



Ondernemingsplan 2019

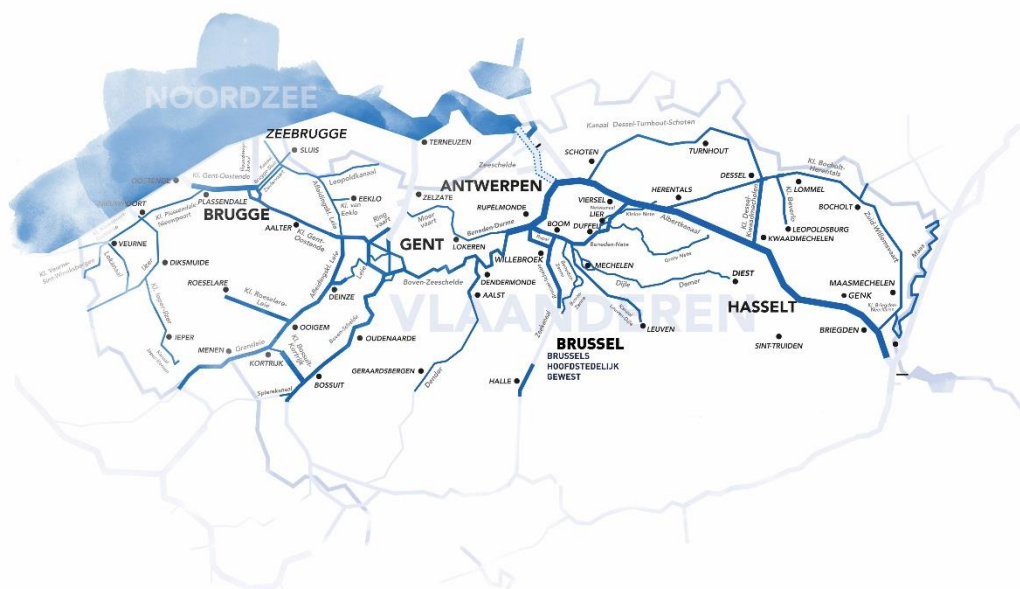
Inhoudsopgave

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.....	16
Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart	20
OD 1.2 Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk (OD 19 uit BN)	23
OD 1.3 Een multimodaal vervoersbeleid ontwikkelen (OD20 uit BN)	29
OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie (OD21 uit BN).....	32
SD2 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen (SD4 uit BN).....	36
OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie (OD15 uit BN)	36
OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken (OD18 uit BN)	43
OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie (OD17 uit BN).....	45
OD 2.4 Investeren met aandacht voor de leefomgeving (OD16 uit BN).....	49
SD3 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid (SD8 uit BN).....	51
OD 3.1 Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken (OD31 uit BN)	51
OD 3.2 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer en rapportering (OD34 uit BN)	53
OD 3.3 De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten (SD9/OD35 uit BN)	57
B-luik Ontwikkelen van de organisatie.....	61
Bijlagen	68
Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2019	68
Bijlage 2: Investeringsprogramma 2019.....	68
Bijlage 3: Jaaractieplan welzijn 2019.....	68
Bijlage 4: Overzicht vervreemding onroerende goederen.....	68

INLEIDING

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 2018 – 2019, 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.

Ondernemingsplan 2019

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 2019 werd opgemaakt volgens de gestipuleerde inhoudelijke vereisten.

De uitwerking van de strategische en operationele doelstellingen uit de beleidsnota en de beleidsbrief MOW 2018-2019 voor DVW en de vertaling ervan in concrete programma's, projecten en engagementen voor 2019, 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 2019 (zie **bijlage II**). Het door de minister goedgekeurde investeringsprogramma is determinerend voor de prioriteiten, die DVW in 2019 zal leggen.

Het jaaractieplan welzijn 2019 is als **bijlage III** opgenomen.

Een overzicht van de goedgekeurde en gunstig geadviseerde vervreemdingen van onroerende goederen in eigendom van De Vlaamse Waterweg en onroerende goederen van het Vlaams gewest in beheer van De Vlaamse Waterweg gaat als **bijlage IV**.

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 - Uitrollen 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.

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.

¹ Beleidsnota

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

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 inspectiecyclus 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 2019 – luik In standhouden patrimonium - en van het onderhoudsprogramma 2019.

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	- 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 beheren. 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

In 2019 zal er verder gewerkt worden aan de implementatie van iASSET.

Binnen deze implementatie wordt er o.a. gewerkt aan:

- het oprichten van een interne projectstructuur om ervoor te zorgen dat de toepassing door alle toekomstige gebruikers gedragen wordt
- het testen van de verschillende (te ontwikkelen) functionaliteiten van iASSET
- het controleren van de verschillende datamigraties naar iASSET
- het bediscussiëren en opmaken van uniforme werkprocessen m.b.t. het beheer van onze assets

- het in kaart brengen en op elkaar afstemmen van verschillende datasets betreffende onze assets
- het geven van opleidingen voor het werken met iASSET

Het implementatietraject loopt af in september 2019 waarna de toepassing volledig in gebruik genomen kan worden.

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

In Vlaanderen zetten we in op de verdere uitbouw van een sterk transportnetwerk over het water. Zo vormen onze waterwegen steeds meer de sterke hinterlandverbindingen langs waar de havens ontsloten worden. Dit houdt onder meer in dat de vaarwegen op diepte gehouden worden. Het gaat hier zowel om verdiepingsbaggerwerken als om onderhoudsbaggerwerken.

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 engagements 2019

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 in 2019 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
In het kader van de opmaak van een globale grondverzetstrategie voor Seine-Schelde werd vastgesteld dat er nood is aan een duidelijk plan van aanpak voor Lochristi aangezien de berging van grondoverschotten uit Seine-Scheldeprojecten qua volume en timing onvoldoende engagementen oplevert voor de tijdige opvulling van de site Vliegveld. De verplichting om de opvulling te realiseren tegen 31 december 2020 kan immers niet meer worden gehaald. Uit een informele marktconsultatie werd input bekomen voor de verdere aanpak van deze site. De ontwikkeling van een optimale strategie voor deze site én het bekomen van de nodige omgevingsvergunningen werd verder onderzocht in 2018 met het oog op de vermarkting van deze site in 2019. Ondertussen wordt verder getracht om externe gronden aan te trekken om het bergingsritme op te trekken.

Project: Vermarkting DOP Beernem

Project: Vermarkting DOP Beernem
De site is gelegen langsheen het kanaal Gent-Oostende (klasse IV) en heeft een oppervlakte van 52 ha en 67 are. De site is vergund voor zandontginning, monodeponie, baggerspecie en behandeling en opslag van erts en minerale producten.
De site is enkel bereikbaar via de waterweg. Overslagfaciliteiten zijn niet aanwezig.
Het project beoogt de site optimaal te benutten door deze aan de markt aan te bieden, waarbij gestreefd wordt naar een maximale inzet van de binnenvaart om ontgonnen materialen van de site en gronden/specie bestemd voor opvulling van de site te vervoeren; de eigen baggerspecie ook in deze site te verwerken.

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

Project: Onderhoudsbaggerwerken Durmevallei in het kader van het USAR-project
In 2018 werd 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 heeft 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.

Het project is de eerste concrete, grootschalige toepassing van de inkanteling van bagger- en ruimingsspecie in het VLAREBO sinds de wijziging van het Bodemdecreet (B.S. 2 februari 2018).

Het traject om de omgevingsvergunning te bekomen werd reeds in december 2017 opgestart en krijgt de steun van alle adviesverlenende instanties maar verloopt procedureel zeer moeizaam en is nog niet voltooid. In 2019 zullen verdere stappen ondernomen worden om de omgevingsvergunning te bekomen zodat de werken van start kunnen gaan.

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 2019:

- Verderzetten van de studie Integraal Plan i.s.m. alle stakeholders
- Opstart onderhoudsbaggercontract
- Monitoring en evaluatie 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

Doorgedreven automatisatie, digitale informatie uitwisseling en afstandsbediening van bruggen en sluizen creëren om een toegevoegde waarde voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers die gebruik maken van de binnenvaart.

Dankzij bedrijfszekere infrastructuur en kunstwerken kunnen we evolueren naar afstandsbedieningscentrales die inzetbaar zijn als verkeerscentrale. Zo zorgen we voor een doorgedreven verkeersbegeleiding en aangepaste bedieningstijden voor de vaarweggebruikers. We volgen de principes van een optimaal scheepvaart verkeersmanagement op de grote vaarassen (corridors) in Vlaanderen en we zorgen voor 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.

Er zijn nu afstandsbedieningscentrales operationeel voor de corridor Zeekanaal Brussel-Schelde (Zemst), Kanaal Leuven-Dijle (Kampenhout), Kanaal van Brussel naar Charleroi (Lembeek), Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (Rijkevorsel).

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Project: Contracten in de markt plaatsen nieuwe verkeerscentrales

Project: Contracten in de markt plaatsen nieuwe verkeerscentrales

In 2018 werd het contract gegund voor de afstandsbediening van alle bruggen en sluisen in de regio Gent vanuit Evergem, en in 2019 zal dit technisch opgeleverd worden. Dit omvat in 2019 onder meer de Scaldissluis, de keersluis Beernem, de Brusselsepoortsluis, Lousbergbrug, Sint-Jorissluis te Gent, Bataviabrug, Tolhuissluis, Muidebrug, Wondelgemstraatbrug, Tolpoortbrug en de sluis te Schipdonk. We investeren in de uitbreiding van de verkeerscentrale in Evergem, om in de toekomst alle kunstwerken in de regio groot Gent en Ringvaart Gent op afstand te bedienen.

In 2019 wordt tevens de verkeerscentrale opgeleverd in Aalst, van waaruit alle kunstwerken op de Dender op afstand bediend zullen worden.

In 2019 wordt de overkoepelende visie rond afstandsbediening, rekening houdend met nieuwe technologieën en een meer geïntegreerde manier van werken aangepast.

Afstandsbedieningssystemen steunen op een uitgebreide ICT-infrastructuur, zowel op het gebied van performante netwerken als hardware in datacenters. De Vlaamse Waterweg zet in op een consolidatie van de datacenters om efficiëntiewinsten te realiseren in het beheer ervan. Een virtualisatie van de hardware-omgeving waar mogelijk, verhoogt de bedrijfszekerheid en de wendbaarheid van deze hardware en dus van de afstandsbediening. De verbindingen tussen de bestaande en toekomstige verkeerscentrales en de datacenters worden verder uitgebouwd. Er wordt geïnvesteerd in het opzetten van nieuwe netwerkverbindingen alsook het versterken van de capaciteit van de bestaande verbindingen.

Project: Technische aanpassing spoorbruggen op Zeekanaal Brussel-Schelde**Project: Technische aanpassing spoorbruggen op Zeekanaal Brussel-Schelde**

In 2018 hebben we een overeenkomst gesloten met Infrabel voor de modernisering en afstandsbediening van drie spoorwegbruggen over het Zeekanaal Brussel-Schelde. De contracten hiervoor werden gegund voor 10 miljoen euro. Deze vernieuwing zorgt voor een grotere betrouwbaarheid en stiptheid voor de spoorweg operatoren, een vlottere verkeersafwikkeling voor de scheepvaart, en een grotere flexibiliteit in bedieningsuren dankzij een 24/7 afstandsbediening van deze spoorwegbruggen vanuit de verkeerscentrale te Zemst. De Nijverheidsspoorwegbrug (spoorlijn L52 Antwerpen-Puurs) op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt in 2019 eerst gemoderniseerd met afstandsbediening vanaf 1 januari 2020, waarna in 2020 de Jan Bogaertsbruggen te Kapelle-op-den-Bos (spoorlijn L53 Mechelen – Dendermonde) , en in 2021 de Schelde spoorwegbruggen te Temse (spoorlijn L54 Mechelen-Sint-Niklaas) gemoderniseerd worden.

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.

RIS (River Information Services)

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.

Met het oog op de ondersteuning van corridor management met aangrenzende waterwegbeheerders en havens zijn we gestart met de optimalisatie van objectplanning en het bijhorende verkeersmanagement. De objectplanning zal de nodige data capteren om drukteprognoses te simuleren zodat we de plannings veel accurater kunnen opstellen, waardoor de binnenvaart opnieuw een stuk transparanter wordt voor logistieke partners en aangrenzende beheerders.

We blijven innovatie in de binnenvaart stimuleren. Zo bieden we ondersteuning voor autonoom varen binnen het concept van Smart Shipping met aandacht voor de bijhorende infrastructuur en data-uitwisseling.

De administratieve afhandeling van vaarrechten en vignetten werd geoptimaliseerd door de introductie van online betalen.

We werken verder aan een unieke melding in de binnenvaart, in samenwerking met CCS (Cargo Community System vzw) en het HNP (Haven Neutraal Platform) waarin de havens mee vertegenwoordigd zijn. In 2019 zal deze unieke melding binnenvaart aangeboden worden aan de waterweggebruikers en de logistieke sector door het implementeren van digitale koppelingen met bestaande data platformen waar ook de Vlaamse zeehavens reeds gebruik van maken, waaronder NxtPort.

VisuRIS

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 informatie wordt ook aangeboden via een specifieke mobiele app waardoor snel en efficiënt de nodige informatie zichtbaar wordt. Daarnaast is een groot gedeelte van de statische data ook beschikbaar via webservices.

AIS

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 2019

Project: VisuRIS: Er werd in 2018 een nieuwe app “VisuRIS” voorgesteld waarmee gebruikers van de Vlaamse waterwegen informatie kunnen raadplegen over het actueel verkeersbeeld, waterstanden en debieten, bedieningstijden van sluizen, scheepvaartberichten. Data met betrekking tot de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen werden in 2018 via webservices ook ter beschikking gesteld voor app-ontwikkelaars en hergebruikers, met het oog op de ontwikkeling van nieuwe toepassingen.

Project: VisuRIS

In 2019 zal deze digitale data uitwisseling ook worden geborgd door structurele koppelingen met data platformen van de Vlaamse zeehavens zodat alle private partners in de logistieke keten en binnen de havengemeenschap hun logistiek planningsproces en hun economische rentabiliteit kunnen optimaliseren.

In oktober 2018 beslisten de leden van de stuurgroep van het Europese implementatieproject RIS-COMEX (SCOM) unaniem om het Vlaamse VisuRIS-portaal als Europees portaal voor de binnenvaart aan te wenden en verder uit te bouwen.

Engagement: Open data via webservices worden aangeboden om multimodale ontwikkelingen mogelijk te maken door partners en/of externe partijen.

Project: Vernieuwing AIS netwerk waterwegen

Project: Vernieuwing AIS netwerk waterwegen

In 2019 wordt de AIS infrastructuur vernieuwd door het vervangen van nieuwe hardware en antennestations op de binnenwateren, conform de RIS (River Information Services) en internationale richtlijnen voor scheepvaart (d.i. Vessel Tracking en Tracing (VTT)). Bovendien wordt met behulp van VisuRIS actief ingezet op een regionaal en internationaal uitwisselen van deze gegevens in het kader van een grensoverschrijdend en efficiënt scheepvaart verkeersmanagement (cfr. infra EU RIS-COMEX project).

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 Unieke Melding voor de BinnenVaart (UMBV), 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 vooropgesteld.

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 Platform (HNP). Deze samenwerking resulteerde in 2018 in het identificeren van concrete verbeteringen i.k.v. van informatie-uitwisseling tussen de betrokken partijen om de multimodale aanpak van zeescheepvaart, 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.

Project: Digitale binnenvaart: Het digitaliseren van de waterwegen- en vaarvergunningen alsook het verder digitaliseren van de papierstroom voor de schipper en de vaarweggebruikers.

Project: Digitale binnenvaart

In 2019 wordt de webshop van de VisuRIS-site uitgebreid met digitale waterwegen- en vaarvergunningen. Er wordt ook gewerkt aan de creatie van accounts voor de pleziervaart zodat zij eenvoudiger hun waterwegenvergunningen kunnen aankopen.

Engagement: Beschikbare data aanwezig bij DVW worden met respect voor de privacy van de binnenvaartondernemers en van de verladers visueel in kaart gebracht 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. Er wordt momenteel gewerkt aan een lijst van prioritaire projecten. Zo wil men bijvoorbeeld de wachttijden voor binnenvaart in havens reduceren. In dat kader trekt De Vlaamse Waterweg, formeel en volwaardig lid van CCS, momenteel een project om elektronisch melden in heel Vlaanderen mogelijk te maken zodat waterwegbeheerders en havens sneller en betere informatie hebben over de binnenschepen in en rond hun werkingsgebied.

Programma 2017-2020 – Autonom 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.

Vlaanderen neemt het voortouw bij de ontwikkeling van autonoom varen. In 2018 werd een testzone geopend, met daarin alle waterwegen onder het beheer van De Vlaamse Waterweg nv. er werden procedures uitgeschreven voor het veilig gebruik van de testzone. Bedrijven die willen testen, moeten een aanvraagformulier indienen en hun case wordt in detail besproken met verschillende experts binnen de Vlaamse Overheid om ervoor te zorgen dat de testen op een veilige manier kunnen gebeuren. In de meetings wordt groot belang gehecht aan een risico-analyse. In 2019 zullen er testen plaatsvinden in de testzone. Daarnaast zal ook onderzoek plaatsvinden naar hoe men autonoom kan aanmeren en welke data nog nodig zijn om de scheepvaart efficiënter te laten verlopen.

DVW werkt binnen INAS (international network for autonomous ships) actief mee aan het creëren van internationale standaarden voor autonome schepen en voor het monitoren van testzones. Andere landen willen werken naar ons voorbeeld. Binnen de UNECE en de CCR is de discussie over de

aanpassing van de huidige internationale wet- en regelgeving gestart. Vlaanderen startte in samenwerking met Nederland een werkgroep binnen PIANC die de wisselwerking tussen slimme schepen en slimme infrastructuur in kaart zal brengen. Het Vlaams forum voor autonome schepen (FLOAT) werd opgestart op 1 oktober 2018, de verdere uitwerking volgt in 2019.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Project: Het slimme schip

Project: Het slimme schip

Het mogelijk maken van commercieel gebruik van slimme schepen (autonome en/of onbemande schepen) op de Vlaamse waterwegen door het monitoren van testen in het testgebied, de aanpassing van wet- en regelgeving op nationaal en internationaal niveau en door het uitwisselen van best practices met andere (buur)landen.

Engagement: Op Vlaams niveau werd een test area afgebakend. DVW zal organisaties die willen testen begeleiden tijdens de test en het testgebied monitoren. Op basis van de testresultaten zal input gegeven kunnen worden over hoe de Vlaamse regelgeving definitief te kunnen aanpassen

Engagement: in 2018 werd het samenwerkingsplatform FLOAT opgestart. Leden waren universiteiten, overheidsinstellingen en havens. In de loop van 2019 wordt de samenwerking verdiept en beter uitgewerkt. Ook bedrijven zullen kunnen toetreden. De overheidsinstellingen en havens zullen proberen om de testarea uit te breiden door al hun waterwegen hierop aan te sluiten.

Engagement: Internationaal werden er contacten gelegd binnen de CCR en de UNECE om de gaten in de wetgeving, die smart shipping tegenhouden, bespreekbaar te maken. In februari 2019 worden de politiereglementen binnen de CCR in het kader van smart shipping behandeld. Dit is de start van een aanpassingsprocedure. Ook binnen de UNECE blijft smart shipping in 2019 op het programma staan.

Engagement: DVW zal binnen het IOB samenwerken met Brussel en Wallonië om tot een Belgisch testgebied te komen. Daarnaast wordt ook verder samengewerkt met Nederland met als doel een grensoverschrijdend testgebied met dezelfde voorwaarden en evaluatiecriteria te creëren.

Engagement: in november 2018 ging het proefproject Autonoom varen in de Westhoek van start, een samenwerking tussen De Vlaamse Waterweg, POM West-Vlaanderen en KU Leuven. DVW zal een actieve rol spelen in de opvolging van het proefproject en de resultaten ervan implementeren in de uitrol van autonoom varen.

Project: SEAFAR

Project: SEAFAR

In samenwerking tussen de Vlaamse Waterweg en Seafar NV zijn in 2018 de eerste stappen ondernomen om in het huidig wetgevend kader onbemand te kunnen varen. Seafar NV, een Vlaamse Start-up die technologie ontwikkelt om onbemande binnenvaartschepen aan te sturen, werd bijgestaan door de adviseurs van de Vlaamse Waterweg om deze innovatie versneld te introduceren. Er werd een concept of operations samengesteld die het mogelijk maakt om in 2019 een eerste binnenvaartschip onbemand in te zetten op een klein kanaal. De Smart Shipping gedragscode, opgesteld door De Vlaamse Waterweg, werd daarbij nauwgezet gevolgd.

Project: Slimme infrastructuur en slimme communicatie

Project: slimme infrastructuur en slimme communicatie
--

Het onderzoeken op welke manier de infrastructuur en de communicatiemethoden aangepast moeten worden om smart shipping efficiënt mogelijk te maken in Vlaanderen.

Engagement: Het opstarten van een studie om de noden qua infrastructuur en communicatie in kaart te brengen.

Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk

De organisatie versterkt pijler 2 door de uitbouw van het Vlaamse waterwegennet waarbij capaciteitsbepurende 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.

DVW wil bedrijven verleiden om bij het vervoer van goederen zo veel mogelijk te kiezen voor de binnenvaart als transportmiddel. Ondernemingen die de binnenvaart willen integreren in hun logistieke keten, kunnen via Multimodaal.Vlaanderen ook bij De Vlaamse Waterweg nv terecht voor alle informatie over de aanleg van een laad- en losinstallatie. Dat kan via een Publiek Private Samenwerking (PPS) tussen de waterwegbeheerder en een privépartner.

Deze samenwerking houdt concreet in dat De Vlaamse Waterweg nv 80% van de infrastructuur financiert en de onderneming 20%. Het bedrijf staat daarnaast ook in voor de uitrusting van de kaai en voor de laad- en losinstallaties. Tegenover die investering vanuit de Vlaamse Overheid staat het engagement van het bedrijf om over een periode van tien jaar een vastgelegde hoeveelheid goederen via de waterweg te transporteren.

De nieuwe regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties via een publiek-private samenwerking trad in werking in 2018. In 2018 werden nog 11 nieuwe kaaiuiprojecten goedgekeurd waarvan de publieke tussenkomst geraamd wordt op 16,5 miljoen euro.

De Vlaamse Waterweg nv voorziet in de opmaak van het werkprogramma en prioritering voor 2019 en volgende jaren, om alle goedgekeurde kaaiuiprojecten te kunnen inplannen binnen een realistische en haalbare termijn. Daarnaast bekijkt De Vlaamse Waterweg nv ook hoe een efficiënt gebruik van kaaimuren kan worden verhoogd.

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 klijlijnen 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. In samenwerking met de POM West-Vlaanderen worden RT Wielsbeke en RT Roeselare gerealiseerd.

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 2019

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 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. Start van de bouwwerken in 2019.

Project: Renovatie kaaimuur Laakdal

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Laakdal

De voorbereidende werken worden in 2019 verdergezet.

Project: Bouw kaaimuur Olen

Project: Bouw PPS-kaaimuur Olen

De werken starten in 2019.

Project: Bouw openbare kaaimuur Rotem (Dilsen-Stokkem)

Project: Bouw openbare kaaimuur Rotem (Dilsen-Stokkem)

In 2019 worden de werken aanbesteed.

Project: Bouw kaaimuur Grobbendonk

Project: Bouw PPS-kaaimuur Grobbendonk

In 2019 worden de werken aanbesteed.

Project: Renovatie kaaimuur Geel

Project: Bouw PPS-kaaimuur Geel

In 2019 worden de werken aanbesteed.

Project: Bouw kaaimuur Geel

Project: Bouw PPS-kaaimuur Geel

In 2019 worden de werken aanbesteed.

Project: Renovatie kaaimuur Wielsbeke

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Wielsbeke

Start der werken is voorzien in 2019. De werken omvatten de renovatie en de uitbreiding van de bestaande kaaimuur.

Project: Bouw kaaimuur Hambos

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Hambos

De kade wordt officieel geopend in januari 2019.

Project: Renovatie kaaimuur Kerkhove

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Kerkhove

De werken werden aanbesteed en starten in het voorjaar van 2019.

Project: Bouw kaaimuur Harelbeke

Project: Bouw PPS-kaaimuur Harelbeke

De aanbesteding loopt. De werken starten in 2019.

Project: Renovatie kaaimuur Wijgmaal

Project: Renovatie PPS-kaaimuur Wijgmaal

De werken starten begin 2019. Oplevering voorzien voor midden 2019.

Engagement: Conform de beleidsbrief van de minister tracht DVW elk groot bedrijventerrein te voorzien van een openbare kade

Engagement: 15 goedgekeurde en 8 nieuwe PPS-aanvragen zullen, afhankelijk van beschikbare budgetten en door de Raad van Bestuur goed te keuren prioritering, voor verdere uitvoering worden opgestart.

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 2019

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. Er wordt uitvoering gegeven aan de prioritaire investeringsprojecten m.h.o.o. het uitbreiden van overnachtingsplaatsen en -havens.

Project: Realisatie wachtdok binnenvaart langs Schelde-Rijnkanaal

Project: Realisatie wachtdok binnenvaart langs Schelde-Rijnkanaal
--

De lopende voorbereidingen (onderzoeken allerhande , binnenvaart-sector-overleg, opstart project-MER, ...) zullen in 2019 resulteren in een vergunningsaanvraag en vervolgens een aanbesteding. In 2020 zullen de werken op het terrein starten, dit in samenwerking met Havenbedrijf Antwerpen.
--

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

- Het uitbreiden van het huidige inzamelnetwerk voor het overige scheepsafval.
- 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.

Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen

Als modusneutraal en onafhankelijk platform staat 'Multimodaal.Vlaanderen' in voor het informeren, sensibiliseren en begeleiden van bedrijven. 'Multimodaal.Vlaanderen' wil een duidelijk waarneembare wijziging te realiseren in de mentaliteit bij verladers en logistieke dienstverleners. Deze 'mental shift' moet leiden tot een 'modal shift': het efficiënt(er) inzetten van de juiste modi voor het juiste bedrijf en de juiste stromen. Bij dit initiatief wordt de samenhang met de transportdeskundigen van DVW bewaakt en dubbelwerk vermeden.

Multimodaal.Vlaanderen is in oktober 2017 uit de startblokken geschoten en in het eerste werkjaar werden reeds ruim 260 bedrijfsbezoeken en 85 business cases uitgevoerd, over alle modi heen. Dit overtreft de vooropgestelde doelstellingen. Om een grotere maatschappelijke impact te realiseren ligt de focus op het creëren van communities, waardoor er een bedrijfsoverstijgende aanpak wordt

gerealiseerd. Er werden al twee communities opgericht (afval en bouwmaterialen), andere zijn in oprichting.

Multimodaal.Vlaanderen zal verder inzetten op match-making tussen bedrijven onderling, zodat zij gemeenschappelijk kunnen inzetten op een innoverende multimodale aanpak van hun transportketen. Op deze manier wordt de economische rentabiliteit van de bedrijven ondersteund door de logistieke kost te optimaliseren en tegelijk in te zetten op, onder meer, binnenvaart als alternatieve modus binnen de transportketen.

Multimodaal.Vlaanderen zal de eigen verworven inzichten verder laten analyseren en onderbouwen, zowel wat betreft de kansen (opportunities) als de knelpunten (uitdagingen) naar een duurzame modal shift in de logistiek. Deze analyse zal inzichten kunnen bevestigen maar zal wellicht ook leiden tot nuanceringen of nieuwe inzichten.

Professionalisering binnenvaart

Eind 2018 werd er een sectorconvenant afgesloten voor de binnenvaart, in samenwerking met ministers Muylers en Crevits. Via deze sectorconvenant werken we samen met de binnenvaartsector aan nieuwe initiatieven met betrekking tot de overgang van onderwijs naar de arbeidsmarkt, het levenslang leren en de werkgelegenheid binnen de binnenvaartsector. De toegang tot het beroep, de opleiding tot matroos en schipper, en de bijhorende beroepskwalificaties zijn immers essentieel om de instroom van voldoende en gekwalificeerd personeel in de sector te blijven garanderen. Ook de doorstroming van personeel van en naar andere sectoren (zoals de baggersector) is belangrijk. Het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen verleent advies over de mogelijkheden om een professionaliseringstraject te volgen. Hierbij wordt expliciet verwezen naar de ondersteuning door Multimodaal.Vlaanderen.

DVW werkt verder aan het implementeren van de Europese Richtlijn voor beroepskwalificaties. Deze richtlijn zal de arbeidsmobiliteit vergemakkelijken door ervoor te zorgen dat de kwalificaties van geschoolde werknemers erkend worden in de hele Europese Unie. De richtlijn moet uiterlijk tegen 17 januari 2022 omgezet worden.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Engagement: Om het vervoer via de waterweg te promoten zal DVW in 2019 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,..);
- Organiseren of participeren in evenementen die erop gericht zijn om ondernemers te informeren over en te stimuleren tot het gebruik van de binnenvaart. In 2019 zal in het bijzonder ingezet worden op een aantal events in samenspraak met VOKA;
- 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 (M.V)

In 2019 wordt een addendum aan de samenwerkingsovereenkomst tussen VIL en DVW onderhandeld om de samenwerking met M.V te concretiseren.

Dit houdt onder meer in dat een informatiewisseling tussen de transportdeskundigen van DVW en de experts van M.V zal plaatsvinden om concrete cases uit te werken en te laten slagen.

Bijkomend wordt nagegaan in welke mate M.V en DVW elkaar kunnen ondersteunen in hun respectievelijke projecten door al dan niet deelname in deze projecten.
Tenslotte zal DVW per semester deelnemen aan de klankbordgroep van M.V.

Engagement: DVW zal de samenwerking met de Vlaamse havens en het departement MOW versterken teneinde gemeenschappelijk initiatieven te ontwikkelen die kunnen bijdragen aan het versterkte inzet van de binnenvaart.

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 2019 wordt nagaan hoe en op welke wijze de binnenvaartsector in samenwerking met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen (verder) geprofessionaliseerd kan worden met het oog op het versterken van de sector naar de toekomst toe. Specifiek in 2019 verleent DVW, in het kader van de samenwerkingsovereenkomst met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, haar medewerking aan het ter beschikking stellen van KOBİ (Kostenberekening Binnenvaart) en het waarderingmodel aan de sector.

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 en de opwaardering van het Albertkanaal werden 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. DVW grijpt opportuniteiten aan om voor Vlaamse transport- en infrastructuurprojecten bijkomende Europese financiering te bekomen binnen de huidige CEF-programmaperiode en bij nieuwe Europese initiatieven.

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 2019 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 (Invest EU, 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.

Daarnaast volgt DVW de projecten waarvoor er een Europese cofinanciering werd toegewezen.

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 2019

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.

Conform het decreet Complexe Projecten werd in 2018 voor de modernisering van het kanaal Bossuit-Kortrijk op klasse Va een alternatievenonderzoeksnota (AON) opgesteld. Na de publieke raadpleging omtrent de alternatievenonderzoeksnota, wordt de onderzoeksfase opgestart en doorlopen. Hierna volgt de opmaak van een synthesesnota en een eerste ontwerp van voorkeursbesluit.

Engagement: DVW engageert zich projecten tijdig in te dienen met het oog op het bekomen van maximale Europese cofinanciering. Om op toekomstige calls te kunnen inspelen, werd intern het initiatief opgestart om een lijst met in de pijplijn zittende projecten op te stellen, het budget dat er voor deze projecten nodig is en hoe deze projecten gezien hun timing in de lopende en komende programmaperiode op Europees niveau kunnen worden ingepast. Bedoeling is om makkelijker en sneller te kunnen inspelen op nieuwe projectoproepen op Europees niveau.

Engagement: Beleidsdomeinbreed Geïntegreerd Investeringsprogramma: Mobiliteitsbeleid werd onvoldoende benaderd vanuit de samenhang tussen de verschillende modi. Het gevolg is dat de verschillende vervoersmodi elkaar onvoldoende aanvullen en dat ze nog te vaak opereren als elkaars concurrent. In 2018 werd voor het eerst één investeringsprogramma opgemaakt voor het hele beleidsdomein. Dit GIP bevat alle investeringen in mijn beleidsdomein.

We zetten deze integratie oefening verder en stemmen de geplande investeringen op de beleidsprioriteiten af. Bovendien creëren we hiermee een basis voor een vroege projectgebonden afstemming van investeringen. 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 (5 jaar).

In de loop van 2019 zal de werking en totstandkoming van het Geïntegreerd Investeringsprogramma worden verankerd in een omzendbrief.

Bij de opmaak van het GIP zal ook voldoende aandacht uitgaan naar de vereiste inspanningen ten behoeve van het structureel onderhoud en de systematische vernieuwing van het patrimonium van DVW.

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 2019

Project: Seine-Scheldeproject tussen Gent en Wervik (Leie-as):

Project: Seine-Scheldeproject tussen Gent en Wervik
<p>De resultaten van de globale actualisatiestudie werden geïntegreerd in een projectplan voor de verdere opwaardering van de Leie-as en in het uitvoeringsontwerp voor de kalibratie van het pand Deinze – Sint-Baafs-Vijve. De aanvragen tot omgevingsvergunning voor de bruggen Ooigem-Desselgem en Nevele werden ingediend. Voor de verruimingsbaggerwerken op het Afleidingskanaal en de kalibratie van de Leie tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve is de actualisatie van de project-MER's lopend. Voor de doortocht van de Leie in Menen zijn de benodigde verwervingen volop bezig en zijn de finale ontwerp- en uitvoeringsstudies opgestart.</p> <p>In 2019 voorzien we de finalisering van de werken voor het stuwsluiscomplex in Harelbeke.</p> <p>In Sint-Baafs-Vijve wordt er verder gewerkt aan de bouw van de nieuwe klasse Vb-sluis . De uitvoeringsstudies voor de renovatie van de stuw, de inplanting van een vispassage en de realisatie van het dienstgebouw worden verdergezet.</p> <p>De kalibratie op klasse Vb van het Afleidingskanaal tussen Deinze en Schipdonk wordt voltooid (baggerwerken, brug Nevele). Het vergunnings- en aanbestedingsproces voor de kalibratie van het vak Deinze – Sint-Baafs-Vijve wordt verder doorlopen. De bouw van de brug Ooigem-Desselgem wordt opgestart, evenals de verhoging van de Kurnebrug. De verlaging van de Leieboorden in Kortrijk en de inrichting van de Vlaamse oever in Wervik werden eveneens afgewerkt. Als laatste onderdeel van de doortocht Wervik worden de nieuwe oevers aan Franse zijde gerealiseerd.</p>

Op het kanaal Roeselare-Leie wordt in 2019 de nieuwe Dorpsbrug afgewerkt en in dienst genomen.

Op de Boven-Schelde worden de werken aan de nieuwe stuw en visnevengeul in Kerkhove verdergezet in 2019.

De voorbereidingen en studies voor tal van deelprojecten worden in lijn met het projectplan en de Grant Agreement verdergezet : de bruggen Bissegem-Marke en Wevelgem-Lauwe, de spoorbrug Drie Duikers te Kortrijk, de doortocht van Menen (verwervingen, ontwerpstudie), de vispassage in Merelbeke, de kalibratie van het pand Sint-Baafs-Vijve - Harelbeke. Daarnaast zal ook werk gemaakt worden van een globale verkeersmodellering voor de Leie-as.

Project: Binnenvaartontsluiting Vlaamse kusthavens:

Met betrekking tot de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens wordt de gefaseerde strategie aangehouden en wordt onder meer ingezet op:

- Het verbeteren van de bestaande binnenvaartontsluiting via het kanaal Gent-Oostende en de doortocht Brugge, met Steenbruggebrug en Dampoortsluis als concrete speerpunten (cfr. lopend project Stadsvaart). Nadat er in 2018 een consensus werd bereikt omtrent de vervanging van de Steenbruggebrug door een vaste, hoge brug in combinatie met een nieuwe fietsverbinding, worden de plannen in 2019 verder uitgewerkt in functie van het te doorlopen vergunnings- en aanbestedingstraject.

Voor de Dampoortsluis en de overige onderdelen van de doortocht Brugge zal een evaluatie worden opgemaakt rekening houdend met het bekomen UNESCO-advies omtrent de impact van het project op de erfgoedwaarden aan de centrumzijde van de stad Brugge.

- Daarnaast is eveneens in een structurele steunmaatregel voorzien voor de aansluiting van de Vlaamse zeehavens op het hinterland. Daarbij wordt ingezet op het wegwerken van een aantal structurele marktgebonden inefficiënties die binnenvaart- en spoorvervoer benadelen ten opzichte van het goedkopere wegvervoer. De maatregel heeft een looptijd van 5 jaren. Jaarlijks wordt voor het spoor een bedrag voorzien van 6 miljoen euro en voor de binnenvaart 8 miljoen euro. Het Vlaamse Gewest en de havenbedrijven (qua financiering hoofdzakelijk Haven van Antwerpen) zullen elk 50% van dat bedrag voor hun rekening nemen.
- DVW draagt bij aan de gemeenschappelijke havenstrategie voor vlotte ontsluiting en doorstroming binnenvaart van/naar havens en minimaliseren van wachttijden voor de binnenvaart, onder meer via het CCS (Cargo Community Systems). Binnenvaart is namelijk essentieel als element in de intermodaliteit. Om de economische groei van en binnen de havens te kunnen opvangen door overslag op spoor en binnenvaart.
- DVW verleent waar nodig ondersteuning aan het departement MOW in het verder uitbouwen van de mogelijkheden inzake estuaire vaart.
- Op lange termijn: het opzetten van een socio-economisch monitoringsinstrument teneinde op beleidsniveau na te gaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit van een nieuwe klasse Vb-verbinding (=verbreding Schipdonkkanaal) zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren. De vorig jaar opgestarte voorbereidingen hieromtrent worden in 2019 verdergezet en dienen te resulteren in een eerste versie van dit socio-economisch monitoringsinstrument.

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

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 2019.

In 2018 werd de voetgangers- en fietsersbrug te Wetteren vernieuwd en verhoogd. De vernieuwing en verhoging van de overige bruggen over de Boven-Zeeschelde en het Zuidelijk vak van de Ringvaart (zoals o.a. de Bergwijkbrug) wordt verder voorbereid in 2019.

Verder zal de studie "integraal plan Boven-Zeeschelde" waarin de functies bevaarbaarheid, natuur en veiligheid integraal worden benaderd, doorlopen in 2019.

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

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Project: Modernisering Kanaal naar Charleroi: Gevolg gevend aan het protocol met de stad Halle worden verdere stappen gezet in de realisatie van de modernisering van het kanaal naar Charleroi, meer bepaald voor de aanpassing van de doortocht Halle. De eerste twee projecten die daarbij aan bod komen zijn de aanleg van de nieuwe vaste brug voor gemotoriseerd verkeer (Zuidbrug) en de voetgangersbrug ter hoogte van het station (Sint-Annabrug). In Sint-Pieters-Leeuw ligt de focus op de aanleg van een nieuwe vaste brug (Drie Fonteinenbrug) die voor een betere ontsluiting zal zorgen voor het industriegebied gelegen tussen de N6 en het kanaal ter hoogte van de voormalige Michelin-site.

Project: Modernisering Kanaal naar Charleroi

Op het Kanaal naar Charleroi werd het startschot gegeven voor de uitvoering van de projecten van de aanleg van de Zuidbrug en de Sint-Annabrug in Halle en de wegeniswerken rond de toekomstige Drie Fonteinenbrug in Sint-Pieters-Leeuw. Begin 2019 wordt de bouw van de Drie Fonteinenbrug aanbesteed. Medio 2018 werden de voorbereidende werken al aanbesteed.

In 2019 zullen de werken in Halle verdergezet worden en zal, na het bekomen van de omgevingsvergunning, gestart worden met de bouw van de Drie Fonteinenbrug in Sint-Pieters-Leeuw.

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

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

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 langsheen het Albertkanaal staan in 2019 de aanbestedingen gepland van de herbouw van de spoorbrug van Hasselt alsook de herbouw van de spoorbrug van Herentals .

Voor de 2e cluster van het PPS-project wordt in 2019 de opdracht gegund, waarna de werken kunnen starten. Tevens worden met Infrabel samenwerkingsovereenkomsten afgesloten voor de herbouw van de spoorbruggen van Genk-Langerlo en Herentals-Lier.

Daarnaast gaan de werken verder voor de volgende bruggen: Theunisbrug, sluisbrug Wijnegem, en Brug Massenhoven. De verhoging van de brug over de kolenhaven van Genk alsook de herbouw van de spoorbrug van Kuringen werden aanbesteed.

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 2019 staat de aanbesteding gepland van de herbouw van de oever tussen het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en de 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 2019 zal na validatie van de geactualiseerde MKBA op basis van de meest recente trafiekcijfers het vervolgtraject worden vastgelegd.

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

Voor de vervanging van de drie 600tons-sluizen door een grotere sluis op het Kanaal Bocholt-Herentals werd in 2018 beslist de project MER te stoppen en over te gaan tot de opmaak van een plan MER. Hiervoor zal in 2019 een nieuwe aanbesteding worden uitgeschreven.

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.

De Vlaamse Waterweg nv beheert heel wat watergebonden bedrijventerreinen. Ze worden in concessie gegeven aan bedrijven die de binnenvaart gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten. Dat gebeurt vooral met langdurige overeenkomsten of met preciaire vergunningen die jaarlijks verlengd kunnen worden.

Voor het actief ontsluiten van bedrijventerreinen op intermodale wijze, wordt onder meer intens samengewerkt met Multimodaal.Vlaanderen en VOKA, en kan De Vlaamse Waterweg steunen op een slagkrachtig commercieel beleid vanuit de nieuwe fusievennootschap. Het kaaimuurprogramma vormt hierin een essentieel onderdeel van de investeringen in de binnenvaart.

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 wordt herwaarderen van bedrijventerreinen langsheen waterwegen of afbakenen van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen bekeken. Naast bijzondere aandacht voor de Seine-Schelde-as wordt rond het raster van waterwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen gewerkt aan een Economisch Netwerk Seine-Schelde (ENES). In de loop van 2017 werd hieromtrent een high level economisch-ruimtelijke analyse voorbereid. DVW zet verder in op het uitwerken van deze high level analyse. De studie rond watergebonden grondbeheer in West-Vlaanderen (Transport Bis West-Vlaanderen) zal worden aangevuld door een gelijkaardige studie i.s.m. de lokale partners in Oost-

Vlaanderen (Transport Bis Oost-Vlaanderen). Daarnaast zal DVW meewerken aan de organisatie van het grondbeheer binnen het beleidsdomein MOW.

Op 6 september 2016 hechtte het MCB haar goedkeuring aan de oprichting van een beleidsdomeinbreed Vastgoednetwerk (VN). Midden 2018 werd hieromtrent verslag uitgebracht. Het Vastgoednetwerk stelde een missie en visie op en werkt met een rollende agenda met vaste agendapunten, gekoppeld aan de opdracht van het Vastgoednetwerk en variabele punten in functie van kennisuitwisseling en knelpunten die zich voordoen. De voornaamste verwezenlijkingen van het netwerk naast de opmaak van de missie en visie was de inventarisatie van het volledige patrimonium via GIS van de entiteiten van MOW en de inventarisatie van de gronden die niet meer nodig zijn voor de kerntaken.

Een overzicht van de goedgekeurde en gunstig geadviseerde vervreemdingen van onroerende goederen in eigendom van De Vlaamse Waterweg en onroerende goederen van het Vlaams gewest in beheer van De Vlaamse Waterweg gaat als bijlage IV.

Het vastgoednetwerk groeide vervolgens uit tot een echt netwerk dat haar diensten ook bewees op het vlak van kennisuitwisseling en adviesverlening:

- **Kennisuitwisseling:**

- er werden toelichtingen gegeven o.m. over het instrumentarium bij grondbeheer, werking afdeling Vastgoedtransacties,...;
- de processen van onteigening en verkoop werden geanalyseerd m.o.o. het vergelijken van de doorlooptijden en het optimaliseren hiervan;
- er werd gerapporteerd over de samenwerking met de afdeling Vastgoedtransacties (aantal hangende dossiers e.d.) om zicht te krijgen op de achterstand (Waar? Oorzaak?);
- gegevens over leegstand en –heffingen werden verzameld m.o.o. het uitwerken van voorstellen om dit te beperken.

- **Adviesverlening:**

- er werd een gemeenschappelijk advies opgemaakt met betrekking tot de nieuwe omzendbrief domeinbeheer;
- er werd een advies opgemaakt inzake de mogelijkheid om niet gebruikte gronden te bebossen.

Het netwerk zal in de toekomst nog op ad hoc basis vergaderen.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

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: Commerciële strategie

Project: Commerciële strategie

In 2019 wordt de studie “Binnenvaart 2.0 – het anker van de Vlaamse industrie” waarin tal van actiepunten werden opgenomen, verder geconcretiseerd alsmede wordt getracht om deze te realiseren met de betrokken stakeholders.

Voorts zullen aan de Raad van Bestuur enkele nota's worden voorgelegd dewelke de commerciële strategie verder uittekenen.

Project: Economisch Netwerk Seine-Schelde - ENES

Project: Economisch Netwerk Seine-Schelde – ENES

Het economisch netwerk Seine-Schelde ENES, zal ook vanuit een bottom-up-benadering werken i.s.m. lokale bestaande structuren en initiatieven. Zo werkt de ambtelijke werkgroep Zuid-West-Vlaanderen (Leiedal, DVW en x) verder, specifiek aan de herstructurering van watergebonden bedrijventerreinen in de regio. In samenwerking met de Vlaamse havens zal rond innovatieve watergebonden projecten en het pilootproject clusteren van binnenvaartgoederen van de haven van Antwerpen ook bottom-up gewerkt worden. De vennootschap zal ook de lead nemen in het oprichten van een werkgroep Oost-Vlaanderen die de studie zoals Transport-Bis Oost zal begeleiden.

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 2019. Deze werken werden in 2018 reeds aanbesteed.

Op het ENA-terrein Ham-Zwartenhoek is de afwerking van het watergebonden perceel ten oosten van Nike nu in uitvoering. Het einde van de werken is voorzien in 2019.

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

In het kader van de herontwikkeling van de Ford-site werden de afbraakwerken op zone C eind 2018 afgerond. De saneringswerkzaamheden zullen toegewezen worden tegen eind 2018. De studieopdracht voor het ontwerp van de nieuwe infrastructuur in Zone A werd in 2018 toegewezen en de opdracht werd opgestart.

In 2019 zal worden aangevat met de sanering van de verontreinigde kernen. Tevens zal het ontwerp van nieuwe infrastructuur afgerond worden met als resultaat een bestek voor de werken en een omgevingsvergunningsaanvraag voor de realisatie van de werken.

Tot slot zal ook gestart worden met de studie voor de bouw van de kade.

Project: Tech Lane – Zwijnaarde

Project: Tech Lane – Zwijnaarde

Het voltooien van de werken aan de hoofdinfrastructuur en de nutsvoorzieningen is voorzien in de loop van 2019. Tevens wordt dan gestart met het ontwerp van de kade en de aanvraag voor omgevingsvergunning.

Project: Woestijne – Aalter Joël Bijmens

Project: Woestijne – Aalter

In 2019 wordt de brug over het kanaal Gent-Oostende tussen Woestijne en Lakeland opgeleverd. Parallel hieraan wordt ook de toegangscontrole en de interne bewegwijzering afgewerkt. In 2019 wordt de studie voor het realiseren van kaaimuren op Woestijne aangevat. Zoals voorgaande jaren wordt ook in 2019 verder werk gemaakt van het vermarkten van de watergebonden gronden op Woestijne.

Project: River Terminal Wielsbeke

Project: River Terminal Wielsbeke

De werken voor de renovatie van de kaaimuur starten in 2019. Aansluitend wordt gestart met de nodige wegeniswerken.

Project: River Terminal Roeselare

Project: River Terminal Roeselare

De erfpachtakte werd in 2017 verleden. In 2019 worden voorbereidingen getroffen m.b.t. de bouw van een kade en een fietsontsluiting.

Project: Antwerpen LO – Antwerpen

Project: Antwerpen LO – Antwerpen

In 2019 wordt de focus gelegd op het afronden van het RUP en het opstellen van de visie m.b.t. het herinrichten van St-Anneke-plage.

Project: ex-Cokeries du Brabant – Grimbergen

Project: ex-Cokeries du Brabant – Grimbergen

Project: ROC – Sint-Pieters-Leeuw

Project: ROC – Sint-Pieters-Leeuw

In 2019 worden alle voorbereidingen getroffen om tot de eigenlijke vermarktingsprocedure te kunnen overgaan.

Project: Site Hambos - Haacht

Project: site Hambos - Haacht

De aanleg van een verkeersknooppunt met fietserstunnels en de bouw van de tweede Kruineikebrug zijn lopende, met een verwachte oplevering einde 2019. Deze infrastructuurwerken kaderen in de ontsluiting van de industriezone Hambos naar de N26, die in 2019 verder gezet wordt.

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 groeimogelijkheden voor de sector.

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.

Waterweg in stadsbevoorrading

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.

Via samenwerking met het stadsdistributieplatform van de Stad Gent promoten we actief de binnenvaart om watergebonden bouwerven te beleveren. Er werd een marktoproep gelanceerd gericht op watergebonden stadsdistributie, met focus op watergebonden werflogistiek. Ook met de Stad Brugge worden mogelijkheden onderzocht.

In 2019 wordt verder ingezet op het promoten en gebruiken van de waterweg voor stadsdistributie en stadsbevoorrading.

Hierbij zullen:

- mogelijke (proef)projecten onderzocht worden, met een focus op werflogistiek;
- mogelijke locaties voor stadsdistributie onderzocht worden;
- steden en gemeenten verder ingelicht worden over de mogelijkheden van de waterweg.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Engagement: DVW werkt een innovatie-actieplan uit aan de hand van KPI's (zoals goedgekeurd door de RvB op 14 maart 2018) 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, studie kleine waterwegen, GIS-studie, Binnenvaart 2.0)

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 opzetten van vervoer van Huishoudelijk Afval via de binnenvaart in andere provincies dan Vlaams-Brabant
- Het verder realiseren van de projecten voortkomend uit de studie Delfstoffen.

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

Steunmaatregelen in het kader van vergroening binnenvaart

- Opvolging van de bestaande steunmaatregel voor hermotorisatie van kleine schepen die werd herzien en opnieuw in de markt geplaatst
- Opvolging van de bestaande steunmaatregel voor het toepassen van nabehandelingstechnieken (roetfilter en/ of katalysator) aan boord van kleine, middelgrote en grote schepen die werd herzien en opnieuw in de markt geplaatst
- een pilotproject opstarten om de levensduur van vrachtwagenmotoren op continue varende binnenschepen te onderzoeken en te testen.
- Het ontwikkelen van generatoren aan boord van binnenschepen op alternatieve energiebronnen.

Project: Watertruck+

Watertruck+

Het project Watertruck+ wordt verder uitgevoerd. Het project werd verder 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 2019 zullen de eerste vaartuigen van dit project in gebruik genomen worden.

Project: Distribouw**Distribouw**

- De uitwerking van het project Distribouw in een Europese context.
- De uitwerking van de Nood-Zuid verbinding met de Haven van Brussel.

Project: Plan van aanpak grondverzet**Plan van aanpak grondverzet**

In 2018 werd een realistisch plan van aanpak voor het grondverzet uitgewerkt. Aan de hand van pilootprojecten zal dit plan worden geïmplementeerd in 2019.

Project: Analyse toekomstige invulling Ecorace**Ecorace**

In 2019 wordt een meerjarenplan opgemaakt met duidelijke doelstellingen rond het Ecorace-concept. Op basis van dit plan wordt bepaald in welke vorm de Ecorace Challenge de komende jaren zal worden georganiseerd.

Project: Regionaal Overslagcentrum Westhoek**ROC Westhoek**

Het project wenst een essentiële bijdrage te leveren aan de modal shift van weg naar de binnenvaart in de Westhoek door het realisatie van twee publieke regionale overslagcentra, namelijk te Veurne aan het Lokanaal en Door het wegwerken van deze structurele bottleneck kan watergebonden transport structureel worden geactiveerd met positieve impact op de stedelijke en gemeentelijke mobiliteit in de verschillende woonkernen. Bijkomend moet dit leiden tot de benutting van andere opportuniteiten zoals de activering van Watertruck+ en, op langere termijn, het gebruik van autonoom varen.

Engagement: Het behoud en revaloriseren van kleine waterwegen waar economisch verantwoord. In dat kader werken we mee aan het Europees project IWTS 2.0 waar zowel de huidige als mogelijke potentiële goederenstromen op de kleine waterwegen in kaart zijn gebracht. Samen met de studie kleine waterwegen, de GIS studie (en bijhorende heat mapping) kan er nu actief ingezet worden op het realiseren van een modal shift via de TDK's maar ook via de transnationale goederenstromen (via 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. Zo maakt DVW actief mee deel uit van de werkgroep 'bundeling' van de haven van Antwerpen.

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. Zo is DVW mee partner in het Europees TraM (=Transport Advanced and Modular) project.

Engagement: De mogelijkheden van stedelijke consolidatiecentra en beleving van steden via het water worden opgevolgd en waar mogelijk versterkt vanuit Vlaanderen.

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 om 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 Sigmoplan, de verbeteringswerken op de Dender, de verruimingswerken in het Maasgebied, en een aantal werken op de IJzer en de Zenne.

Het geactualiseerde Sigmoplan 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 Sigmoplan zijn inmiddels afgerond². Voor de overige projecten uit de eerste uitvoeringsfase van het geactualiseerde Sigmoplan zijn de inrichtingswerken nog in uitvoering, zo ook voor de inrichting van de Demervallei en de renovatie van de Scheldekaaien te Antwerpen (zie ook verder). Voor de projecten uit de tweede, derde en vierde uitvoeringsfase worden de inrichtingswerken nog voorbereid.

Het nut en de noodzaak van deze overstromingsgebieden werd de voorbije jaren meermaals aangetoond. Door het in werking treden van de reeds aangelegde overstromingsgebieden bij de verschillende (gevaarlijke) stormtijden van de voorbije jaren, is het bijkomende water in het Zeescheldebekken gelukkig steeds voldoende kunnen gebufferd worden, en is de hoogwater-vloedgolf in de Zeeschelde en haar bijrivieren steeds voldoende kunnen afgetopt worden, in die mate dat bij deze

² Ontpoldering Lillo, GGG Bergenmeersen, GOG Paardeweide, GOG Wijmeers I, ontpoldering Wijmeers II en GGG Zennegat.

(gevaarlijke) stormtijden nagenoeg geen noemenswaardige schade is opgetreden. De zich voordoende klimatologische randvoorwaarden bij deze stormtijden (o.a. windsterkte, windrichting, regenafvoer, e.d.m.) waren in het algemeen echter nog relatief gunstig bij de recente stormtijden. Het is dus niet gegarandeerd dat ook bij toekomstige stormtijden in het Zeescheldebekken de vloedgolf nog steeds in voldoende mate zal kunnen gebufferd en afgetopt worden. De verdere uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan, inclusief de aanleg van bijkomende overstromingsgebieden, is cruciaal om ook bij toekomstige (gevaarlijke) stormtijden, al of niet gecombineerd met verhoogde bovenafvoer, de vooropgestelde veiligheid te kunnen garanderen. Het Sigmaplan omvat immers een integraal plan dat enkel bij volledige realisatie op alle locaties in het Zeescheldebekken voldoende bescherming kan bieden.

De realisatie van het geactualiseerd Sigmaplan heeft de laatste jaren evenwel 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 werd een actualisatie van de kosten en baten van het geactualiseerde Sigmaplan doorgevoerd. Hieruit blijkt eens te meer dat aan het niet tijdig uitvoeren van het Sigmaplan 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 Sigmaplan 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 Sigmaplan.

Gelijklopend wordt ook het dijkenprogramma in het kader van het Sigmaplan gefaseerd verder gezet en wordt verder uitvoering gegeven aan de kaaimuurstabilisatie en de heraanleg van de Scheldekaaien te Antwerpen in het kader van het Sigmaplan, zoals ook opgenomen in het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen.

In het bijzonder worden de inrichtingswerken van de Sigmagebieden in de Durmevallei gecombineerd met de maatregelen in het kader van het rivierherstel van de Durmevallei ('werk met werk'), zodat gelijklopend ook de onderhoudsbaggerwerken in de Durme kunnen worden verdergezet tot aan de scheidingsdam in Lokeren.

Daarnaast komen de in het kader van het Sigmaplan voorziene maatregelen in de Demer- en de Netevallei ook tegemoet aan de droogteproblematiek in deze riviervalleien tijdens de zomerperiodes.

De Vlaamse Waterweg bestudeert in kader van het project 'Ruimte voor water' (naam voor overkoepelend traject met als eindresultaat een ORBP-plan) met welke maatregelenpakketten, opgesteld volgens de principes van meerlaagse waterveiligheid, verder kan ingezet worden op overstromingsrisicoreductie voor de Dender, Leie, Boven-Schelde, IJzer en Gentse Kanalen. 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 het afwegingskader 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.

Klimaatplan en droogte

Het Klimaatplan zoals recent goedgekeurd door de VR wijst niet enkel op het maatschappelijk belang van maatregelen inzake waterbeleid en waterbeheersing, maar eveneens op de economische impact van hetzij extreme droogteperiodes hetzij extreme overstromingsrisico's.

De Vlaamse Waterweg nv als 'zoetwater' waterwegbeheerder, heeft hierin bij uitstek een positie om mee uitvoering en richting te geven aan maatregelen op korte maar zeker ook op lange termijn. Maatregelen tot het kunnen borgen en steeds beschikbaar hebben van voldoende zoet water voor alle economische activiteiten en ontwikkelingen zullen strategisch van zeer groot belang zijn naar de toekomst. De rapporteringen zoals in de zomer van 2018 verkregen in de Droogtecommissie tonen de risico's op grote economische impact bij droogte en watertekort op de Vlaamse waterwegen nu al aan, en laten ons vermoeden dat dit enkel maar in belang en impact zal toenemen.

Dergelijke maatregelen omvatten bijvoorbeeld het in rekening brengen van een 'klimaattoets' bij ontwerp en bouw van 'waterbesparende' of volledig 'waterneutrale' infrastructuurwerken, waarbij zowel investering als onderhoud wordt omvat. Een investeringskost om infrastructuur 'climate proof' te maken die reeds voorzien wordt bij nieuwbouw of structureel onderhoud, rendeert beter dan wanneer omstandigheden hiertoe dwingen budget te spenderen om bestaande infrastructuur te moeten aanpassen of vernieuwen om nieuwe invloeden van het klimaat te weerstaan. De (maatschappelijke, economische, operationele of financiële) meerwaarde van dergelijke benadering is dubbel: enerzijds wordt veel budget uitgespaard (cost avoidance), anderzijds is aangepaste infrastructuur tijdig voorhanden en worden nadelen vermeden.

DVW doet er uiteraard alles aan om de economische impact op de binnenvaart maximaal te beperken.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

KLIMAATADAPTATIE

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 verder uit te werken. DVW maakt deel uit van deze werkgroep en levert de co-voorzitter.

In 2018 werd werk gemaakt van een geactualiseerd crisisdraaiboek waterschaarste en droogte en werd de Vlaamse Droogtecommissie opgericht. DVW is lid van de Droogtecommissie en levert één van de co-secretarissen. Tijdens de waterschaarsteperiode van 2018 heeft DVW heel wat eigen maatregelen genomen (pompen, gegroepeerd schutten, diepgangbeperkingen, ...) en gaven ze heel wat adviezen binnen de Vlaamse Droogtecommissie om zo de hinder en de impact van de waterschaarste maximaal te beperken. Net zoals in 2017 werd er ook eind 2018 een grondige

evaluatie van het waterschaarstebeheer binnen DVW en ruimer binnen de CIW uitgevoerd. In 2019 gaan we verder aan de slag met de aanbevelingen die voortkomen uit deze evaluaties, met de bedoeling om het waterschaarste- en droogterisicobeheer verder te verbeteren.

Binnen DVW zal er onder andere werk gemaakt worden van:

- optimaliseren captatiebeleid
- optimaliseren informatiedoorstroming
- studies ter ondersteuning van het laagwaterbeheer

Binnen CIW zal DVW o.a. meewerken aan volgende initiatieven:

- actualiseren draaiboekcrisisbeheer en werking droogtecommissie
- afwegingskader watergebruik
- optimalisatie adviesverlening
- verbeteren communicatie

INTEGRAAL WATERBELEID

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: DVW werkt in de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW) mee aan de opmaak van de 3e waterbeleidsnota. Deze 3e waterbeleidsnota zal de visie voor de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 bepalen. Ondertussen worden ook de ontwerp teksten van de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027 geschreven.

Engagement: De Vlaamse waterbeheerders willen in de periode 2018-2020 voor de eerste keer samen een allesomvattend sedimentbeheerconcept ontwikkelen en zo de beheersplanning van het sediment in het hele stroomgebied van de Schelde ondersteunen. Dit beheersconcept zal ook een basis voorzien voor het thema sediment in de stroomgebiedbeheerplannen 2022-2027.

Engagement: Het opnemen van een actieve rol binnen de ad hoc CIW Werkgroep Afwijkingen & Achteruitgang met in 2019 de uitwerking van de communicatie en de verspreiding van de handleiding die als doel heeft om initiatiefnemers van projecten of activiteiten, adviserende instanties bij de vergunningsprocedure en vergunningverleners wegwijs te maken in de rol die de Europese Kaderrichtlijn Water speelt bij het aanvragen en het verlenen van vergunningen, of de goedkeuring van plannen of programma's. Dit is van belang i.f.v. het Wezer-arrest. Voor 2019 staat voor de werkgroep de opvolging van de integratie van de beoordelingskaders in het MER-richtlijnenboek water op de agenda.

Engagement: We houden bij watergebonden projecten altijd rekening met de effecten op het water. In het zogenaamde Wezer-arrest (1 juli 2015) heeft het Europese Hof van Justitie de regels aangescherpt voor de vergunningen van grootschalige watergebonden projecten. In de CIW heeft een ad-hocwerkgroep gewerkt aan een gerichte aanpak in de lijn van het Wezer-arrest.

WATERBEHEERSING

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 de volgende overstromingsrisicobeheerplannen: Dender, Leie, Boven-Schelde, Gentse Kanalen, Maas en IJzer.
- Er gaat niet alleen toenemende aandacht naar het beheersen van de wateroverlast, maar ook naar de problematiek van watertekorten. Om de negatieve effecten op de scheepvaart te beperken en om de waterbeschikbaarheid optimaal te beheren, wordt in de periode 2018-2020 een waterschaarste- en droogterisicobeheerplan uitgewerkt binnen de structuren van het CIW.
- In 2018 heeft de CIW ook de Vlaamse Droogtecommissie opgericht. De Vlaamse Waterweg is als beheerder van de waterwegen vertegenwoordigd via één van de co-secretarissen en via leden van De Vlaamse Waterweg. Tijdens de waterschaarste in de zomer van 2018 nam De Vlaamse Waterweg heel wat eigen maatregelen en gaven ze heel wat adviezen binnen de Vlaamse Droogtecommissie om zo de hinder en de impact van de waterschaarste maximaal te beperken. Net zoals in 2017 werd er in 2018 een grondige evaluatie uitgevoerd van het waterschaarstebeheer binnen De Vlaamse Waterweg en ruimer binnen de CIW. In 2019 gaat men aan de slag met de aanbevelingen die voortkomen uit deze evaluatie, met de bedoeling om het waterschaarste- en droogterisicobeheer verder te verbeteren.

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

Engagement: In 2019 herzien we de overstromingsgevaar- en overstromingsrisicokaarten in uitvoering van de Europese overstromingsrichtlijn. Voorts wordt de kostentool verfijnd en wordt de multi-criteria analyse uitgebreid met nieuwe 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. In 2019 zal de tweede generatie technische doorrekening worden uitgevoerd.

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, de aanleg van de ringdijk in Potpolder IV en de ontpolderingen Klein Broek en Groot Broek in de Durmevallei. De inrichtingswerken in de Durmevallei worden gecombineerd met de laatste fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Beneden-Durme (opwaarts de

Waasmunsterbrug tot aan de scheidingsdam in Lokeren). Ook de werken in het kader van de herinrichting van de Demervallei worden verder gezet.

De inrichtingswerken voor de Sigma-projecten van de volgende uitvoeringsfasen dienen verder voorbereid en voor de projecten van de 2^{de} uitvoeringsfase wordt de uitvoering z.s.m. opgestart. Het betreft hierbij de projecten: Grote Nete, Cluster Bovendijle, Cluster Nete en Kleine Nete, Scheldemeander Gent-Wetteren, cluster Bornem, Schouselbroek en Dorent. Gelijktijdig worden ook de werken in het kader van het dijkenprogramma en de herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen verder gezet.

In het bijzonder zal in 2019 t.h.v. de Scheldekaaien te Antwerpen, naast de reeds lopende deelprojecten Nieuw-Zuid, Sint-Andries&Zuid en Droogdokkenpark, ook de uitvoering van de deelprojecten Cruiseterminal en Loodswezensite worden opgestart.

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 stuwsluit verder voorbereid (studiewerk, productie onderdelen buiten de werf, ...).

De studie voor de vernieuwing van de stuwen te *Idegem* en *Pollare* wordt in 2019 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 stuwsluit te *Denderleeuw* wordt in 2019 verder gezet. Daarbij wordt de studieopdracht opgestart voor de opmaak van het aanbestedingsontwerp.

De voorontwerpstudie voor de aanpassingswerken aan het pand Denderleeuw - Teralfene wordt in 2019 verder gezet.

De werken voor de vernieuwing van de stuwsluit te Aalst worden in 2019 verder gezet. De werken bevinden zich in een intermediaire fase. De civiele werken met betrekking tot de nieuwe stuw en sluis werden beëindigd in 2018. De realisatie van beweegbare waterkeringen (stuwen en sluisdeuren) zullen aanvangen in 2019. De realisatie van de nieuwe oeverconstructies wordt verder gezet, waarna de uitvoering van de baggerwerken kan starten. De resterende werken, zoals de 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). In 2018 werden alle nodige vergunningen bekomen alsook werd het Dijkendecreet ingeroepen. Alle nodige archeologische onderzoeken werden uitgevoerd alsook werd het dijktracé verder gescreend op munitie en werden de vermoedelijke anomalieën ontgraven. Een groot deel van de gronddijk en bijhorende ontwateringsgracht werd reeds aangelegd. De grondwerken worden in 2019 verder gezet waarbij tevens zal gestart worden met de bouw van twee van de vier pomp-gemalen.

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 (studiefase) 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 onderhandelingen in het kader van de verwerving van de terreinen lopen nog bij de start van 2019. De verwerving van de terreinen voor de aanleg van de dijk zelf zouden in 2019 kunnen rond geraken, zodat de aanleg van de dijk nog kan starten eind 2019.

Project: Aanleg ringdijk Potpolder IV

In 2018 is 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 volwaardige ringdijk op Sigmahoogte, waardoor stormwater de berm van de snelweg E17 en de aangrenzende bewoning bedreigt, en functioneert het pompstation van dit overstromingsgebied, dat het water moet terugpompen naar de Beneden-Durme, niet naar behoren, waardoor er bij stormtij systematisch tijdelijke pompen moeten worden gemobiliseerd. De eerste fase van de werken omvat de renovatie van de ringdijk en zal worden uitgevoerd met baggerspecie afkomstig van de derde fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Beneden-Durme. Beide projecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en zullen worden uitgevoerd in 2019 en 2020. Door de uitvoering van de derde en laatste fase van de onderhoudsbaggerwerken in de Beneden-Durme (d.i. tot aan de scheidingsdam in Lokeren) wordt gelijklopend een belangrijke stap voorwaarts gezet in het rivierherstel van de Beneden-Durme, en wordt de watervoerende capaciteit van de Beneden-Durme hersteld, zodat - aansluitend aan deze baggerfase - ook het pompstation te Lokeren optimaal kan worden ingezet in het kader van waterbeheersing.

Project: Gemeenschappelijke Maas

De werken voor het grootschalig rivierverruimingsproject Boeien-Veurzen concentreren zich in 2019 in de deelgebieden Veurzen en Bichterweerd-Zuid en de verwachting is dat het project tegen eind 2019 kan afgerond worden. In 2019 wordt werk gemaakt van de voorbereiding van nieuwe rivierverruimingsprojecten langs de Maas (o.a. rond Heerenlaak te Maaseik en langs de Maasoever op het traject van Molenveld tot Mzenhoven).

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 Maasafvoeroverdrag (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 samenwerkingen met Toerisme Vlaanderen en Sport Vlaanderen zullen verder geoptimaliseerd worden, omdat de waterrecreatiesector en de toeristische en sportieve sectoren 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, maar tevens met oog voor het potentieel van jaagpaden als functionele fietsverbindingen en fietssnelwegen voor woon-school en woon-werkverkeer. Aan dit laatste wordt prioriteit gegeven bij de opmaak van het fietsinvesteringsplan dat geïntegreerd wordt in het GIP 2019.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Engagement: Opvolgen van de door de watersport- en pleziervaartsector aangehaalde knelpunten binnen het Overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en -toerisme, met extra aandacht voor de pleziervaart, veiligheid op het water en handhaving op het gebruik van waterwegenvignetten.

Engagement: Actualiseren van de visie 'waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen' en uitbreiden met een deel 'waterrecreatie langs de Vlaamse waterwegen'

Engagement: DVW, Departement MOW, MDK en Toerisme Vlaanderen geven concreet uitvoering aan een gezamenlijke intentieverklaring die ertoe strekt de waterbeleving in Vlaanderen te versterken.

Engagement: oprichten van een nieuw periodiek (structureel overleg met de functionele en recreatieve jaagpadgebruikers en opvolgen van de hierin geformuleerde knelpunten

Engagement: Inzetten op duidelijke en gebruiksvriendelijke communicatie aan de waterrecreant, onder meer via beursdeelnames en publicaties

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: Voldoende invulling geven aan de recreatieve doelstelling bij de verdere realisatie van het Sigmaplan en , in overleg met de overige stakeholders en met de lokale overheden, zoeken naar kwalitatieve surplus-maatregelen (o.a. aanleg van jaagpaden, vlonderpaden, hengelvijvers, onthaalzones, e.d.m.) en deze verankeren d.m.v. het afsluiten van samenwerkingsverbanden hieromtrent.

Engagement: Inzetten op het valoriseren van de economische en toeristische meerwaarde van de kanalen en waterwegen in onze (centrum)steden. Veel projecten zijn in ontwerp, uitvoering of werden recent opgeleverd. Verwezen kan worden naar onder meer naar het openleggen van de Reep in Gent, het boven water brengen van de Binnen-Dijle in Mechelen, de Leiewerken in Kortrijk en Menen, de Scheldekaaien in Antwerpen, werken aan het kanaal Brussel-Charleroi, de Brugse ringvaart, enzoverder.

Project: 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. Aan de infopanelen wordt een kwaliteitslabel gekoppeld zodat de waterrecreant op uniforme wijze geïnformeerd kan worden over de aanwezige faciliteiten (drinkwater, walstroom, afvalvoorzieningen, WC en douche).

Engagement: In nauwe samenwerking met ANB inzetten op hengelinfrastructuur op knelpuntlocaties (financiering door Visserijfonds) en het toegankelijkheidsbeleid voor personen met een handicap

Engagement: mee uitvoering geven aan het Vlaams Fietsbeleidsplan wat zich vertaalt in een jaarlijkse investering in fietsvoorzieningen, deels in de verbetering van het jaagpadennetwerk, deels als onderdeel van infrastructuurprojecten zoals bruggen

Engagement: Fietsbeleid. Jaagpaden worden in overleg met de betrokken provincie(s) en vervoersregio's opgewaardeerd tot volwaardige fietssnelwegen.

Engagement: In samenwerking met de Vlaamse provincies wordt de herkenbaarheid van fietssnelwegen (die aan de randvoorwaarden voldoen die opgesteld zijn door de waterwegbeheerder) verhoogd door middel van signalisatie om zo bij te dragen tot een comfortabeler netwerk.

Engagement: Fietscultuur. De elektrische fiets wint aan populariteit, zeker als fietsmodel bij fietsleasing. De Elektrische fiets heeft een groot potentieel in het woon-werk verkeer over langere afstand. We verruimen, waar aan de nodige basiskwaliteitseisen voldaan is, de toegang op jaagpaden die deel uitmaken van het fietssnelwegennetwerk.

Indicator:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Investeringen in fietsvoorzieningen	Minimaal 10 miljoen euro

Engagement: Voorstellen van een plan van aanpak voor medegebruik van jaagpaden naar aanleiding van een bevraging van de tevredenheid van jaagpadgebruikers, met bijzondere aandacht voor het toegankelijkheidsbeleid voor speed pedelecs.

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)

Vergroening scheepvaart

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 technologieneutraal 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 Klimaatop 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 Klimaatop 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 werkte actief mee aan de opmaak van het Vlaams Klimaatbeleidsplan. De ambities stroken met de doelstellingen van het voorontwerp van het Luchtbeleidsplan 2030.

De Vlaamse Regering hechtte op 20 juli 2018 haar goedkeuring aan het ontwerp van het Vlaams Klimaatbeleidsplan 2021-2030. In dit plan staan de doelstellingen over de vergroening van het Vlaamse wagenpark. De Vlaamse Regering hechtte ook haar goedkeuring aan het voorontwerp van het Luchtbeleidsplan 2030, dat wel nog een publieke consultatieronde doorloopt. Het nieuwe Vlaamse CPT-actieplan voor de periode van 2021 tot 2030 moet verdere invulling geven aan beide beleidsdocumenten. Dit actieplan zal verder bouwen op het huidige CPT-actieplan dat nog loopt tot 2020.

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 zoals het 'Actieplan fijn stof en NO₂ voor agglomeratie Gent en Gentse kanaalzone' (2016-2020). Daarnaast werkte DVW mee aan het participatief traject dat werd opgesteld ter voorbereiding van het nieuwe Vlaams Klimaatbeleidsplan en het Luchtbeleidsplan.

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 Programmatische 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. In het kader daarvan is begin 2018 een samenwerkingsakkoord bekrachtigd tussen De Vlaamse Waterweg, Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en Port of Antwerp, met daarin de verantwoordelijkheden van de partners in de Stuurgroep Vergroeningsconsulent vastgelegd. De vergroeningsconsulent zelf is in april 2018 met zijn opdracht gestart. Het takenpakket bestaat 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. Zo werd een website gelanceerd met alle projectinfo op, een eerste workshop voor binnenvaartondernemers georganiseerd en konden binnenvaartondernemers beroep op hem doen bij hun aanvraag de steunmaatregelen van DVW inzake vergroening.

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 2019

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) Sofie Marivoet
- Door waar nuttig te voorzien in (aangepaste) walstroominfrastructuur DVW gaat onverminderd door met de uitbouw van een netwerk aan walstroomvoorzieningen voor binnenschepen.

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 walstroominfrastructuur 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

Naast de bouw van walstroomkasten wordt ook een achterliggend beheersysteem uitgerold, met inbegrip van de organisatie van de helpdesk, technisch onderhoud en interventies. Met het oog op uniformiteit werd tijdens deze legislatuur een centraal beheersysteem (CEBES) voor walstroom ontwikkeld binnen het kader van het Trans-European Network Transport (TEN-T) project. Het gaat om een gezamenlijk initiatief van het departement MOW, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, De Vlaamse waterweg en het Havenbedrijf Gent.

Om dit systeem meer gebruikersvriendelijk te maken en om ook andere dienstverleningen zoals drinkwater, scheepvaartafval... te integreren zullen de havens en waterwegbeheerder in 2019 onderzoeken op welke manier men kan komen tot een verbeterd CEBES dat meer tegemoet komt aan de verwachtingen van de klant. Hiervoor is een marktverkenning lopende. Op 29 september 2018 werd de eerste draft van de technische specificaties van het nieuwe CEBES besproken op het Vlaams Binnenvaartservicesplatform. Begin 2019 wordt de samenwerkingsovereenkomst voor een aanbesteding opgemaakt en ondertekend door alle betrokkenen.

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, lager brandstofverbruik en minder vervuilende stoffen. (TRAM-project, Watertruck +, opvolging platooning-onderzoek)

Engagement: De steunmaatregelen ter vergroening van de binnenvaart in Vlaanderen die in 2018 werden aangepast, werden in de markt gezet en worden uitgevoerd.

Engagement: Mee uitvoering geven aan 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 is in het voorjaar van 2018 aan zijn opdracht begonnen. Het takenpakket bestaat 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 2019

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 2019 verder worden opgevolgd en - daar waar mogelijk en relevant - gefaciliteerd.

Project: Waterkrachtcentrale Harelbeke

Project Waterkrachtcentrale Harelbeke
De bouw van de definitieve stuw (DST) en pompgemaal/turbine voor de waterkrachtcentrale in Harelbeke zal starten in het voorjaar van 2019. De centrale zal in het najaar van 2019 in gebruik genomen worden.

Project: Waterkrachtcentrales Hasselt – Diepenbeek – Genk

Project Waterkrachtcentrales Hasselt – Diepenbeek – Genk

In 2019 zal gestart worden met de bouw van de pomp- en waterkrachtcentrale in Diepenbeek en de omgevingsvergunning voor de pomp -en waterkrachtcentrale van Genk worden aangevraagd.
--

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.

Infrastructuurwerken worden maximaal ingepast in de omgeving, zowel in de stedelijke als in de natuurlijk omgeving. Er is vanzelfsprekend overal waar mogelijk aandacht voor fietsinfrastructuur.

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 2019

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-oevers

Engagement: Participeren in de opstelling van IHD doelstellingen. In 2019 wordt het traject Soortbeschermingsprogramma's verder opgevolgd. Binnen het budgettaire beschikbare kader wordt er samen met LNE uitvoering gegeven aan de IHD doelstellingen

Engagement: In het kader van het geactualiseerde Sigmoplan zijn afspraken gemaakt met het Agentschap voor Natuur & Bos om de IHD-doelstellingen voor het Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' en 'Demervallei' verder vorm te geven. Het Sigmoplan is een integraal plan waarin verschillende doelstellingen optimaal geïntegreerd zijn (veiligheidsdoelstellingen, natuurdoelstellingen en recreatieve doelstellingen). De uitvoering van het Sigmoplan 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 en het natuurherstel van het Schelde-estuarium;
 - de nodige bescherming in een veranderend klimaat.
- DVW neemt als waterwegbeheerder een aansturende rol op.

Project: Life+ Pays Mosan / “Kalkgraslanden Albertkanaal”

Project Life+

De acties opgenomen in het Life+ Project Pays Mosan / “Kalkgraslanden Albertkanaal” worden verder uitgevoerd. O.a. de schapenbegrazing van de taluds zal in 2019 voor de derde keer plaatsvinden.

Project: Life+ “SPARC”

Project SPARC

Het Life-project “SPARC” (= “Space for Adaptating the River Scheldt to Climate Change”) is gestart op 1 september 2017 en loopt tot 2022. In dit project hebben het Agentschap voor Natuur en Bos, De Vlaamse Waterweg nv, het Regionaal Landschap Schelde-Durme en het Waterbouwkundig Laboratorium de handen in elkaar geslagen om de Scheldevallei nog beter te wapenen tegen de klimaatverandering. Door de klimaatverandering stijgt immers het zeeniveau en komen stormen en zware regenval steeds meer voor. Als getijdenrivier is de Schelde daar extra gevoelig voor.

De acties opgenomen in het Life-project SPARC zullen in 2019 worden verdergezet, teneinde de hierbij aangegane engagementen trachten na te komen.

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.

Per 1 januari 2018 werd de fusie voltooid door de formele inkanteling van W&Z, die dan als aparte entiteit ophoudt te bestaan, in DVW.

De waterwegbeheerder wordt slagkrachtiger en klantgerichter voor zowel de gebruiker als de burger door de voordelen van de fusievennootschap op vlak van schaalvergroting en efficiëntie, herkenbaarheid en profilering, en een versterkte dienstverlening.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Engagement: In 2019 werkt de fusievennootschap DVW verder aan organisatieontwikkeling en haar interne integratie via optimalisatie- en afstemmingstrajecten rond processen en procedures. Bijzondere aandacht zal daarbij gaan naar de opzet van een geïntegreerde beleids- en beheerscyclus en het belanghebbendenmanagement. Het actieplan om te komen tot één gedragen bedrijfscultuur, gebaseerd op de waarden, visie en missie van de vennootschap wordt verdergezet. De strategische ontwikkelingsdoelstellingen worden in een concreet stappenplan verder uitgerold binnen de organisatie.

Engagement: Na een intensief voorbereidingstraject in het najaar 2018, in samenwerking met het departement en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), werd de inkanteling van de operationele diensten van EMT in DVW geformaliseerd in een ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering. In afwachting van de goedkeuring gebeurt de aansturing van betrokken medewerkers vanaf 1 januari 2019 op basis van een samenwerkingsovereenkomst tussen departement, AWV en DVW. De vennootschap zorgt in 2019 voor de integratie van de betrokken medewerkers en diensten, de afstemming van de processen en het projectmanagement om de slagkracht en de klantgerichtheid te consolideren. Veranderingsmanagement en communicatie spelen daarbij een sleutelrol.

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 2019

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 werden er voor MOW 11 onderwerpen gedefinieerd waarrond intensief werd samengewerkt. Vanaf eind 2017 werd met het concept 'beleidscapaciteit' een nieuwe manier van samenwerking in het leven geroepen binnen 6 kenniscellen en 15 MCB projecten. DVW levert de projectleider voor de MCB projecten 'management of Change', 'Kennissplatform', 'en 'Projectmanagement'.

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 tegen het einde van de legislatuur de vooropgestelde afbouw van het personeelsbestand met 165 koppen realiseren.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Project: Realiseren van de personeelsreductieplannen
De bestaande personeelsreductieplannen (PRP) van de fusie-entiteiten werden samengevoegd en geactualiseerd conform de aangepaste organisatiestructuur zodat er een nieuwe basis is gecreëerd om binnen DVW de personeelsreductie te realiseren terwijl de organisatie maximaal inzet op haar kerntaken en de creatie van een sterkere organisatie.
Concrete deliverables zijn:
<ul style="list-style-type: none">• Gezamenlijk PRP op afdelingsniveau en waar mogelijk op procesniveau• Plan van aanpak hoe nieuwe wervingsnoden of vervangingen gescreend moeten worden• Eenduidige halfjaarlijkse rapportering vanuit gezamenlijk plan van aanpak naar de Raad van Bestuur en voogdijminister.

Indicator:

Prestatie-indicator³	Streefwaarde
Aantal bruto VTE op 31.12.2019 gereduceerd middels de uitvoering van het KTP	99,37

³ 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.

Aantal koppen op 31.12.2019 gereduceerd middels de uitvoering van het PRP	165
---	-----

Engagement:

Het voltallige management verbindt zich er toe zijn of haar bijdrage t.o.v. het PRP gemeenschappelijk en in hechte samenwerking uit te voeren en elke werving/vervanging te screenen aan de afspraken die gemaakt werden op de DR van 03.12.2018.

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 2019

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 verwijlinteresten te vermijden. Een euro besteed aan verwijlinteresten 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 verwijlinteresten, in het bijzonder bij wijzigingen aan de opdracht. Binnen MOW werd een dienstorder verwijlinteresten goedgekeurd waarin concrete maatregelen worden toegelicht met het oog op het vermijden van verwijlinteresten. 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-vorderingsaldo. 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 2019

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.

Indicatoren⁴:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Percentage laattijdig betaalde facturen (in euro)	Toename t.o.v. referentiewaarde (90 %)
Percentage laattijdig betaalde facturen (in aantal)	Toename t.o.v. referentiewaarde (90 %)

⁴ De streefwaarde zou idealiter 100 % zijn. Omstandigheden maken en bepalen echter of en de mate waarin facturen tijdig betaald (kunnen) worden. De Vlaamse Waterweg stelt als historische referentiewaarde 90 % voorop, maar engageert zich om gaandeweg dit percentage te laten toenemen.

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 en levenscycluskosten

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 2019

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 vervreemding onroerende goederen	5 miljoen euro

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 2019

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 wordt een nieuwe tarifiering voor het waterwegenvignet in overleg met de pleziervaartvertegenwoordiging uitgewerkt, zodat deze vanaf 1 januari 2020 kan ingevoerd worden.

Invoeren prestatiebegroting

Vanaf de begroting 2019 wordt ook voor het beleidsdomein MOW een prestatiebegroting ingevoerd, waardoor een betere afstemming tussen beleid en begroting mogelijk zal worden. Deze inhoudelijke

oefening, met als resultaat inhoudelijke structurelementen, zal er toe leiden dat de begrotingsstructuur binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ingrijpend wijzigt in het kader van de begrotingsopmaak 2019. In een volgende fase van het project prestatiebegroting zal er werk gemaakt worden van een groeitraject om tot kwaliteitsvolle indicatoren te komen.

In het kader van deze nieuwe structuur ten gevolge van het project prestatiebegroting wordt er voor gekozen om binnen de DAB Vlaams Infrastructuurfonds terug strikter te focussen op infrastructuur (en de investeringen daarin). Dit brengt met zich mee dat een heel deel ontvangsten en uitgaven, die niet rechtstreeks gelinkt zijn aan infrastructuur, vanaf de begrotingsopmaak 2019 zullen opgenomen worden in de algemene middelen- en uitgavenbegroting en niet langer binnen de begroting van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Engagement: Het toepassen van de principes van prestatiebegroting zoals bepaald in de begrotingsinstructies.

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 de Europese standaarden betreffende bemanning, technische voorschriften voor binnenvaartuigen en RIS optimaal in Vlaamse regelgeving te integreren.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

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, examens en algemeen watertransportbeleid. In 2019 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 2019 zal de waterwegbeheerder de interne expertise beschikbaar stellen om een optimaal regelgevend kader uit te werken. Het betreft:

- Het uitwerken van een voorstel voor de actualisatie van de politiereglementen op basis van de werkzaamheden in de werkgroep politiereglementen onder de CCR alsook de CEVNI expertgroep onder de UNECE.
- Het initiatief nemen op internationaal niveau voor het ontwikkelen van een regelgevend kader betreffende de politiereglementen, dat het geautomatiseerd varen in interactie met het gewone scheepvaartverkeer op duurzame wijze mogelijk maakt.
- Het meewerken aan de omzetting van de Europese richtlijn beroepskwalificaties.
- De introductie van een regelgevend kader voor de uitvoering van de administratieve handhaving van de scheepvaartgerelateerde regelgeving.

Ingevolge de studie vaarsnelheden worden vanaf 1 januari 2019 nieuwe vaarsnelheden op het waterwegennetwerk in Vlaanderen ingevoerd. Deze vaarsnelheden zullen gemonitord worden zodat begin 2020 in overleg met de sector deze vaarsnelheden geëvalueerd kunnen worden. Een definitieve verankering in de regelgeving wordt nadien voorzien.

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. In 2019 wordt er op Europees niveau verder ingezet op het uittekenen van het concept Good Navigation Status, zowel in de door de Europese Commissie opgerichte Correspondance Group GNS als in de nieuwe werkgroep GNS in het kader van het NAIADES-programma.

Engagement: Implementatie ADN

In 2018 werd De Vlaamse Waterweg bij ministerieel besluit als bevoegde autoriteit voor ADN aangeduid in Vlaanderen. In 2019 zal De Vlaamse Waterweg een studie opstarten waarbij de concrete bijkomende taken van de waterwegebeheerders in kaart worden gebracht. Tevens wordt beslist op welke wijze de verantwoordelijkheden binnen de organisatie ingekanteld worden. 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
- Opleidingen en examens

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.

Bepaalde aspecten van het huidige dienstverleningsmodel werden uitgebreid en bijgestuurd, om aan de sector een kwalitatieve dienstverlening te garanderen.

Voor het uitvoeren van scheepsmetingen en scheepsonderzoeken werden in 2018 3 extra scheepsmeters en 2 extra scheepsauditoren ingezet en opgeleid om een voldoende personeelsbezetting te garanderen en de wachttijden weg te werken.

Daarnaast werd ook voorzien in extra externe ondersteuning door samenwerking met experts en expertisebureaus uit de private sector.

In het kader van de geplande overdracht van het aspect bekwaamheidsbewijzen van het departement MOW naar de Vlaamse Waterweg, waarbij verschillende taken worden gebundeld in één dienstverleningspakket naar de sector toe, zullen ook in 2019 een aantal administratief-ondersteunende medewerkers extra worden ingezet. Deze medewerkers zullen ook deeltijds tewerk gesteld worden in het Binnenvaartloket, waardoor de openingsuren van het loket uitgebreid kunnen worden. Het Binnenvaartloket zal het unieke loket zijn naar de sector toe voor zowel de scheepscertificaten als voor de bekwaamheidsbewijzen. Deze transitie wordt afgerond in 2019. In overleg met de sector en de sociale partners wordt het dienstverleningsmodel van de binnenvaartinspectie verder periodiek geëvalueerd en bijgestuurd om een kwalitatieve dienstverlening met een minimale wachttijd voor de klanten na te streven.

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.

Begin 2019 zal het ontwerp-scheepvaartdecreet afgerond worden door de administratie nadat voor een aantal aspecten nog externe ondersteuning werd ingeschakeld. Dit scheepvaartdecreet zal de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen verankeren. Daarmee wordt een transparant, eenvoudig en duidelijk decretaal kader gecreëerd voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, tot en met de regeling van de binnenscheepvaart. Het doel is een vooruitstrevende Vlaamse regelgeving die overeenstemt met de internationale aanbevelingen en het herstel van rechtszekerheid voor gebruiker en beheerder.

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 handhavings- en inspectietaken werden reeds grotendeels juridisch verankerd.

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

Op basis van de resultaten van de studie zal het management in 2019 een beslissing nemen over de wijze waarop de handhaving in de organisatie geïmplementeerd zal worden. Het implementatietraject kan tevens in 2019 opgestart worden.

Er wordt sterk ingezet op samenwerking om de handhaving zo efficiënt mogelijk te ontwikkelen. Deze samenwerking wordt uitgewerkt in het kader van:

- Het structureel overleg met de federale scheepvaartpolitie
- De vertegenwoordiging van De Vlaamse Waterweg in de Aquapol stuurgroep en Rhine Hub

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.

De bedoeling is om het KB van 8 maart 2007 betreffende binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt te herzien en daarmee een grotere categorie van binnenschepen toe te laten om het estuaire traject te kunnen bevaren. Hiervoor zijn gesprekken met Nederland lopende en wordt verder gewerkt aan de technisch-wetenschappelijke onderbouwing van het voorstel.

Het is de bedoeling om begin 2019 het (eventueel aangepaste en) technisch-wetenschappelijk onderbouwde ontwerp opnieuw met Nederland te bespreken en in het licht van deze gesprekken het ontwerp af te ronden en ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

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 jaar.

- **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 2019

Project: Strategische cycli

Tijdens het strategisch seminarie van De Vlaamse Waterweg op 26 februari 2018 werd een reflectie georganiseerd om voorstellen te formuleren waarin De Vlaamse Waterweg dient te investeren om een geoliede machine te worden en de prioriteiten te bepalen.

Die reflectie resulteerde in een reeks van prioritaire thema's. Het eerste daarvan, nl. *'definiëren van concrete LT-acties (waarom, hoe, wanneer, wie,...?) en vertalen naar afdelingsplannen (cfr. globale ondernemingsplannen) inclusief het doorvertalen naar team en individuen => creatie van betrokkenheid'* vormt de aanleiding voor dit project. Het werd verder uitgewerkt en geconcretiseerd in 3 deelthema's/acties:

1. Het uitbouwen van een *systematisch belanghebbendenmanagement* (stakeholdersmanagement): identificatie & prioritering, hoe benaderen/dialogeren, terugkoppelen en evalueren, creëren van een gestructureerd beeld van de belanghebbenden van DVW.
2. *Beleidscyclus (doelstellingencyclus)*: piloten en uitrol, afwerken van de doorvertaling van de strategische ontwikkelingsdoelstellingen in operationele doelstellingen en acties, doelstellingen op afdelingsniveau (+ teamniveau en individueel niveau), bottom-up evaluatie via PDCA;
3. Opvolgingscyclus (beheerscyclus) en rapporteringscyclus: op het niveau van de strategie en het OP 2018 alsook operationeel op het niveau van de afdelingen.

Om de 3 deelthema's/acties te kunnen waarmaken werd een integratie van de verschillende managementcycli voorgesteld. Hierbij gaat het meer bepaald over het stakeholdersmanagement, de doelstellingencyclus (beleidscyclus) en de opvolgingscyclus (beheerscyclus) die samen in het meerjarige (2018-2020) project Strategische cycli opgenomen zijn.

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

- Geïntegreerd draaiboek beleids- en beheerscyclus
- Gevalideerde omgevingsanalyse
- Opstart pilootproject m.b.t. afdelingsplannen gekoppeld aan OP
- Basis stuurbord voor pilootprojecten en OP

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 2019

Project: Evaluatie van strategisch risicomanagementsysteem, inclusief verbeterplan

In 2019 wordt de laatste hand gelegd aan de in 2018 ontwikkelde strategische risicomanagementmethodiek van DVW waarna de finale resultaten worden voorgesteld aan de Raad van Bestuur en intern gecommuniceerd.

Verder wordt door Audit Vlaanderen (AV), in samenwerking met de organisatie, het huidige systeem van risicomanagement geëvalueerd volgens de daartoe door AV ontwikkelde methodiek. Hieruit volgt een maturiteitsinschatting voor de verschillende aspecten van de door DVW opgezette risicomanagementmethodiek. De organisatie verbindt zich er toe hieraan maximaal ondersteuning en medewerking te verlenen en zal met de resultaten van deze eerste maturiteitsinschatting aan de slag gaan om noodzakelijke verbeteringen door te voeren.

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

- Communicatie rond finale resultaten 2018 via intranet en aan Raad van Bestuur
- Evaluatie van het systeem van strategisch risicomanagement i.s.m. Audit Vlaanderen volgens de geijkte methodiek die VO-breed wordt toegepast.
- Opmaken van een verbeterplan op basis van die evaluatie om de bestaande risicomanagementmethodiek bij te sturen.

Projectbeheer

DVW wenst haar projectwerking verder te professionaliseren om de efficiëntie en kwaliteit van het portfoliobeheer en de projectuitvoering te verhogen.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

Project: Implementatie P3M

Dit programma omhelst alle initiatieven met betrekking tot de verdere professionalisering van Project-, Programma- en Portfoliomanagement binnen De Vlaamse Waterweg.

Doelstellingen

- De ondersteunde processen, tools en systemen omtrent projectmatig werken worden in de praktijk toegepast en als efficiënt en waardevol ervaren
- De ondersteunde processen omtrent het portfolio proces worden in de praktijk toegepast en als efficiënt en waardevol ervaren
- Het opzetten en integreren van een programma aanpak binnen 'De Vlaamse Waterweg' en deze in de praktijk omzetten
- Verzekeren van kwaliteitsvolle omkadering van P3M

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

- Ingebruikname van het projectportaal
- Beschikbaarheid van een generiek model voor projectrapportering
- Beschikbaarheid van een omgeving voor zowel projectprioritering als projectselectie ter facilitering van de opmaak van een meerjareninvesteringsprogramma (MJIP)
- Beschikbaarheid van een omgeving voor capaciteitsbeheer
- Opzetten van een structuur voor programmamanagement

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 2019

Project: Integratie van bestaande processen en procedures in procesmanagementsysteem van DVW en stimuleren procesdenken

In 2019 zal verder ingezet worden om alle collega's vertrouwd te maken met het procesmanagementsysteem (PMS) van de organisatie. Daarnaast dient het PMS in gebruik genomen te worden op een meer systematische manier. Hiertoe worden de volgende acties ondernomen:

- Een enkele tool/portaal zal gebruikt worden voor bestaande, geoptimaliseerde en nieuwe processen en procedures. Hiertoe wordt alle bestaande informatie via het documentmanagementsysteem (SWIM) ontsloten en gekoppeld binnen dat PMS zodat dit hét startpunt wordt voor procesmanagement binnen de organisatie. Maximale toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid is hierbij evenwel het uitgangspunt.
- Uitwerken van een visie, methodiek en planning voor het systematisch in kaart brengen van geïdentificeerde processen (visualisatie in PMS en metadata) met oog op kwaliteitsbewaking van het geheel
- Ondersteuning van de business bij uittekenen en analyseren van processen in functie van de behoeften van de organisatie.
- Lobbyen en stimuleren van procesdenken binnen de gehele organisatie door actieve promotie, ondersteuning op vraag, mond-tot-mond reclame en het zien of creëren van opportuniteiten om procesdenken, -methodiek en -tools te introduceren.

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

- Visie en aanpak voor actualiseren en actueel houden van bestaande processen en procedures met oog op kwaliteitsbewaking van het geheel
- Visie, methodiek en planning voor het systematisch in kaart brengen van geïdentificeerde processen (visualisatie in PMS en metadata)
- Overdracht bestaande processen en procedures naar SWIM en koppeling binnen PMS
- (niet gekwantificeerd) Ad-hoc ondersteuning business en stimuleren procesdenken door o.a. communicatie-initiatieven

Data- en informatiebeheer

DVW wenst haar data en informatiebeheer verder te professionaliseren via de uitrol van een organisatiebrede samenwerking doorheen de hele informatielevenscyclus. Vanaf het vormen van een informatie strategie, de invoer van data, over alle verwerkingsstappen heen tot het gebruik van informatie en de uiteindelijke archiveringsaanpak zullen meerdere teams in afstemming met elkaar de nodige rollen en verantwoordelijkheden opnemen binnen de thema's:

- informatieplanning & -governance
- informatiekwaliteit & beschikbaarheid
- transparantie & overzicht
- digitaliseren met meerwaarde
- datagedreven besluitvorming
- archiefzorg
- informatieveiligheid

Projecten, indicatoren en engagementen 2019**Programma: Optimaliseren geodatabeheer**

Een gemeenschappelijk systeem voor structureel informatiemanagement uitbouwen voor informatie met een geografische component via een horizontaal netwerk in de organisatie.

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

- Realisatie en evaluatie van het eerste pilotproject "optimaliseren geodatabeheer voor de as van de waterweg en jachthavens en aanmeerplaatsen pleziervaart"
- Organisatiebrede communicatie van de eerste resultaten
- Identificeren prioritaire thema's en een verdere programmaplaning

Programma: SWIM (SamenWerking en InformatieManagement)

Verder uitwerken van het organisatie brede SWIM-programma dat in 2014 opgestart werd binnen W&Z en in 2019 voor DVW verder zal ontplooid worden. Het betreft een radicaal digitaal samenwerkingsplatform, 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.

DVW gaat de komende jaren doorgedreven inzetten op verdere digitalisering van haar werking; de plannen van het RIS, WWT (lees: afstandsbediening), e-loket, Patrimoniumbeheer, onteigeningen, enz... zijn daar concrete voorbeelden van.

SWIM moet ook die richting (verder) uitgaan en verder toegespitst worden op deze noden van de organisatie. Willen we de digitalisering laten slagen, moeten tevens de bedrijfsprocessen deze wijziging volgen. Daarom is het SWIM project sterk verweven met het opzetten van procesbeheer alsook informatiebeheer.

Een kwaliteitsvol informatie- en procesbeheer is hierin cruciaal om verdere digitalisering te doen slagen om samenwerking (intern/extern) en operationele efficiëntie te bevorderen.

Concrete deliverables voor 2019 zijn:

De focus bij de verdere uitrol van het SWIM-programma in 2019 ligt bij volgende acties:

- Uitrol projectportaal binnen De Vlaamse Waterweg inclusief verankering projectmatig werken
- 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. Onder andere e-loket functies, proces ondersteunende maatregelen zoals processturing door middel van (geautomatiseerde) werkstromen, master data functionaliteiten ter bevordering van informatiekwaliteit en integratie kunnen hier aan bod komen.
- Verdere prioriteitstelling in de optimalisatie van bedrijfsprocessen die door het SWIM-platform ondersteund worden en aligneren van de uitrol met het fusie programma, in samenwerking met het SWIM governance comité.
- Komen tot en vastleggen van duidelijke business en archiveringsafspraken 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:
 - Implementatie van functionaliteiten rond parlementaire vragen, kabinetsnota's en organisatiebeheersing.
 - Implementatie van functionaliteiten ter integratie van een e-loketfunctie voor intake diverse vragen van klanten (o.a. vergunningen en toelatingen, klachtenmanagement, adviezen aan derden omgevingsvergunning), en geoptimaliseerde opvolgingsmogelijkheden, inclusief rapportering.
 - Rapporteringsfunctionaliteiten (o.a. projecten).
 - Evaluatie van gebruik van Office 365 componenten en mogelijke toepassingen
- 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 2019 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage III als concretisering van de acties voor 2019.

Projecten, indicatoren en engagementen 2019

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 2019

Engagement: DVW zal in 2019 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 2019 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 chronische ziekte in het personeelsbestand	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 2019

Project: Bevorderen psychosociaal welzijn van de medewerkers
In 2019 zal een eerste risico analyse psychosociale aspecten worden uitgevoerd bij alle werknemers van de organisatie. Op basis van de RA zal een actieplan worden uitgewerkt zodat DVW extra kan inzetten op zowel preventieve als remediërende acties die kunnen bijdragen tot een beter psychosociaal welzijn van haar medewerkers.
Concrete deliverables voor 2019 zijn: <ul style="list-style-type: none">- Uitvoeren van een risicoanalyse (bevraging + focusgroepen) aangaande het psychosociaal welzijn- Uitwerken van een 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 2019

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 opgemaakt, 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 2019 de nodige stappen zetten, zodat de opgelegde doelstelling behaald wordt.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2019

Bijlage 2: Investeringsprogramma 2019

Bijlage 3: Jaaractieplan welzijn 2019

Bijlage 4: Overzicht vervreemding onroerende goederen