-ontheffing opgestart.

De studie voor de afschaffing van de stuwsluis te *Teralfene* (incl. aanpassingswerken aan het pand Denderleeuw - Teralfene) wordt in 2018 verder gezet. Daarbij wordt de studieopdracht opgestart voor de opmaak van het aanbestedingsontwerp. Ook wordt de project-MER procedure opgestart.

De werken voor de vernieuwing van de stuwsluis te *Aalst* worden in 2018 verder gezet en komen in een intermediaire fase. De civiele werken met betrekking tot de nieuwe stuw en de sluis zullen beëindigd worden. De realisatie van de nieuwe oeverconstructies wordt

verdergezet, waarna de uitvoering van de baggerwerken kan starten. De resterende werken, zoals elektromechanica en omgevingsaanleg, worden voorbereid voor uitvoering.

Project: IJzer – Bouw van de waterkeringsdijk in het Blankaartbekken

In 2017 werd gestart met de voorbereidende werken voor de aanleg van de waterkeringsdijk (munitie screening en archeologie). De effectieve dijk aanleg zelf zal pas in voorjaar 2018 opstarten (er mag niet gewerkt tijdens de winterperiode). Aangezien in de stedenbouwkundige vergunning een deel van de werken werd uitgesloten, werd in 2017 een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd voor dit uitgesloten gedeelte. De omgevingsvergunning voor het uitgesloten dijktracé wordt verwacht in het voorjaar van 2018. Aansluitend zal ook voor dit gedeelte van de werken het Dijkendecreet worden ingeroepen en de werken op terrein worden opgestart.

Project: Waterbeheersing Kust

Het verbeteren van de bedrijfszekerheid en de waterbeheersing aan de Kust krijgt uitvoering in de projecten uitwateringskokers Afleidingskanaal van de Leie en Leopoldkanaal te Zeebrugge, de renovatie van sas Slijkens in Oostende en de renovatie van de sluisdeuren Ganzepoort te Nieuwpoort.

Project: Zenne - Dijkwerken linkeroever ter bescherming van woonkern Weerde

De dijkwerken op de linkeroever van de Zenne tussen de Damstraat en de Schumanlaan worden uitgevoerd. De woonkern Weerde wordt zo verdedigd tegen overstromingen. Op de dijk wordt een dolomietpad aangelegd, zodat de dijk inspecteerbaar is en geschikt voor gebruik door fietsers en voetgangers. De verwerving van de terreinen voor de aanleg van de dijk kan starten eind 2017-begin 2018, zodat de werken zelf vermoedelijk kunnen starten eind 2018.

Project: Aanleg ringdijk Potpolder IV

In 2018 wordt de eerste fase van de renovatie van het bestaande gecontroleerd overstromingsgebied Potpolder IV te Waasmunster, daterend uit de jaren '30, aanbesteed. Op dit ogenblik beschikt het overstromingsgebied niet over een ringdijk op Sigmahoogte waardoor stormwater de berm van de snelweg E17 en de aangrenzende bewoning bedreigt en functioneert het pompstation dat het water moet terugpompen naar de Beneden-Durme niet naar behoren waardoor er in de winter tijdelijke pompen moeten worden gemobiliseerd. De eerste fase van de werken omvat de renovatie van de ringdijk en zal worden uitgevoerd met specie afkomstig van de derde fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Beneden-Durme. Beide projecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Project: Gemeenschappelijke Maas

De werken voor het grootschalig rivierverruimingsproject Booien-Veurzen lopen verder in 2018 op het grondgebied van de gemeente Dilsen-Stokkem en concentreren zich in de deelgebieden Veurzen en Bichterweerd-Zuid.

De werken ten behoeve van de zomerbedverbreding en dijkterugtrekking ter hoogte van Geistingen (Kinrooi) worden tegen einde 2018 afgerond.

Engagement: Uitvoering geven aan de kaderovereenkomst afgesloten met de Vlaamse drinkwaterproducenten met als eerste concrete opdracht de opmaak van een globaal plan van aanpak en langetermijnvisie rond waterbeschikbaarheid opdat scheepvaart en drinkwaterproductie (via onttrekking van oppervlaktewater) ook bij langdurige watertekorten zo lang mogelijk kan gegarandeerd worden. Vertrekbasis vormt het Vlaams waterbalansmodel inclusief de implementatie van klimaatwijziging.

Engagement: Binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie wordt in functie van de bouw van de nieuwe zeesluis Terneuzen een plan van aanpak door projectgroep Zoetwaterbeheer uitgewerkt. Het belang van voldoende zoet water in het Scheldestroomgebied is onder andere van belang voor het tegengaan van verzilting, voor ecologische ontwikkeling, voorziening van drink- en proceswater en peilbeheer. Dit plan streeft er naar om de afzonderlijke problematieken en de daaraan gekoppelde zoetwaterbehoeftes te kwantificeren maar ook onderling te koppelen en zo een objectief en helder overzicht te krijgen van de knelpunten en vraagstukken met betrekking tot het zoetwaterbeheer in het Scheldestroomgebied.

Indicatoren:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aangroei overstromingsgebieden in uitvoering : % in uitvoering zijnde overstromingsgebieden t.o.v. het totaal aantal voorziene overstromingsgebieden zoals bepaald in de beslissingen van de Vlaamse Regering	Toenemend %
Werking overstromingsgebieden : Aantal keer dat reeds in werking zijnde overstromingsgebieden vollopen / het getij aftoppen	N.v.t. wegens kengetal
Veiligheid Maas (km.)	Stijgend of gelijk
Respecteren Maasafvoercontract (dagen)	N.v.t wegens kengetal

Voor het project betreffende de bouw van pomp- en waterkrachtcentrales op het Albertkanaal wordt verwezen naar OD 2.3.

OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken (OD18 uit BN)

Wandelen, fietsen, zwemmen, surfen, roeien, zeilen, hengelen of gewoon met volle teugen genieten van het landschap: waar water is, zijn ook mensen.

Waterrecreatie, -sport en -toerisme kennen de laatste decennia een steeds toenemende belangstelling. DVW voert een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterwegbeleid. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan de recreatief-toeristische functie van waterwegen en aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen langs en op de waterweg. De veiligheid van alle gebruikers op en naast het water en conflictbeheersing t.a.v. de beroepsvaart en natuurbehoudsdoelstellingen zijn hierbij uiteraard belangrijke aandachtspunten.

In nauwe samenwerking met onze partners via het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme streven we overal naar een evenwicht tussen beroepsvaart, natuurontwikkeling, waterbeheersing, recreatie en toerisme. De projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. Bij de financiering van de projecten en initiatieven dient een gedegen afweging tussen het aandeel van de overheid en het aandeel van de (privé)sector gemaakt te worden.

Tevens worden mogelijke samenwerkingsverbanden met andere beleidsdomeinen en entiteiten onderzocht. De samenwerking met Toerisme Vlaanderen zal verder geoptimaliseerd worden, omdat de waterrecreatiesector en de toeristische sector nauw met elkaar verbonden zijn en er zo naar win-wins gestreefd kan worden.

Daarnaast zetten de waterwegbeheerders zich ook in voor het onderhoud en de aanleg van fietsinfrastructuur. Het Vlaams Fietsbeleidsplan werd op 28 april 2016 voorgesteld aan het Vlaams Parlement. De waterwegbeheerders geven mee uitvoering aan dit beleidsplan door middel van een multifunctionele invulling van de jaagpaden, rekening houdende met de recreatieve waarde van jaagpaden als fietspaden, maar tevens met oog voor het potentieel van jaagpaden als functionele fietsverbindingen en fietssnelwegen. Daarbij wordt steeds opgemerkt dat jaagpaden in eerste instantie dienstwegen zijn voor de waterwegbeheerder, van belang voor het uitoefenen van haar opdracht.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Finaliseren en communiceren aan de sector van de visie omtrent recreatie langs het water (als vervolg op beleidsvisie recreatie op het water) met extra aandacht voor het gedeeld gebruik van jaagpaden

Engagement: Binnen het 'Overlegplatform voor Waterrecreatie, - Sport en –Toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen' uitvoeren van een economische studie om het rendement van de waterrecreatiesector (op en naast het water) gedetailleerd te becijferen

Engagement: Uitbreiden recreatieve infrastructuur binnen de budgettaire context, waarbij een gedegen afweging tussen het aandeel van de overheid en het aandeel van de (privé)sector gemaakt wordt, en waarbij wordt ingezet op samenwerkingsverbanden met andere overheden en/of entiteiten

Engagement: Uitvoeren van het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen in overleg met de sector, met extra aandacht voor aanmeervoorzieningen voor de pleziervaart, 'samen varen' en handhaving op het gebruik van waterwegenvignetten

Engagement: Plaatsen infopanelen jachthavens en aanmeerplaatsen

Project: Plaatsen infopanelen jachthavens en aanmeerplaatsen
Aan de jachthavens en aanmeerplaatsen langs de binnenwateren zullen nieuwe infopanelen worden geplaatst die de afstand tot de eerstvolgende jachthaven en aanmeerplaats in beide vaarrichtingen weergeven en verwijzen naar een online databank waar de beschikbare faciliteiten van deze infrastructuur zal kunnen geraadpleegd worden.

Project: Het openleggen van het resterend gedeelte van de Reep in Gent. Het openleggen van dit laatste stukje Nederschelde in het historisch hart van Gent is het sluitstuk van de aanzienlijke investeringen in watergebonden infrastructuurwerken die in de afgelopen jaren in de Gentse binnenstad werden uitgevoerd.

Project Openleggen resterend gedeelte Reep
Het project heeft vertraging opgelopen door de complexiteit van de studies van de stabiliteit van de oude kaaiconstructie. De Bisdomkaai is vermoedelijk volledig afgewerkt in het voorjaar 2018. Het einde der werken is voorzien voor de zomer 2018.

Engagement: In nauwe samenwerking met ANB inzetten op hengelinfrastructuur op knelpuntlocaties (financiering door Visserijfonds)

Engagement: De Vlaamse Waterweg engageert zich mee uitvoering te geven aan het Fietsbeleidsplan wat zich vertaalt in een jaarlijkse investering in fietsvoorzieningen, deels in de verbetering van het jaagpadennetwerk, deels als onderdeel van infrastructuurprojecten zoals bruggen.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Investeringen in fietsvoorzieningen	Minimaal 10 miljoen euro

Engagement: Opvolgen en evalueren van het actieplan m.b.t. speed pedelecs op de jaagpaden die ingeschakeld zijn als fietssnelweg

Indicatoren:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Recreatieve evenementen naast de waterweg	N.v.t. wegens kengetal
Recreatieve evenementen op de waterweg	N.v.t. wegens kengetal
Aantal verkochte waterwegenvignetten	N.v.t. wegens kengetal
Aantal schuttingen pleziervaart	N.v.t. wegens kengetal

OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie (OD17 uit BN)

De binnenvaart kan een nog belangrijkere bijdrage leveren inzake de leefbaarheid van transport, in het bijzonder wat betreft goederentransport. Een bijzondere bekommernis gaat uit naar het bestendigen van het milieuvoordeel van de binnenvaart. Hierop inzetten heeft als doel de (verkeers)leefbaarheid te verhogen door de comodaliteit te bewerkstelligen en ervoor te zorgen dat meer scheepvaart zorgt voor minder vrachtwagens, minder congestie en een vlottere doorstroming van het verkeer.

Om ervoor te zorgen dat de scheepvaart zijn milieuvoordeel naar de toekomst behoudt, zet DVW in op het vergroenen van de vloot. DVW legt de focus op het verminderen van het energieverbruik en de luchtvervuilende emissies en het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen in de scheepvaart. DVW houdt hierbij rekening met de Europese doelstellingen terzake en met het grensoverschrijdend karakter van de emissieproblematiek. DVW stelt zich hierbij technologie-neutraal op.

De Vlaamse Overheid werkt actief mee aan de ontwikkeling van een wetgevend kader voor LNG en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak. De uitbouw van LNG-bunkerinfrastructuur wordt overgelaten aan de markt. Het is belangrijk om ook de regelgeving betreffende het gebruik van andere alternatieve brandstoffen aan te passen, zodat Vlaanderen ook rond dit thema vooruitgang kan boeken met bv. pilootprojecten.

Niet alleen om luchtvervuilende emissies te reduceren, maar ook om bij te dragen aan de effecten van klimaatverandering, zet DVW, via het Vlaams Binnenvaartservices Platform, in op het verder ontwikkelen van walstroomvoorzieningen voor de scheepvaart. De bestekken voor walstroomvoorzieningen in de sluisen van Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke geven hieraan implementatie. Ook in Brugge worden in 2018 ter hoogte van de nieuwe steigers opwaarts de brug aan de R30 vier walstroomkasten voorzien. Deze kasten worden geplaatst i.s.m. de stad Brugge die voorzien in de aansluiting van de kasten. In Evergem en Mariakerke zijn reeds negen walstroomkasten met betaalsysteem in dienst genomen. Walstroominfrastructuur geeft aangemeerde schepen de mogelijkheid om voor hun stroomvoorziening aan boord, gebruik te maken van een aansluiting op het elektriciteitsnet aan de wal. DVW voorziet in de opgelegde Europese verplichtingen en brengt ook

Vlaamse standpunten proactief in het Europese beleid. In samenwerking met de verschillende betrokken beleidsdomeinen en de Vlaamse havenbesturen wordt een ontwerp kader voor het gebruik van walstroom voor de scheepvaart opgemaakt.

De succesvolle Klimaattop van 12 december 2015 in Parijs eindigde met een wereldwijd akkoord tussen 195 landen. Vlaanderen wil een antwoord bieden met ambities op korte, middellange en lange termijn. De Vlaamse Klimaattop op 19 april 2016 gaf de aftrap om sneller, slimmer en fundamenteler op weg te gaan naar een koolstofarme economie en samenleving. Dit is een belangrijke uitdaging, waar ook de logistieke en mobiliteitssector mee aan de slag moeten. Dit krijgt concrete doorvertaling in het Mobiliteitsplan en nieuw Klimaatbeleidsplan.

DVW levert op verschillende vlakken haar bijdrage om de uitstoot van onder andere fijn stof en stikstofoxides te beperken. Zo draagt DVW bij aan het behalen van de luchtkwaliteitsnormen zoals Europees vastgesteld via de NEC-richtlijn. Op Vlaams niveau geeft DVW uitvoering aan de lokale luchtkwaliteitsplannen 'Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen' (2014-2018) en 'Actieplan fijn stof en NO₂ voor agglomeratie Gent en Gentse kanaalzone' (2016-2020). Daarnaast werkt DVW mee aan het participatief traject dat wordt opgesteld ter voorbereiding van het nieuwe Vlaams luchtkwaliteitsplan dat de Vlaamse Regering in 2018 zal goedkeuren. Op die manier werkt DVW mee aan het bereiken van de luchtkwaliteitsnormen in 2020 en het verminderen van de impact van luchtverontreiniging op de gezondheid en ecosystemen in 2030 en 2050.

Een te hoge stikstofdepositie vormt vaak een cruciaal knelpunt bij het streven naar een verbeterde natuurkwaliteit en naar het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. De sector transport is één van de bronnen van deze stikstofdepositie, naast o.m. landbouw en industrie. Om van een effectief instandhoudingsbeleid te kunnen spreken, moet de stikstofbelasting afnemen. Er wordt dus werk gemaakt van een 'Programmatische Aanpak Stikstof' (PAS), waarbij ook de transportsector verantwoordelijkheid moet opnemen. DVW draagt bij aan de Programmatorische Aanpak Stikstof door het op gepaste wijze in rekening brengen van de stikstofproblematiek bij de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.

Het huidige transportsysteem is afhankelijk van fossiele brandstoffen. De omzetting van de EU-richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet Vlaanderen er toe brengen onze olieafhankelijkheid gradueel te verminderen, alsook de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen niet te belemmeren. DVW geeft uitvoering aan Het Vlaams Actieplan Clean Power for Transport dat hiertoe werd opgesteld.

DVW heeft in samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen en Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen een projectaanvraag ingediend bij het Belgisch Fonds van de Binnenvaart (voormalig Sloopfonds) voor de aanstelling van een vergroeningsconsulent voor een periode van 3 jaar. Dit projectvoorstel werd goedgekeurd. Verwacht wordt dat de vergroeningsconsulent in het voorjaar van 2018 effectief zal starten. Het takenpakket zal bestaan uit duidelijk informeren van de binnenvaartondernemer over de kennis rond vergroeningstechnologie, gepaste adviesverlening verzorgen en een selecte groep binnenvaartondernemers begeleiden bij de opmaak van een business case.

DVW werkt constructief mee aan de zoektocht naar geschikte locaties voor windturbineparken maar moet tegelijk ook oog hebben voor de transportfunctie van haar infrastructuur. Technologische evoluties en onderzoeken in de private sector rond getijdenenergiewinning worden verder opgevolgd, en – daar waar mogelijk en relevant - gefaciliteerd.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Vergroenen van het netwerk en de vloot:

- Door het faciliteren en stimuleren van emissiereducerende technologieën en het gebruik van alternatieve brandstofbronnen (waterstof en LNG)
- Door waar nuttig te voorzien in (aangepaste) walstrooinfrastructuur

Concreet wordt hierbij gewerkt aan het opzoeken en aanwenden van opportuniteiten inzake subsidiëring, faciliteren van het reglementair kader en opvolgen van internationale ontwikkelingen.

Engagement: Ontwikkelen van criteria voor de locatiekeuze van walstrooinfrastructuur en het toepassen van een generatorverbod, in samenwerking met de betrokken actoren

Engagement: Het verder uniformiseren van het registratie- en betalingssysteem voor walstroom, maatregelen en acties om het gebruik van walstroom te bevorderen, in samenwerking met de actoren binnen het Vlaamse binnenvaartservicesplatform

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Afname walstroom	N.v.t. wegens kengetal

Engagement: Inzetten op nieuwe scheepsconcepten, zoals modulair varen, met meer mogelijkheden tot maatwerk en minder leegvaart, brandstofverbruik en emissies vervuilende stoffen

Engagement: De steunmaatregelen ter vergroening van de binnenvaart in Vlaanderen die in 2015 werden uitgewerkt, werden in de markt gezet en worden, in overleg met de sector, verder geconcretiseerd

Engagement: Mee uitvoering geven aan het 'Actieplan fijn stof en NO2 in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen' en het 'Actieplan fijn stof en NO2 voor agglomeratie Gent en Gentse kanaalzone'

Engagement: Meewerken aan de opmaak van het nieuwe luchtkwaliteitsplan voor Vlaanderen

Engagement: Opvolgen regelgeving LEZ (lage-emissiezone)

Engagement: Uitvoering geven aan het plan van aanpak voor Clean Power for transport

Engagement: De vergroeningsconsulent zou in het voorjaar van 2018 effectief moeten kunnen starten. Het takenpakket zal bestaan uit het duidelijk informeren van de binnenvaartondernemer over de kennis rond vergroeningstechnologie, gepaste adviesverlening verzorgen en een selecte groep binnenvaartondernemers begeleiden bij de opmaak van een business case. De sturing en opvolging gebeurt via een stuurgroep waar DVW deel van uitmaakt.

Programma 2015-2019 - Het opwekken van groene energie

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Waar mogelijk in het kader van scheepvaartverkeer worden concessies afgeleverd met het oog op het bouwen van windturbineparken

Engagement: De technologische evoluties en onderzoeken in de private sector rond getijdenenergiewinning zullen in 2018 verder worden opgevolgd en - daar waar mogelijk en relevant - gefaciliteerd.

Project: Waterkrachtcentrale Harelbeke

Project Waterkrachtcentrale Harelbeke

De bouw van de definitieve stuw (DST) en pompemaal/turbine voor de waterkrachtcentrale in Harelbeke zal starten in het voorjaar van 2018. De centrale zal in de zomer van 2018 in gebruik genomen worden.

Project: Waterkrachtcentrales Hasselt – Diepenbeek – Genk

Project Waterkrachtcentrales Hasselt – Diepenbeek – Genk

In 2018 zal de pomp- en waterkrachtcentrale in Hasselt operationeel worden, alsook gestart met de bouw van de waterkrachtcentrales van Diepenbeek.

Indicator: Groene stroom

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Productie groene stroom	N.v.t. wegens kengetal

OD 2.4 Investeren met aandacht voor de leefomgeving (OD16 uit BN)

DVW zet in op het vergroenen van het watergebonden infrastructuurnetwerk. Volgens de principes van integraal waterbeleid integreert DVW de verschillende functies van de waterweg en versterkt ze via de natuurtechnische milieubouw de landschappelijke en ecologische waarde ervan. Het evenwicht tussen de verschillende functies van de waterweg wordt hierbij steeds bewaard.

In het kader van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor Natura 2000-gebieden werkt DVW samen met het beleidsdomein LNE. Hierbij blijven de verkeersfunctie van de waterweg en de beschermingsfunctie tegen overstromingen en stormen van de waterweg evenwel primeren.

In het kader van het Europees subsidieprogramma Life+ Nature werd het project 'Kalkgraslanden Albertkanaal' goedgekeurd. De kalkgraslanden tussen Eigenbilzen en Kanne op de steile taluds langs het Albertkanaal zijn immers unieke gebieden in Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg werkt samen met Agentschap Natuur en Bos om de instandhouding te verbeteren. Het project is nu op kruissnelheid en verschillende beheerswerken werden uitgevoerd zoals verwijdering van houtopslag of schapenbegrazing.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Meewerken aan de uitvoering van een geïntegreerd waterbeleid waarbij het evenwicht tussen de verschillende sectorale invalshoeken en tussen de vier basiswaarden (veiligheid, economie, ecologie en kwaliteit) bewaakt wordt

Engagement: Het toepassen van de principes van natuurtechnische milieubouw en het evalueren van de bestaande NTMB-oeveren

Engagement: Samen met LNE uitvoering geven aan de IHD-doelstellingen binnen het budgetair beschikbare kader

Engagement: In het kader van het geactualiseerde Sigmaplan worden afspraken gemaakt om de IHD-doelstellingen voor het Habitatrictlijngedied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en 'Demervallei' verder vorm te geven. Het Sigmaplan is een integraal plan waarin verschillende doelstellingen optimaal geïntegreerd zijn. De uitvoering van het Sigmaplan zorgt also onder andere voor:

- de realisatie van de doelstellingen van de Overstromingsrichtlijn. Het Sigmaplan hanteert ook de principes van meerlaagse waterveiligheid;
- de realisatie van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water. Door ruimte aan de rivier te geven, wordt er tevens ruimte gecreëerd voor alle sturende natuurlijke processen die zorgen voor een stabiel ecosysteemfunctioneren. Deze zijn noodzakelijk voor het bereiken van een goede watertoestand. De Sigmaprojectgebieden zijn tevens aangeduid als aandachtsgebied;
- de realisatie van instandhoudingsdoelstellingen;
- de nodige bescherming in een veranderend klimaat.

DVW neemt als waterwegbeheerder een aansturende rol op.

Project: Life+

Project Life+
De schapenbegrazing, in het kader van het project “Kalkgraslanden Albertkanaal” en langs de Damse Vaart, wordt in 2018 volop verdergezet.

SD3 INTERNE ORGANISATIE: INZETTEN OP EEN SLANKERE EN WENDBARE OVERHEID (SD8 UIT BN)

OD 3.1 Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken (OD31 uit BN)

Fusietraject Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 stelde de fusie van meerdere overheidsinstellingen voorop, waaronder de fusie van de extern verzelfstandigde agentschappen Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart.

De fusie van de waterwegbeheerders verliep in 2017 verder volgens de goedgekeurde conceptnota en het actie- en stappenplan. Het omzettingsdecreet werd bekrachtigd, de Raad van Bestuur werd aangesteld en de Statuten van DVW werden goedgekeurd. De startstructuur van de onderneming werd verder uitgetekend, met toewijzing van taken en functies aan afdelingen, diensten en cellen. Als eerste stap werd begin 2017 de gemeenschappelijke management ondersteunende dienst (MOD) gerealiseerd. De functie van algemeen operationeel directeur werd vacant verklaard. Per 1 januari 2018 zal de fusie worden voltooid door de formele inkanteling van W&Z, die dan als aparte entiteit ophoudt te bestaan, in DVW.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: In 2018 werkt de fusievennootschap DVW verder aan organisatieontwikkeling en haar interne integratie via optimalisatie- en afstemmingstrajecten rond processen en procedures. Het actieplan om te komen tot één gedragen bedrijfscultuur, gebaseerd op de waarden, visie en missie van de vennootschap wordt verdergezet.

Marketingplan

Het marketingplan om DVW in de markt te zetten en om het product 'binnenvaart' als partner in een moderne economie prominent onder de aandacht te brengen van potentieel nieuwe gebruikers werd verder uitgerold. Voor het overgangsjaar 2017 werd de dienstverlening naar de klanten gewaarborgd via een sluitende overeenkomst tussen DVW en W&Z. Er werd actie ondernomen om de fusie bekend te maken bij de media, met bijzondere aandacht voor de gespecialiseerde pers en de logistieke actoren.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Met gerichte initiatieven krijgt het marketingplan van DVW een gepaste invulling. Er wordt intensief ingezet op een commerciële benadering van de markt: bedrijven met interesse voor het gebruik van de waterweg worden ondersteund en nieuwe mogelijkheden worden verkend. De binnenvaartsector wordt verder ondersteund. Alles wordt geïntegreerd in de bedrijfsvoering van De Vlaamse Waterweg NV. De infrastructurele uitbouw, de exploitatie, de initiatieven inzake innovatie, het beschikbaar stellen van bedrijfsruimte worden nog meer gericht op een stijging van de trafiek op de waterwegen.

Kerntakenplan en personeelsreductie

Het Vlaams Regeerakkoord stelt een afslanking van het personeelsbestand van de Vlaamse Overheid voorop en bepaalt dat elk beleidsdomein binnen de Vlaamse overheid een kerntakenplan (KTP) moet opmaken. Deze plannen geven een overzicht van de kerntaken van elke entiteit, inclusief kwalitatieve beoordeling en werden in 2015 goedgekeurd. Uitvoering geven aan deze plannen draagt bij tot een meer wendbare en efficiëntere organisatie en resulteert in een netto personeelsbesparing aan het einde van de huidige legislatuur. Hier staan evenwel niet zelden initiële investeringen tegenover, zowel op vlak van mensen als middelen.

Er is enerzijds aandacht voor mogelijke synergiën binnen de beleidsdomeinen. Zo zijn er voor MOW 11 onderwerpen gedefinieerd waarrond intensief wordt samengewerkt. DVW neemt een trekkende rol binnen 'projectmanagement' en 'controles op werken'.

Anderzijds stelde elke entiteit een individueel plan van aanpak op. Het zwaartepunt bij DVW ligt op mogelijke procesoptimalisaties, efficiëntiewinsten en verbetering in de kwaliteit van dienstverlening met grote focus op automatisatie. Dit personeelsreductieplan (PRP) is in uitvoering. Hierover wordt halfjaarlijks gerapporteerd in concrete cijfers conform de afspraken met de RvB.

Op deze manier levert DVW haar bijdrage en zal zij in de periode tot 2019 de vooropgestelde afbouw van het personeelsbestand met 165 koppen realiseren.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Samenvoegen Personeelsreductieplannen
Momenteel worden de bestaande personeelsreductieplannen (PRP) van de fusie-entiteiten gescreend, samengebracht en opnieuw gevalideerd. Dit wordt in de eerste maanden van 2018 gefinaliseerd. Concrete deliverables zijn: <ul style="list-style-type: none">• Gezamenlijk PRP met gevalideerde projecten, incl. sponsors en trekkers• Gevalideerde projecten worden opgenomen in het projectenportaal• Eenduidige halfjaarlijkse rapportering vanuit gezamenlijk plan van aanpak naar de Raad van Bestuur• Aanleg van reservepool van potentiële projecten vanuit invalshoek 'voortdurend verbeteren'.

Indicator:

Prestatie-indicator²	Streefwaarde
Aantal bruto VTE op 31.12.2019 gereduceerd middels de uitvoering van het KTP	99,37
Aantal koppen op 31.12.2019 gereduceerd middels de uitvoering van het PRP	165

Engagement:

Elke trekker en sponsor van de door het management gevalideerde projecten in het kader van het PRP verbindt zich er toe zijn of haar project(en) volgens de bestaande

² De streefwaarde van de indicator in bruto VTE is de som van de opgegeven te besparen VTE in de kerntakenplannen (DS: 43.3 VTE en W&Z: 56.07 VTE)

De streefwaarde van de indicator in koppen is de som van de opgelegde aantal te besparen koppen i.k.v. het personeelsbesparingsplan van de Vlaamse overheid (DS: 65 en W&Z: 100). Dit omvat ook de niet-kerntaken.

projectmanagementmethodologie (verder) uit te voeren. Over deze projecten wordt niet individueel gerapporteerd via het ondernemingsplan, tenzij ze eveneens bijdragen aan andere strategische doelstellingen van de organisatie, maar wel via de PRP-rapportering aan de Raad van Bestuur. Bijkomend blijven wij onze medewerking verlenen aan de lopende synergie-trajecten.

Gemeenschappelijke ondersteunende dienst

De fusie van de meerderheid van de ondersteunende diensten van W&Z en De Scheepvaart werd begin 2017 gerealiseerd, binnen de nieuwe structuur van De Vlaamse Waterweg, gevat in de afdeling Algemene Ondersteuning (AAO). Deze afdeling bestaat uit vier diensten, met name Financieel management (FIM), Facilitair management (FAM), ICT en HRM.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Verder inzetten op het optimaliseren van de MOD –processen en het zoeken naar synergiën binnen en buiten het beleidsdomein op vlak van de MOD-processen.

Indicator: Omdat er een sterke nadruk gelegd wordt op de verdere afbouw van de MOD functies naar 6% bruto VTE van het totaal aantal bruto VTE van alle personeelsleden volgen we dit percentage op via een indicator. Vanaf 2018 vertrekken we daarvoor van de totaliteit van de gefuseerde entiteit.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aandeel MOD functies DVW tegen 31.12.2019	Maximaal 6% van het totaal bruto VTE

OD 3.2 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer en rapportering (OD34 uit BN)

Voldoende aandacht gaat uit naar het kwalitatief en correct aanbesteden, dit om latere verrekeningen, betwistingen en verwijlinteressen te vermijden. Een euro besteed aan verwijlinteressen is een euro die niet besteed kan worden aan investeringen. Daarom levert DVW een continue inspanning om niet-betwiste (delen van) facturen binnen 30 dagen te betalen. Door een dagelijkse registratie van alle schuldvorderingen en vorderingsstaten kan een tijdige afhandeling van het goedkeuringsproces en dus een tijdige betaling van de niet-betwiste delen van facturen nauwgezet opgevolgd worden.

Via intensieve samenwerking en gecoördineerde aanpak tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt er een globaal plan van aanpak uitgerold, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlinteressen, in het bijzonder bij wijzigingen aan de opdracht. Binnen MOW werd een dienstorder verwijlinteressen goedgekeurd waarin concrete maatregelen worden toegelicht met het oog op het vermijden van verwijlinteressen. Deze dienstorder is ook van toepassing verklaard op DVW en wordt verder geïmplementeerd in de werking.

Beter voorkomen dan genezen. De kwaliteit van de aanbestedingsdossiers en de beoordeling is een permanent aandachtspunt binnen DVW. Uit het blijven bijhouden van de verrekeningsindex (en de oorzaken van de verrekeningen) wordt geleerd om de bestekken verder te verbeteren.

DVW zet in op een transparant financieel (waarin de TEN-T cofinanciering is opgenomen) beheer en rapportering en het behalen van het vooropgestelde ESR-vorderingensaldo. De financiële rapportering zal bestaan uit een recurrent deel (o.a. werking en onderhoudscontracten) en een projectmatig deel. De rapportering wordt enerzijds een vertaling van de meerjarige overeenkomsten en recurrente kosten en

ontvangsten. Daarnaast wordt op basis van de goedgekeurde fysische programma's een projectrapportering opgemaakt die een duidelijke koppeling tussen budget en timing bevat. Rapporteringen worden opgebouwd zowel vanuit éénjarig, als vanuit meerjarig perspectief. Op 29 januari 2016 keurde de Vlaamse Regering het plan Overheidsopdrachten 2016-2020 goed met als klemtonen professionalisering, innovatie, duurzaamheid & toegang KMO's.

De Vlaamse overheid zal haar overheidsopdrachten inzetten om verschillende van haar beleidsdoelstellingen mee te realiseren en in de periode 2016-2020 waarbij vooral zal worden ingezet op zes thema's:

1. professionaliseren van het aankoopbeleid
2. realiseren van end-to-end e-procurement
3. bevorderen van de deelname door KMO's
4. bevorderen van integere overheidsopdrachten
5. inzetten op duurzame en innovatieve overheidsopdrachten
6. overheidsopdrachten als ondersteunend instrument bij strategische projecten.

Binnen dit kader wordt meegewerkt aan MOW-initiatieven in samenwerking met andere entiteiten en worden binnen DVW een aantal acties uitgewerkt.

1. Professionaliseren van het aankoopbeleid

Voor de meest optimale voorbereiding van een aanbestedingsdossier zal DVW nauwgezet bestaande procedures en dienstorders toepassen en deze desgevallend in samenspraak met de andere entiteiten optimaliseren.

2. Realiseren van end-to-end e-procurement

De mogelijkheden die geboden worden via e-procurement worden maximaal benut. Door te werken met meer uniforme typebestekken en gezamenlijke aanbestedingen via eDelta kunnen efficiëntiewinsten worden geboekt. Vanaf 1 januari 2017 werd e-invoicing verplicht en worden alle facturen in het kader van overheidsopdrachten op elektronische manier verstuurd.

3. Bevorderen van de deelname door KMO's

We bevorderen de deelname van KMO's aan overheidsopdrachten door opdrachten waar mogelijk te verdelen in percelen. Ook blijven we de selectiecriteria bepalen in verhouding tot de werkelijke aard, omvang en complexiteit van de opdracht, waarbij overdreven strenge eisen worden vermeden.

4. Bevorderen van integere overheidsopdrachten

De Vlaamse Waterweg zet in op het bevorderen van integere overheidsopdrachten, zowel aan de zijde van de aanbestedende diensten als aan de zijde van de inschrijvers of kandidaten. Overheidsopdrachten vertegenwoordigen immers een overheidsactiviteit die kwetsbaar is voor verspilling, fraude en corruptie. De complexiteit van deze activiteit, de omvang van de financiële stromen die ermee gepaard gaan en de nauwe interactie tussen de publieke en de private sector, maken van overheidsopdrachten een hoog risicogebied.

In de deontologische code voor de Vlaamse ambtenaren zijn reeds enkele integriteitsbevorderende bepalingen voorzien voor ambtenaren (bv. inzake draaideurconstructies, giften en geschenken), maar gelet op het belang van het bestrijden van verspilling, fraude en corruptie zet De Vlaamse Waterweg, door het opzetten van mechanismen voor monitoring, verantwoording en controle, verder in op de versterking van de integriteitsnormen.

Een groot deel van deze principes is ook verbonden met de realisatie van een aantal van de andere strategische doelstellingen (professionaliseren van het aankoopbeleid, end-to-end procurement,) of kan er worden in geïntegreerd.

5. Inzetten op duurzame en innovatieve overheidsopdrachten

Innovatieve contractvormen

Bij enkele specifieke projecten wordt de mogelijkheid bekeken om een financiële hefboom te creëren door een weloverwogen gebruik van (D)BF(M) formules, cofinanciering (met zowel publieke als private partners, lokaal of meer overkoepelend) en aantrekken van privékapitaal. Innovatieve aanbestedingstechnieken zoals het voorzien van promotieopdrachten worden onderzocht. De komende jaren dient rekening gehouden met de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten. PPS blijft een belangrijk instrument om expertise van private partners in te brengen en biedt de mogelijkheden om tot een correctere risicospreiding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te komen. We moeten ook rekening houden met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten. Daarom zullen we alleen daar voor een PPS opteren waar dit een aantoonbare meerwaarde oplevert.

Levenscyclusdenken

Er wordt verder gewerkt aan de integratie van het concept 'levenscycluskost' in kader van de investeringsprojecten, zodat de impact en de kosten over de hele levensduur in acht worden genomen.

Recyclage en hergebruik

Bij overheidsopdrachten voor werken wordt het gebruik van gerecycleerde materialen en secundaire grondstoffen aangemoedigd.

6. Overheidsopdrachten als ondersteunend instrument bij strategische projecten.

Overheidsopdrachten worden aangewend in functie van de realisatie van het klimaatbeleidsplan zoals de reductiedoelstellingen inzake CO₂-emissies.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Via intensieve samenwerking tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt, conform de dienstorder verwijlintresten (MOW/MIN/2017/03), een globaal plan van aanpak uitgerold, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlintresten bij wijzigingen aan de opdracht.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Percentage laattijdig betaalde facturen (in euro)	10%
Percentage laattijdig betaalde facturen (in aantal)	12%

Engagement: Opvolgen en bijhouden van de oorzaken van verrekeningen en deze vertalen naar leerpunten inzake de projectwerking.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Verrekeningsindex	70%

Engagement: Onderzoek naar het toepassen van innovatieve aanbestedingstechnieken en financiering met meerwaarde in afstemming en delen van expertise met andere MOW-entiteiten

Engagement: Opmaak stappenplan voor de implementatie van het levenscyclusdenken

Voor de **indicatoren** omtrent de vastleggingsgraad van het investerings- en onderhoudsprogramma verwijzen we naar OD 1.1 (onderhoud) en OD 1.2 (investeringen)

Eigen inkomsten

Om haar doelstellingen te kunnen bereiken moet DVW over de nodige financiële middelen beschikken. Door de inkomsten uit eigen activiteiten op te drijven, kan de organisatie haar autofinancieringsgraad versterken en zelf borg staan voor een belangrijk deel van de werkings- en investeringskosten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Indicator:

Het succes wordt afgemeten aan de stijgende trend van de KPI verwerving eigen inkomsten. DVW zal hiertoe periodiek initiatieven tot vervreemding nemen en periodiek rapporteren omtrent de prognoses.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Eigen inkomsten	Stijgend t.o.v. vorig jaar

Evaluatie van tarieven

Teneinde de financiële positie van DVW te kunnen verbeteren, gaat naast het beheersen van de uitgaven, evenzeer bijzondere aandacht uit naar het verhogen van de inkomsten. De evaluatie van de scheepvaartrechten verdienen hierbij bijzondere aandacht. DVW zal in deze context een gedetailleerde studie uitvoeren betreffende de kosten voor het ter beschikking stellen van de waterwegen ten behoeve van diverse waterweggebruikers.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Studie 'Economische analyse van de kostenstructuur van de Vlaamse waterwegen'. Op basis van de resultaten van het economisch onderzoek naar de mogelijkheden van tarifiering van de beroepsscheepvaart en de pleziervaart in Vlaanderen kunnen nieuwe formuleringen voor bepaling van scheepvaartrechten voor beroepsvaart en het waterwegenvignet voor pleziervaart uitgewerkt worden.

OD 3.3 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten (SD9/OD35 uit BN)

Met de zesde staatshervorming kregen de gewesten, en bij uitbreiding DVW, een pakket bijkomende bevoegdheden die in Vlaamse regelgeving vertaald worden. De gewesten zijn inzake binnenvaart sinds 1 juli 2014 verantwoordelijk voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en de bemanningsvoorschriften. Deze bijkomende bevoegdheden verhogen de homogeniteit van de Vlaamse bevoegdheid inzake waterwegen en binnenvaart.

In 2016 werd overleg met de binnenvaartsector opgestart over geregionaliseerde bevoegdheden zoals bemanningseisen, politiereglement, technische voorschriften en de emissienormen, zodat maximaal rekening gehouden kan worden met de standpunten van de gebruiker.

Vlaanderen zet zich in voor de verdere operationalisering van CESNI om zo snel mogelijk Europese standaarden op te stellen voor zowel bemanning als voor de nautisch-technische uitrusting.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Optimalisatie vertegenwoordiging

Bij het invullen van deze nieuwe bevoegdheden worden klantgerichtheid en kostenefficiëntie centraal gesteld. Daarnaast is een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora essentieel. Het gaat daarbij onder meer over de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, UNECE, CESNI en de EU. De waterwegbeheerder neemt deel aan verschillende internationale fora die relevant zijn voor de doelstellingen van de organisatie. In bijzonder gaat het over de werkgroepen binnen de UNECE, CESNI en CCR m.b.t. technische voorschriften, ADN, politiereglementen, RIS, handhaving en algemeen watertransportbeleid. In 2018 worden verdere optimalisaties uitgewerkt m.b.t. regionale en internationale samenwerkingen om de meerwaarde van de vertegenwoordiging in de internationale fora verder te optimaliseren.

Engagement: Optimalisatie regelgeving

Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:

- de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren;
- een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden;
- de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving;
- de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.

In 2017 werd de relevante scheepvaartreglementering voor beroepsvaart en pleziervaarvaart in gestructureerde vorm aan de gebruiker beschikbaar gesteld op www.visuris.be/Reglementering. Er wordt in 2018 verder werk gemaakt van de actualisatie van de bijzondere reglementen van 1950 zodat een actueel reglement per waterweg, aanvullend op de algemene politiereglementen, uitgewerkt wordt. Hierin kunnen de langdurige NTS-berichten opgenomen worden. De studieresultaten uit de studie vaarsnelheden werden in 2017 ontvangen en kunnen in 2018 in de actualisatie van bijzondere reglementen worden opgenomen.

Wij zetten proactieve stappen naar Europa toe om op Europees niveau te komen tot een verankering van de scheepvaartfunctie in Europese regelgeving. Dit wordt ingegeven vanuit de betrachting om de scheepvaartfunctie op de bevaarbare waterwegen veilig te stellen en optimale kansen te bieden.

Engagement: Implementatie ADN

In 2017 werd de Europese ADN richtlijn 2017 omgezet. Er werd door de waterwegbeheerder een voorstel uitgewerkt betreffende de aanduiding van bevoegde autoriteiten in Vlaanderen. In 2018 wordt door het departement een ministerieel besluit gepubliceerd voor de aanduiding van bevoegde autoriteiten. Na publicatie kunnen de concrete bijkomende taken van de waterwegebeheerders worden opgelijst. Dit omvat minstens volgende acties:

- Operationeel maken van het ADN-contactpunt
- Verder optimaliseren van de ADN expertise in de organisatie
- Draaiboek opstellen voor het behandelen van vragen/vergunningen/aanvragen in kader van ADN in functie van een organisatie breed beleid
- Toezicht en handhaving.

Engagement: Binnenvaartinspectie

Het proces voor de binnenvaartinspectie werd in 2017 volledig hertekend naar een nieuw dienstverleningsmodel op basis van een samenwerkingsmodel met private classificatiemaatschappijen en erkende expertisebureaus. Dit is een nieuwe werkwijze gericht op

een flexibele dienstverlening die in lijn ligt ook met deze dienstverlening in onze buurlanden. In 2017 werd dit nieuw operationeel model uitgewerkt met de sector en werden overeenkomsten gesloten met externe partners, werden de informatiesystemen aangepast, het juridisch kader hiervoor uitgetekend en werden de nodige acties genomen om de personeelsbezetting terug op een werkbaar peil te krijgen na de overdracht van beperkte middelen (personeel en budget) vanuit de federale overheid bij de zesde staatshervorming.

Vanaf 2018 moet dit nieuw model kunnen doorgang vinden met een betere dienstverlening naar de sector toe en wordt dit in 2018 continu geëvalueerd en bijgestuurd om de achterstand van dossiers snel te kunnen wegwerken op basis van deze nieuwe werkwijze binnen de Vlaamse overheid.

Engagement: Scheepvaartdecreet

Naar aanleiding van de zesde staatshervorming zijn sinds 1 juli 2014 de gewesten inzake binnenvaart verantwoordelijk voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en estuaire schepen, en de bemanningsvoorschriften. Deze bijkomende bevoegdheden verhogen de homogeniteit van de reeds Vlaamse bevoegdheid inzake waterwegen en binnenvaart, maar dit brengt ook regelgevende initiatieven met zich mee. Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering, zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:

- de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren;
- een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden;
- de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving;
- de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.

Alle regelgeving met betrekking tot binnenvaart en waterwegen zal op een gestructureerde wijze worden opgenomen in een compendium.

Het ontwerp van scheepvaartdecreet, aangepast aan de overgedragen bevoegdheden na de zesde staatshervorming, wordt gefinaliseerd waarna het aan de Vlaamse regering kan voorgelegd worden. Bij het ontwerpen van het Scheepvaartdecreet wordt voldoende afgestemd met de federale initiatieven.

Engagement: Handhaving:

In het kader van de zesde staatshervorming is een omvangrijk pakket toezicht en politionele bevoegdheden overgekomen die aan de waterwegbeheerder worden toegewezen. Deze bevoegdheid zal een grote impact hebben op het agentschap, enerzijds naar organisatie maar anderzijds naar effectiviteit in de werking en daadkracht op het terrein. Deze handavings- en inspectietaken werden reeds grotendeels juridisch verankerd.

Een volwaardige aanpak omvat een eigen te voeren handavingsbeleid dat rekening houdt met de gewestelijke en internationale context. Eind 2017 werd een studie opgestart ondersteund door een externe dienstverlener. Deze studie omvat de verdere uitwerking van het handavingsbeleid en interne organisatie van de handavingsbevoegdheid die binnen Vlaanderen aan de waterwegbeheerder wordt toegewezen.

De resultaten van de studie worden verwacht in de eerste helft van 2018 en dienen het management in staat te stellen een onderbouwde beslissing te nemen over de wijze waarop de handhaving in de organisatie geïmplementeerd zal worden. Deze beslissing omvat ook een implementatietraject dat eind 2018 kan opgestart worden.

Engagement: Onderzoek naar de mogelijkheid voor versoepelde regelgeving inzake binnenvaart voor de kust:

Teneinde een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge te bereiken via de binnenvaart wordt onderzocht in welke mate het koninklijk besluit van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die

ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt kan worden versoepeld. Dit KB wordt als streng beschouwd en met de 6de staatshervorming is binnenvaart op zee een Gewestelijke bevoegdheid geworden. Binnen een specifiek daartoe opgerichte werkgroep werden het afgelopen jaar de verschillende opties besproken en werd een eerste ontwerp van aangepast KB uitgewerkt. Dit ontwerp werd ter consultatie voorgelegd aan Nederland op het niveau van de Permanente Commissie voor de Scheldevaart. Afhankelijk van de reactie van Nederland zal het ontwerp eventueel nog worden bijgestuurd vooraleer de procedure tot wijziging van het KB zal worden ingezet. Het is voorzien dat het wijzigingsproces in de loop van 2018 zal worden afgerond.

B-LUIK ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE

De huidige activiteiten die i.h.k.v. organisatieontwikkeling onder luik B zijn opgenomen, vallen de facto onder SD3 uit luik A. Gevolg gevend aan de nota van de VR d.d. 05.12.2014 en de instructies van het kabinet worden deze in een apart luik B beschreven.

Optimaliseren strategische cyclus

De missie en visie van DVW vragen om een doorvertaling naar strategische doelstellingen die aangeven welk en hoe DVW het toekomstbeeld beschreven in de missie en visie wil bereiken. Inhoudelijk werkt DVW rond beleidsdoelstellingen gevat door het decreet, opgenomen in ondernemingsplannen die uitvoering geven aan het beleid van de Vlaamse regering in het algemeen en de beleidsnota van de minister in het bijzonder. De strategische organisatiedoelstellingen geven bijkomend aan hoe DVW zich als organisatie wil ontwikkelen, zich wil opstellen en zich wil profileren t.a.v. stakeholders. Deze doelstellingen vormen een leidraad voor ontwikkeling van organisatie de komende 3 tot 5.

De drie strategische organisatie(ontwikkelings)doelstellingen werden tijdens een gemeenschappelijk managementseminarie te Leuven door directie en management van beide organisaties eenparig en enthousiast onderschreven en vervolgens bekrachtigd door de Raad van Bestuur.

- **B-SOD 1: De Vlaamse Waterweg nv wil een toekomstgerichte organisatie zijn waarvan de essentiële en evidente expertise als vanzelfsprekend wordt erkend in het werkdomein.**
DVW wil haar deskundigheid op een dermate hoog niveau ontwikkelen zodat haar omgeving haar erkent als een belangrijke en onmisbare partner bij alles wat de waterweg betreft op een directe en indirecte manier.

Achter deze doelstelling zit de ambitie om naar buiten te treden als organisatie, initiatieven te nemen, maar ook mee te werken aan een “denkend” netwerk dat over de muren heen kijkt. De organisatie wil zich openstellen voor de buitenwereld en toegankelijk zijn.

- **B-SOD 2: De Vlaamse Waterweg nv zal werken volgens de kenmerken van een succesvolle onderneming.**
DVW heeft de ambitie het nodige dynamisme te tonen om te kunnen functioneren volgens de kenmerken van een succesvolle onderneming. Kenmerken waaronder voor DVW aspecten zoals “aantrekkelijke werkgever”, “klantgericht handelen”, “creativiteit” en “wendbaarheid” vervat zitten.
- **B-SOD 3: De Vlaamse Waterweg nv zal inzetten op de maatschappelijke meerwaarde van de waterweg in een voortdurend veranderende omgeving**
DVW wil ruimer denken en ageren dan haar traditionele taken en wil een brede reflectie voeren over de maatschappelijke relevantie van de watergebonden materie. DVW engageert zich hiervoor samen met haar partners creatief te blijven zoeken naar meerwaarde voor water gerelateerde toepassingen en mogelijkheden.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: uittekenen en opstarten van een beheerscyclus

De strategische organisatiedoelstellingen werden in 2017 geconcretiseerd in operationele doelstellingen waarmee de bedrijfseigen strategie van DVW vorm gegeven wordt. Om daarbij gedragenheid en hoge participatiegraad te verkrijgen werd uitgebreide input gevraagd van de organisatie via het organiseren van workshops. Het resultaat van die workshops werd een lijst met project- of actievoorstellen waaruit vervolgens noodzakelijke focuspunten (KSF's) en

operationele doelstellingen werden geformuleerd. Deze operationele doelstellingen zullen voor uitvoering, opvolging en evaluatie mee opgenomen worden in het ondernemingsplan. In 2018 zal een verdere realisatie van de in 20

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

- Vastleggen visie optimalisatie strategische cyclus
- Identificeren en toewijzen gedeeld eigenaarschap
- Vastleggen procedures en principes
- Invulling strategische organisatiedoelstellingen naar concrete acties en projecten

Risicobeheersing

DVW erkent de nood aan een structureel systeem voor risicomanagement en wenst de inspanningen die in het verleden werden geleverd door de beide fusieorganisatie verder te zetten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Opstarten van een strategische risicomanagementcyclus

Een gemeenschappelijk systeem van strategisch risicomanagement ontwikkelen voor DVW

- in functie van het behalen van doelstellingen van de organisatie
- in verband met de thema's uit de leidraad organisatieontwikkeling, oftewel de organisatiebrede en ondersteunende thema's

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

- Identificatie en prioritering van de belangrijkste risico's
- Opmaken gedragen actieplan beheersmaatregelen
- Evaluatie en validatie van het systeem van strategisch risicomanagement

Procesbeheer

DVW erkent de nood aan een structureel systeem voor procesmanagement en wenst de inspanningen die in het verleden werden geleverd door de beide fusieorganisatie verder te zetten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Opstarten procesmanagement

Een gemeenschappelijk systeem voor structureel procesmanagement ontwikkelen en implementeren via een horizontaal netwerk in de organisatie. Het uiteindelijke doel blijft om het beheer van de processen in handen te leggen van de business.

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

- In kaart brengen processtructuur
- Uitdragen en bekendmaken aanpak en filosofie procesmanagement
- Implementeren procesmanagementsoftware
- Opzetten van een netwerkstructuur
- Uitbouwen interne expertise

Data en informatiebeheer

DVW erkent de nood aan een structureel systeem voor data en informatiemanagement en wenst de inspanningen die in het verleden werden geleverd door de beide fusieorganisatie verder te zetten.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Opstarten informatiemanagement

Een gemeenschappelijk systeem voor structureel informatiemanagement uitbouwen in de organisatie via een horizontaal netwerk in de organisatie.

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

- Identificeren en toewijzen gedeeld eigenaarschap
- Vastleggen procedures en principes
- In kaart brengen informatiearchitectuur
- Opmaak informatiebeheersplan (IBP)
- Verder uitwerken GDPR programma
- Uitdragen en bekendmaken aanpak en filosofie informatiemanagement
- Opzetten van een netwerkstructuur
- Uitbouwen interne expertise

Programma: SWIM (SamenWerking en InformatieManagement)

Verder uitwerken van het organisatiebrede SWIM-programma dat in 2014 opgestart werd binnen W&Z en in 2018 voor DVW verder zal ontplooid worden. Het betreft een radicaal digitaal samenwerkingsplatform, geïntegreerd met een postregistratiesysteem, waar relevante informatie over dossiers en projecten gemakkelijk kan beheerd worden, terug te vinden is, en de samenwerking tussen partijen binnen en buiten de organisatie bevorderd wordt.

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

De focus bij de verdere uitrol van het SWIM-programma in 2018 ligt bij volgende acties:

- Evaluatie van het aangeboden platform en hervalideren architectuurvisie zodat nieuwe en of gewijzigde business behoeften flexibel kunnen uitgerold worden en integratie met zowel interne als externe toepassingen kan opgezet worden.
- Verder vastleggen van een visie, richtlijnen en principes omtrent het gebruik van het SWIM-platform in de fusievennootschap.
- Verdere prioriteitstelling in de optimalisatie van bedrijfsprocessen die door het SWIM-platform ondersteund worden en aligering van de uitrol met het fusie programma, in samenwerking met het SWIM governance comité.
- Komen tot en vastleggen van duidelijke business afspraken en kwaliteitsopvolging met betrekking tot het gebruik.
- Definiëren en implementatie van de toekomstige roadmap (verbeteringen en nieuwe behoeften) in lijn met de vooropgestelde architectuurvisie, waaronder:
 - o Implementatie van functionaliteiten rond parlementaire vragen, kabinetsnota's en organisatiebeheersing.
 - o Implementatie van functionaliteiten ter integratie van een e-loketfunctie voor

intake diverse vragen van klanten (o.a. vergunningen en toelatingen, klachtenmanagement), en geoptimaliseerde opvolgsmogelijkheden, inclusief rapportering.

- Rapporteringsfunctionaliteiten (o.a. projecten).
- Verder uitwerken van een gedegen user adoption en ingebruikname van het SWIM platform in lijn met de business verwachtingen.

Vastleggen van meetbare doelstellingen (prestatie indicatoren), zodat het succes van het programma gemeten en opgevolgd kan worden.

Veiligheid

DVW beschikt over een globaal preventieplan. Dit plan is opgesteld op basis van risicoanalyses, personeelspeilingen, observaties, ... waarbij werd nagegaan welke maatregelen er nodig zijn binnen de organisatie om het welzijn van de werknemers te verbeteren. Het welzijns- en preventiebeleid vertrekt vanuit de specifieke wettelijke en reglementaire bepalingen en wordt verder uitgediept in functie van de noden van de werknemers en specifieke situatie bij DVW. Het jaaractieplan welzijn 2018 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage III als concretisering van de acties voor 2018.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Indicator: Realisatiegraad jaaractieplan Preventie

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Realisatiegraad JAP Preventie	80%

Voeren van een actief diversiteitsbeleid

DVW onderschrijft het beleid van de Vlaamse Regering inzake gelijke kansen en diversiteit. DVW engageert zich tot het behalen van de streefcijfers die opgenomen zijn als prestatie-indicator. Dit is een doorvertaling van de streefcijfers van de Vlaamse overheid in overeenstemming met de eigenheid van de organisatie, rekening houdend met de mogelijkheden van DVW door de aard van haar activiteiten. Voor deze doelstelling dient onderstreept dat het een betrachting betreft en geen resultaatsverbintenis.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: DVW zal in 2018 verder acties ondernemen om zich in te schakelen in het beleid van de Vlaamse overheid om personen van allochtone afkomst en personen met een arbeidshandicap aan te moedigen om te solliciteren bij DVW. DVW zal ook verder werken aan de integratie van medewerkers met een handicap of chronische ziekte door het afsluiten van integratieprotocollen in het kader van tewerkstellingsondersteunende maatregelen (TOM). Ook zal DVW in 2018 verder aandacht hebben voor de sensibilisering van de eigen personeelsleden naar de verschillende doelgroepen toe en waar nodig maatregelen nemen om psychosociale belasting te voorkomen.

Indicatoren diversiteit:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aandeel vrouwen op N-1 niveau	33 %
Aandeel personen van buitenlandse herkomst in het personeelsbestand	4 %
Aandeel personen met een arbeidshandicap of	3 %

Psychosociaal welzijn

Omwille van de gewijzigde wetgeving en de wijzigende werkcontext dient er extra zorg te zijn voor het psychosociaal welbevinden van onze medewerkers. DVW stelt zich dan ook als doel extra in te zetten op zowel preventieve als remediërende acties die kunnen bijdragen tot een beter psychosociaal welzijn van haar medewerkers.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Project: Bevorderen psychosociaal welzijn van de medewerkers

DVW wil extra inzetten op zowel preventieve als remediërende acties die kunnen bijdragen tot een beter psychosociaal welzijn van haar medewerkers.

Concrete deliverables voor 2018 zijn:

- Uitvoeren van een bevraging aangaande het psychosociaal welzijn
- Opmaken actieplan psychosociaal welzijn
- Opstart uitvoering actieplan psychosociaal welzijn

Milieuzorg

DVW ziet erop toe dat de wet- en regelgeving en de normen en codes van goede praktijk inzake milieuzorg worden nageleefd. Verder wordt getracht, door continu bijsturen en toepassen van de best beschikbare technieken, een grotere betrokkenheid van de personeelsleden, een continue bewustmaking, het streven naar preventie en het voorkomen van verontreiniging, steeds zorgzamer om te springen met het leefmilieu.

Projecten, indicatoren en engagementen 2018

Engagement: Communicatie en sensibilisatie m.b.t. zwerfvuil en marine litter.

Op initiatief van OVAM, Fost Plus en de VVSG werd het project "Vlaanderen Mooi" opgezet. De medewerkers van Vlaanderen Mooi helpen om het zwerfvuil aan te pakken, sluikestort de wereld uit te helpen en meer algemeen om de openbare netheid te vrijwaren of te herstellen. De Vlaamse Waterweg erkent de zwerfvuilproblematiek en engageert zich dan ook actief mee te werken aan het project "Vlaanderen Mooi" dit o.a. door het organiseren van zwerfvuilacties (bvb zwerfvuilactie Gemeenschappelijke Maas)

Engagement: Verdere stappen zetten naar een circulaire economie.

Vlaanderen wil tegen 2050 een circulaire economie hebben, waarin grondstofkringlopen gesloten worden. Circulair aankopen is daarvoor een belangrijke hefboom.

Vlaanderen Circulair werkte in 2017, in samenwerking met The Shift, VVSG en Bond Beter Leefmilieu aan een Green Deal Circulair Aankopen in Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg nv ondertekende deze Green Deal en engageerde zich hiermee op om twee circulaire aankooptrajecten op te starten tijdens het eerste jaar van de Green Deal (tussen juni 2017 en juni 2018).

Daarnaast wordt actief deelgenomen aan de bijeenkomsten van het lerend netwerk circulair aankopen en draagt DVW de opgedane kennis en ervaring verder uit (bvb. via eigen website, nieuwsbrief...).

Engagement: Verminderen van jaarlijks energiebudget

Op 4 december 2015 werd een akkoord bereikt over de verdeling van de Belgische inspanningen in het kader van de Europese klimaatdoelstellingen tegen 2020. Voor de periode van 2013 tot 2020 moet België 15,7 % minder broeikasgassen uitstoten. Op de Vlaamse klimaatop van april 2016 werden volgende reducties vooropgesteld tegen 2030 ten opzichte van basisjaar 2005:

- Een reductie van de CO2-emissies met minstens 40%;
- Een reductie van het primair energieverbruik met minstens 27%.

Om vooropgestelde doelstellingen te halen werd een Vlaams actieplan Energie-efficiëntie opgesteld, waarbij in de periode tot 2030 minstens een jaarlijkse reductie nodig is van 2,09 % aan primair energieverbruik. In uitvoering van dit plan dient De Vlaamse Waterweg het jaarlijks energiebudget met 2,09 % te verminderen. De Vlaamse Waterweg zal in 2018 de nodige stappen zetten, zodat de opgelegde doelstelling behaald wordt.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2018

PERSONEELSPLAN	DVW 2018				
graadbenaming		rang	statutair	contractueel	totaal
gedelegeerd bestuurder	A31	A3	2	0	2
algemeen directeur	A28	A2L	2	0	2
afdelingshoofd	A28	A2A	12	0	12
projectleider N-1	A28	A2A	2	0	2
hoofdadviseur	A21	A2M	1	0	1
senior adviseur	A21	A2E	1	0	1
preventieadviseur-coördinator	A28	A2	1	0	1
adviseur	A21	A2	13	0	13
adviseur-ingenieur	A22	A2	4	0	4
adviseur-informaticus	A22	A2	1	0	1
directeur	A21	A2	12	0	12
directeur-ingenieur	A22	A2	4	0	4
directeur- informaticus	A22	A2	1	0	1
adjunct van de directeur	A11	A1	147	0	147
ingenieur	A12	A1	38	0	38
informaticus	A12	A1	6	0	6
havenkapitein	A14	A1	1	0	1
leidinggevend hoofddeskundige	B31	B3	10	0	10
senior hoofddeskundige	B31	B3	2	0	2
hoofddeskundige	B21	B2	27	0	27
hoofdprogrammeur	B22	B2	2	0	2
deskundige	B11	B1	103	0	103
programmeur	B12	B1	2	0	2
leidinggevend hoofdmedewerker	C31	C3	15	0	15
senior hoofdmedewerker	C31	C3	5	0	5
hoofdmedewerker	C21	C2	36	0	36
hoofdtechnicus	C22	C2	41	0	41
medewerker	C11	C1	144	0	144
technicus	C12	C1	103	0	103
leidinggevend hoofdassistent	D31	D3	55	0	55
senior hoofdassistent	D31	D3	1	0	1
hoofdassistent	D21	D2	4	0	4
technisch hoofdassistent	D22	D2	124	0	124
speciaal hoofdassistent	D23	D2	67	0	67
hoofdschipper	D24	D2	2	0	2
assistent	D11	D1	9	4	13
technisch assistent	D12	D1	332	22	354
speciaal assistent	D13	D1	155	0	155
schipper	D14	D1	5	0	5
TOTAAL			1492	26	1518

Bijlage 2: Investeringsprogramma 2018



**GLOBAL PREVENTIEPLAN (GPP)
ter bevordering van het welzijn op het werk**

WELZIJSBELEID

PERIODE: 2018-2022

Wijzigingen

Revisie	Datum	Omschrijving
0	23/08/2017	Concept C01
1		Aanvullingen na voorstelling / opmerkingen (MC, OPBW, ...) rev0
2		Goedkeuring (MC, OPBW, ...)
3		Jaarlijkse evaluatie 2018
4		Jaarlijkse evaluatie 2019
5		Jaarlijkse evaluatie 2020
6		Jaarlijkse evaluatie 2021
7		Jaarlijkse evaluatie 2022

2830 Willebroek

Vestiging Antwerpen

Anna Bijnsgebouw
Lange Kievitstraat 111-113 bus 44
2018 Antwerpen

Vestiging Merelbeke

Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke

Vestiging Brussel

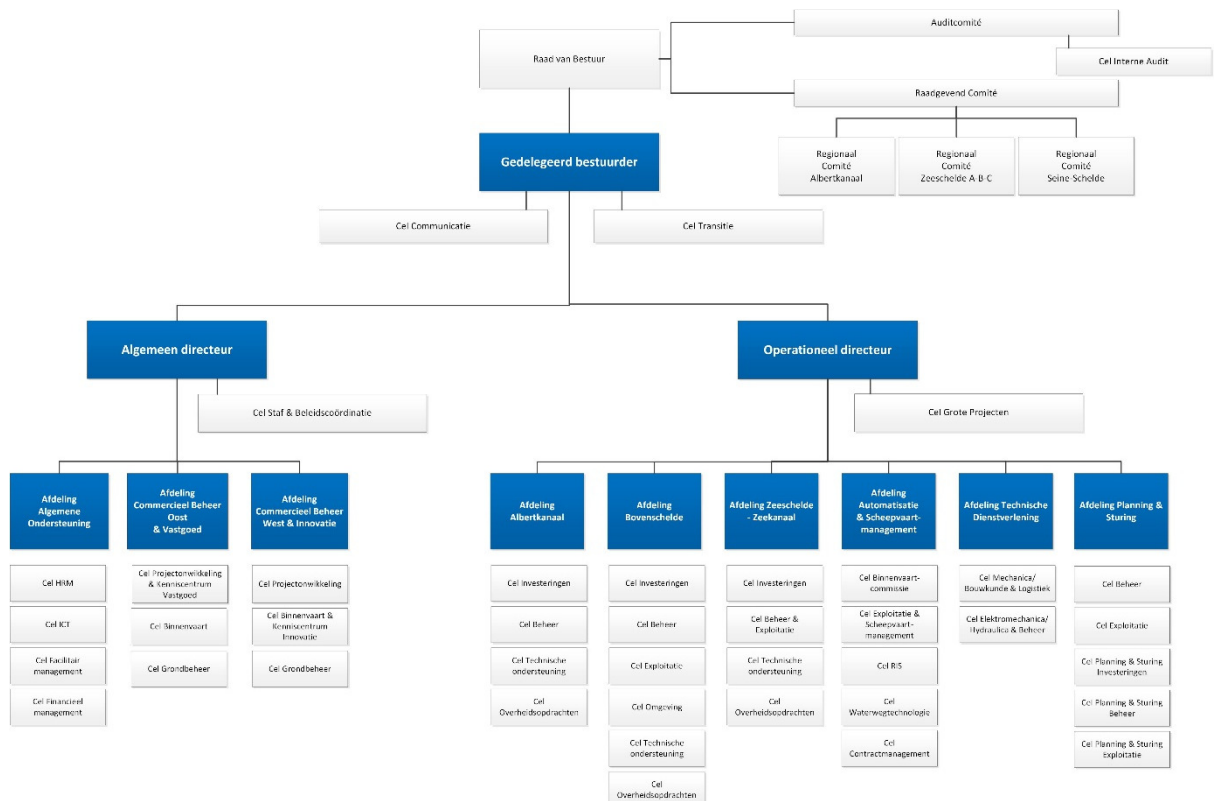
Graaf De Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 14
1000 Brussel

Activiteiten: Diensten in verband met vervoer over het water

NACE-code: 52.220

Aantal werknemers: 1406 (bron: Jaarverslagen IDPBW 2016 : W&Z en DS)

Organogram



3. Veiligheidsstructuur binnen De Vlaamse Waterweg NV

De Vlaamse Waterweg zorgt er als werkgever voor dat er een veiligheids- en welzijnsbeleid wordt gevoerd en dat de leidinggevenden de nodige instructies ontvangen over de uitvoering van het welzijnsbeleid. De werkgever draagt de eindverantwoordelijkheid. Er zijn verschillende actoren binnen de organisatie, zoals werkgever, leidinggevenden en werknemers, die samen instaan voor het beleid en de uitvoering ervan. Een goede samenwerking en afstemming met duidelijke verantwoordelijkheden zijn hierbij basisvoorwaarden voor het welslagen van het preventie- en welzijnsbeleid.

Bijkomende actoren en overlegorganen die mee instaan voor het slagen van welzijnsbeleid zijn:

- **Interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW)**

De IDPBW maakt deel uit van de Stafdiensten & Beleidscoördinatie – dienst Welzijn en bestaat uit :

Naam	Functie	Opleiding	%VTE
Marc Gernaey	Preventieadviseur	Niveau 1	100%
Gert Morlion	Preventieadviseur	Niveau 1	100%
Myriam Masquellier	Preventieadviseur	Niveau 2	100%

%VTE = % voltijdsequivalent

In dit document wordt nog geen rekening gehouden met een eventuele integratie van de IDPBW in de Gemeenschappelijke Dienst voor Preventie en Bescherming (GDPB) van de Vlaamse Overheid.

- **Overlegcomite voor preventie en welzijn op het werk (OPWW)**
 - Het OPWW is een onderdeel van het Entiteitsoverlegcomité voor het overleg tussen werkgever en werknemers over preventie en bescherming op het werk;
 - Het OPWW vergadert 9x per jaar;
- **Veiligheidsaspecten besproken in Coördinatieteams (CT's)**
 - Afdelingsoverschrijdende overlegorganen waarbij o.a. onderwerpen inzake preventie en bescherming op het werk aan bod komen;
 - De frequentie van overleg is verschillend per CT, maar gebeurt minimaal 4x per jaar;
- **Team welzijn**
 - Overlegorgaan met dienst HRM en IDPBW waarbij o.a. onderwerpen inzake welzijn op het werk aan bod komen;
- **Externe dienst voor preventie en bescherming op het werk (EDPBW)**
 - Zie *Identificatiedocument IDPBW- EDPBW*
- **Externe dienst voor technische controle (EDTC)**
 - Erkende (externe) bedrijven die ingeschakeld worden voor het uitvoeren van periodieke keuringen (o.a. elektrische installaties, hefwerktuigen);

4. Visie op Preventie en Welzijn op het werk

Deze visie werd vooropgesteld door het team Welzijn om een kader te bieden waarbinnen gewerkt kan worden door alle actoren binnen het veiligheid- en welzijnsbeleid.

	 Globaal Preventieplan 2018-2022 	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 5 of 10

Welzijn op het werk is essentieel voor jezelf en De Vlaamse Waterweg nv als organisatie. Daarom zetten we samen in op een proactief welzijnsbeleid dat een positieve dynamiek creëert en het potentieel van iedereen maximaliseert.

Als **werkgever** hebben we aandacht voor het persoonlijk welzijn door arbeidsveiligheid, -hygiëne, bescherming van de gezondheid, verfraaiing van de arbeidsplaatsen en ergonomie optimaal te organiseren. Bovendien bieden we zinvol en uitdagend werk met maximale leermogelijkheden en ontplooiingskansen. We streven ook naar een optimale work-life balans.

Door aandacht te hebben voor fysieke, psychische en sociale gezondheidsaspecten ondersteunen we de **personeelsleden**. Zo dragen ze met hun competenties en expertise ten volle bij aan een open en participatieve cultuur, met respect voor elkaar en voor een duurzame omgeving en samenleving. Hierdoor kan ieder personeelslid de nodige werkvreugde en fierheid vinden om De Vlaamse Waterweg nv te helpen bij het bereiken van de doelstellingen.

Om deze dynamiek te realiseren engageren wij ons allemaal om als één oplossingsgerichte organisatie te handelen en uitdagingen daadkrachtig aan te pakken.

Om het beleid te helpen realiseren middels het GPP en de huidige verschillen qua preventiebeleid tussen ex-DS en W&Z weg te werken worden volgende punten prioritair aangepakt:

- Het continu verbeteren van het preventie- en welzijnsbeleid van alle werknemers binnen de nieuwe organisatie;
- Streven naar uniformiteit binnen de gehele organisatie met maximale integratie van bestaande structuren, procedures, instructies uit beide organisaties;
- Voldoen aan de geldende regelgeving inzake welzijn op het werk en milieu (*De voorgestelde maatregelen uit de compliance audit veiligheid zijn binnen de 5 komende jaren weg te werken*);
- Streven naar een open bedrijfscultuur met ruimte voor overleg en communicatie met alle betrokken partijen;

5. Omzetting van het beleid naar het GPP

Om tot een adequaat welzijnsbeleid te komen is het nodig om informatie te verzamelen, deze informatie vervolgens op deskundige wijze te analyseren en de nodige verbeteringsacties te definiëren.

Binnen de organisatie gebeurt dit o.a. bij :

- Registratie en onderzoek van ongevallen;
- Periodieke (trend)analyse van de ongevallen;
- Uitvoeren van veiligheidsrondgangen;
- Periodieke keuringen of controles;
- Het uitvoeren van risico-analyses;
- Overleg met de diverse overlegorganen;

	GLBAAL PREVENTIEPLAN 2018-2022	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 6 of 10

- Feedback m.b.t. allerhande onderwerpen rond welzijn door middel van team Welzijn, het comité, veiligheidsrondgangen,....

Vervolgens moet een actieplan opgesteld worden die kaderen binnen het globaal preventieplan. Hiervoor zal de interne dienst de hiërarchische lijn bevragen en in overleg de prioriteiten vastleggen. Verder moet men eveneens de taken van één ieder vastleggen en moet men de werknemers inlichten over deze geplande activiteiten.

De opmaak van dit GPP 2018-2022 werd besproken tijdens de volgende overlegmomenten :

- opmaak GPP door IDPBW (08/2017);
- presentatie van GPP aan MO (managementoverleg W&Z en DVW)
- presentatie van GPP op OCPBW (DVW);
- adviseren door OPBW (W&Z) / OCPBW (DVW) voor eind 2017;
- goedkeuring op GMO (gezamenlijk managementoverleg W&Z en DVW)
- presentatie naar werknemers.

6. Organisatorische, materiële en financiële middelen

De organisatie stelt zowel financiële, materiële als organisatorische middelen ter beschikking conform de welzijnswetgeving om de doelstellingen te bereiken.

De ter beschikking gestelde middelen hebben ondermeer betrekking op:

- de preventie- en curatieve maatregelen die ingevolge risicoanalyses zullen moeten genomen worden;
- de nodige opleidingen voor het personeel opdat deze hun opdrachten in optimale omstandigheden kunnen uitvoeren;
- keuringen: blusmiddelen, heftoestellen, gezondheidstoezicht, ...;
- de tijd, de materiële middelen (toestellen, meetapparatuur, enz.), het geschikte personeel;

Per actie in het GPP wordt aangegeven of het om interne middelen (inzet eigen personeel) of extern gebudgetteerde middelen (verwijzing naar besteknummer of opgave van een specifiek budget) gaat. Daarbij wordt er na een jaar een evaluatie gemaakt waarbij men nagaat of het actieplan kon worden verwezenlijkt. Indien dit niet zo is, worden de middelen aangepast of de methodiek veranderd.

Deze middelen zijn erop gericht de bedrijfsresultaten op gebied van welzijn te verbeteren.

7. De verantwoordelijkheden binnen de veiligheidsstrategie

Om te voorkomen dat het globaal preventieplan door de dagelijkse zorgen en problemen in de vergeethek geraakt, is de opvolging van het GPP binnen de organisatie duidelijk geregeld conform de procedure "P00-02 Globaal preventieplan-Jaarlyks actieplan" uit het interne veiligheidsbeheerssysteem.

De taken en opdrachten van de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW) en de externe dienst voor preventie en bescherming op het werk (EDPBW) werden opgenomen in een identificatiedocument IDPBW-EDPBW (R10-01-01-02), dat jaarlijks geëvalueerd en zo nodig ook aangepast wordt.

	GLBAAL PREVENTIEPLAN 2018-2022	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 7 of 10

Verder zal elke medewerker van de organisatie zich optimaal inzetten om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken, om zo optimaal mogelijk werk- en leefklimaat te creëren.

Dit plan wordt bezorgd aan alle betrokkenen en wordt op gepaste wijze bekend gemaakt aan alle personeelsleden van De Vlaamse Waterweg.

8. Aanpassingen aan het globaal preventieplan

Het globaal preventieplan is een vijfjarenplan (zie deel 2 – werkblad) waarin de te ontwikkelen en toe te passen preventieactiviteiten geconcretiseerd en geprogrammeerd zijn. Het geeft aan waar de organisatie wil staan binnen vijf jaar. Om dit plan uit te werken, wordt er in stappen gewerkt door middel van een jaaractieplan. Dit jaaractieplan is gebaseerd op het globaal preventieplan en geeft concreet weer welke (prioritaire) elementen van het globaal preventieplan dat betreffende jaar zullen worden bekeken en uitgevoerd. Na vijf opeenvolgende jaaractieplannen moet het globaal preventieplan volledig zijn uitgewerkt.

De organisatie verbindt er zich toe ten minste volgende zaken op te nemen in het jaarlijks actieplan:

- de concrete acties om deze stappen uit het GPP te bereiken;
- de concrete opdrachten, verplichtingen en middelen van alle betrokkenen.

Het globaal preventieplan GPP 2018-2022 is terug te vinden in *bijlage 1*. Op basis van dit GPP kunnen de opeenvolgende jaaractieplannen verder uitgewerkt worden.

In de organisatie kunnen dingen gebeuren die niet voorzien zijn of dringen veranderingen en ontwikkelingen zich op die een invloed hebben op het welzijn van de werknemers, en dus ook op het bestaand globaal preventieplan. Daarom is er een werkwijze voorzien om het globaal preventieplan binnen de organisatie aan te passen aan de gewijzigde omstandigheden:

- Het globaal actieplan kan aangepast worden naar aanleiding van:
 - ernstig incident of ongeval;
 - nieuwe of terugkerende klachten van werknemers;
 - aankoop van nieuwe producten;
 - reorganisaties;
 - beslissing van het management;
 - verbouwingen;
 - aantal beschikbare VTE;
 - ...
- Jaarlijks wordt het globaal preventieplan geëvalueerd en aangepast in functie van gewijzigde omstandigheden. Dit gebeurt in functie van de opstelling van het jaarlijks actieplan (november).
 Hiervoor steunt men zich op de ondervindingen die men het voorbije jaar heeft opgedaan bij belangrijke (nieuwe) gebeurtenissen en op het jaarverslag van de interne/externe dienst PBW van het voorbije jaar.
 Het jaaractieplan wordt dan gebruikt om deze noodzakelijke wijzigingen aan te duiden en de prioritaire doelstellingen met hieraan gekoppeld de middelen en verplichtingen aan te passen.

	GLBAAL PREVENTIEPLAN 2018-2022	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 8 of 10

9. Opbouw van het GPP

Historiek GPP

Gezien De Vlaamse Waterweg een nieuwe organisatie betreft is dit het eerste GPP dat opgemaakt wordt. Uiteraard is dit GPP gebaseerd op de GPP's van de afzonderlijke entiteiten :

- W&Z GPP 2013-2017;
- DS GPP 2017-2021 (*voortschrijdend model*).

Bronnen voor het GPP

In de navolgende paragrafen wordt aangegeven op welke manier het GPP werd opgebouwd en welke bronnen hiervoor werden gebruikt.

Bron 1 : Compliance audit veiligheid

Binnen beide entiteiten werd in het verleden een compliance audit veiligheid uitgevoerd.

Bron	Afkorting
(W&Z) Compliance audit veiligheid (rapport ref 2226033005 dd 28/02/2012)	CA
(DS) Compliance audit veiligheid (rapport ref. 2295713002 dd 26/02/2016)	

De bronvermelding (afkorting) wordt waar nodig nog aangevuld door een opvolgnummer, verwijzend naar het overeenkomstig nummer uit het brondocument.

Voor de aanbevelingen uit deze compliance audit veiligheid verwijzen we naar het desbetreffende rapport. Het rapport zelf werd niet in dit document opgenomen.

Voor beide entiteiten werd een status opgemaakt betreft de actiepunten uit deze compliance audit :

- (W&Z) Compliance W&Z 2012 – Status 2017 actieplan (rev3);
- (DS) Compliance DS 2016 – Status 2017 actieplan (rev1).

Openstaande actiepunten uit deze compliance audit veiligheid worden hernomen in het GPP, met als doel deze weg te werken binnen de 5 jaar.

Bron 2 : GPP -1

Het voorgaande GPP (zie historiek), aangeduid als GPP-1, geeft eveneens input voor het GPP.

De status van elk GPP-1 van de 2 entiteiten werd in overleg met IDPBW overlopen en de openstaande actiepunten werden weerhouden voor het GPP.

Bron 3 : Risico-analyses

Binnen de 2 organisaties W&Z en DS zijn de voorbije jaren reeds meerdere risico-analyses (RA's) uitgevoerd.

Een overzicht van uitgevoerde RA's (datum, soort RA, locatie, ...) is beschikbaar. De rapporten van de uitgevoerde RA's zijn wel beschikbaar, maar niet op een eenduidige locatie.

	GBAAL PREVENTIEPLAN 2018-2022	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 9 of 10

Bron	Afkorting
Risico-analyses	RA

De bronvermelding (afkorting) wordt waar nodig nog aangevuld door een opvolgnummer, verwijzend naar het overeenkomstig nummer uit het brondocument.

Soorten RA's (als thema)

Soorten RA's	Afkorting
Risico-analyse arbeidsmiddelen	RA-ARM
Risico-analyse machinerichtlijn	RA-MRL
Risico-analyse functies	RA-FIE
Risico-analyse werkpostanalyse	RA-WPA
Risico-analyse persoonlijke beschermingsmiddelen	RA-PBM
Risico-analyse elektrische installatie	RA-EI
Risico-analyse brand	RA-BRAND
Risico-analyse HAZOP	RA-HAZOP
Risico-analyse taak	RA-TAAK
Risicobeoordeling gevaarlijke stoffen	RA-GST
Risico-analyse andere (o.a. ATEX, EHBO, AED, ...)	RA-Andere

Bron 4 : Arbeidsongevallen

In dit GPP zijn (nog) geen acties opgenomen die voortvloeien uit arbeidsongevallen van de voorbije jaren. Het is niet uit te sluiten dat de komende jaren vanuit een diepere analyse van de geregistreerde ongevallen actiepunten in het globaal preventieplan opgenomen zullen worden.

Bron	Afkorting
Arbeidsongevallen	AO

De bronvermelding (afkorting) wordt waar nodig nog aangevuld door een opvolgnummer, verwijzend naar het overeenkomstig nummer uit het brondocument.

Bron 5 : Veiligheidsrondgangen

Binnen de organisatie worden er op regelmatige basis veiligheidsrondgangen uitgevoerd. De actiepunten uit de veiligheidsrondgangen zijn door betere opvolging en analyse een mogelijke bron voor actiepunten in het GPP.

Bron	Afkorting
Veiligheidsrondgangen	VR

De bronvermelding (afkorting) wordt waar nodig nog aangevuld door een opvolgnummer, verwijzend naar het overeenkomstig nummer uit het brondocument.

Opbouw GPP

De acties opgenomen in het GPP zijn terug te vinden in de bijlage R00-02-02 JAP (dit is een Excel bestand) onder het werkblad JAP (afkorting van jaarlijks actieplan). Voor elke actie werd ook het jaar aangegeven waarbinnen deze actie uitgevoerd moet worden.

Alle acties zijn genummerd in drie delen :

- Eerste nummer (Nr) Oplopend nummer van 1 tot;

	GLBAAL PREVENTIEPLAN 2018-2022	R00-02-01
		Rev. 0
		Blz 10 of 10

- Tweede nummer (Nr2) Oplopende letter van a tot z;
- Derde nummer (Nr3) Oplopende letter van a tot z;
enkel van toepassing in werkblad Projectwerkmap

Acties kunnen nog verder opgesplitst worden in actiepunten, waarvoor de aanduiding met

- het tweede nummer (Nr2) in werkblad JAP
Voor de in de tijd uitgespreide acties geeft deze letter in dit werkblad een indicatie van het jaar van uitvoering.
- het derde nummer (Nr3) in het werkblad Projectwerkmap
Om de voortgang van lopende acties te kunnen volgen, kunnen alle acties waar nodig opgesplitst worden in actiepunten.

De acties, onderverdeeld per actiepunt worden hernomen in het werkblad PROJECTWERKMAP waar de voortgang van de actiepunten en/of acties opgevolgd wordt via de aanduiding van de status (klaar, lopend, on hold).

10. Bijlage

R00-02-02 JAP

Nr.	Nr2	Domein	Actie - omschrijving	Thema	Bronnen				JAP	Actiepunten	Uitvoering			Status	Startdatum	Einddatum
					W&Z1	W&Z2	DS1	DS2			Trekker	Betrokken	Middelen			
4	a	AV	De hiërarchische lijn/leidinggevenden dienen toe te zien op de naleving van de specifieke veiligheidsvoorschriften (werkplekinspecties)	WERKPLEK-INSPECTIES	GPP-1	CA-6		CA-5	2018	Voorstel uitwerken van werkplekinspecties.	HL	IDPBW	Intern		31/12/2018	
7		AG	Controle AED-toestellen uitwerken, opvolgen en auditen (+ jaarlijkse info aan overheid)	AED				CA-50, 51	2018	Inventaris AED-toestellen; Overleg met leverancier; Opvolging controles; Info aan overheid;	IDPBW		Intern		31/12/2018	
8	a	AV	RA Mechanische trillingen	RA	GPP-1	CA-33		CA-25	2018	Inventaris locaties/werkplaatsen; Selectie locatie(s) voor RA;	IDPBW	EDPBW	BB		31/12/2018	
9		AV	RA Manueel hanteren van lasten	RA	GPP-1	CA-54	HOE AANPAKKEN	CA-42	2018		IDPBW		Intern		31/12/2018	
10		ERG	RA Beeldschermwerk	RA	GPP-1			CA-35	2018		EDPBW	IDPBW	BB		31/12/2020	
11	a	AV	Renovatie van duikers en plaatsen van collectieve beschermingsmiddelen (telkens 2 duikers)	RA			GPP-1		2018	Renovatie en plaatsen van leuningen, trappen en afsluiting	HL	IDPBW	Intern		31/12/2018	
12	a	AV	Renovatie van de sluisplatformen en plaatsen van collectieve beschermingsmiddelen (1 sluis)	RA			GPP-1		2018	Renovatie van de platformen, herstellen kabelgoten en plaatsen van leuningen	HL	IDPBW	Intern		31/12/2018	
13	a		Ondersteuning van de leidinggevenden / coaching onder meer in het kader van het project organisatiecultuur.		GPP-1		GPP-1		2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
14			Het verder uitwerken van het beleid inzake re-integratie van langdurig zieken.		GPP-1		GPP-1		2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
16		PSY	Het uitvoeren van de (verplichte) risicoanalyse psychosociaal welzijn in het kader van de welzijnswetgeving.		GPP-1		GPP-1		2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
17		PSY	Op basis van de resultaten van de psychosociale risicoanalyse een actieplan uitwerken met preventieve en curatieve maatregelen.						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
18		PSY	Het uitwerken van een traumabeleid op maat van DVW 2.0 (volledige organisatie)						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
19		PSY	Uitvoeren van een aantal acties in functie van de resultaten van RA psychosociaal welzijn						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
20		PSY	Het uitvoeren van een risicoanalyse integriteit.						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
21		PSY	Op basis van de resultaten van de risicoanalyse integriteit het integriteitsbeleid verder vorm geven.						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
22			De nieuwe deontologische code van DVW kenbaar maken bij alle personeelsleden.						2018		HRM	IDPBW	Intern		31/12/2018	
50	a	AV	Opmaak RA Brand (20% van bestaande kunstwerken, gebouwen)	RA Brand	GPP-1			CA-17	2018	Selectie kunstwerken; Uitrol;	IDPBW		Intern		31/12/2018	
51	a	AV	Opmaak brandpreventiedossier (inclusief intern noodplan en evacuatieplannen (20% van bestaande kunstwerken, gebouwen))	noodplan	GPP-1	CA-17, 60			2018	Selectie kunstwerken / gebouwen; Uitrol;	HL	IDPBW	Intern		31/12/2018	
52	a	AV	Opmaak explosie veiligheidsdocument (20% van bestaande kunstwerken, gebouwen)	ATEX	GPP-1	CA-31,32		CA-18, 19	2018		IDPBW	HL	Intern		31/12/2018	
53	a	AV	Opmaak indienststellingsverslagen (20% bestaande kunstwerken)	Indienst	GPP-1	CA-42	GPP-1	CA-33	2018	Selectie kunstwerken; Uitrol;	IDPBW		Intern		31/12/2018	
54	a	AV	Opmaak indienststellingsverslagen (20% bestaande arbeidsmiddelen)	Indienst	GPP-1	CA-42	GPP-1	CA-33	2018	Selectie arbeidsmiddelen; Uitrol;	IDPBW		Intern		31/12/2018	
55	a		Thema's : beleid, onthaalbrochure, organisatie IDPBW, documentbeheersysteem, instructies, toolbox, OPBW, veiligheidsrondgangen,	Integratie				CA-2, 6, 7, 8, 13, 34, 40	2018	opmaak nieuwe beleidsverklaring; opmaak onthaalbrochure; VBS / docusysteem; locatie doc's; screening instructies;	IDPBW		Intern		31/12/2018	
55	e		Thema's : PBM's, VGM-opleidingen,	Integratie				CA-38, 39	2018		IDPBW		Intern		31/12/2021	
55	f		Thema's : explosieveiligheid, audits	Integratie					2018		IDPBW		Intern		31/12/2018	

R00-02-02 Jaaractieplan

Nr.	Nr2	Domein	Actie - omschrijving	Thema	W&Z1	W&Z2	DS1	DS2	JAP	Actiepunten	Trekker	Betrokken	Middelen	Status	Startdatum	Einddatum
56	a	AV	Uitbouw van het veiligheidsbeheerssysteem (aanpassing 20% van de documenten)	VBS	GPP-1			CA-2, 8, 9, 13, 15, 30, 34	2018	Gekoppeld aan nr 55; P00-03 VBS; P00-01 Beleid; p-onthaal; P30-02 Instructies; P10-03-03 Toolbox;	IDPBW		Intern			31/12/2018
100			Opmaken van toolboxmeetings (3x per jaar)	Toolbox					2018	Toolbox 1 Toolbox 2 Toolbox 3	IDPBW	HL	Intern			31/12/2018
101			Evaluatie arbeidsongevallen (1x uitgebreid - 1x basis)	AO					2018	feb-mar uitgebreid (jaar x-1); 30/06 basis (jaar x);	IDPBW		Intern			31/12/2018
102			Organisatie evacuatieoefening op locaties met > 50werknemers (1x per jaar)	Evacuatie					2018	Iventaris locaties; Willebroek; Merelbeke; Hasselt;	IDPBW		Intern			31/12/2018
103			Jaarthema uitwerken (thema, actieplan, ..)	Jaarthema					2018	Bevraging jaarthema; Selectie thema; Brainstorming actiesplan; Overleg met communicatie; Uitwerking acties;	IDPBW		Intern			31/12/2018
104			Evaluatie JAP, GPP (2x per jaar)	JAP					2018	30/06; 31/12;	HL	IDPBW	Intern			31/12/2018

GPP-1 voorgaande GPP
CA = Compliance audit