



Ondernemingsplan 2020

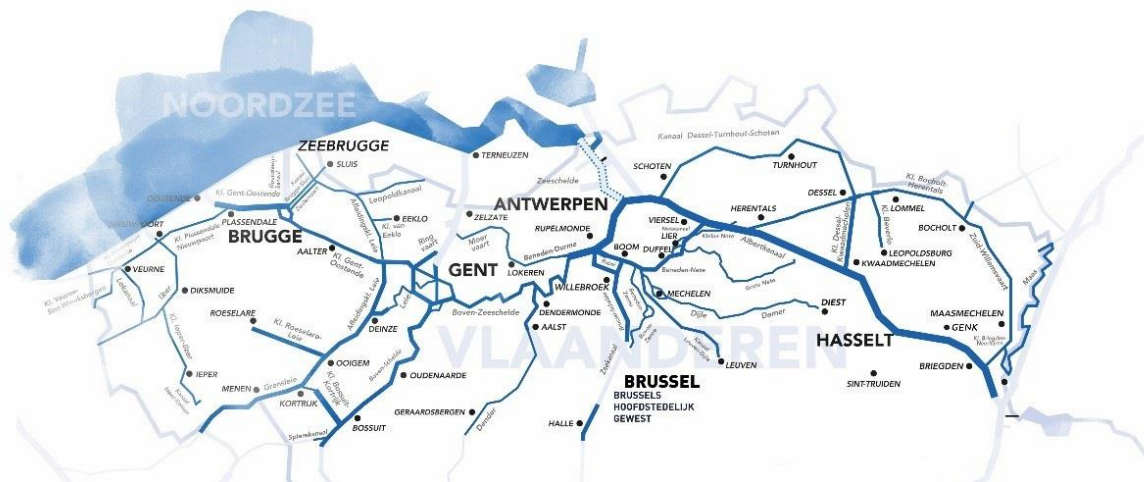
Inhoudsopgave

INLEIDING	4
Strategische en operationele doelstellingen voor DVW uit de Beleidsnota MOW 2019-2024	5
SD 1 Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	5
OD 1.1 Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken (OD 1.1 uit BN)	5
OD 1.2 Naar een geïntegreerd investeringsprogramma en professioneel assetmanagement (OD 1.3 uit BN)	7
SD 2 Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer	8
OD 2.1 Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk (OD 2.1 uit BN)	8
OD 2.2 Personenmobiliteit over het water (OD 2.7 uit BN)	9
SD 3 Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten	9
OD 3.1 Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer (OD 3.1 uit BN)	9
OD 3.2 Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk (OD 3.2 uit BN)	11
OD 3.3 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen (OD 3.4 uit BN)	14
SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem	15
OD 4.1 Verbeterde controle en handhaving (OD 4.3 uit BN)	15
SD 5 Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	16
OD 5.1 De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur (OD 5.1 uit BN)	16
SD 6 Naar een slimme en innovatievere infrastructuur	17
OD 6.1 Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk (OD 6.3 uit BN)	17
SD 7 Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk	19
OD 7.1 De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken (OD 7.1 uit BN)	19
OD 7.2 Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik (OD 7.2 uit BN)	21
OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico (OD 7.3 uit BN)	23
SD 8 Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan	26
OD 8.1 Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's (OD 8.1 uit BN)	26
OD 8.2 De Vlaamse betrokkenheid op een Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 uit BN)	26
OD 8.3 Samenwerken in quadruple-helix verband (OD 8.4 uit BN)	27
OD 8.4 De vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN)	28
OD 8.5 Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen (OD 8.6 uit BN)	28
OD 8.6 Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (OD 8.7 uit BN)	29
SD 9 Ontwikkelen van de organisatie	30

BIJLAGEN	33
Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2020	33
Bijlage 2: Investeringsprogramma 2020.....	33
Bijlage 3: Jaaractieplan welzijn 2020.....	33
Bijlage 4: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2019	33

INLEIDING

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



DVW behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap, waarvan de missie en visie luiden: “Wij beheren en ontwikkelen onze waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen” (missie), en “Uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvend waterwegennet” (visie). DVW wenst nu, vertrekkend vanuit zijn missie en visie, bij te dragen aan de uitvoering van de beleidsdoelstellingen zoals ze zijn opgenomen in het Vlaams Regeerakkoord en de Beleidsnota MOW 2019-2024 van minister Lydia Peeters. Die uitvoering wordt gegarandeerd door de opmaak van een Ondernemingsplan. Het Ondernemingsplan 2020 werd opgebouwd langsheen een reeks doelstellingen.

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de Beleidsnota worden vertaald in concrete projecten voor 2020 met ook een meerjarig perspectief. De nummering van de SD's stemt overeen met deze uit de Beleidsnota. De OD's van het OP 2020 zijn opeenvolgend genummerd waardoor de nummering soms afwijkt van de OD's van de beleidsnota. Waar dit het geval is, wordt dat aangegeven (bv. 'OD 8.4 Vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN)'). De uitvoering van de doelstellingen gebeurt maximaal met indicatoren ('key performance indicators' [KPI's], i.e. de te behalen streefwaarden in functie van een doelstelling).

Tot slot zijn een reeks bijlagen bijgevoegd: het personeelsplan 2020 (**bijlage I**), het investeringsprogramma 2020 (**bijlage II**), het jaaractieplan welzijn 2020 (**bijlage III**) en de eindrapportering van het Ondernemingsplan 2019 (**bijlage IV**).

STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR DVW UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024

SD 1 Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken

De beleidsnota stelt:

De verkeers- en vervoersdruk is hoog. Dat vergt een aangepast netwerk dat garant staat voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Er wordt daarom zowel in de capaciteit als in de betrouwbaarheid van onze netwerken geïnvesteerd. De investeringen zijn gericht op hun maatschappelijke en economische return, en zullen gerichter en efficiënter gepland worden via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

OD 1.1 Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken (OD 1.1 uit BN)

DVW wil zijn waterwegen en infrastructuur als een goede huisvader onderhouden en ze robuust en toekomstbestendig maken, zodat ze klaar zijn voor uitdagingen op het vlak van mobiliteit, klimaat en digitalisering. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van het waterwegennet zijn noodzakelijk om te beschikken over een bedrijfszeker, betrouwbaar en toekomstbestendig netwerk.

Het Vlaamse waterwegennet heeft een historische onderhoudsachterstand die stapsgewijs dient te worden weggewerkt wat vraagt om voldoende jaarlijkse investeringen in structureel en recurrent onderhoud.

Vereiste baggerwerken op de beheerde waterwegen dienen tijdig te worden uitgevoerd teneinde het instellen van diepgangbeperkingen voor de scheepvaart zoveel mogelijk te vermijden. Voor onderhoud en baggeren worden in het investeringsprogramma en het onderhoudsprogramma budgetruimte voorzien, maar een verhoogd investeringsbudget dringt zich op.

Problemen inzake trafiek-doorstroming en waterbeheersing ten gevolge van technische defecten worden zo maximaal beperkt en/of zo snel mogelijk opgelost. De interventies waarbij men ter plaatse dient te gaan worden binnen de afgesproken termijnen uitgevoerd. Veiligheid vormt een belangrijke troef van de binnenvaart ten opzichte van de andere modi. DVW stelt alles in het werk om de veiligheid op haar waterwegen te waarborgen.

Een sprekend voorbeeld van de onderhoudsbehoefte is het kanaal Roeselare-Leie.

40% van de trafiek op de Leie is bestemd voor het Kanaal Roeselare-Leie en de tonnages nemen jaar na jaar toe (ca. 4,85 miljoen ton in 2018, voor een kanaal van 17 km). Als we deze trafiek niet willen verliezen moeten dringend een aantal maatregelen genomen worden. Op basis van een grondige stabiliteitsscreening in combinatie met een intensief inspectieprogramma in het kader van de studie tot de opwaardering van het Kanaal Roeselare-Leie, werd vastgesteld dat er ernstige gebreken zijn aan de infrastructuur (kaaimuren en oevers). Een aanzienlijke onderhoudsinvestering is vereist om de huidige commerciële watergebonden klanten en trafieken te binden, en om geen verdere degradatie te krijgen van de basisinfrastructuur.

De onderhoudsbaggerwerken in het Zeekanaal Brussel-Schelde, de waterwegen in het Zeescheldebekken

dienen te worden verder gezet, teneinde enerzijds diepgangbeperkingen te vermijden die nefast zijn voor het rendement van de scheepvaart en anderzijds het risico op wateroverlast in te perken.

Een bijzonder gegeven vormt de vaak problematische kwaliteit van de baggerspecie waardoor de verwerking van de specie extra middelen vergt.

Het vrijwaren van ruimte voor het bergen van baggerspecie (Argexsite, DOP Vliegveld Lochristi) biedt hiervoor een opportuniteit.

Naast het programma van investeringen in onderhoud en baggeren zijn volgende specifieke projecten aan de orde.

Project	Omschrijving
Wegwerken achterstand bruginspecties	We werken in 2020 de achterstand in de bruginspecties weg zodat aan het eind van het jaar de achterstallige inspecties voor 100% zijn weggewerkt.
Ontwikkelen van kwaliteitsindicatoren voor de assets van De Vlaamse Waterweg (bruggen, sluisen, stuwen, oevers en dijken,...)	Gerealiseerd tegen eind 2020 (tegen 2021: op het terrein ingevuld voor bruggen en sluisen)
Beter prioriteren van onderhoudswerken	In 2019 werd er door Audit Vlaanderen een procesaudit uitgevoerd voor het proces 'onderhoud van sluisen'. Eén van de 5 daaruitvolgende aanbevelingen gaat over de opmaak van een onderbouwde prioritering van de uit te voeren onderhoudswerken. Er werd een actieplan opgemaakt om tegen eind 2020 te beschikken over een geprioriteerde lijst met onderhoudswerken.
Beter op elkaar afstemmen van onderhoudscontracten	In 2019 werd er door Audit Vlaanderen een procesaudit uitgevoerd voor het proces 'onderhoud van sluisen'. Eén van de 5 daaruitvolgende aanbevelingen gaat over het evalueren van de beschikbare onderhoudscontracten teneinde eventuele optimalisaties in deze contracten door te voeren. Er werd een actieplan opgemaakt om tegen eind 2020 te beschikken over lijst met optimalisaties en een plan van aanpak.
Herbouwen Meulestedebrug	Scope: Het vervangen van de bestaande beweegbare Meulestedebrug, die in zeer slechte staat verkeert, door een nieuwe, slimme, op afstand beweegbare brug met een grotere capaciteit, voorzien van een aparte beweegbare brughelft per rijrichting én het vernieuwen van de wegenis en riolering in de nabije omgeving van de brug in functie van de capaciteitsvergroting van het kruispunt. In 2020: <ul style="list-style-type: none"> • Finaliseren aanbestedingsdossier en in de markt zetten ervan met het oog op de sluiting én start van de werken uiterlijk begin 2021 • Verplaatsen nutsleidingen • Verwerven gronden De huidige oude Meulestedebrug wordt in tussentijd continu opgevolgd en met voorlopige herstellingswerken wordt de brug veilig gehouden en de levensduur nog enigszins te gerekt.
Exploitatie DOP Vliegveld Lochristi	De huidige vergunning om de opvulling te realiseren tegen 31 december 2020 zal worden aangepast om te voorzien in een versnelde realisatie van de nabestemming Wonderwoud stadsbos Gent. Een studieopdracht werd opgestart in 2019 om de verdere aanpak – zowel naar vergunningstraject toe als naar het uitschrijven van een opdracht voor een nieuwe exploitant scherp te stellen.
Ondieptes in de hoofdvaarassen wegwerken onder meer met het oog op	Uitvoeren haalbaarheidsonderzoek voor de ondiepe toegang van sluis Asper op de Boven-Schelde. Wegwerken van diepgangbeperkingen in het Zeekanaal Brussel-Schelde. Opnemen van mogelijke diepgangbeperkingen (bij peildaling t.g.v. waterschaarste) in de methodiek voor baggerprioritering.

peildaling als gevolg van waterschaarste	
Optimaal gebruik maken van reeds beschikbare bergingscapaciteit	Uitvoeren van verdere inrichtingswerken in de Argex-site, zodat de in de site beschikbare deelzones verder kunnen uitgebreid worden, de speciebergings verder geoptimaliseerd kan worden, en de totaal geborgen hoeveelheid significant kan verhoogd worden.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Realisatiegraad planning bruginspecties	100%
Vastleggingsgraad Onderhoudsprogramma	30% op 30.06 60% op 30.09 100% op 31.12
Het percentage van de technische interventies na elektromechanische defecten, waarbij een kunstwerk binnen de afgesproken termijn in overeenstemming met de gestelde bedrijfszekerheidseisen, opnieuw in dienst genomen was.	90%
Uitvoeren van keuringen en indiensstellingen van het beweegbare patrimonium volgens opgemaakte planning	100%
Averijen aan derden	N.v.t. wegens kengetal
Aantal diepgangbeperkingen (ten opzichte van het normale waterpeil) hoofdvaarassen CEMT klasse 4 en hoger ¹	0
Geborgen hoeveelheid bagger- en bodemspecie in de Argex-site	Toename van 5% per jaar tot 2040

OD 1.2 Naar een geïntegreerd investeringsprogramma en professioneel assetmanagement (OD 1.3 uit BN)

DVW onderschrijft het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) als instrument om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. Naast het aanbestedingsproces en de vastlegging, zal ook het uitvoeringsproces in kaart worden gebracht. De infrastructuur moet efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden worden.

De MOW-analyse *Eerst houden, dan bouwen* toonde enerzijds de nood aan een verhoogde inspanning in onderhoudsinvesteringen aan en anderzijds de noodzaak aan een versterkt assetmanagement, gebaseerd op *total cost of ownership*. DVW zet hier voluit op in.

¹ Diepgangbeperkingen ten gevolge van droogte worden niet meegeteld voor deze indicator.

Project	Omschrijving
Opmaak van een Assetmanagement masterplan	In 2020 zal er binnen het MOW project er per entiteit een Asset Management Masterplan opgemaakt worden startende met een kloofanalyse t.o.v. een gezamenlijk afgesproken maturiteitsniveau.
In gebruik nemen van beheertool iAsset.	DVW start met het gebruik van de beheertool iASSET in mei 2020 voor bruggen, sluizen en stuwen. Vervolgens wordt iASSET in 2020 verder ingericht voor verschillende andere assettypes waaronder elektromechanische uitrustingen van beweegbare kunstwerken, dijken, oevers en kaaimuren.
Inzetten op smart maintenance	DVW onderzoekt in 2020 de mogelijkheden omtrent smart maintenance als intelligent onderhoudsbeheer met als doel het verhogen van de betrouwbaarheid en effectiviteit van het patrimonium enerzijds en het reduceren van onderhoud gerelateerd kosten overheen de gehele levensduur van de kunstwerken anderzijds.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Vastleggingsgraad Investeringsprogramma	30% op 30/06 60% op 30/09 100% op 31/12

SD 2 Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer

OD 2.1 Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk (OD 2.1 uit BN)

De beleidsnota stelt dat jaagpaden maximaal worden ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. DVW voert een studie uit naar functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden, rekening houdend met de economisch activiteiten op en langs pde waterwegen. De resultaten van deze studie en overleg met de betrokken provincie(s) en vervoersregio's, zullen bepalen hoe jaagpaden kunnen worden ingeschakelde in fietssnelwegen.

De investeringen in fietsinfrastructuur worden door de Vlaamse Regering via een steil groeipad opgetrokken naar €300 miljoen tegen het einde van de legislatuur. Dit moet mensen nog meer stimuleren om de fiets te nemen, ook voor woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Rekening houdend met de huidige investeringsmachtiging zal DVW op jaarbasis ten minste 11 miljoen euro aan fietsgerelateerde investeringen uitvoeren. Het betreft het wegwerken van onveilige situaties, het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en onderhoud en verbetering van jaagpaden. DVW onderschrijft de opzet van beleidsnota die stelt:

De prioriteiten in investeringen in fietsinfrastructuur worden afgestemd binnen de vervoerregioraden, zodat investeringen op de verschillende bestuursniveaus maximaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Samen met de lokale overheden in de vervoerregio's en de provinciebesturen wordt een gezamenlijke programmering gerealiseerd, die erop gericht is het volledige fietsnetwerk veilig, comfortabel en leesbaar te maken en om stads- en dorpskernen fietsvriendelijk te maken.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Investeringen in fietsvoorzieningen	11 miljoen euro

OD 2.2 Personenmobiliteit over het water (OD 2.7 uit BN)

De beleidsnota stelt dat personenmobiliteit over water zal worden geoptimaliseerd door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. DVW zal samen met het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) deze beleidsdoelstelling vorm geven met zowel aandacht voor de exploitatie als de infrastructuur van waterbus en veren. De vereiste middelen om een kwaliteitsvolle en veilige dienstverlening te verzekeren zullen in beeld worden gebracht. Daarbij moet ook de negatieve impact van de Waterbus op de oevers van de Zeeschelde bekeken en geremedieerd worden, onder meer door onderzoek naar de inzetbaarheid van gepaste schepen die minder golfslag, en bijgevolg oevererosie veroorzaken bij hoge snelheden.

Project	Omschrijving
Personenmobiliteit over water	Het sluiten van een samenwerkingsakkoord met MDK inzake het beheer, de exploitatie en de investeringen ten behoeve van de personenmobiliteit over water.

SD 3 NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN

OD 3.1 Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer (OD 3.1 uit BN)

De focus van het investeringsbeleid voor goederenvervoer ligt op het realiseren van een modal shift van weg naar de binnenvaart en op de verwachte toename van het goederenvervoer als gevolg van de realisatie van de geplande 70 % extra containercapaciteit in de haven van Antwerpen. Via een gericht investeringsbeleid, met aandacht voor een sterke verknoping van de verschillende netwerken, wil DVW ondernemingen stimuleren om voor hun goederenvervoer meer gebruik te maken van de binnenvaart. Opslagvoorzieningen, terminals en transportmiddelen worden, waar aangewezen, gedeeld. Zo kunnen goederenstromen gebundeld worden en maken we ook de logistieke keten efficiënter, effectiever en duurzamer. Ondernemingen en logistieke spelers moeten er van overtuigd blijven/worden dat de binnenvaart een volwaardige, complementaire transportmodus is.

Watergebonden bedrijventerreinen rusten we uit met kaaimuren, waar de overslag van goederen kan gebeuren. In economisch belangrijke regio's ijveren we voor een voldoende aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen die cruciaal is om een verdere modal shift naar de waterweg mogelijk te maken.

Het Albertkanaal is hiervan een treffend voorbeeld. De uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) ging van start in 2004 en resulteerde gaandeweg in de ontwikkeling van een aantal belangrijke watergebonden bedrijventerreinen. Beverdonk (Grobendonk), Ham Zwartenhoek (o.a. Nike-site) en de voormalige Ford-site zijn er enkele treffende voorbeelden van. Ook elders in Vlaanderen moet de ontwikkeling van watergebonden of multimodale bedrijventerreinen gestimuleerd worden om de beoogde modal shift alle kansen te bieden.

Zo zal , o het logistieke potentieel en de toegevoegde waarde van de Seine-Schelde verbinding voor de Vlaamse economie te maximaliseren, een strategisch samenwerkings- en uitwisselingplatform worden opgezet onder de noemer ENES (economisch netwerk Seine-Schelde). Het momentum dat gecreëerd wordt door de realisatie van het Seine-Schelde project zal hierbij in een continue dialoog en partnerschap met de betrokken economische en beleidsmatige stakeholders (o.a. VOKA, POM's, Interbestuurlijk overleg Zuid-West Vlaanderen) omgezet worden in concrete initiatieven ter bevordering van het gebruik van de waterweg in de regio: inrichting van watergebonden bedrijventerreinen, ontwikkeling van stadsdistributie en innovatie.

DVW ijvert in samenwerking met steden en gemeenten voor een betere mobiliteit en bereikbaarheid van stadscentra, door het integreren van de binnenvaart in de logistieke keten en stadsdistributie. DVW zal de omslag naar zowel een groenere, als een efficiëntere en combimodale kleinschalige bevoorrading stimuleren, door ook vervoer over water hiervoor in te schakelen.

Project	Omschrijving
Opzetten van een regelmatige binnenvaartverbinding voor een noord-zuidverbinding Zeekanaal Brussel-Schelde	Deze actie omvat het lanceren van een marktoproep voor een logistieke dienstverlener en daarbij aangevuld een nog op te stellen steunmaatregel. Doel van de actie is om een regelmatige lijndienst voor bouwmaterialen op de ABC-as te organiseren, opdat ook kleinere volumes in eenzelfde schip geclusterd en gebundeld kunnen worden en aldus in aanmerking komen voor de binnenvaart. Focus ligt op palletvervoer van bouwmaterialen. Het onderzoek naar het potentieel en de opportuniteiten werd reeds afgerond en gebruikt als input voor deze concrete actie.
Opzetten ENES-platform	zal een samenwerkingsovereenkomst worden afgesloten
ENA (programma)	In 2020 zal ingezet worden op de verdere ontwikkeling van de sites Genk-Zuid-Ford en Ham-Zwartenhoek. Daarnaast is het primordiaal dat de uitwerking en planvorming van alle lopende acties van het ENA uitvoering krijgen zodat de resultaten zo spoedig mogelijk op het terrein zelf kunnen worden afgelezen. Het betreft onder meer de terreinen Zolder-Lummen-Zuid, Genk-Zuid-West en Zwaikom-Ranst. Daarnaast wordt initiatief genomen om na te gaan of een ENA2 programma aan de orde is.
Visie omtrent de verdere uitbouw van een netwerk aan watergebonden bedrijventerreinen, openbare kades en terminals	Invullen van de noodzaak aan voldoende watergebonden bedrijventerreinen en kades voor bundeling, overslag, containers, paletten en bulk.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal tonkilometer	Nvt kengetal
Aantal ton vervoerd	Nvt kengetal
Evolutie vervoerd tonnage waterwegen tov vervoerd tonnage Vlaamse havens	Gelijke evolutie
Aantal containers	Nvt kengetal
Percentage leegvaart	Nvt kengetal

Tonnage via zeeschepen	Nvt kengetal
Ontwikkelen van watergebonden bedrijventerreinen	Gemiddeld 5ha extra aanbod per jaar
Bijkomende overslagengagements voor PPS kaaimuren	200.000 ton per miljoen investering

OD 3.2 Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegennetwerk (OD 3.2 uit BN)

De beleidsnota stelt dat Vlaanderen de binnenvaart prominent naar voren wil schuiven als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Om dit te realiseren moeten bedrijven overtuigd worden dat de waterweg de juiste weg is. Dit veronderstelt een economisch aantrekkelijk beleid, ondersteund door een gedreven commerciële strategie gericht op acquisitie van nieuwe binnenvaartklanten. De ambitie is om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren, waarbij vlot verkeer over waterwegen gegarandeerd wordt en flexibel ingespeeld kan worden op de noden van de gebruikers.

De binnenvaartsector zelf zal maximaal worden ondersteund in professionalisering en een versterkte concurrentiepositie ten aanzien van het vrachtvervoer over de weg. Er moet worden geïnvesteerd in zowel 'harde' initiatieven (ontwikkeling bedrijventerreinen, bouw van kaaimuren) als 'zachte' initiatieven (River Information Services [binnenvaartinformatiediensten], transportdeskundigen, smart shipping) (zie ook OD 6.3.).

Het waterwegennet dient ook verder uitgebouwd worden, zoals uitgetekend binnen het TEN-T netwerk. Er zal ook verder ingezet worden op de herwaardering van de kleine waterwegen. Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, zal er blijvend geïnvesteerd worden in de aanleg of aanschaf van nieuwe infrastructuur alsook in het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

Om de ambities waar te maken zal De Vlaamse Waterweg de transportcapaciteit van de hoofdwaterwegen verhogen met de voortgezette uitvoering tijdens de legislatuur van het Seine-Scheldeproject (waarbij tot 2027 prioritair zal worden ingezet op de Leie-as), de optimalisatie van het Albertkanaal met de ambitie om tegen 2022 de doorvaarhoogte van alle bruggen te verhogen tot minimum 9,10 m, de verbetering van de bevaarbaarheid op de Boven-Zeeschelde en de Ringvaart om Gent, de verhoging van drie baanbruggen over de Beneden-Nete en het Netekanaal, de opwaardering van het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis.

Concreet:

In overeenstemming met het Europees uitvoeringsbesluit voor Seine-Schelde zal DVW in eerste instantie verder werk maken van de opwaardering van de Leie tot een volwaardige Europese hoofdvaaras op klasse Vb gabarit (schepen met een laadvermogen tot 4.500 ton), tevens geschikt voor containervaart op drie lagen. De volledige en tijdige uitvoering van de lopende subsidieovereenkomst onder het CEF 1 (Connecting Europe Facility) is hierbij primordiaal: naast de afwerking van de sluisprojecten in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve zal het Afleidingskanaal tussen Schipdonk en Deinze hierbij op klasse Vb gebracht worden, en zal gestart worden met de opwaardering en verruiming van de Leie zelf tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve. Meer opwaarts toe wordt verder gewerkt aan het wegnemen van een aantal

capaciteitsbeperkende knelpunten: de doortocht van Wervik wordt afgewerkt, de werken voor de modernisering van de doortocht van Menen worden opgestart en diverse bruggen worden verhoogd en/of herbouwd.

Conform het Europese uitvoeringsbesluit of Implementing Act Seine-Schelde dient ook werk te worden gemaakt van de verdere voorbereidingen voor de volgende CEF-subsidieperiode 2021 – 2027. In lijn met de timing voor de indienstelling van het Franse Seine-Nord Europe wordt er hierbij naar gestreefd de opwaardering van de Leie af te ronden tegen eind 2027. Voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk zal de lopende procedure volgens het decreet Complexe Projecten worden verdergezet, met als eerste mijlpaal het nemen van een formele voorkeursbeslissing tegen eind 2020.

Om te kunnen beschikken over de vereiste middelen voor de uitbouw van de Seine-Schelde - verbinding die beantwoordt aan het streefbeeld en de met Europa aangegane engagementen (Implementering Act), zal het noodzakelijk zijn om verschillende alternatieven van financiering en het gebruik van innovatieve contractvormen te analyseren en waar opportuun te benutten. Gelet op de grootschaligheid en complexiteit van het globale Seine-Schelde programma enerzijds, en de vereiste flexibiliteit en snelheid van implementatie anderzijds, zal, naast het maximaal inzetten op het verkrijgen van Europese subsidies, ook onderzocht worden in hoeverre de oprichting van project-specifieke structuren een meerwaarde kan bieden. Ook het aangaan van leningen bij de Europese Investeringsbank of het inzetten van innovatieve financiële instrumenten zoals voorzien in het CEF kunnen worden overwogen. Een doorgedreven benchmarking en de opmaak van een specifiek financieel plan moeten hierover uitsluitsel geven.

Wat het Albertkanaal betreft beschikken al 42 van de 62 bruggen (maart 2020) over een vrije doorvaarhoogte van 9,10 m, 14 brugprojecten zijn in uitvoeringen en 6 in studiefase. Het streefdoel om in 2022 alle bruggen te verhogen ligt, middels voldoende investeringsruimte, in bereik. Naast de brugverhogingen wordt ingezet op de kanaalverbreding van het vak Antwerpen-Wijnegem. Bijzondere aandacht zal gaan naar de interferentie met het Oosterweelproject.

Nu de voorafgaande oeverwerken op het kanaal naar Charleroi bijna klaar zijn, kan in 2020 gestart worden met de bouw van de nieuwe Zuidbrug over het kanaal in Halle. Het project kadert in een breder pakket aan maatregelen die de toegankelijkheid van het Kanaal naar Charleroi op termijn moeten verhogen. In één klap wil DVW ook de leefbaarheid en de mobiliteit rond het kanaal verbeteren. Verder loopt ook de uitvoering van de twee andere bruggen (Sint-Annabrug en Driefonteinenbrug), die eveneens kaderen in de opwaardering van het kanaal.

In het stroombekken van de Boven-Zeeschelde en de Ringvaart om Gent werken we verder aan een verbetering van de bevaarbaarheid op het traject Merelbeke-Rupelmonde en het Zuidelijk vak van de Ringvaart. Hiertoe vernieuwen en verhogen we stelselmatig de (te) laag liggende bruggen over de Boven-Zeeschelde en de Ringvaart. Op de Ringvaart te Merelbeke wordt de vernieuwing en verhoging van de Bergwijkbrug aangevat in 2020. De verhoging van de volgende baanbruggen over de Boven-Zeeschelde en het vervolgetraject van de verbetering van de bevaarbaarheid van de Ringvaart om Gent wordt verder voorbereid in 2020, zodat deze werken kunnen worden aangevat vanaf 2021. Gelijktijdig continueren we de studie Integraal Plan voor de Boven-Zeeschelde, en voeren we de bijhorende pilootprojecten en onderhoudsbaggerwerken uit, die we ook monitoren en evalueren.

Ook op de Beneden-Nete beogen we enkele prioritaire bottlenecks weg te werken door de vernieuwing en verhoging van drie baanbruggen zodat de Beneden-Nete bevaarbaar wordt voor een vaarhoogte met

7 m in functie van de aansluiting op het TEN (Trans Europese Netwerk). De verhoging van de baanbruggen wordt voorbereid in 2020 waarna de uitvoering kan worden ingepland.

Project	Omschrijving
Bedieningstijden kunstwerken	De Vlaamse Waterweg draagt er zorg voor dat de bedieningstijden van de sluizen blijvend afgestemd zijn op de vraag vanuit de globale economie.
Uitvoeren Seine-Schelde programma	<p>Relevante (mijlpalen uit de Grant Agreement Seine-Schelde :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projectplan KRL afgewerkt tegen 31/12/20 (MS73); - Voorkeursbesluit KBK goedgekeurd tegen 31/12/2020 (MS74); - Sluis Sint-Baafs-Vijve operationeel tegen 01/02/2020 (MS77). <p>De uitvoering van de volgende deelprojecten wordt opgenomen in 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bouw Nevelebrug; - herbouw wegbrug Ooigem-Desselgem; - renovatie/uitbreiding River Terminal Wielsbeke; - aanleg Franse oevers doortocht Wervik; - herbouw Bergwijkbrug; - bouw River Terminal Roeselare (KRL); <p>Naast de verdere afwerking van de voorbereidende studies voor bovenvermelde deelprojecten (ontwerp- en uitvoeringsstudies, MER-procedures, omgevingsvergunningsaanvragen en aanbestedingsdossiers) worden ook de volgende deelprojecten voorbereid en opgestart voor uitvoering, binnen de beschikbare budgettaire ruimte en conform GIP/MJP:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kalibratiewerken Leie panden Sint-Baafs-Vijve – Harelbeke, Harelbeke – Menen en Menen – Wervik; - verruimingsbaggerwerken Afleidingskanaal; - verhoging Kuurnebrug; - herbouw spoorbrug Drie Duikers Kortrijk; - herbouw wegbrug Bissegem-Marke; - herbouw wegbrug Wevelgem-Lauwe; - bouw fietsbruggen Wielsbeke-Waregem, Zulte, Menen; - modernisering doortocht Menen; - bouw vispassage Merelbeke; - verkeersmodellering Leie-as; - vervanging Steenbruggebrug; - inplanting Dampoortsluis; - socio-economisch monitoringsinstrument ontsluiting Vlaamse kusthavens. - bouw afstandsbedieningcentrale Evergem - opmaak van een globaal financieel plan.
Opwaardering Albertkanaal	<p>Met betrekking tot het project verhogen bruggen Albertkanaal naar een vrije doorvaarhoogte van 9,10m:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Start uitvoering spoorbrug van Genk-Langerlo ▪ Verdere uitvoering van de volgende bruggen: Theunisbrug, Hoogmolenbrug, brug Oelegem, brug Massenhoven, brug Herentals-Herenthout, brug Meerhout-Vorst, brug Paal-Tervant, brug Beringen, brug Lummen, brug Kuringen, spoorbrug Kuringen. ▪ Voltrokken van de volgende brugprojecten: brug Herentals-Lier, brug Geel-Stelen, brug Geel-Eindhout, brug Ham-Zwartenhoek, fietsbrug Tessenderlo, brug Stokrooie, brug Zutendaal, brug Eigenbilzen.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Indienen van de omgevingsvergunning voor spoorbrug Herentals-Lier, Tuikabelbrug Godsheide en herbouw Turnhoutsebaanbrug te Wijnegem. <p>Met betrekking tot het project verbreden en verdiepen vak Wijnegem-Antwerpen op het Albertkanaal:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verdere uitvoering van de reeds gestarte oeverprojecten: zone Gosselin/Depré en zone Schoten; ▪ Indienen van de omgevingsvergunning voor de oeverwerken zone Kronenburg te Deurne. <p>Met betrekking tot het project automatiseren en op afstand bedienen van de sluisen op het Albertkanaal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokale re-engineering van sluisen en WKC's in kader van toekomstige afstandsbediening • Vernieuwen systemen (CCTV, marifonie, toegangscontrole,...) • Opstart studie afstandsbedieningscentrale
Onderzoeken van mogelijkheden voor alternatieve financiering	Binnen verschillende programma's van het Seine-Schelde-project en het programma automatisering en afstandsbediening wordt onderzoek gedaan naar alternatieve financiering. Er zal een analysedocument worden opgemaakt dat de mogelijkheden voor alternatieve financiering in kaart brengt, inclusief voor- en nadelen.
Analysedocument in verband met internationale doorvaarten	

OD 3.3 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen (OD 3.4 uit BN)

De Vlaamse Waterweg werkt actief mee waar de beleidsnota stelt :

In overleg met Nederland wordt de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust onderzocht. De veiligheid is hierbij een randvoorwaarde. Tevens wordt er, samen met onder meer het Departement MOW (onder wiens bevoegdheid de estuaire vaart valt) en de havenbesturen, een (integrale) visie uitgewerkt over de multimodale ontsluiting van en naar het hinterland. In verdere uitvoering van de zesde staatshervorming worden de regelgeving en de geldende procedures tot de certificering van de estuaire (binnenvaart) schepen verder op punt gezet.

Project	Omschrijving
SWING	Aanbieden van een Single Window for Inland Navigation (SWING) en het uitwisselen van meldingsgegevens en scheepvaartinformatie met onder meer de havenpartners
Haven en Hinter	Afsluiten samenwerkingsverband met volgende partners; havenbedrijf Antwerpen (HA), Maatschappij voor Linkerscheldeoever (MLSO), Intercommunale Interwaas, POM Oost-Vlaanderen, POM Antwerpen en de Provincie Oost-Vlaanderen en Antwerpen.
Estuaire vaart	Er wordt getracht om een vervolgtraject voor estuaire vaart op te zetten bestaande uit een 2 ^{de} projectoproep en een onderzoek naar estuaire schepen bestemd voor Ro-Ro

SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

OD 4.1 Verbeterde controle en handhaving (OD 4.3 uit BN)

In vergelijking andere modi is de binnenvaart erg veilig. Op het water gebeuren er nauwelijks ongevallen, en dodelijke ongevallen komt uiterst zelden voor. Bovendien is er een potentieel om de binnenvaart, door het toepassen van innovatieve concepten en technieken, nog veiliger te maken.

DVW verhoogt de veiligheid op de Vlaamse waterwegen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Hiertoe werkt DVW actief mee om – tegen eind 2020 – over een Scheepvaartdecreet (en bijhorende uitvoeringsbesluiten) te beschikken, waarin de regelgeving geactualiseerd wordt en waarin adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen worden. Voor de Binnenvaartcommissie werd een nieuw dienstverleningsmodel uitgewerkt waarbij er conform het Besluit Vlaamse Regering (publicatie oktober 2019) zal gewerkt worden met Erkend Deskundigen die onderzoeken aan boord van binnenschepen en passagiersschepen kunnen uitvoeren. Dit ter ondersteuning van de eigen Commissie van Deskundigen zodat de definitieve certificaten sneller kunnen uitgereikt worden.

Project	Omschrijving
Actief meewerken aan de tot stand koming en uitvoering geven aan het Scheepvaartdecreet	In het Scheepvaartdecreet zal de Vlaamse binnenvaartregelgeving gebundeld en geactualiseerd worden. Zo zal het decreet, alsook de uitvoeringsbesluiten, aangepast worden aan het internationale wetgevende kader. Tevens zullen er adequate handhavingsmodaliteiten worden opgenomen zoals de mogelijkheid om administratieve boetes op te leggen. De goedkeuring door het Vlaamse Parlement van het Scheepvaartdecreet is gepland tegen eind 2020. Het Scheepvaartdecreet voorziet bijvoorbeeld in de decretale verankering van de invoering van de verplichte elektronische melding door binnenvaartschepen. De Vlaamse Regering dient ook de nodige uitvoeringsmodaliteiten te voorzien zodat de elektronische meldplicht uiterlijk 1 december 2021 ingevoerd kan worden. Ook voorziet het ontwerp Scheepvaartdecreet in de mogelijkheid voor DVW om "Aanvullende reglementen" uit te vaardigen, deze vervangen de huidige langdurige scheepvaartberichten en bijzondere reglementen. Vanuit juridisch oogpunt worden deze aanvullende reglementen best zo spoedig mogelijk ingevoerd.
Administratieve handhaving	Invoeren van de mogelijkheid van administratieve handhaving is opgenomen in het Scheepvaartdecreet.
Uitvoering geven aan het besluit Vlaamse Regering betreffende elektronische meldplicht ADN	Het besluit vertaalt EU-regelgeving in Vlaamse regelgeving.
Handhaving vaarsnelheden	DVW zet verder in op de handhaving van de vaarsnelheden. Het betreft de controle van de vaarsnelheden op alle Vlaamse waterwegen en de trajectcontrole op het Albertkanaal.
Uitvoering geven aan het nieuwe dienstverleningsmodel van de binnenvaartcommissie	DVW zal de erkenningsprocedure voor de Erkend Deskundigen (Erkend ScheepsOnderzoekers) organiseren en het raamcontract voor de inzet van de Erkend Deskundigen publiceren.
Inzetten op een volwaardige auditfunctie van de scheepsauditors van de binnenvaartcommissie	De auditfunctie voor auditering van de onderzoeken aan boord door de classificatiemaatschappijen en de Erkend Deskundigen wordt volwaardig uitgewerkt.

SD 5 Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur

OD 5.1 De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur (OD 5.1 uit BN)

DVW zal blijven inzetten op de modal shift van de weg naar de binnenvaart, niet enkel via de noodzakelijke infrastructuur, maar ook door verder te werken aan de mental shift. Bedoeling is om de binnenvaart en andere duurzame delen van de logistieke keten van 'onbekend is onbemind' naar 'bekend en bemind' te doen gaan. DVW zal intens samenwerken met het Multimodaal.Vlaanderen, het platform binnen het VIL met als missie: "als modusneutraal en onafhankelijk adviespunt bedrijven informeren, sensibiliseren en begeleiden zodat een 'mental shift' leidt tot een optimale moduskeuze per goederenstroom". Daarnaast wil DVW de binnenvaartsector zelf stimuleren en innovatie, ondernemerschap en een nieuwe instroom in het vergrijzende beroep aanmoedigen. Hiertoe zal constructief worden samen gewerkt met o.a. het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen.

Er wordt ingezet op de promotie van de binnenvaart als aantrekkelijke vervoersmodus, door sterke communicatie- en marketingcampagnes. DVW organiseert daartoe verschillende soorten events waarop waterwegen en binnenvaart aan de verschillende doelgroepen worden kenbaar gemaakt. Stakeholder worden gericht aangesproken via diverse kanalen zoals accountmanagers, deelname aan relevante beurzen en events, en via de DVW-website, met als doel nieuwe klanten aan te trekken.

Een gedreven commerciële strategie zorgt ervoor dat de waterweg steeds nieuwe binnenvaartklanten verwerft. We spelen ook in op de noden van deze klanten en andere stakeholders door met hen te overleggen over specifieke thema's en problemen. Daarnaast zijn een performant en toekomstbestendig waterwegennet en een goede service van de waterwegbeheerder cruciale drijfveren van de modal shift. Met projecten zoals Seine-Schelde en het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal bouwt DVW het potentieel van ons waterwegennet verder uit. Zoals ook uit o.a. SD 1, SD 3 en SD6 blijkt, wordt blijvend ingezet op een kwalitatieve dienstverlening met onze projecten rond assetmanagement, afstandsbediening en digitale vernieuwingen zoals de uitbouw van het E-loket.

DVW zet ook verder in op tal van innoverende projecten die de overgang naar de waterweg makkelijker en aantrekkelijker zullen maken. Met projecten rond stadsdistributie zorgen we voor een betere mobiliteit en bereikbaarheid in de stadscentra. Zo wordt de binnenvaart een prominente partner voor de steden van de toekomst. Smart Shipping en VisuRIS maken van het waterwegennet een intelligent transportsysteem.

Project	Omschrijving
Uitbouwen Customer Relationship Management (CRM)	
Bedrijfsvriendelijker maken van de website van DVW	Er wordt een nieuwe structuur voor de website opgezet en uitgerold in 2020

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Organisatie van een binnenvaart-evenement	2x per jaar

Organiseren van (netwerk)evenementen	4x per jaar
Uitreiking van prijs Vlaamse Waterweg (Boegbeeld van de binnenvaart)	1x per jaar
Deelname aan logistieke/binnenvaart beurzen	2x per jaar
Inzetten van sociale media (Twitter, Facebook, LinkedIn) om DVW onder de aandacht te brengen en (potentiële) klanten te bereiken	220 publicaties per jaar

SD 6 Naar een slimme en innovatievere infrastructuur

Investerings in slimme infrastructuur bereiden Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag wordt al geëxperimenteerd met geautomatiseerd varen.² Op dit vlak wordt de regelgeving 'future proof' gemaakt. De digitale versnelling zet zich volop door op vlak van zowel personen- als goederenvervoer. Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken. Naast technologische vernieuwing wordt ook de nodige aandacht aan circulaire economie besteed.

DVW zal verder werken aan een 'waterproof future'. Dat wil zeggen dat er steeds rekening wordt gehouden met innovatieve opportuniteiten, die maximaal worden gefaciliteerd, en waar nodig financieel ondersteund. Door in te zetten op slimme en innovatievere infrastructuur verhoogt DVW gevoelig de efficiëntie (door middel van automatisering), de beschikbaarheid en bedieningstijden (door middel van afstandsbediening) en veiligheid (voor geautomatiseerd varen) van het waterwegennetwerk.

OD 6.1 Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk (OD 6.3 uit BN)

Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn op het vlak van innovatie en duurzaamheid. Op de Vlaamse waterwegen wordt het innovatieve RIS-programma verder uitgerold, bestaande uit Smart Shipping, Smart Logistics en Smart Docs. Door het toepassen van incrementele, nieuwe en disruptieve innovatie binnen deze drie pijlers zal DVW een belangrijke rol voor de binnenvaart gaan spelen in het synchromodale transportlandschap.

Hiervoor zal DVW inzetten op de verschillende bouwstenen:

- Smart Shipping: vaartuigen, infrastructuur en data/communicatie in kader van veiligheid
- Smart Logistics: verkeersmanagement, transportdocumenten en data/communicatie in kader van efficiëntie
- Smart Docs: financiële en technische documenten

² We spreken over "geautomatiseerd varen" in plaats van "autonoom varen" omdat de eerste term een bredere lading aan verschillende soorten en gradaties van automatisering dekt, waaronder ook autonoom varen.

Met het RIS-programma gaat DVW naar een groener en efficiënter transportsysteem. Hierdoor zullen schepen energiezuiniger, veiliger en efficiënt varen en zal de scheepvaart ook transparanter en aantrekkelijker worden. De waterweginfrastructuur zal sterk mee-evolueren met geautomatiseerde en autonome schepen om zo de transitie naar scheepvaartsturing te ondersteunen. De Vlaamse Waterweg zal de volgende jaren in belangrijke mate investeren in automatisering en afstandsbediening van sluisen en bruggen waarbij alle prioriteit zal worden gegeven aan de sluisen van het Albertkanaal in de periode 2020-2024. Ook voor andere waterwegen zijn projecten voor automatisering en afstandsbediening gepland.

Concreet wordt er, voor de drie hogervermelde bouwstenen ingezet op:

Smart Shipping:

- het ondersteunen van proefprojecten voor geautomatiseerde en autonome schepen;
- slimme communicatie voor slimme schepen;
- een slimme regelgeving;
- 'smart shipping' voor onze eigen dienstverlening;

Smart Logistics

- de verdere uitbouw van het binnenvaartplatform VisuRIS als toegangspoort tot open en operationele data (o.a. reisplanning, vaarweginformatie, reservaties van ligplaatsen, waterstanden, bedieningstijden), om zo het varen makkelijker te maken en de binnenvaartplanning te optimaliseren;
- het koppelen van VisuRIS met dataplatformen
- de realisatie van een Single Window voor de binnenvaart en het elektronische transportdocument
- de verdere uitbouw van de samenwerking met de zeehavens en Nederland via het Havenneutraal Platform
- proefprojecten rond vernieuwende logistieke concepten

Smart Docs

- digitalisatie van financiële en technische documenten

Telematica en afstandsbediening in kader van scheepvaartmanagement

- slim ontwerp van nieuwe infrastructuur ter realisatie van Smart Shipping en verkeersmanagement
- optimaliseren van monitoring en centrale real-time opvolging van peilen, debieten en peilregulerende infrastructuur
- onderzoek naar slimme waterverhandeling van schut-, pomp-, stuw- en vistrapdebieten om de continuïteit van bevaarbaarheid te maximaliseren

Momenteel bestaan er reeds een aantal innovatieve diensten die moeten worden vernieuwd of geoptimaliseerd. Tegelijkertijd ontstaan er heel wat nieuwe technologieën op die een veelbelovende vooruitgang voorspellen. DVW blijft daarom VisuRIS ontwikkelen als toegangspoort tot binnenvaartinformatiediensten voor binnenvaartondernemers. De opzet is om te voldoen aan de toekomstige databehoeften zodat de binnenvaart als een volwaardige multimodale schakel kan worden ingezet.

Alle beweegbare kunstwerken sluisen, bruggen pompstations, visnevelgeulen, stuwen en schuiven worden in de toekomst op afstand bewaakt of bediend. Projecten van automatisering en

afstandsbediening zullen een toegevoegde waarde genereren voor het wegtransport en voor de logistieke spelers. Door een doorgedreven afstandsbediening, in de toekomst vanuit 3 grote afstandsbedieningscentrales, wordt de mogelijkheid gecreëerd om vlotter en flexibeler in te spelen op vragen en noden vanuit de sector inzake uitbreiding van bedieningsuren. Het gecentraliseerd bedienen van (groepen van) corridors zal de uitbouw van een efficiënt scheepvaartmanagement ondersteunen. Ook keuzes betreffende de waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water, zullen op bekken- of stroomgebiedniveau kunnen gebeuren. Bijkomend zal het aantal benodigde bedienaars aannemelijk dalen, wat zal bijdragen aan de vooropgestelde personeelsreductiedoelstellingen en hieraan verbonden kostenbesparingen op termijn te realiseren.

Project	Omschrijving
Truck on barge	DVW neemt deel aan het VIL-project Truck on barge. Doel is het realiseren van een proefvaart.
VisuRIS	Opwaarderen tot een volwaardig binnenvaartinformatieplatform voor de binnenvaart in Noord-West-Europa
Opmaak meerjarenplan Smart Shipping	De effecten van automatisering in de binnenvaart op onze infrastructuur en communicatie in kaart brengen (roadmap infrastructuur en roadmap datacommunicatie). Het ondersteunen van pilootprojecten om veiligheidsstandaarden voor slimme schepen te kunnen ontwikkelen en informatie te verzamelen over toekomstige certificering van verschillende types schepen. Het sensibiliseren van internationale organisaties zoals CCR, UNECE, CESNI, EU om eerste stappen te kunnen zetten in het aanpassen van internationale wetgeving (roadmap regelgeving).
Uitrol visie afstandsbediening en automatisatie	Vanaf 2020 zal gewerkt worden aan de uitrol van de visie afstandsbediening teneinde alle beweegbare kunstwerken tegen 2032 vanop afstand te bedienen. Via een doordachte prioritering zal in 2020 werk gemaakt worden van een volledig portfolio afstandsbediening.
Uitrol van E-loket	Uitrol e-loket voor evenementen, jaagpadtoelatingen en captaties. Verder afstemmen van overige vergunningen en toelatingen (bv. digitale aanvraag bekwaamheidsbewijzen) voor integratie in e-loket.

SD 7 Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk

Mobiliteitsproblemen worden regionaal en integraal aangepakt. Vervoer, infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, etc. worden geïntegreerd, en er wordt ingezet op een vlotte samenwerking tussen de verschillende actoren.

OD 7.1 De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken (OD 7.1 uit BN)

DVW zet in op het verhogen van de waterbeleving in uitvoering van de intentieovereenkomst met andere overheden en sector. In uitvoering van projecten langs de Vlaamse waterwegen (zoals het Sigmaphan en het Seine-Scheldeproject) wordt er verder geïnvesteerd in flankerende en kwalitatieve maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit, die het algemeen belang beogen en die publieke toegankelijkheid in zich dragen. De combinatie van water en toerisme biedt voor vele bezoekers een

meerwaarde.³ In haar aanbevelingen voor het toerismebeleid 2019-2024 wijst Toerisme Vlaanderen op “verhaallijnen die Vlaanderen nog niet naar boven haalde”, zoals “waterbouwkundige hoogstandjes, lang voor Nederland die overnam”.⁴

In kader van de realisatie van de Seine-Schelde-verbinding op de Leie-as wordt ook fors geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van de toegankelijkheid en het recreatieve potentieel van de riviervallei, onder meer door de bouw van nieuwe fietsverbindingen (Deinze, Wielsbeke-Waregem, Menen), het voorzien van uitkijkpunten en hengelpaatsen, de inrichting van picknickplekken en de integratie van kunst en erfgoed in het landschap.

In uitvoering van het geactualiseerd Sigmaphan, blijven we ook verder investeren in flankerende maatregelen en kwalitatieve surplusmaatregelen, met aandacht voor participatie van en overleg met de betrokken maatschappelijke groepen, de lokale besturen en lokale actoren. Deze maatregelen dragen alzo bij tot de beleevingswaarde en gebiedsidentiteit, beogen het algemeen belang en dragen publieke toegankelijkheid in zich. Omwille van het draagvlakversterkend effect, spelen we met deze kwalitatieve surplusmaatregelen in op nieuwe opportuniteiten, kansen of potenties die zich aanbieden bij de uitvoering van het geactualiseerd Sigmaphan.

Verder zal DVW zich profileren als een partner die multifunctionaliteit doorheen alle projecten uitdraagt. Op die manier wil het de binnenvaart bevestigen als de meest duurzame transportmodus. Van bij de opstart van projecten worden de thema's toerisme en recreatie beter belicht, en er wordt steeds (binnen een bepaalde vork) budget voor voorzien. Langs rivieren en kanalen telt het landschap talrijke natuurgebieden, recreatiedomeinen, historische steden en gezellige dorpjes. Er zijn veel uitgestippelde wandel- en fietsroutes, die aansluiten op de jaagpaden langs de waterwegen. Verschillende vormen van waterrecreatie hebben verschillende veiligheidsvereisten. Het verenigen van diverse belangen om de veiligheid van álle waterweggebruikers (beroepsvaart evenals recreanten) te verzekeren is een van de belangrijkste taken van DVW. DVW verzekert daarnaast op daarvoor geschikte locaties de woonfunctie op het water middels een woonbotenbeleid dat voorziet in langdurige ligplaatsen, die schaars zijn vanwege de grote vraag.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Recreatieve evenementen naast de waterweg	Nvt kengetal
Recreatieve evenementen op de waterweg	Nvt kengetal
Waterwegenvergunningen pleziervaart : aantal vergunde dagen in 2020 ongeacht wanneer ze verkocht zijn	Nvt kengetal

³ Zie: Beleidsnota Toerisme 2019-2024, p. 36.

⁴ Zie: Reizen naar morgen. Aanbevelingen voor het toerismebeleid 2019-2024, p. 8.

Aantal schuttingen/doorvaarten pleziervaart tijdens pleziervaartseizoen 2020	Nvt kengetal
--	--------------

OD 7.2 Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik (OD 7.2 uit BN)

Met ambities inzake combimobiliteit, modal shift en vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot draagt Vlaanderen proactief bij aan de klimaatdoelen. Bij de aanleg, het beheer en het onderhoud van de infrastructuur kiest DVW voor een holistische aanpak waarbij de ecologische voetafdruk van infrastructuur verkleind wordt, dit naast de aandacht voor de positieve maatschappelijke effecten van mobiliteit en logistiek. In bestekken zullen specifieke doelen inzake milieuvriendelijkheid worden opgelegd, en dat zowel voor machines als transportmiddelen. Een werkgroep zal een Meerjarenplan Energie opstellen, dat invulling geeft aan de beoogde doelstellingen.

Met het wegwerken van alle vismigratieknelpunten in Merelbeke en op de Leie (Harelbeke, Sint-Baafs-Vijve, Menen), de aankoppeling van oude meanders en de aanleg van natuurvriendelijke oevers en lagunes langsheen het traject wordt in het kader van de realisatie van de Seine-Schelde-verbinding een belangrijke impuls gegeven aan het herstel van de natuurlijke waarden van de rivier en de bijhorende ecosystemen.

In lijn met het integrale karakter van het project en in overeenstemming met de bepalingen van het Europese uitvoeringsbesluit zal ook nadrukkelijk aandacht geschonken worden aan de verdere ontwikkeling van een aantal algemene, flankerende maatregelen. Zo dient het uit te bouwen waterwegennetwerk te worden uitgerust met de nodige infrastructuur om alternatieve brandstoffen (LNG, CNG, waterstof, ...) voor de scheepvaart ter beschikking te stellen. Tegen eind 2022 wordt een beleidsplan hieromtrent opgesteld, met voorziene uitrol tegen 2030.

Waar mogelijk in het kader van scheepvaartverkeer worden concessies afgeleverd met het oog op het bouwen van windturbineparken. DVW zal zijn medewerking verlenen aan het uitwerken van een proefproject met tendering voor wind op gronden in zijn beheer.⁵ Als agentschap van de Vlaamse overheid geeft DVW mee het goede voorbeeld. Vanaf 2021 kopen we niet langer gewone personenwagens met enkel een klassieke verbrandingsmotor,⁶ en tegen eind 2024 zijn alle seinen en verlichting op de kunstwerken vervangen door LED verlichting.

Om de uitstoot op de Vlaamse waterwegen te beperken, werden ook subsidiemaatregelen genomen (lopend over drie jaar), waarbij de binnenvaartondernemers steun krijgen voor de installatie van nieuwere (en schonere) motoren en waar nodig bijkomende nabehandelingstechnieken. Daarnaast staat een vergroeningsconsulent gratis ter beschikking van de binnenvaartondernemers, met als doel hen te adviseren over vergroening en nieuwe beleidsmaatregelen.

Nog in het kader van het reduceren van CO₂-uitstoot en het beperken van geluidsoverlast van generatoren, ingezet voor de productie van elektriciteit aan boord van schepen, zal De Vlaamse Waterweg

⁵ Zie Beleidsnota Energie, p. 46.

⁶ Zie Beleidsnota Omgeving 2019-2024, p. 50.

verder investeren in walstrooinfrastructuur. De Vlaamse Waterweg zal hiertoe 10 bijkomende walstroombakken bouwen ter hoogte van de wachtkade opwaarts de sluis van Wijnegem op rechteroever van het Albertkanaal.

Project	Omschrijving
Verbeteren afvalafgitemogelijkheden	Opmaak van een verbeterplan betreffende afvalafgitemogelijkheden; gebaseerd op een evaluatie van het huidige inzamelsysteem voor scheepsafval (zowel zee-, binnen- als recreatievaart)
Uitbouw walstroombakvoorzieningen	Bouw van 10 bijkomende walstroombakken op het Albertkanaal te Wijnegem
In kaart brengen van de verschillende afvalstromen en waar mogelijk structurele samenwerkingen opzetten tot recyclage van deze stromen	Er wordt een rapport opgemaakt dat de verschillende afvalstromen in kaart brengt, zodat voor bepaalde stromen op zoek kan gegaan worden naar een structurele samenwerking ter recyclage van bepaalde stromen
Analyse mogelijkheden duurzaam beheer	DVW analyseert op welke vlakken gewerkt kan worden aan duurzaamheid (welke materialen, verbruik, ...) en bepaalt tegen eind 2020 welke initiatieven uitgerold kunnen worden
Meerjarenplan Energie	In samenwerking met het Vlaams Energie Bedrijf (VEB) wordt in 2020 een energetisch masterplan opgesteld voor de vennootschap. De doelstelling is een visie te poneren, gebaseerd op gefundeerde gegevens en metingen, waaruit dan een concreet meerjaren-actieplan wordt gedestilleerd.
Uitbouw walstroombak	Bouw van 10 bijkomende walstroombakken te Wijnegem in het kader van BENEFIC.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Productie groene stroom	Nvt wegens kengetal
Aantal overeenkomsten afgesloten i.v.m. steunmaatregelen vergroening binnenvaart	nvt toepassing wegens kengetal
Totaal ingezameld gevaarlijk scheepsafval	Nvt wegens kengetal
Totaal ingezameld niet-gevaarlijk scheepsafval	Nvt wegens kengetal
Totaal ingezameld oliehoudend scheepsafval	Nvt wegens kengetal
Vervangen van seinen en verlichting door LED verlichting op kunstwerken	20% per jaar
Jaarlijkse primaire energiebesparing ⁷	Gemiddeld 2,5% per jaar

⁷ Ze Beleidsnota Energie 2019-2024, p. 40: "In samenwerking met het Facilitair Bedrijf en het Vlaams EnergieBedrijf (VEB) verhogen we de eigen renovatieambities voor de Vlaamse overheid, zodat de voorbeeldfunctie ten volle wordt opgenomen en er een jaarlijkse primaire energiebesparing van 2,5% per jaar wordt verwezenlijkt.

OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico (OD 7.3 uit BN)

DVW investeert in de uitrol van de meerlaagse waterveiligheid. Het belangrijkste project is het Sigmaplan.

Het geactualiseerde Sigmaplan voorziet in een combinatie van dijkverhogingen en het aanleggen van overstromingsgebieden, ontpolderingen en wetlands; zoals vooropgesteld in de beslissingen van de Vlaamse regering d.d. 17-12-2004, 22-07-2005 en 28-04-2006. Aan het niet tijdig uitvoeren van het Sigmaplan is immers een hoog veiligheidsrisico verbonden. Het risico op een calamiteit door de zich voordoende klimaatveranderingen, de stijging van de zeespiegel en de toenemende getijdeamplitude in het Zeescheldebekken, neemt sterk toe indien hiervoor geen acties worden ondernomen. De uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan mag dan ook niet langer vertragen. De realisatie van een voldoende hoog veiligheidsniveau om de bevolking te beschermen tegen overstromingen is een prioritaire doelstelling.

In het bijzonder dient op korte termijn de uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan in de nog niet voltooide projecten van de eerste uitvoeringsfase zo spoedig mogelijk te worden gerealiseerd, dit mede teneinde de EU-subsidies in het kader van het SPARC-project niet in het gedrang te brengen, alsook daar deze Sigmagebieden actueel in feite reeds in werking zouden moeten zijn volgens de oorspronkelijke uitvoeringsplanning van het geactualiseerde Sigmaplan. Om zowel op korte termijn als op middellange termijn voldoende bergingsruimte ('ruimte voor de rivier') beschikbaar te kunnen stellen voor het opvangen van piekwaterstanden, rekening houdende met de klimaatverandering, alsook om het Zeescheldebekken in een gunstige staat van instandhouding te kunnen brengen, dienen ook de inrichtingswerken in de Sigmaprojecten van de 2de uitvoeringsfase op het terrein opgestart te worden, daar ook deze projecten eigenlijk reeds gerealiseerd hadden moeten zijn volgens de oorspronkelijke uitvoeringsplanning van het geactualiseerde Sigmaplan. Gelijklopend wordt ook de uitvoering van de Sigmaprojecten uit de 3de, 4de en 5de uitvoeringsfase van het geactualiseerde Sigmaplan wordt verder voorbereid, zodat ook deze projecten zo snel mogelijk in uitvoering kunnen gaan.

In uitvoering van de beslissingen van de Vlaamse regering van 22 juli 2011 en 23 december 2016, waarbij de Demer werd toegevoegd aan het Sigmaplan, wordt ook de herinrichting van de Demervallei verder vormgegeven.

Gelijklopend wordt ook het dijkenprogramma in het kader van het Sigmaplan prioritair verdergezet, daar ook deze werken eigenlijk reeds gerealiseerd hadden moeten zijn en wordt uitvoering gegeven aan de kaaimuurstabilisatie en de heraanleg van de Scheldekaaien te Antwerpen, zoals voorzien in het Masterplan Scheldekaaien Antwerpen.

Voor het Schelde-estuarium en de Maas zullen een actualisering van de visie en nieuwe overstromingsrisicobeheerplannen worden uitgewerkt. Daarnaast verbetert DVW de waterbeheersing op de Dender, de Zenne en voert het een aantal werken uit op de binnenwateren in aansluiting op de Noordzee. Ook de onderhoudsbaggerwerken op de waterwegen vormen een essentiële schakel in het waarborgen van de waterveiligheid. Daarnaast zorgt het verder uitrollen van het Seine-Schelde project en Rivierherstel voor een geïntegreerde aanpak van droogte en overstromingen. In dit verband worden in 2020 verdere stappen gezet in operationele waterafspraken voor Leie, Boven-Schelde en Dender met de Franse en Waalse autoriteiten. DVW beheerst en vermijdt zoveel mogelijk schade als gevolg van

waterschaarste door samen met alle relevante actoren een Vlaams waterschaarste- en droogterisicobeheerplan 2022-2027 op te maken en uit te voeren.

Gezien de ruimtelijke complexiteit van de overstromingsproblematiek in de Dendervallei bundelen DVW, het departement Omgeving en provincie Oost-Vlaanderen sinds 2016 hun krachten en initiatieven in de Dendervallei om de urgente opgaven rond (leef)omgevingskwaliteit (waaronder waterveiligheid) geïntegreerd aan te pakken. De voorbije twee jaren maakten we een brede verkenning van de verschillende uitdagingen in de Dendervallei en onderzochten we mogelijke oplossingsrichtingen. Onze gezamenlijke ambities worden verankerd in een vervolgtraject met de opmaak van een strategisch plan meerlaagse waterveiligheid voor de Dendervallei, dat we inpassen in een gebiedsgerichte samenwerking tussen Vlaamse en lokale actoren.

Door gebiedsgerichte samenwerking tussen Vlaamse en lokale beleidsactoren en andere belanghebbenden kunnen we effectief overgaan tot initiatieven die elkaars ambities wederzijds versterken. Ondertussen wordt de vernieuwing van de stuwen op de Dender verdergezet en zal de nieuwbouw te Geraardsbergen, Idegem, Pollare, Denderleeuw en Aalst, evenals de ontmanteling van de infrastructuur te Teralfene deze legislatuur worden afgerond. Deze vernieuwing is in de eerste plaats noodzakelijk om de bedrijfszekerheid van de infrastructuur in functie van de waterbeheersing te verhogen. Daarnaast bieden de nieuwe stuwen ook de mogelijkheid tot een geoptimaliseerd waterpeilbeheer doordat sturing mogelijk wordt. Bovendien is deze vernieuwing onderdeel van een eerste reeks maatregelen in de gefaseerde aanpak om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen.

Bij het uitvoeren van nieuwe infrastructuur is er een continue aandacht voor waterbesparende maatregelen. Zo wordt de bouw van gecombineerde pomp- en waterkrachtcentrales op alle sluizencomplexen van het Albertkanaal gefinaliseerd, waarmee DVW enerzijds de impact van waterschaarste beter wil beheersen en anderzijds bij een voldoende wateraanbod energie uit waterkracht wil opwekken. Ook wordt er naar maatregelen gezocht om de waterbalans in het Scheldebekken en in het kanaal Gent-Terneuzen op mekaar af te stemmen én in stand te houden, om zo scheepvaart te verzekeren in tijden van droogte en de impact van onderhoudsbaggerwerken te minimaliseren. Via een ondersteuningsopdracht wordt het modelinstrumentarium op punt gezet om waterschaarstestrategieën uit te werken.

Tenslotte wordt de ook bekkenwerking versterkt, met respect voor de rol van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW).

Project	Omschrijving
Sigmaplan concrete projecten	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>Finaliseren van projecten in uitvoering</u> <ul style="list-style-type: none"> • ontpoldering Nederlandse Hedwigepolder • aanleg GOG Vlassenbroek, GOG Wal-Zwijen, GOG Grote Vijver, GGG De Bunt • ontpoldering Klein Broek en Groot Broek (Durmevallei) • aanleg ringdijk in Potpolder IV • ontpoldering ter hoogte van Fort Filip 2. <u>Verdere voorbereiding inrichtingswerken</u> <ul style="list-style-type: none"> • Grote Nete

	<ul style="list-style-type: none"> • Cluster Bovendijle • Cluster Nete en Kleine Nete • Scheldemeander Gent-Wetteren • Cluster Bornem • Schouselbroek <p>Gelijklopend wordt ook de herinrichting van de Demervallei verder gezet en wordt ook verder uitvoering gegeven aan de kaaimuurstabilisatie en de heraanleg van de Scheldekaaien te Antwerpen</p> <p>3. <u>Dijkenprogramma – verdere uitvoering</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • verhoging waterkering Scheldekaaien Antwerpen • dijkwerken Zeeschelde van Fort Filip tot onpoldering Lillo • dijkwerken Fort Lillo (Masterplan Lillo) • dijkwerken Zeeschelde ter hoogte van Wichelen • dijkwerken Zeeschelde ter hoogte van Wetteren Kwatrecht • dijkwerken Zeeschelde ter hoogte van Schoonaarde • dijkwerken Zeeschelde in Rupelmonde (Mercatoreiland) • dijkwerken Durmevallei • dijkwerken Rupel
Actieplan Droogte	Uitvoering van de optimalisatieacties die volgen uit de interne én externe evaluatie van de droogteperiode 2018 en 2019, de Vlaamse en provinciale droogteplannen.
Concrete Maasprojecten	Verderzetten van voorbereidingen voor de bouw van een doorlaatconstructie Heerenlaak te Dilsen-Stokkem.
Strategisch Plan Ruimte voor Water - Dendervallei	Opstellen van een “alternatievenonderzoeksnota” die gebruikt zal worden als insteek voor de vervolgstappen, namelijk: <ul style="list-style-type: none"> • 2021: een strategisch mer-onderzoek van de alternatieven en het afwegen van de redelijke alternatieven • 2022: op basis van de resultaten van het onderzoek, de uiteindelijke selectie van het voorkeursalternatief, het eigenlijke strategisch plan ‘Ruimte voor Water Dendervallei dat DVW wil voorleggen aan de Vlaamse Regering.
Herbouw stuwen Dender	<ul style="list-style-type: none"> - Geraardsbergen : opmaken aangepast ontwerp - Idegem : opmaken aanbestedingsontwerp - Pollare : opmaken aanbestedingsontwerp - Denderleeuw : opmaken aanbestedingsontwerp - Teralfene (aanschaffing stuw en aanpassing pand) : opmaken ontwerp - Aalst : verderzetten realisatie werken (oeverwerken en baggerwerken)
Renovatie Sas Slijkens	Opmaken ontwerp renovatiewerken (waterafvoer en waterkering)
Bouw pompinstallaties	Start bouw van een pompinstallatie aan het sluiscomplex van Diepenbeek en verderzetten voorbereidingen voor de bouw van een pompinstallatie voor het sluiscomplex van Genk. Deze installaties hebben tot doel het schutwater te hergebruiken.
Onderzoek “Slim Stuwen”	Onderzoek naar slimme waterverhandeling van schut-, pomp-, stuw- en vistrapdebieten om de continuïteit van bevaarbaarheid te maximaliseren.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aangroei overstromingsgebieden	Toenemend %
Werking overstromingsgebieden	Nvt wegens kengetal
Veiligheid Maas: Aantal km dijk die voldoet aan de 1/250j norm	Stijgend of gelijk
Respecteren Maasafvoercontract	Aantal cbm teruggepompt
Respecteren contract Kanaal Gent-Terneuzen	Aantal dagen

SD 8 Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan

OD 8.1 Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's (OD 8.1 uit BN)

De beleidsnota stelt:

De vervoerregioraad wordt de cockpit voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectief vervoer, ook de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi worden gefaciliteerd. Daarnaast buigt de vervoerregioraad zich ook over de infrastructuur (o.a. wegen, fietswegen) en het goederenvervoer binnen de regio. Een vervoerregioraad staat in voor de opmaak van een geïntegreerd regionaal mobiliteitsplan. Het regionaal mobiliteitsplan legt de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor de vervoerregio, en dat voor alle vervoersmodi. Dat plan doet onder andere uitspraken over de belangrijke mobiliteitsuitdagingen van de regio, tekent het openbaar en collectief vervoersnetwerk uit en stelt maatregelen voor de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en het fietsbeleid voor. Daarnaast geven de vervoersregio's ook advies over het GIP.

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. DVW maakt deel uit van de vervoerregioraden en werkt er als betrouwbare partner samen met andere stakeholders, also bijdragend aan een aanpak op maat van elke regio. Binnen MOW waakt DVW binnen het team MOW voor een coherente aanpak. Zo bouwt DVW mee een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem uit en ondersteunt het innovatie in mobiliteit en logistiek. De opzet is om de druk vanuit mobiliteit op de omgeving zo laag mogelijk te houden. Om dit te realiseren wordt reeds in een vroege fase naar mogelijke oplossingen gezocht om mobiliteit en omgeving op elkaar af te stemmen.

OD 8.2 De Vlaamse betrokkenheid op een Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 BN)

De impact van de Europese besluitvorming op het beleidsdomein MOW is zeer groot. DVW volgt de Europese wetgevende initiatieven rond mobiliteit en infrastructuur nauw op. We willen onze expertise inzetten om de Vlaamse betrokkenheid op Europese en internationale fora te vergroten en versterkt in te zetten op actuele thematieken. Krachtenbundeling en kennisuitwisseling staan hierbij centraal. DVW onderhoudt proactief contact met de Europese instellingen om zijn belangen en bezorgdheden kenbaar te maken. Zo zetten we in op en leveren input aan voor de besprekingen van het Meerjaren Financieel Kader, waarbij we vanuit MOW samenwerken met de Europese Commissie, het Europees Parlement en andere lidstaten om het Europees budget voor transport over de waterwegen te maximaliseren.

Samen met beleidsdomein schakelen we ons in om uitvoering te geven aan EU- en internationale doelstellingen en op zoek te gaan naar bilaterale en multilaterale partnerschappen om onze expertiserol in Europa en de wereld te versterken alsook bij te dragen aan geldende internationale doelstellingen (bv. VN duurzame ontwikkelingsdoelstellingen). We willen onze kennis uitdragen en inzetten in het buitenland en leren uit externe *best practices* voor Vlaamse mobiliteitsuitdagingen. DVW draagt bij aan een actief buitenlandbeleid, om strategische grensoverschrijdende mobiliteitsdossiers (bv. Seine Schelde) optimaal te verdedigen en expertise internationaal in te zetten. Waar mogelijk wordt verder ingezet op het bekomen van TEN-T middelen, die optimaal worden aangewend.

Voortbouwend op de uitstekende resultaten tijdens voorbije legislaturen blijft DVW ook zoeken naar Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuurwerken en mobiliteitsprojecten met het Geïntegreerd Investeringsplan als leidraad. DVW dient enkel mature, voldragen projecten in bij Europese "calls", en screent daarbij vooraf de financiële mogelijkheden. We zijn niet overmoedig in het aangaan van nieuwe engagementen, en werken eerst lopende Europese projecten af (bv. Seine-Schelde).

Project	Omschrijving
Projecten in te dienen in CEF Reflow Call	Projecten Automatisering en Wachtdok Noordlandbrug ingediend.
Wachtdok Noordlandbrug	Bouw van een wachtdok voor de binnenvaart ter hoogte van Noordlandbrug In het project is ook de aanleg van een vispaaiplaats in begrepen. Dit project wordt voorbereid met oog op het bekomen van Europese subsidies. Uitvoeringsperiode: 2020-2023 Andere partners: haven van Antwerpen Kostprijs: 23MEU
Automatisering sluisbediening	Automatisatiemaatregelen voor de sluisbediening. Dit project wordt voorbereid met het oog op het bekomen van Europese subsidies, en zal beperkt blijven tot het Albertkanaal. Uitvoeringsperiode: 2020-2023
Automatisering binnen Seine Schelde programma	Binnen het Seine Schelde project is voorzien dat in 2020 gestart wordt met de bouw van een uitbreiding van de afstandsbedieningscentrale te Evergem en de bouw van het bedieningsgebouw te Sint-Baafs-Vijve. Daarnaast worden slimme verkeersmanagementsystemen voorzien op de corridors van het Seine Schelde netwerk voor een slimme scheepvaart opvolging (RIS en Smart Shipping).

OD 8.3 Samenwerken in quadruple-helix verband (OD 8.4 uit BN)

DVW werkt innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen, in de opmaak en implementatie van de onderzoeksagenda en in verschillende beleidsvoorbereidende en uitvoeringsgerichte projecten. Expertise en activiteiten van DVW zichtbaar maken, extern uitdragen en valoriseren.

Zo is er het samenwerkingsplatform Flanders on the Automated shipping Track (FLOAT); waarmee DVW haar kennis deelt met de academische wereld, overheidsinstellingen en havens in het kader van Smart Shipping. Dit overlegorgaan biedt DVW en haar partners een platform om tot een gedeelde visie te komen met betrekking tot geautomatiseerd varen. In 2019 ging dit platform van start met een introductie-event. In 2020 bouwen we dit verder uit. Verder ondersteunt DVW, als belangrijke sponsor, de leerstoel 'Dennie Lockefer'. Die leerstoel biedt een platform voor onderzoek, onderwijs en dienstverlening in het kader van de binnenvaart en de mobiliteitsproblematiek.

Project	Omschrijving
FLOAT	Vlaams Overlegorgaan rond geautomatiseerd varen. DVW trekt dit platform samen met MDK en dMOW en bouwt dit in 2020 verder uit.
Leerstoel 'Dennie Lockefer' (Universiteit Antwerpen)	Onderzoek is nodig om mogelijke oplossingen voor de binnenvaart voor lokale en nationale problemen wetenschappelijk te bestuderen. De binnenvaart-sector kan zijn voordeel doen met 'out of the box'-denken. Dit vormt een grote uitdaging, want het ontbreekt op wetenschappelijk vlak aan kennis. De inauguratie vond plaats op 20 januari 2020. DVW wil de uitbouw van de leerstoel ondersteunen.

OD 8.4 De vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN)

DVW doet aan dataverzameling door op een gestructureerde manier indicatoren op te volgen en vast te leggen, dit met als doelstelling om 'evidence based' te kunnen werken. Om onderzoeksvragen op een gestructureerde en samenhangende manier beantwoord te krijgen, wordt er samengewerkt met onderzoeksinstellingen, de bedrijfswereld en het middenveld.

Project	Omschrijving
Het opzetten en structureren van gerichte klantenbevestigingen om beleidsadvies te onderbouwen	In 2020 wordt een eerste, gestructureerde klantenbevestiging (= nulmeting) op punt gesteld die beleidsadviezen zal onderbouwen.

OD 8.5 Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen (OD 8.6 uit BN)

Mobiliteit kent een sterke samenhang met Omgeving. Zo hangen bijvoorbeeld de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en de bouwshift nauw samen met mobiliteit. Met het oog op een goede afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, wordt er een structurele samenwerking opgezet tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit. DVW steunt de initiatieven om procedures die voorafgaan aan openbare werken te screenen met als doel een maximale vereenvoudiging en versnelling.

De doelstellingen inzake het klimaatbeleid en het luchtkwaliteitsbeleid worden deels mee gerealiseerd vanuit het mobiliteitsbeleid. DVW zorgt mee voor een sterke link zodat maatregelen inzake mobiliteit ook de doelstellingen van het klimaat- en luchtbeleid invullen. Bovendien investeert DVW verder in walstroom. Zo verbeteren we de luchtkwaliteit in de havenomgeving. De organisatie zet, met het oog op vergroening en duurzaam ondernemen, ook in op de toename van het aantal windmolens, conform de visie op de ontwikkeling van windmolens.

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. 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.

Project	Omschrijving
Uitwerken uniform prijsbeleid / tariefstructuur en contractvormen	Opmaak van een tariefstructuur voor het gebruik van industriële gronden voor het hele werkingsgebied. Er wordt eveneens een uniforme concessieovereenkomst opgemaakt voor het hele werkingsgebied. (goedgekeurd door de RVB)
Opmaak portfolio	Een portfolio met beschikbare locaties voor industrieel gebruik wordt online beschikbaar gesteld en via een gerichte communicatiecampagne actief gepromoot.
Opmaak prospectus terreinen > 10ha	Een prospectus voor terreinen groter dan 10 ha wordt ter beschikking gesteld voor kandidaat-investeerders.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Inkomsten vervreemding van onroerend goederen	5 miljoen euro per jaar (vanaf 2020)

OD 8.6 Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (OD 8.7 uit BN)

Aan de hand van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) kunnen de investeringen en het onderhoud door het beleidsdomein gericht en efficiënter gepland worden (zie OD 1.2). De organisatie van het beleidsdomein wordt aangepakt zodat het overheidsapparaat voldoende wendbaar is om de recordinvesteringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Dit vergt een verregerende bundeling van expertise en knowhow binnen het beleidsdomein, om zo de investeringen uit het GIP daadwerkelijk te realiseren. De entiteiten organiseren zich functioneel en richten zich op onderlinge samenwerking en kennisdeling (ook met de lokale besturen en de vervoerregio's).

DVW zet actief in op een sterke vertegenwoordiging en samenwerking binnen 'Samen (netwerken) binnen het beleidsdomein' in de vorm van MCB projecten en kenniscellen met respect voor elkaars bevoegdheden en de meerwaarde voor de betrokken agentschappen.

Project	Omschrijving
Samen (net)werken binnen het beleidsdomein	Actieve en constructieve participatie aan Kenniscellen en MCB_projecten
Opzetten monitoringsysteem klachten en meldingen	Opzetten van rapportering rond klachten en meldingen (incl. monitoren + evalueren) met als doel doorlooptijd verminderen. Bijkomend wordt er ook naar gestreefd verbeteracties te ontwikkelen op basis van de ontvangen klachten.
Opzetten van beleidsdomeinbrede samenwerking voor het analyseren van bestaande bestekken en het uitbreiden ervan met relevante onderdelen van de EU GPP (Green Public Procurement-criteria) tot een ontwerp van typetekst voor milieuvriendelijke overheidsopdrachten.	Analyse GPP en definiëren vakdomeinen

SD 9 Ontwikkelen van de organisatie

Risicobeheersing

DVW erkent de nood aan een structureel systeem voor risicomanagement. Het risicomanagement vormt idealiter het uitgangspunt voor het voortdurend verbeteren en verder ontwikkelen van de organisatie. De organisatie heeft daarom een gevalideerd raamwerk voor strategisch risicomanagement uitgewerkt met daarin de doelstellingen, governance en methodiek en past dit ook toe. Strategisch risicomanagement wordt structureel en minstens halfjaarlijks opgevolgd, inclusief communicatie naar management, Auditcomité en Raad van Bestuur. Afstemming met collega's binnen MOW, aanbevelingen uit de maturiteitsinschatting door Audit Vlaanderen en eigen verbeteranalyses zorgen voor een verdere verfijning van de aanpak.

Project	Omschrijving
Opzetten operationeel risicomanagement	In 2020 wordt het operationeel risicomanagement van DVW opgezet en uitgerold. Er wordt een raamwerk ontwikkeld, naar analogie met het strategisch risicoraamwerk. Ook hierin komen doelstellingen, governance en methodiek aan bod. Het maturiteitsmodel van Audit Vlaanderen, en gangbare technieken voor risicomanagement, gelden als richtinggevend kader. Specifiek voor 2020, en binnen dit project, worden twee pilootoefeningen voorzien, 1 voor een kernproces en 1 voor een ondersteunend proces. De risicocascade – de koppeling van strategische en operationele risico's - wordt als uitgangspunt gebruikt voor de keuze van de pilootprojecten én vooral voor de verdere planning en brede uitrol.

Welzijn & Preventie

DVW beschikt over een globaal preventieplan (GPP). 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 (JAP) 2020 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage III als concretisering van de acties voor 2020.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Realisatiegraad JAP Preventie	80%

Personeelsbeleid

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.

DVW streeft naar diversiteit in haar personeelsbestand en zal in 2020 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 2020 verder aandacht hebben voor de sensibilisering van de eigen personeelsleden naar de verschillende doelgroepen toe. De organisatie zet verder in op het optimaliseren van de MOD-processen en het zoeken naar synergiën binnen en buiten het beleidsdomein op vlak van de MOD-processen. Samenwerking met de gemeenschappelijke dienstencentra wordt waar mogelijk verder geoptimaliseerd.

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. Binnen deze acties wordt tevens maximaal rekening gehouden met een goede werk-privébalans en zal DVW onderzoeken welke mogelijkheden bestaan om deze balans optimaal te helpen realiseren.

Project	Omschrijving
Opmaak en uitvoering Jaaractieplan Welzijn en Preventie	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 2020 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage III als concretisering van de acties voor 2020.
Opmaak actieplan psychosociaal welzijn en uitvoering hiervan vanaf 2020	Op basis van een RA psychosociale aspecten in 2019 en het voeren van dieptegesprekken met focusgroepen over DVW heen wordt een plan van aanpak opgesteld die ervoor moet zorgen tegemoet te komen aan de bemerkingen van het personeel met betrekking tot het psychosociale welzijn van DVW
Onderzoeken in hoeverre alternatieve vervoersmiddelen zoals elektrische fietsen kunnen worden gepromoot/ingezet voor het woon-werkverkeer	Vanuit de organisatie zal worden onderzocht welke mogelijkheden er bestaan om het personeel enerzijds te stimuleren om gezonde transportmogelijkheden te gebruiken in het woon-werkverkeer en in hoeverre DVW deze transportmodi toegankelijk(er) kan maken voor de werknemer.

KPI	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aandeel vrouwen op N-1 niveau	33%
Aandeel personen van buitenlandse herkomst	6%
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	3%
Aantal koppen op 31.12.2020 gereduceerd middels de uitvoering van het PRP	77
Aandeel MOD functies DVW tegen 31.12.2020	Maximaal 6% van het totaal bruto VTE

Percentage tijdig betaalde facturen (in euro)	Norm van 90 %
Verrekeningsindex – opmaak en oorzakaanalyse	70%

BIJLAGEN

Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2020

Bijlage 2: Investeringsprogramma 2020

Bijlage 3: Jaaractieplan welzijn 2020

Bijlage 4: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2019