



Ondernemingsplan 2022

Inhoudsopgave

SD 1 Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken	6
OD 1.1 Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken (OD 1.1 uit BN)	6
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	9
OD 2.1 Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk (OD 2.1 uit BN)	9
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	10
OD 3.1 Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer (OD 3.1 uit BN)	10
OD 3.2 Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk (OD 3.2 uit BN)	12
OD 3.3 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen (OD 3.4 uit BN)	14
SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem	14
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)	20
OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico (OD 7.3 uit BN)	21
SD 8 Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan	25
OD 8.1 Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's (OD 8.1 uit BN)	25
OD 8.2 De Vlaamse betrokkenheid op een Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 BN)	26
OD 8.3 Samenwerken in quadruple-helix verband (OD 8.4 uit BN)	26
OD 8.4 De vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN)	26
OD 8.5 Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen (OD 8.6 uit BN)	27
OD 8.6 Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (OD 8.7 uit BN)	27
SD 9 Ontwikkelen van de organisatie	28

BIJLAGEN	30
Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2022	30
Bijlage 2: Investeringsprogramma 2022	30
Bijlage 3a: Audit rapport over IT-beveiliging van de sturing van de kunstwerken	30
Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer	30
Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2022	30
Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2021	30

VOORAF

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) geven aan wat de geplande realisaties van hun organisaties zijn. Daarmee dragen ze elkeen bij aan het beleid van de minister. Maar veel initiatieven overstijgen de administratieve grenzen. Om dit te benadrukken, wordt dit 'Vooraf' aan elk ondernemingsplan toegevoegd. Daarmee wordt de wil en de nood aan samenwerking binnen het beleidsdomein in de verf gezet.

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. We streven naar een toekomst met slimme infrastructuur, duurzaam mobiliteitsgedrag en vlot en veilig verkeer. Een toekomst ook waarin Vlaanderen beschermd is tegen overstromingen, en de overstromingen beheerst.

Het beleidsdomein MOW verbindt er zich toe om totaaloplossingen te zoeken voor deze uitdagingen. Daar werken we samen aan, met alle zeven entiteiten binnen het beleidsdomein MOW:

- het departement Mobiliteit en Openbare Werken
- het agentschap Wegen en Verkeer
- het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
- De Vlaamse Waterweg nv
- VVM De Lijn
- De Werkvennootschap
- LANTIS

Concreet zal in netwerkvorm gefocust worden op beleidsvoorbereiding: beleidsplannen en beleidsmaatregelen zullen samen worden ontwikkeld, uitgevoerd en opgevolgd, vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het hele beleidsdomein.

Het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB) – samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten – fungeert als de strategische eindverantwoordelijke voor dit initiatief. Het MCB heeft het engagement genomen om samen te (net)werken en zo met één stem naar buiten te komen.

HOE

Medewerkers uit de verschillende entiteiten werken samen om een integraal beleid te ontwikkelen dat nauw verweven is met de uitvoering. Die samenwerking krijgt op twee manieren vorm, namelijk door middel van kenniscellen en MCB-projecten.

Kenniscellen zijn permanente samenwerkingsverbanden in netwerkvorm, die visievorming op (middel)lange termijn nastreven. Zij werken entiteitsoverschrijdend rond specifieke thema's, daarbij ondersteund door het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB). In elke kenniscel worden medewerkers van het departement samengebracht met medewerkers uit uitvoerende entiteiten. Ze werken autonoom met een gemeenschappelijke doelstelling. Bedoeling hierbij is dat medewerkers hun eigen expertise inbrengen om mee het beleidsdomeinbreed beleid vorm te geven.

MCB-projecten zijn tijdelijke, resultaatgerichte samenwerkingsverbanden waarbij meerdere entiteiten van het beleidsdomein MOW samen een duidelijke opdracht of doelstelling realiseren en zo samen een concreet eindproduct neerzetten. Een MCB-project wordt gekenmerkt door twee criteria: het strategische belang van het project en het feit dat meerdere entiteiten betrokken zijn cq. impact

hebben op of ondervinden van het resultaat. Over de portfolio van MCB-projecten wordt maandelijks gerapporteerd aan het MCB.

Naast deze projecten werden in het kader van de operationalisering van het Regeerakkoord in 2020 nog een hele reeks samenwerkingsinitiatieven opgestart (onder meer rond drones, grondbalans, uniforme adviesverlening, complexe projecten en minder hinder-beleid).

GEÏNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA (GIP)

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen en structureel onderhoud van het beleidsdomein gericht en efficiënter te plannen. Het GIP geeft een overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. We zorgen hiermee voor een betere afstemming van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten. Het GIP geeft tevens een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren.

Het multidisciplinair en beleidsdomeinbrede GIP-projectteam wordt aangestuurd door het departement MOW (als één van de MCB-projecten). Samen komen we tot de opmaak van een geïntegreerd meerjarenprogramma en wordt de opvolging van de verschillende investeringen gemeenschappelijk verzekerd.

Op termijn zullen de vervoerregio's actiever betrokken bij de opmaak van het GIP. Dit laat de lokale overheden toe het eigen investeringsbeleid af te stemmen in functie van gezamenlijke beleidsprioriteiten.

In 2022 zal er vooral ingezet worden op een verdere professionalisering van een plannings- en realisatietool waarin naast het aanbestedingsproces en vastlegging ook het uitvoeringsproces in kaart zal gebracht worden. De entiteiten houden het volgende vastleggings- en aanbestedingsritme aan:

- 30 juni: 30% vastleggingsgraad - 50% aanbestedingsgraad
- 30 september: 60% vastleggingsgraad - 75% aanbestedingsgraad
- 31 december: 100% vastleggingsgraad – 100% aanbestedingsgraad

Voor wat betreft de projecten die via relancemiddelen (zie volgende alinea) wordt afgeweken van voormeld vastleggingsritme. Concreet wordt voor deze projecten gestreefd naar een vastleggingsgraad van 100% tegen 30 september.

RELANCE 2021-2022

Het Relanceplan moet de Vlaamse economie versterken na corona. Meer dan 850 miljoen euro extra investeringsbudget werd door de Vlaamse Regering voor 2021 en 2022 aan het beleidsdomein MOW toevertrouwd. De entiteiten in het beleidsdomein engageren zich om bovenop de reguliere investeringen via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) samen te werken aan investeringen in duurzaamheid en verkeersveiligheid, ondersteund met de nodige innovatie en hervormingen. Terwijl 2021 het jaar van de relancevoorbereidingen was, zal 2022 het jaar worden waarin de investeringen zichtbaar zullen worden in de samenleving. De speerpunten daarbij zijn de realisaties inzake fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, de *modal shift* over water, laadpaalinfrastructuur, de vergroende busvloot bij De Lijn en een inhaalbeweging inzake assetmanagement. Via deze prioriteiten krijgen de door Corona getroffen bouwsectoren wind in de zeilen.

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 hoge druk op het vervoersnetwerk vergt aanpassingen, zodat een veilige, duurzame en slimme mobiliteit kan worden gegarandeerd. Er wordt daarom zowel in de capaciteit als de betrouwbaarheid van het Vlaamse vervoersnetwerk geïnvesteerd. Die investeringen worden afgewogen op hun economische return, en zullen gericht en efficiënt gepland worden via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

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

In 2022 blijven we investeren in de betrouwbaarheid van ons netwerk. Hierbij ligt de focus op de inhaalbeweging voor het onderhoud van de soms sterk verouderde kunstwerken die vaak dateren uit de jaren 1960 en 1970. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van het waterwegennet zijn noodzakelijk voor een bedrijfszeker en toekomstbestendig netwerk. Dit vraagt om jaarlijkse investeringen in structureel en recurrent onderhoud. De doelstelling van het programma afstandsbediening om tegen 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen daagt mee uit om al deze kunstwerken technisch aan te passen zodat ze geautomatiseerd en op afstand kunnen bediend worden.

Problemen van trafiek-doorstroming als gevolg van technische defecten worden zo snel als mogelijk opgelost. Een vlotte en betrouwbare vaart vormt immers een belangrijke troef van de binnenvaart ten opzichte van andere vervoersmodi, en DVW stelt alles in het werk om de betrouwbaarheid van zijn waterwegennet te garanderen. Voor onderhoud wordt in het investerings- en onderhoudsprogramma budgetruimte voorzien, maar een verhoogd investeringsbudget dringt zich op om de vastgestelde onderhoudsachterstand weg te werken. Een deel van de relance-middelen wordt alvast ingezet op structureel onderhoud waarbij het afwerken van de lijst van prioritaire kunstwerken voorrang krijgt (zie ook OD 1.2).

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Verzekeren van vlot scheepvaartverkeer	DVW maakt werk van een goede staat van het patrimonium, zodat de bedrijfszekerheid maximaal gegarandeerd wordt.	Aantal uren stremming (volledige onderbreking van het scheepvaartverkeer t.g.v. onvoorziene gebeurtenissen) ten opzichte van totaal aantal bedieningsuren op alle vaarassen. Streefwaarde: 0,5%
Afstandsbediening - effectief op afstand bedienen van kunstwerken	In 2022 wordt conform het implementatieplan werk gemaakt van het afstandsbedieningsklaar maken en effectief op afstand bedienen van diverse kunstwerken conform het implementatieplan 2020-2024 versie EOC december 2021.	1) Aandeel op afstand bediende kunstwerken (% ten opzichte van totaal). [kengetal] 2) Realisatiegraad tov de jaarplanning Streefwaarde: 100%

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

DVW hanteert het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) als instrument om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een gedegen afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Naast het aanbestedings- en vastleggingsproces, wordt ook het uitvoeringsproces verder in kaart gebracht.

Uit de Deloitte-studie ('Eerst houden, dan bouwen', 2019) in opdracht van het beleidsdomein MOW bleek dat er een onderhoudsachterstand bestaat, waarvoor een grote inhaalbeweging zich opdringt. Op vraag van de minister werd voor het beleidsdomein MOW een plan van aanpak Assetmanagement opgesteld om aan de reguliere en structurele onderhoudsproblematiek te verhelpen. De ambitie van DVW is de historische onderhoudsachterstand van het Vlaamse waterwegennet in de periode 2021-2030 weg te werken. In 2022 wordt begonnen met het implementeren van deze strategie voor een gezamenlijk assetmanagement. Zo verwerven we een beter inzicht in de 'total cost of ownership' van de infrastructuur, hetgeen ons helpt bij het optimaal onderhouden en beheren van de infrastructuur.

Op 16 juli 2021 gaf de Vlaamse Regering haar akkoord dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' verder uitwerkt als een potentieel Vlaams PPS-programma met verschillende DBFM-projecten.¹

Ten eerste zijn er DBFM-projecten die clusters van kunstwerken (behorend tot het patrimonium van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en DVW) zullen vernieuwen. Ten tweede is er het DBFM-project "Sluizen". Het betreft de herbouw van de sluizen op de Boven-Schelde (Asper, Kerkhove, Oudenaarde): drie identieke sluizen van 100 jaar die allen toe zijn aan een grondige renovatie. Ten derde de Dampoortsluis, die dateert uit de 19de eeuw en dus sterk verouderd is (en te klein voor moderne schepen). Voor een vlottere doorgang van het scheepvaart-en wegverkeer is een nieuwe sluis noodzakelijk. Ten vierde is er het DBFM-project "Beweegbare kunstwerken", met de aanpak van 27 kunstwerken. Deze selectie is geografisch per corridor en gericht op de kunstwerken in matige, slechte, en zeer slechte staat.

Met betrekking tot de beheertoepassing iASSET zullen de te inspecteren bruggen en sluizen in 2022 verder worden ingetekend en voorzien van de vereiste masterdata. Vervolgens zullen ook de volgende assets geïntegreerd worden: de waterrand (dijken, oevers, kaaimuren), groenbeheer en technieken (elektromechanica, hydraulica, toegangscontrole, CCTV). De omslag naar afstandsbediening daagt uit om een aangepaste interventiestrategie te ontwikkelen. Deze wordt ondersteund door de uitrol van smart maintenance en i-asset. Voor de financiering van het technische luik van het programma afstandsbediening wordt naast gebruik van reguliere middelen ook blijvend ingezet op het verkrijgen van Europese subsidies. :

¹ DBFM staat voor Design (ontwerpen), Build (bouwen), Finance (financiering) en Maintain (onderhouden). In een DBFM-project worden het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van openbare infrastructuur of een openbaar gebouw in één overeenkomst aanbesteed en toevertrouwd aan een private partij of een samenwerkingsverband van private partijen. (Zie: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/dbfm-handboek>).

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Meerjarenplan van aanpak 2021-2030 Assetmanagement	Het meerjarenplan van aanpak 2021-2030 heeft tot doelstelling de maturiteit rond asset management binnen de organisatie te verhogen en zal o.m. de onderhoudsbehoefte en de investeringsnoodzaak van de verschillende assets duiden en aangeven hoe die kan worden ingevuld.	Voortgang deelprojecten
Verzekeren van vlot scheepvaartverkeer	DVW maakt werk van een goede staat van het patrimonium, zodat de bedrijfszekerheid maximaal gegarandeerd wordt.	Aantal uren stremming (volledige onderbreking van het scheepvaartverkeer t.g.v. onvoorziene gebeurtenissen) ten opzichte van totaal aantal bedieningsuren op alle vaarassen. Streefwaarde: 0,5%
Uitvoeren bruginspecties	DVW plant en inspecteert zowel de vaste als de beweegbare bruggen volgens dienstorder LI 93/50 'Richtlijnen voor het beheer van de kunstwerken'. De inspectieverslagen worden tijdig bezorgd aan Xperta.	1) Aandeel uitgevoerde bruginspecties t.o.v. geplande inspecties. Streefwaarde: 100% 2) Aandeel opgemaakte bruginspectieverslagen t.o.v. geplande inspecties Streefwaarde: 100%
Opvolgen voortgang onderhouds- en investeringsprogramma	De voortgang van het investerings- en onderhoudsprogramma wordt gemeten a.d.h.v. de vastleggingsgraad en de aanbestedingsgraad. In 2022 wordt afzonderlijk de vastleggingsgraad en aanbestedingsgraad voor de relanceprojecten als meetpunt opgevolgd. Maandelijke rapportering behoort tot de mogelijkheden. Vastleggingsgraad = verhouding totaalbedrag vastgelegde projecten t.o.v. jaarbudget. Aanbestedingsgraad = verhouding totaalbedrag aanbestede projecten t.o.v. jaarbudget.	1) Voortgang investeringsprogramma De streefwaarde van vastleggingsgraad resp. aanbestedingsgraad voor het investeringsprogramma ligt op 30% resp. 50% op 30/06, 60% resp. 75% op 30/09 en 100% op 31/12. 2) Voortgang onderhoudsprogramma De streefwaarde van vastleggingsgraad resp. aanbestedingsgraad voor het onderhoudsprogramma ligt op 30% resp. 50% op 30/06, 60% resp. 75% op 30/09 en 100% op 31/12. 3) Voortgang vastleggingen relanceprojecten. De streefwaarde van vastleggingsgraad voor de relanceprojecten ligt op 100% op 30/09
Afstandsbediening – opmaken masterplanning voor het afstands-bedieningsklaar maken in de periode 2025-2032	In het huidige implementatieplan wordt een doorkijk geboden van de planning binnen deze legislatuur. In 2022 wordt een masterplanning op hoofdlijnen (jaar, budget) opgemaakt voor de beweegbare kunstwerken die nog niet opgenomen zijn in het implementatieplan 2020-2024	Masterplanning 2025 – 2032 is beschikbaar

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)

Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. Om deze ambitie te realiseren, worden de investeringen in fietsinfrastructuur door de Vlaamse Regering opgetrokken naar 300 miljoen euro. DVW schakelt zich in deze beleidsdomeinbrede ambitie in met ten minste 11 miljoen euro aan fiets-gerelateerde investeringen op jaarbasis. Het betreft het wegwerken van onveilige situaties, het realiseren van ontbrekende schakels in het netwerk, en het onderhoud en verbeteren van jaagpaden. In zijn Septemberverklaring 2021 stelde minister-president Jan Jambon dat Vlaanderen een fietsland moet worden, waarbij de fietser een meer dan volwaardige én veilige plek in het verkeer krijgt.² Die ambitie weerspiegelt zich in relancemaatregelen voor het Beleidsdomein MOW. Ook voor DVW vertaalde dit zich in een verhoogde investeringsruimte voor fietsinvesteringen voor 2022. In 2022 is er voor 53 miljoen euro fietsinvesteringen voorzien.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Uitvoering geven aan de geplande fietsprojecten	<p>De fietsprojecten in het goedgekeurde investeringsprogramma (incl. relanceprojecten) worden omgezet in vastleggingen.</p> <p>DVW zal in 2022 ook fietsinvesteringen voor haar rekening blijven nemen die invulling geven aan het fietsbeleid van de Vlaamse Regering, waaronder het in goede staat brengen/houden van de jaagpaden en het optimaliseren van fietsverbindingen naar bedrijfsterreinen. Extra inspanningen zijn ook in 2022 mogelijk dankzij inzet van relancemiddelen.</p>	<p>1) Volledige vastlegging fietsrelanceprojecten tegen 30/09.</p> <p>2) Voor de overige fietsinvesteringen 60% vastgelegd 30/09 en 100% vastgelegd tegen 31/12.</p>

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

Sinds januari 2021 is het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) bevoegd voor het openbaar personenvervoer over het water. (Een uitzondering hierop vormen de grensoverschrijdende veerdiensten op de Gemeenschappelijke Maas, die ook in de toekomst onder DVW zullen blijven ressorteren.) In 2022 worden alle bestaande veerdiensten overgedragen naar MDK en vanaf dan zullen zij instaan voor de exploitatie. DVW blijft verantwoordelijk voor de infrastructuur van de aanlegsteigers.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Samenwerkingsovereenkomst met MDK afsluiten	Deze overeenkomst moet de modaliteiten voor de overdracht van de veerdiensten naar MDK regelen (excl. Maasveren). Elementen die hier in worden	Overeenkomst is afgesloten Q1 2022

² Zie: Septemberverklaring van de Vlaamse Regering, p. 23 [link:

<https://www.vlaanderen.be/publicaties/septemberverklaring-van-de-vlaamse-regering-2021> (laatst geconsulteerd op 5 november 2021)].

	meegenomen zijn: minimale vereisten aanlegsteigers, afstemming aanlegsteiger – vaartuig, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, informatiedeling en afstemming bij aanleg of renovatie van bestaande steigers.	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

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 de weg naar de binnenvaart. Ondernemingen en logistieke spelers moeten er nog meer van overtuigd worden dat de binnenvaart een volwaardige, complementaire transportmodus is. Om bedrijven nog meer te laten kiezen voor de binnenvaart, kan worden verwezen naar de Visie Goederenvervoer van het Beleidsdomein MOW.³ De visie wil meer richting geven aan het goederenvervoersbeleid in Vlaanderen, en is gebaseerd op Europese Green Deal en de in juli 2021 goedgekeurde Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.⁴ Daarnaast dient het belang van het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 te worden benadrukt. Een van de doelstellingen hierin voor de *modal shift* goederenvervoer is het realiseren van een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometers in het goederenvervoer van de weg naar de alternatieve vervoersmodi waterweg of spoorwegnet.

De PPS-formule voor de bouw van kaaimuren wordt blijvend gehanteerd om nieuwe klanten toegang te verlenen tot de waterweg. Watergebonden bedrijventerreinen worden daarom bij voorkeur verder uitgerust met gemeenschappelijke kaaimuren.

In economisch belangrijke regio's wordt versneld ingezet op multimodale overslagpunten via een voldoende aanbod van watergebonden bedrijventerreinen. Die zijn cruciaal 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, zoals Beverdonk (Grobendonk), Ham Zwartenhoek (o.a. Nike-site) en de voormalige Ford-site in Genk. Ook langsheen het Seine-Scheldenetwerk wordt actief geïnvesteerd in de ontsluiting en valorisatie van bedrijventerreinen en de verknoping van de waterweg met het economisch weefsel: de bouw van de nieuwe overslagterminal RTR in Roeselare en de uitbreiding van de containerterminal RTW in Wielsbeke zijn hiervan de eerste concrete voorbeelden.

DVW neemt ook het voortouw in de uitbouw van een economisch netwerk Seine-Schelde (eNES), een kennis- en uitwisselingsplatform gericht op alle economische en bestuurlijke actoren in deze corridor. Om dit netwerk met verschillende partners te kunnen opstarten werd in 2021 gewerkt aan een gezamenlijke opzet als basis. Binnen een intentieovereenkomst zal met de partners worden bepaald wat de doelstellingen en initiatieven van het netwerk zijn.

³ Zie: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/visie-goederenvervoer-vlaanderen-werkdocument>

⁴ Voor de lange termijn schuift Vlaanderen vier ambitieuze doelstellingen naar voren waarmee het zich bij de Europese koplopers wil plaatsen: (1) geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050; (2) geen vervoersemissies meer in 2050; (3) vlotte en naadloze mobiliteit in 2050; (4) materiaal voetafdruk vermindert met 60% tegen 2050. Om die ambities waar te maken, schuift Vlaanderen 12 beleidsprioriteiten naar voren die worden ondergebracht in vier complementaire beleidsthema's.

Naast deze gerichte investeringen en initiatieven zal DVW, door het inzetten van marktdevelopers en accountmanagers, actieve promotie voeren bij watergebonden bedrijven en klanten. Een geactualiseerd tarieven- en concessiebeleid zal de commerciële strategie van DVW ondersteunen.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Verwerven, ontwikkelen en aanbieden van watergebonden (bedrijven)terreinen	Daarnaast wordt gedacht aan projectmatige ontwikkelingen, zoals regionale overslagcentra (ROC's). Ongeacht of een terrein actief aan overslag doet, is het immers waardevol het geheel aan watergebonden infrastructuur tegen het licht te houden van toekomstige ontwikkelingen. ⁵	Aantal ha nieuwe ingebruikname van watergebonden bedrijventerreinen Streefwaarde: 5 ha/jaar
Uitvoeren van het ENA-programma	DVW neemt een actieve rol op bij de herstructurering en ontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen zoals ex-site Ford Genk, maar ook bij de ontwikkeling van hoogwaardige nieuwe watergebonden locaties waar geen plan-initiatieven meer aan de orde zijn (cfr. mededeling Vlaamse Regering 18/12/2020): Ham-Zwartenhoek, insteekhaven Lummen, Genk Zuid Ebema, Lanaken.	Voortgang deelprojecten
Realiseren kaaimuurprojecten	In het streven naar meer transport op de waterweg dienen we toegangspoorten tot de waterwegen te creëren. Hiervoor realiseren we, samen met derde partijen, kaaimuren, openbare kades en terminals. Bedrijven engageren zich via PPS-overeenkomsten tot het realiseren van bijkomend overslagvolume, voor een periode van 10 jaar.	Jaarlijks gerealiseerd bijkomend volume [kengetal]
Kaaimuren relance-investeringen	De relancemiddelen voor kaaimuren werden grotendeels herschikt. Het ter beschikking gestelde relancebudget voor kaaimuren zal optimaal worden ingezet.	Volledige vastlegging relanceprojecten - kaaimuren tegen 30/09
Nieuwe markten aanboren	Op basis van actieve marktprospecties verladere engageren tot bijkomend volume.	Jaarlijks bijkomend volume o.b.v. leads. Streefwaarde: 600.000 ton
Monitoren leegvaart	DVW monitort voortdurend de goederenstromen over haar netwerk, en werkt gericht samen met bedrijven in hun zoektocht naar manieren om hun goederen over de waterweg te transporteren en te bundelen. Vanuit die optiek wordt getracht om leegvaart in de binnenvaart tegen te gaan.	Percentage leegvaart [kengetal]
Leegvaart verminderen	Om de concurrentiekracht van de binnenvaart te vergroten is een streefdoel de leegvaart te verminderen	Streefwaarde: dalend percentage leegvaart
Monitoren tonkilometer	Het verbeteren van de capaciteit van de waterwegen realiseert zich finaal door een verhoging van de scheepvaarttrafik. 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 al kengetallen zonder streefwaarde.	Aantal tonkilometer [kengetal]
Monitoren vervoerde ton	Idem hoger.	Aantal ton vervoerd [kengetal]

⁵ Ch. DE GROEF (Afdeling COM), GIS-studie bedrijventerreinen met watergebonden activiteiten en publieke kaaimuren, maart 2020, p. 50

Monitoren vervoerde tonnage via zeeschepen	Idem hoger.	Tonnage via zeeschepen [kengetal]
Monitoren vervoerde containers	Idem hoger.	Aantal containers [kengetal]
Verhogen modal split	DVW streeft ernaar het aandeel van de binnenvaart in de modal split te verhogen. Door de investeringen in onze waterwegen en verhogen van de inspanningen voor een goede containerafhandeling in de haven wordt gestreefd inzake stijging van de containertrafiek in de haven het aandeel dat via de waterweg wordt ontsloten bovengemiddeld te doen stijgen.	Streefwaarde: procentuele stijging van het aantal containers binnenvaart / gewogen gemiddelde procentuele stijging van het aantal containers havens >1
ENES	In de eerste helft van 2022 wordt de intentie-overeenkomst ENES ondertekend door alle partijen, gekoppeld aan een event als officiële start van het netwerk, en om de binnenvaart <i>in the picture te zetten</i> .	Minimaal 1 event per jaar

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

Vlaanderen schuift de binnenvaart prominent naar voren als een volwaardige en aantrekkelijke vervoersmodus. Dit veronderstelt een economisch aantrekkelijk beleid, ondersteund door een gedreven commerciële strategie, gericht op acquisitie van nieuwe binnenvaartklanten. Om deze ambitie waar te maken verhoogt DVW de transportcapaciteit van de hoofdvaarwegen. De speerpunten hierbij zijn de uitvoering van het Seine-Scheldeproject (waarbij tot 2027 prioritair wordt ingezet op de Leie-as), de optimalisatie van het Albertkanaal (met de ambitie om vanaf 2023 containerbinnenvaart met vier lagen containers mogelijk te maken) en de doortocht Halle op de Zeeschelde-ABC-as.

In 2022 worden ook de studies heropgestart voor de vervanging van drie 600-tonsluizen van Blauwe Kei door een grotere sluis.

DVW ambieert de transport-economische opwaardering van kleine waterwegen. Deze kunnen een belangrijke rol spelen in het kleinschalig (stedelijk) goederenvervoer over water. Hierbij zal zowel aandacht gaan naar de infrastructuur van kleine waterwegen als naar het inzetten van nieuwe concepten. In augustus 2021 werd een studie opgestart die een basis zal vormen voor de opmaak van een plan van aanpak voor een globale toekomstvisie op kleine waterwegen in 2022.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Ontwikkelen en versterken Seine-Schelde corridor	Seine Schelde is een Europees waterwegenproject waarin Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen samenwerken om een binnenvaartverbinding op groot gabarit te garanderen tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Noordzeehavens in het noorden. Het project werkt een grensoverschrijdende missing link weg in het Europese waterwegennetwerk en vormt een belangrijk element in de opbouw van het globale TEN-T-netwerk. In Vlaanderen omvat het project 10 onderdelen die zowel de verbindingen met de Franse en Waalse waterwegen alsook het interne, Vlaamse netwerk versterken. Voor de budgetten die in 2022 voorzien zijn, wordt verwezen naar bijlage 2.	Uitvoering geplande deelprojecten Afsluiten nieuwe Grant Agreement CEF2/1 Q4 Kanaal Bossuit-Kortrijk: Voorontwerp - Voorkeursbesluit in adviesprocedure en openbaar onderzoek Q2 2022

	<p>In 2022 zullen een aantal belangrijke stappen worden ondernomen in de verdere uitvoering van de lopende Grant Agreement Seine Schelde. Tevens zal een nieuw subsidiedossier worden ingediend in antwoord op de eerste oproep tot projectvoorstellen onder het CEF2 (subsidieperiode 2021 – 2027). Voor wat betreft de uitvoering op het terrein ligt de focus op de opwaardering van de Leie-as (o.a. kalibratie pand Deinze – Sint-Baafs-Vijve, doortocht Menen), teneinde er schepen met een laadvermogen tot 4.500 ton (CEMT-klasse Vb) en drie lagen containers te kunnen toelaten.</p> <p>Tevens zal in 2022, volgend op de recente ratificering van de Kaderconventie inzake de verdere opwaardering van de Grensleie en het afsluiten van de bijhorende uitvoeringsovereenkomst, de overeenkomst omtrent onderhoud en exploitatie van de Grensleie afgesloten worden.</p> <p>Conform het in 2019 goedgekeurde Europees uitvoeringsbesluit Seine-Schelde zal, naast de verdere afwerking van de Leie-as, bijzondere aandacht verleend worden aan de voorbereiding van de opwaardering van de overige vaarassen binnen het Seine-Scheldeprogramma:</p> <p>Voor de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk wordt verwacht dat in 2022 het definitieve voorkeursbesluit zal kunnen genomen worden door de Vlaamse Regering (precieze timing afhankelijk van politieke besluitvorming) en dat verder studiewerk zal verricht worden voor het eerste deel van de uitwerkingfase in functie van een projectonderzoeksnota.</p> <p>Op het Kanaal Roeselare-Leie zal in 2022 verder gewerkt worden aan de gefaseerde realisatie en periodieke actualisatie van het projectplan voor de opwaardering van het KRL. De opwaardering van het kanaal wordt begeleid vanuit een gebiedsprogramma met een actieve betrokkenheid en overlegstructuur met regionale stakeholders verenigd in een Task Force.</p>	
Opwaardering Albertkanaal	<p>Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal economisch gezien de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Bovendien krijgt ook Short Sea Shipping op het Albertkanaal zo betere kansen. Het project van de opwaardering van het Albertkanaal wordt versneld</p>	<p>Vrije doorvaarthoogte van min. 9,10 m gerealiseerd (bestaande hoogtebeperking is weggenomen) Streefwaarden: Op 30/6/2022 : 59 Op 31/12/2022 : 60</p>

	afgerond via bijkomende middelen uit het relanceplan.	
Modernisering Zeeschelde ABC-as	<p>De Zeeschelde ABC-as loopt van Antwerpen naar Brussel en Charleroi. Enerzijds wordt het Zeekanaal Brussel-Schelde tussen Wintam en Willebroek bevaarbaar gemaakt voor 10.000 tonsschepen. Anderzijds wordt het Kanaal naar Charleroi verbreed en worden de bruggen verhoogd tot een vrije doorvaarthoogte van 7,20 m. Zo zullen schepen tot 1.350 ton en drie containerlagen hoog, het kanaal kunnen opvaren. In 2022 bouwen we op het Kanaal naar Charleroi verder aan de Zuidbrug en de Drie Fonteinbrug.</p> <p>In 2022 is budget voorzien voor de herbouw van de Bospoortbrug te Halle. Deze wordt aanbesteed, en het vergunningstraject zal worden doorlopen. Verder bestuderen we nog de bouw van de Zenneduiker en het ontwerp van de kades ten behoeve van de verbreding van het kanaal te Halle. Het Kanaal naar Charleroi, de Boven-Zeeschelde, de Ringvaart en het Netekanaal maken deel uit van het globale Seine-Scheldenetwerk, en kunnen als dusdanig van Europese steun genieten via het subsidiedossier Seine-Schelde (CEF).</p>	Uitvoering geplande deelprojecten

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

De havennota en de koepelovereenkomst en bilaterale overeenkomsten tussen Vlaamse overheid en zeehavens concretiseren de versterkte samenwerking en vertaalt dit naar concrete initiatieven en projecten in het belang van logistiek, digitalisering en duurzaamheid. De Vlaamse Waterweg zal in deze samenwerking een actieve rol opnemen.

In het kader van een uitbreiding van de estuaire vaart als vervoersmodus en als alternatief voor de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge onderzoeken we hoe we de beperkende factoren voor de groei van de sector kunnen wegwerken. Hiervoor zal in eerste instantie een gesprek worden aangegaan met Nederland en nadien met de Europese Commissie en de International Maritime Organization (IMO). Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting wordt hiervoor een doorlooptijd van zes maanden tot vijf jaar voorzien. Er zullen juridische oplossingen worden uitgewerkt voor de beperking op de internationale trajecten voor deze schepen. Verder worden nieuwe steunmaatregelen en innovatieve oplossingen bekeken, om deze modus efficiënter te gebruiken. Een studie met betrekking tot mogelijke ondersteunende maatregelen voor estuaire vaart werd in oktober 2021 opgeleverd, de resultaten van de technische studie met betrekking tot de ontwikkelingen op middellange termijn (autonoom varen, duwbakken, roro,...) werden verwacht in november 2021. Deze resultaten worden meegenomen in de beoordeling van mogelijke maatregelen in 2022.

SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem

Veiligheid van het vervoerssysteem staat voorop en vraagt om benadering vanuit verschillende invalshoeken. De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 (zie ook OD 3.1) stelt de ambitie voorop om geen

zware verkeersslachtoffers meer te hebben in 2050.⁶ Deze (strategische) doelstelling kan niet worden bereikt door louter controle en handhaving. DVW schenkt daarom ook aandacht aan het stimuleren en faciliteren van verkeersveilig gedrag bij de waterweggebruiker alsook bij het gebruik van de jaagpaden.

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

In vergelijking met andere vervoersmodi is de binnenvaart erg veilig: er gebeuren nauwelijks ongevallen, en dodelijke ongevallen komen uiterst zelden voor. DVW zet in op een correct handhavingsbeleid om de veiligheid nog verder te verhogen. Het nieuwe Scheepvaartdecreet (dat werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering in oktober 2021), biedt een meer gecodificeerde, actuele en eenvormige regelgeving op vlak van waterwegen en scheepvaart. In uitvoering van het Scheepvaartdecreet (publicatie voorzien in het voorjaar van 2022) zal de Vlaamse Regering in het komende jaar verschillende uitvoeringsbesluiten vaststellen, ter vervanging van de gedateerde 'bijzondere reglementen'. DVW heeft diverse bevoegdheden voor wat betreft de veiligheid van alle gebruikers op (vaarregels, bemanningsvoorschriften) en rond (jaagpaden) de binnenwateren. Met betrekking tot 'snelheid op de waterwegen' loopt nu al een proefproject op het Albertkanaal, waarbij gebruik wordt gemaakt van trajectcontrole. Inzake jaagpadtoegang (niet toegelaten voertuigen) werd het E-loket ontwikkeld waarbij toelatingen en vergunningen digitaal kunnen aangevraagd en beoordeeld worden. Ook op het niet beschikken over een geldige waterwegenvergunning wordt momenteel concrete handhaving toegepast. DVW draagt ook een aanzienlijke verantwoordelijkheid bij het afleveren van bekwaamheidsbewijzen, en controleert hierbij de volledigheid van de klantendossiers. Tot slot voert de aan DVW verbonden commissie van deskundigen enerzijds onderzoeken op het terrein uit in het kader van de certificering van schepen, en doet ze anderzijds auditering op de onderzoeken uitgevoerd door de classificatiemaatschappijen. Deze processen worden in 2022 verder geoptimaliseerd.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Implementeren en uitvoeren ADN bevoegdheden	<p>Conform de Europese ADN-richtlijn betreffende transporten met gevaarlijke goederen op de binnenwateren geldt in het Vlaams Gewest sinds 1 maart 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. In 2022 zet DVW volgende stappen:</p> <ul style="list-style-type: none"> De operationele processen en werkinstructies worden in de organisatie verder uitgewerkt die betrekking hebben op de bevoegdheden ADN (bv. ontwikkeling van beleidskaders m.b.t. goed- of afkeuren van afwijkingen op ADN regelgeving, het beheren van ADN locaties,...). <p>Er wordt hiervoor een beoordelingskader uitgewerkt. Voor locaties die niet voldoen, wordt een kader uitgewerkt voor remediëring- en overgangsmaatregelen. Deze worden in het eerste kwartaal van 2022 gefinaliseerd. Eind</p>	Deelprojecten werden uitgevoerd

⁶ Dit betekent bijvoorbeeld concreet werken aan een verkeersveiligere attitude bij de weggebruikers, verschaffen van de vereiste kennis en vaardigheden om zich op een verkeersveilige manier in het verkeer te kunnen verplaatsen, het veilig ontwerpen van infrastructuur en sturen van verkeersstromen evenals het afdwingen van veilig verkeersgedrag via intelligente sturingssystemen en handhaving.

	2022 wordt gestart met de beoordeling van alle locaties in Vlaanderen.	
Averijen	Averijen (schade aan schepen waarbij DVW in gebreke wordt gesteld), worden maximaal vermeden.	Aantal averijen aan derden [kengetal]
Schades door derden aan DVW infrastructuur		Aantal schadegevallen veroorzaakt door derden [kengetal]
Implementeren richtlijn Beroepskwalificaties	<p>De nieuwe EU-Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart moet worden omgezet in nationale wetgeving, en dit ten laatste op 18 januari 2022. De Vlaamse Waterweg zal daarbij de aangepaste regelgeving in de praktijk moeten omzetten, zowel voor wat betreft de Vlaamse wetgeving, als wat betreft de besluiten van de Centrale Rijnvaartcommissie. De praktijk- en theorie examens en de werkwijze van het examen centrum, examencommissie en het binnenvaartloket worden ingericht conform de bepalingen en competentievereisten uit de richtlijn. Ook de Hull en Crew database van De Vlaamse Waterweg wordt aan de vereisten aangepast zodat deze gekoppeld is aan de nieuwe Europese databank voor bemanning.</p> <p>Bij de invoering van de richtlijn start er een overgangperiode waarbij de oude bekwaamheidsbewijzen kunnen omgezet worden naar nieuwe bekwaamheidsbewijzen.</p> <p>Gedurende 2022 zal de werking continu gemonitord moeten worden aan deze nieuwe richtlijn, dit in nauwe afstemming met de lokale en internationale partners die hierbij betrokken zijn. De examens worden daarbij verder geoptimaliseerd en afgestemd, zo wordt er gebruik gemaakt van de nieuwe binnenvaartsimulator en wordt de mogelijkheid onderzocht om een internationale databank te ontwikkelen met examenvragen.</p>	Operationele werking wordt verder geoptimaliseerd in functie van een correcte omzetting van de EU-Richtlijn Beroepskwalificaties

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. Dat zal niet enkel gebeuren via investeringen in infrastructuur, maar ook door het faciliteren en het bewerkstelligen van een *mental shift*.

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. Belanghebbendenmanagement indachtig wordt

geluisterd naar en ingespeeld op de noden en verwachtingen van klanten en andere stakeholders. DVW wil de binnenvaartsector zelf stimuleren, en ondernemerschap en een nieuwe instroom in het (vergrijzende) beroep aanmoedigen. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en Netwerk De Vlaamse Waterweg. DVW zet marktdevelopers in, die de logistieke processen van ondernemers screenen met het oog op inschakeling van binnenvaart. DVW werkt hierbij samen met Multimodaal.Vlaanderen.

Daarnaast gaat ruime aandacht uit naar communicatie en marketing: persmomenten en -berichten, sociale media, binnenvaartevents, netwerkevents (in samenwerking met Netwerk De Vlaamse Waterweg, Voka) en deelname aan logistieke beurzen. Tijdens de corona-pandemie werden creatieve wegen bewandeld om DVW onder de aandacht van de doelgroepen en media te brengen. De binnenvaartsector heeft de distributie van essentiële goederen tijdens de corona-pandemie gaande gehouden, waarbij bepaalde onderdelen het zelfs extra druk hadden, hetgeen een indicatie vormt van de flexibiliteit en veerkracht van de binnenvaart.⁷

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Identificeren binnenvaartpotentieel	Potentieel in de markt identificeren en intern verbeterinitiatieven laten opstarten en/of faciliteren door de marktdevelopers.	Jaarlijks door marktdevelopers geïdentificeerd potentieel bijkomend overslagvolume Streefwaarden: 300.000 ton tegen 30/06; 600.000 ton tegen 31/12.

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.⁸ Om de vooruitgang inzake automatisering te blijven ondersteunen, wordt gewerkt aan een aangepaste wet- en regelgeving die ook commerciële vaart mogelijk toelaat. De digitale versnelling zet zich volop door op vlak van zowel personen- als goederenvervoer. Vlaanderen zet als gangmaker voor innovatie volop in op de toepassing van nieuwe technologie. Naast technologische vernieuwing wordt ook de nodige aandacht aan circulaire economie, duurzame materialen en natuurtechnische milieubouw besteed.

DVW maakt werk van een 'waterproof future' waterwegennet. Door innovatieve opportuniteiten aan te grijpen en te faciliteren en door in te zetten op slimme en innovatievere infra- en infostructuur laat DVW ruimte voor private initiatieven en verhoogt DVW de efficiëntie (door middel van automatisering en digitalisering), 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)

DVW blijft inzetten op digitale dienstverlening, daar waar dit een duidelijke meerwaarde voor de klant betekent. De uitbouw van het E-loket illustreert dit voornemen. Daarnaast wil Vlaanderen inzake binnenvaart een voorloper zijn op het vlak van innovatie en duurzaamheid.⁹ DVW treedt op als facilitator bij proefprojecten inzake geautomatiseerd varen, waarbij het alle goedgekeurde projecten

⁷ Europees Parlement, Resolutie van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa, overweging S.

⁸ Er wordt gesproken 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.

⁹ Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, p. 264.

mee begeleidt. Op de Vlaamse waterwegen wordt ook het innovatieve Binnenvaart-Innovatie(BVI)-programma verder uitgerold, bestaande uit Smart Shipping, Smart Logistics en Smart Administration.

In het kader van Smart Logistics worden in 2022 de mogelijkheden en toepasbaarheid van artificiële intelligentie in het kader van verkeersmanagement verder onderzocht. Bovendien zal het Europese binnenvaartplatform 'EuRIS', gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS, in 2022 live gaan en door 13 Europese landen gezamenlijk beheerd en onderhouden worden. De Vlaamse Waterweg houdt het strategisch einddoel in zicht en stemt deze projecten op elkaar af, zowel regionaal, nationaal als internationaal.

Al deze ontwikkelingen gaan hand in hand met de opportuniteiten die ontstaan door de verder gaande afstandsbediening van de beweegbare kunstwerken waardoor we de binnenvaart kunnen aanbieden als een moderne, betrouwbare, vlotte en efficiënte vervoersmodus. Inzake Smart Administration worden in 2022 de nodige voorbereidingen getroffen om gevolg te kunnen geven aan de eFTI-verordening ('electronic Freight Transport Information') met aandacht voor de multimodale vrachtbrief.

Het programma afstandsbediening is in 2019 gestart als een infrastructuurprogramma, dit is tijdens de implementatie geëvolueerd naar een DVW- breed programma waarbij er veranderingen gerealiseerd worden op vlak van technologie, organisatie en samenwerking. Het programma afstandsbediening creëert dé opportuniteit om gecoördineerde oplossingen te bieden aan diverse evoluerende vragen vanuit de klanten en de samenleving in kader van mobiliteit, logistiek, klimaat en waterbeheersing, data, onbemand varen, smart maintenance, De doelstelling om in 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen vanuit drie centrales kan maar gerealiseerd worden als diverse andere doelstellingen samen en gecoördineerd gerealiseerd worden. Deze andere doelstellingen worden gevat onder de diverse strategische en operationele doelstellingen van dit ondernemingsplan en kunnen elk op zich beschouwd worden als een autonome doelstelling.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Afleveren van vergunningen en toelatingen via e-loket	Het e-loket werd in gebruik genomen in januari 2021. Momenteel verlopen enkele aanvragen (voor watercaptaties, rijden op het jaagpad en organiseren van evenementen) via deze weg, maar DVW plant een uitbreiding de komende jaren.	Tijdigheid afgehandelde vergunningen/toelatingen uit e-loket(Aantal vergunningen tijdig afgeleverd in maand x / totaal aantal verleende vergunningen in maand x) Streefwaarde: 80%
Operationeel houden van VisuRIS	VisuRIS is een toepassing die een schat aan informatie over de Vlaamse binnenvaart (bedieningstijden, waterstanden, ...) in beeld brengt. Vlaanderen is een van de Europese koplopers met betrekking tot verkeersmanagement op de waterwegen.	Beschikbaarheid ('uptime') VisuRIS-platform Streefwaarde: uptime ≥ 99,6 % (downtime ≤ 1,5 dagen = 36 uur) op jaarbasis
VisuRIS (Smart Logistics)	Opwaarderen van VisuRIS.be tot een volwaardig binnenvaartinformatie-platform voor de binnenvaart voor Oost- en West-Europa, binnen het Europese project RIS COMEX.	Operationeel Europees systeem tegen Q1 2022
Technische uitwerking ERIBA ¹⁰ (Smart Logistics)	In samenwerking met de partners van het Haven neutraal Platform, het uitbreiden met extra dienstverlening van ERIBA (electronic	Invoeren elektronische meldplicht (Q2 2022)

¹⁰ De precieze timing hiervan is afhankelijk van de timing voor de goedkeuring van het Besluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot "e-melden".

	Reporting for Inland Barges, voorheen gekend als het Single Window for Inland Navigation) in het kader van elektronisch melden (fase 2), incl. de verruiming van de meldplicht.	
Afstandsbediening - Opmaken visie inzake te ontwikkelen tools in relatie tot de scheepvaart	Om toekomstbestendig te zijn maken we gebruik van de nieuwe technologische en innovatieve ontwikkelingen o.a. inzake tools ter ondersteuning van de bediening in de centrale; tools voor de communicatie schipper-centrale, tools voor de logistieke planning van schippers, ... Ook in overleg met de sector en de bedrijven worden de functionele eisen bepaald en opgenomen in een ontwikkelingsvisie van deze tools. Met volwaardig corridormanagement kan het traject van schepen ook over een langere afstand vlotter ingepland worden. De reistijden en de logistieke sector zullen er wel bij varen. Deze ontwikkelingen gaan hand in hand met de projecten binnen Smart Shipping.	Visie inzake tools voor afstandsbediening is beschikbaar (Q4 2022)

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

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

De Vlaamse Waterweg ijvert er voor om de waterbeleving van de waterweg(infrastructuur) te verhogen. Bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur wordt meerwaarde gezocht voor zowel de omgeving als de gebruikers. De combinatie van water, recreatie en toerisme biedt maatschappelijke meerwaarde.¹¹ Bij de uitvoering van grote projecten langs de Vlaamse waterwegen (bv. Sigmaplan en Seine-Scheldeproject), wordt geïnvesteerd in flankerende maatregelen die kunnen bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit. Ook de specifieke aandacht van de Vlaamse Regering voor fietsinvesteringen, onder andere in het kader van de relancemaatregelen (zie hoger, OD 2.1), zal ertoe bijdragen dat de aantrekkingskracht voor recreatieve fietsers wordt vergroot.

Zowel het Sigmaplan als het Seine-Scheldeproject kunnen een belangrijke toeristisch-recreatieve meerwaarde bieden. De aangelegde recreatieve infrastructuur bij het Sigmaplan omvat tal van voorzieningen (bv. wandel- en fietspaden, vlonderpaden, infoborden, zitbanken, picknickplaatsen, randparkings, vogelkijkhutten, uitkijkpunten, nieuwe hengelvijvers, ...). Deze voorzieningen, die in samenwerking met de lokale besturen worden gerealiseerd, leveren een bijkomende meerwaarde, zodat deze gebieden – naast de vooropgestelde veiligheids- en natuurdoelstelling – ook een belangrijke recreatieve functie kunnen vervullen. In het kader van de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding op de Leie-as wordt ook geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van het recreatieve potentieel van de riviervallei, door de bouw van fietsverbindingen, het voorzien van uitkijkposten en hengelvijvers, en de integratie van kunst en erfgoed in het landschap.

¹¹ Zie: Beleidsnota Toerisme 2019-2024, p. 36.

De visie van de waterwegbeheerder op zwemmen is ingegeven door veiligheidsoverwegingen en maakt dat zwemmen in bevaarbare waterlopen niet kan worden toegestaan. Uitzonderlijk wordt zwemmen in waterwegen toch toegelaten, als het kadert in een specifiek evenement waarvoor een vergunning werd bekomen. De Vlaamse Waterweg gaat in 2022 in gesprek met lokale besturen om zwemmen in open water mogelijk te maken (cf. proefprojecten in zomer 2021).

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Vergunningen voor recreatief gebruik van de waterweg	DVW verleent vergunningen voor recreatieve evenementen, recreatief gebruik van water	1) Aantal recreatieve evenementen [kengetal] 2) Aantal schuttingen/ doorvaarten pleziervaart [kengetal]

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

De binnenvaart kan, als een van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen met een grotendeels onbenut potentieel, een fundamentele rol spelen bij de verwezenlijking van de EU-klimaatdoelstellingen.¹² De Vlaamse Waterweg gaat voor de omslag naar een milieu- en energiebewuste organisatie op alle vlakken: zowel inzake infrastructuur als operationele werking.

DVW zet in op de vergroening van de Vlaamse binnenvaart. Zowel in de Verklaring van Mannheim (Centrale Commissie voor Rijnvaart, 2018) als in de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 wordt de doelstelling vooropgesteld om een emissievrije binnenvaartvloot te realiseren tegen 2050 (en voor Vlaamse vaartuigen tegen 2030). Daarvoor is er nood aan een 'Green Deal voor de Binnenvaart'. Deze is nodig om invulling te geven aan de vooropgestelde Europese ambities, evenals de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 juli 2021, waarbij de reductie-ambities voor de vaartuigen in eigen beheer goedgekeurd werden. Via het Programma Innovatieve Overheidsopdrachten (PIO) heeft DVW een project opgestart om haalbaarheid van alternatieve aandrijvingen en brandstoffen voor de eigen vloot te onderzoeken op vlak van technologie, financiën en juridische vereisten. Doel is om op basis van deze studie een beeld te hebben welk vaartuig kan aangepast worden naar welk type van alternatieve aandrijving en brandstof. Resultaten worden in de eerste helft van 2022 verwacht. Met dit project wil DVW een voorbeeldfunctie vervullen bij het stimuleren van een toekomstgerichte groene binnenvaartsector.

Verder heeft DVW als waterwegbeheerder een adviserende/faciliterende rol bij het actualiseren van het regulerend internationaal en nationaal kader voor de wetgeving rond certificering en typegoedkeuringen, veiligheidsprocedures,... Daarnaast dient de overheid mee het kader aan te geven door een voldoende dicht netwerk van alternatieve energievoorzieningen, de exploitatie zelf is voor de privémarkt. Tot slot dient een kader rond de financiering van vergroening uitgewerkt te worden. DVW heeft een visienota alternatieve brandstoffen voor de binnenvaart uitgewerkt en blijft in 2022 inzetten op de uitvoering hiervan. DVW neemt haar voorbeeldrol op door in haar aankoopbeleid voor duurzame overheidsopdrachten te gaan en te kiezen voor de oplossingen die de minste impact hebben op het milieu gedurende de volledige levenscyclus. Tenslotte zal DVW zijn bijdrage leveren aan het invullen van de Vlaamse ambitie om te investeren in bijkomende bossen en natte natuur: meer bos en natuur zijn immers een belangrijk onderdeel van de klimaataanpak.

¹² Europees Parlement, Resolutie van 14 september 2021 naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa, overweging D.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Opmaak Masterplan Energie-Efficiëntie (MEE)	Publieke gebouwen zijn een belangrijke ontmoetingsplek tussen het bestuur en de burgers waar duurzaam beleid tastbaar wordt. Het realiseren van duurzaam vastgoed heeft meer voordelen dan enkel de energie- en onderhoudsfactuur verlagen. De gebouwen kunnen steeds meer multifunctioneel worden ingezet, aangepast worden aan wijzigende noden en om een gezond binnenklimaat te garanderen. DVW wil het publiek patrimonium dan ook toekomstbesteding maken. Dit is een belangrijke stap naar klimaatneutraliteit waar de overheid een voorbeeldrol in dient te spelen.	Masterplan opgeleverd Q4 2022.
Energiebesparing	De ambitie van 2,5% energiebesparing werd vooropgesteld in de Beleidsnota Energie 2019-2024, “zodat de voorbeeldfunctie van de Vlaamse overheid ten volle wordt opgenomen”. ¹³	Jaarlijkse primaire energiebesparing. [kengetal]
Uitbouw binnenvaartservices	Gefaseerde implementatie van binnenvaartservices waarbij de invoering van een uniform beheerplatform en de implementatie van een nieuw tariefsysteem afval fase 1 is en in 2021 wordt afgerond	Omzet uit binnenvaart-services (afval-afgifte, water, walstroom) [kengetal]

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

De wateroverlast van juli en november 2021 beklemtoont de noodzaak van de investeringen in hoogwaterveiligheid. Dat de hoogste waterstanden in juli 2021 beheersbaar bleven, was zonder meer het positief gevolg van de rivierverruimingswerken die de voorbije decennia in en langs de Gemeenschappelijke Maas werden uitgevoerd.¹⁴ Dankzij de Maaswerken, die al vele jaren in uitvoering zijn, werd een ramp aan Vlaamse zijde nipt vermeden.

Er moet nog veel werk verricht worden, waarbij er ook een belangrijke ruimtelijke component is, gericht op het geven van voldoende ruimte aan onze waterwegen. Hoe kunnen we werk maken van gecontroleerde overstromingsgebieden? Welke dijken moeten er al dan niet gekoppeld worden en welke landschappelijke elementen moeten daar verder aan verbonden worden? Eind 2021 zal de Vlaamse Regering daartoe het tweede Vlaamse overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) en het eerste Vlaamse waterschaarste- en droogterisicobeheerplan (WDRBP) voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 goedkeuren. Beide plannen zijn volledig geïntegreerd in het derde Vlaamse stroomgebiedbeheerplan (SGBP) voor Schelde en Maas 2022-2027.

DVW en het Waterbouwkundig Laboratorium kregen de opdracht om op basis van de riviermodellen ‘Wat als’-simulaties te maken inzake de impact van een waterbom met hoge neerslag in Vlaanderen. Hieruit moet blijken welke gebieden, woningen en infrastructuur bij hoge neerslag bedreigd worden. De resultaten van het Wat als-scenario zullen voorwerp zijn van verdere analyse waaruit onder meer moet blijken waar bijkomende waterbeheersingswerken noodzakelijk en het meest dringend zijn.

¹³ Beleidsnota Energie 2019-2024, p. 40.

¹⁴ De schade als gevolg van de overstromingen van juli 2021 wordt voor De Vlaamse Waterweg op 7 miljoen euro geraamd. Deze schade zal deel uitmaken van de nationale steunvraag die gericht wordt aan de Europese solidariteitsfonds. Zie: Raad van Bestuur DVW, 49ste zitting, 1 september 2021, p. 21.

De Vlaamse Regering stelde ook een expertenpanel samen onder het voorzitterschap van Henk Ovink. Dat panel zal de Vlaamse overheid adviseren over hoe Vlaanderen met de klimaatwijziging en hoogwaterbeveiliging dient om te gaan. De adviezen van het expertenpanel zijn niet bindend, maar zullen een onderbouwde motivering vormen voor verdere beleidskeuzes. Het panel werkt inhoudelijk onafhankelijk en wordt praktisch ondersteund door DVW en de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM). Zowel het kabinet van minister van Omgeving Zuhal Demir als het kabinet van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters zijn als waarnemers toegevoegd aan het panel. De werking zal permanent opgevolgd worden.

Sigmaplan

Een tijdige uitvoering van het Sigmaplan is belangrijk om de maatschappelijke rentabiliteit van het Sigmaplan te verzekeren. Indien de uitvoeringsperiode te lang uitloopt, worden de baten steeds verder naar de toekomst verschoven. Het Sigmaplan biedt, met het vooropgestelde rivierherstel van de Zeeschelde en haar bijrivieren, op verschillende manieren een antwoord op de klimaatverandering. Tijdens de watersnood van juli 2021 trad het recent aangelegde overstromingsgebied Vinkenbergh in de Demervallei in werking terwijl elders langs de Demer noodmaatregelen moesten genomen worden, wat de noodzaak illustreert voor de verdere uitvoering van het Sigmaplan Demer. Het GIP 2022 voorziet 64,7 mio EUR aan investeringen in de uitvoering van de verschillende onderdelen van het Sigmaplan. Om de oorspronkelijk voorziene tijdsplanning (realisatie 2030) opnieuw in te halen, is een jaarlijks investeringskrediet van ca. 90 mio EUR vereist in de periode 2021-2030.

Rivierherstel Leie

Het grote belang van het herstel van de natuurlijke vallei- en riviersystemen en de aanwezigheid natte natuur werd recent onder de aandacht gebracht naar aanleiding van de publicatie van de Vlaamse 'Blue Deal', een geïntegreerd actieprogramma waarmee Vlaanderen de strijd tegen droogte en waterschaarste opneemt. De objectieven van het luik Rivierherstel Leie sluiten naadloos aan op de ambities en voorstellen van de Blue Deal. Rivierherstel Leie wordt dan ook expliciet als speerpunt benoemd. DVW is projectcoördinator van het geïntegreerde project Seine-Schelde en staat naast de uitvoering van het luik binnenvaart ook in voor enkele onderdelen van het luik Rivierherstel. Het aandeel van DVW binnen Rivierherstel Leie bestaat uit de bouw van vispassages, de aanleg van natuurvriendelijke oeverzones, de aankoppeling van meanders en de opwaardering van zijwaterlopen. Deze onderdelen van het luik Rivierherstel worden geïntegreerd uitgewerkt en geïmplementeerd in de kalibratiewerken van de Leie. Er wordt ook een natuurbeheerplan opgemaakt voor de berm en oevers van de Leie om een duurzaam en verantwoord beheer op lange termijn te kunnen garanderen.

De realisatie van 500 ha natte terrestrische natuur binnen Rivierherstel Leie wordt opgenomen door het Agentschap Natuur en Bos in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij. De provinciegouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen zijn aangesteld als intendanten met het oog op een vlotte realisatie. Binnen het strategisch plan 'Ruimte voor water Dendervallei' wordt in 2022 verder werk gemaakt van de uitwerking van verschillende alternatieven op een participatieve wijze met de stakeholders om deze te kunnen integreren in een strategisch MER. In 2022 wordt de realisatie van de werken in Geraardsbergen en Aalst verdergezet. De aanvang van de werken in Idegem, Pollare en Denderleeuw wordt voorbereid (vergunning, aanbesteding, ...). In verband met de stuw Teralfene worden de nodige studies verder uitgevoerd.

Afvoercapaciteit naar zee borgen

Het verzekeren van de waterafvoer naar zee is essentieel bij een normale waterhuishouding maar cruciaal bij extreme wateroverlast. De afvoercapaciteit wordt in hoofdzaak bepaald door de bedrijfszekerheid van het sluisencomplex te Nieuwpoort (de Ganzepoot) voor IJzer, Lokanaal en kanaal Plassendale Nieuwpoort, de uitwatering via Oostende (Sas Slijkens) voor Kanaal Gent Oostende, de uitwateringskokers te Heist voor het afleidingskanaal van de Leie en het Leopoldkanaal. Het investeringsprogramma 2022 en volgende jaren voorzien in een aantal essentiële ingrepen om de bedrijfszekerheid te vrijwaren.

Blue Deal

Ook de Blue Deal, die in 2020 door de Vlaamse Regering werd voorgesteld, dient vermeld. Met de Blue Deal verhoogt de Vlaamse Regering haar inspanningen in de strijd tegen waterschaarste en droogte. DVW zet actief haar schouders onder dit plan. Zo zal de komende jaren geïnvesteerd worden in de verdere aanleg van pompinstallaties langs verschillende sluisen, zullen de lekverliezen ter hoogte van sluisdeuren aangepakt worden en zal er geïnvesteerd worden in de aanleg van natte natuur.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Actieplan Droogte en Wateroverlast	Naast de acties geformuleerd in de Blue Deal zal DVW in 2022 uitvoering geven aan de acties die voor haar relevant zijn, om zo te helpen de impact van droogte en wateroverlast te helpen reduceren.	Voortgang Actieplan
Beperking overstromingsrisico: Programma vernieuwen stuwen Dender	Om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen werd beslist om de stuwen tussen Aalst en Geraardsbergen op de Dender te vernieuwen. In 2022 wordt de realisatie van de werken in Geraardsbergen en Aalst verdergezet. De aanvang van de werken in Idegem, Pollare en Denderleeuw wordt voorbereid (o.a. vergunning, aanbesteding). In verband met de stuw Teralfene worden de nodige studies verder uitgevoerd. De verschillende deelprojecten worden verder gezet met het oog op de ingebruikname van alle nieuwe stuwen in 2024.	Voortgang deelprojecten
Afvoercapaciteit naar zee borgen	Maatregelen om de betrouwbaarheid en beschikbaarheid te blijven garanderen voor bijkomende bescherming tegen wateroverlast omvatten: <ul style="list-style-type: none">- de versteviging van en herstellingen aan de middendijk tussen het Afleidingskanaal van de Leie (AKL) en het Leopoldkanaal zodat de piekophbouw opwaarts keersluis Beernem kan worden opgevangen én de maximale afvoercapaciteit via het Afleidingskanaal van de Leie naar zee kan worden ingezet;- herstellingswerken en beschermingswerken (met aanbrengen van coating) aan de ondergrondse infrastructuur van de uitwateringskokers van het	Voortgang projecten en budgettaire vastlegging deelprojecten

	<p>Afleidingskanaal en het Leopoldkanaal in Zeebrugge en Heist. Deze kokers spelen een cruciale rol in de waterhuishouding van Oost- en West-Vlaanderen. Elk jaar wordt een deel van de kokers aangepakt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - renovatieproject van Sas Slijkens om de de uitwatering meer bedrijfszeker en robuust te maken, en tevens wordt onderzocht of extra afvoercapaciteit kan worden ingezet. - Renovatiewerken en instandhoudingswerken aan het sluisencomplex Ganzepoot te Nieuwpoort en de schuiven van de kokers te Heist. 	
Uitvoeren van de Relance projecten 'Blue Deal'	<p>Het relanceplan Blue Deal voorzag 35 miljoen euro (voor 2021 en 2022). In 2022 wordt nog 11,6 miljoen euro voorzien voor Blue Deal. Deze middelen worden ingezet op :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pompinstallaties op verschillende waterwegen teneinde de effecten van langdurige droogte te beheersen waardoor de impact van droogte op de binnenvaart en andere watergebruikers wordt beperkt • renovatie van sluisdeuren en -mechanismen waardoor de lekverliezen worden gereduceerd. 	Volledige vastlegging relanceprojecten tegen 31/12.
Monitoren waterpeil	Het waterpeil wordt continu gemonitord teneinde wateroverlast en te lage waterstanden (zelfs bij droogte) te vermijden	Aantal dagen diepgangbeperking voor waterwegen van klasse IV of hoger [kengetal]
Monitoren werking overstromingsgebieden	Langs tij-gebonden waterwegen toppen overstromingsgebieden de hoge waterstanden af	Aantal keer dat reeds in werking zijnde overstromingsgebieden vollopen cq. het getij aftoppen [kengetal]
Aangroei overstromingsgebieden (Zeescheldebied)	Het Sigmaplan voorziet in de realisatie van tal van overstromingsgebieden. Er zijn reeds een heel aantal gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's) aangelegd. Het doel van zulk gebied is het aftoppen van stormtij, het bovendebiet of beiden. Dit heeft zowel plaatselijk als verder stroomopwaarts een matigend effect op de hoogte van de waterstand.	Percentage gerealiseerde en in uitvoering zijnde overstromingsgebieden t.o.v. het totaal aantal voorziene overstromingsgebieden zoals bepaald in de beslissingen van de Vlaamse Regering. [kengetal]
Veiligheid Maas	DVW streeft naar het voldoen aan de vastgelegde minimum dijkhoogte die theoretisch garandeert dat de overstromingskans beperkt blijft tot gemiddeld 1x per 250 jaar.	Aantal kilometer dijk die voldoet aan de 1/250 jaar-norm Streefwaarde: stijgend of gelijk
Realisatie dijkenprogramma Sigmaplan	De dijken en waterkeringen in het Zeescheldebekken worden verder op de vooropgestelde Sigmahoogte gebracht.	Aantal km waterkering dat is afgewerkt t.o.v. het totaal aantal km.

		Streefwaarde: 1% toename tegen 31/12/2022 (lange termijn: 90% van de dijkwerken gerealiseerd tegen 2030; 100% van de dijkwerken gerealiseerd tegen 2035)
Realisatie Rivierherstel Leie	DVW coördineert het geïntegreerde project Seine-Schelde, waar Rivierherstel Leie deel van uitmaakt. DVW staat zelf in voor de aanleg van NTMB-oeveren, de bouw van vispassages, de aantakking van meanders waar mogelijk en de opwaardering van enkele zijwaterlopen. ANB staat in (ism VLM) voor de realisatie van 500 ha natte terrestrische natuur.	De SWO ANB-VLM-DVW wordt herzien ifv de beslissing VR van 24/9/2021. DVW bereidt de halfjaarlijkse rapportering naar de VR voor. Er wordt een natuurbeheerplan voor de Leie-pand 140 opgemaakt (op termijn uit te breiden naar de overige panden). Q2 2022
Afstandsbediening – opmaken visie inzake tools voor geïntegreerde waterbeheersing in een centrale	Afstandsbediening biedt de opportuniteit om de waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water digitaal en vanop bekken- of stroomgebiedsniveau te laten gebeuren. In eerste instantie wordt een visie ontwikkeld voor de hiervoor benodigde tools en een plan van aanpak om deze te realiseren	Visie inzake tools voor afstandsbediening is beschikbaar Q4 2022

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 werking van de Vervoerregio's omvatten de opmaak van een Regionaal Mobiliteitsplan, advies geven over het GIP, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) bepalen, het verknopen van vervoersnetten en combimobiliteit en synchromodaliteit faciliteren en de organisatie van het personenvervoer over water. In 2022 zullen de regionale mobiliteitsplannen gefinaliseerd worden. Met de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan leggen de Vervoerregio's de globale mobiliteitsvisie voor een langere termijn vast voor hun vervoerregio, en dat voor zowel personenvervoer als goederenvervoer. De doelstelling is om in samenwerking met de vervoerregio's te komen tot een slim geconnecteerd mobiliteitssysteem bestaande uit een hiërarchisch netwerk van knooppunten die internationaal, regionaal, en lokaal ingeschaald worden en verbonden zijn via verschillende infrastructuurnetwerken en data- en informatiesystemen.

DVW is betrokken in de verschillende vervoerregioraden en in de opvolging van de relevante deelprojecten van het programma basisbereikbaarheid. Op die manier neemt DVW haar rol als partner volwaardig op en trachten we onze visie op vlak van goederenvervoer, fiets en personenvervoer over water door te vertalen binnen de vervoerregio's en het programma basisbereikbaarheid.

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

In 2022 zal de Europese wetgevende agenda met een impact op mobiliteit en infrastructuur, na de corona-crisis, op volle kracht hernemen. DVW speelt actief in op het Europees transportbeleid en neemt, samen met het departement MOW, actief deel aan verschillende internationale fora die toelaten om te wegen op het internationaal operationeel beleid, zoals de Centrale Rijnvaartcommissie (CCR) en het Europees comité voor het uitwerken van standaarden in de binnenvaart (CESNI). Op deze wijze worden de mobiliteitsuitdagingen grensoverschrijdend aangepakt en kunnen we steunen op een internationaal netwerk om samenwerkingsverbanden uit te werken. Zoals voorgaande jaren wordt gemikt op het maximaal bekomen van Europese subsidies. In 2022 zal de prioriteit gaan naar indiening van een aantal subsidiedossiers in het kader van de eerste call binnen het CEF2-mechanismeprogramma (Connecting Europe Facility) en de voorbereiding van de projectaanvragen voor de tweede call van hetzelfde programma, rekening houdend met het MJP.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Verwerven Europese subsidies	De mogelijkheden binnen verschillende Europese subsidieprogramma's (CEF, Interreg, EFRO, Horizon Europe,...) worden gescreend en optimaal benut.	1) Aantal unieke aanvragen ingediend ten behoeve van Europese subsidies Streefwaarde: 5 per jaar 2) Bedrag uitbetaalde Europese subsidies aan DVW [kengetal]

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

DVW werkt innovatiegericht samen met bedrijven en kennisinstellingen, bij de implementatie van de onderzoeksagenda en in diverse beleidsvoorbereidende en uitvoeringsgerichte projecten. De binnenvaartsector kan immers zijn voordeel doen met 'out of the box'-denken. Als belangrijke sponsor en partner ondersteunt DVW de leerstoel 'Dennie Lockefeer', waarvan de inauguratie begin 2020 plaatsvond. In 2021 werd een Raadgevend Comité vanuit de Raad van Bestuur actief. Door de samenstelling zal de synergie tussen overheid, private sector en academische wereld omgezet worden in strategische adviezen voor DVW.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Raadgevend Comité Raad van Bestuur	DVW hecht veel belang aan goede samenwerking met haar voornaamste partners. De Raad van Bestuur van DVW besliste in 2020 om een Raadgevend Comité op te richten met vertegenwoordigers van belangrijke stakeholders en experts. Het Raadgevend Comité zal de Raad van Bestuur adviseren op vlak van verschillende strategische thema's.	Aantal samenkomsten Raadgevend Comité [kengetal]

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

DVW hecht een groot belang aan de samenwerking met stakeholders en belangengroepen. DVW doet aan dataverzameling door op een gestructureerde wijze indicatoren vast te leggen en op te volgen,

met als doelstelling om ‘evidence based’ te kunnen werken. In 2022 wordt het engagement inzake informatiemanagement verder versterkt. Hierdoor zal de beschikbare data binnen de organisatie beter worden ontsloten.

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

Binnen de Vlaamse overheid werkt DVW actief samen met het Vlaams Energiebedrijf en het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), en wordt maandelijks input bezorgd voor adviezen aan het Voorzitterscollege (VOCO).

Om de extra relance-middelen effectief te kunnen inzetten zal er een aanzienlijke inspanning geleverd moeten worden. De entiteiten van het Beleidsdomein MOW zullen op een creatieve manier moeten inspelen om dit alles om te zetten van idee naar resultaat. Inzake het verkorten van het vergunningsproces dient er een afstemming te gebeuren met het Beleidsdomein MOW over de obstakels die het snel verkrijgen van een vergunning in de weg staan. Daarnaast die de kennis van de te doorlopen procedures (plannings-, vergunnings- en aanbestedingsprocedures) te worden verbeterd. Het Departement MOW vormt hiertoe via haar afdeling Algemene Technische Ondersteuning op modulaire en virtuele wijze over overheidsopdrachten. Samenwerking beperkt zich uiteraard niet tot het Beleidsdomein MOW. Bij projecten waarin DVW verantwoordelijkheid draagt, wordt er ook in 2022 over gewaakt dat steeds voldoende draagvlak wordt gecreëerd. Hiertoe wordt intens samengewerkt met andere betrokken beleidsdomeinen (inzonderheid het Beleidsdomein Omgeving, bij programma's als ENA, Blue Deal, Complexe Projecten en Integraal Waterbeleid).

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

Samen (net)werken binnen het beleidsdomein MOW blijft voor DVW aan de orde. Bijzondere aandacht vraagt de efficiënte uitvoering en entiteitoverschrijdende afstemming van het omvangrijke investeringsprogramma. Entiteitoverschrijdende beleidsuitdagingen worden door de zeven entiteiten van het beleidsdomein MOW via netwerking onder de vorm van specifieke projectteams of thematische kenniscellen aangepakt. Dankzij het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) kunnen de investeringen door het beleidsdomein gerichter en efficiënter gepland worden (zie OD 1.2). Het beleidsdomein MOW organiseert zich om de recordinvesteringen (met name in het kader van het relanceplan) tijdig om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Naast de samenwerking binnen de kenniscellen en MCB projecten werden in het kader van de operationalisering van het Regeerakkoord in 2021 nog een hele reeks samenwerkingsinitiatieven opgestart (onder meer rond drones, grondbalans, uniforme adviesverlening, complexe projecten en minder hinder-beleid). In verband met uniforme adviesverlening wordt een betere afstemming vooropgesteld tussen de verschillende leden van het Team MOW en, bij uitbreiding, tussen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW om één stem, één gecoördineerde visie uit te dragen richting de buitenwereld (vervoerregio's, lokale besturen, burgers).

Naam	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Deelname aan kenniscellen binnen 'Samen netwerken in het beleidsdomein'	DVW neemt een actieve en prominente rol op binnen deze kenniscellen, die werden opgericht in de schoot van het Beleidsdomein MOW.	Werd de ingeschatte werklastverdeling (%) voor 'samen netwerken' geleverd? Streefwaarde: voorziene aandeel uren geleverd door DVW

Beantwoorden parlementaire vragen (PV)	DVW levert tijdig input voor diverse parlementaire vragen (interpellaties, vragen om uitleg, schriftelijke vragen). De coördinatie van de antwoorden gebeurt door het Departement MOW.	Aantal tijdig beantwoorde PV's Streefwaarde: 95%
----------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------

SD 9 Ontwikkelen van de organisatie

DVW heeft oog voor groeimogelijkheden in haar interne werking. Met aandacht voor haar omgeving werkt ze in een combinatie van strategische planning en een intern beleid voor organisatieontwikkeling aan continue verbetering en duurzame verandering.

Risicobeheer

De organisatie heeft een structureel systeem voor risicomanagement en past dit toe. De uitvoering van afgesproken beheersmaatregelen wordt minstens halfjaarlijks opgevolgd met een communicatie naar management, Auditcomité en Raad van Bestuur toe. Afstemming met collega's binnen MOW, aanbevelingen uit de maturiteitsinschatting door Audit Vlaanderen en eigen verbeteranalyses blijven voor een verdere verfijning van de aanpak zorgen.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Geïmplementeerd risicomanagement binnen de organisatie	De organisatie heeft zowel een strategisch als operationeel risicomanagement-systeem, dat op regelmatige basis extern geëvalueerd wordt door Audit Vlaanderen.	Gemiddelde maturiteitsscore risicomanagement zoals toegekend door Audit Vlaanderen Streefwaarde: Score 3 – "gedefinieerd" of hoger

Interne controle

In bijlage 3 zijn de relevante rapporten van Audit Vlaanderen toegevoegd. Deze bevatten de aanbevelingen die opgevolgd worden.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Opvolgen aanbevelingen interne en externe controle instanties	Zowel de aanbevelingen van Audit Vlaanderen, andere externe controleactoren en de eigen interne auditor worden door DVW ter harte genomen in haar streven naar meer maturiteit. De organisatie stelt dan ook alles in het werk om de concrete actieplannen, doelstellingen en deadlines, die voortvloeien uit de aanbevelingen die door de organisatie aanvaard werden, te realiseren.	Realisatiegraad aanbevelingen Streefwaarde: 80%

Informatiebeheer en innovatie mindset in de organisatie

DVW werkt aan de uitrol van haar systeem voor informatiebeheer dat ervoor zal zorgen dat informatie kwalitatief, transparant en eenvoudig toegankelijk ter beschikking kan gesteld worden aan de interne en externe organisatie. Dit gebeurt conform de algemene datastrategie van de Vlaamse overheid, waarbij wordt ingezet op datageletterdheid, ecosysteem en datagovernance.¹⁵ Verder werkt DVW een

¹⁵ Zie onder meer: Beleids- en begrotingstoelichting 'Ondersteuning Vlaamse Regering, Rampenschade, Buitenlands Beleid, Ontwikkelingssamenwerking en Internationaal Ondernemen', 28 oktober 2021, p. 13 (link: <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1761706>)

innovatiestrategie uit zodat een innovatieve mindset over de gehele organisatie kan geïmplementeerd worden. Doel hiervan is dat bij elk bedrijfsproces op zijn minst nagegaan wordt of er innovatieve concepten en technologieën bestaan die bijdragen aan een efficiëntere aanpak.

Personeelsbeleid

DVW onderschrijft het belang van het beleid van de Vlaamse Regering inzake **gelijke kansen en diversiteit**. DVW engageert zich te streven naar cijfers die rekening houden met de eigenheid van de organisatie en mogelijkheden door de aard van de activiteiten. DVW stelt zich als doel extra in te zetten op zowel preventieve als remediërende acties die kunnen bijdragen tot een beter **psychosociaal welzijn** van haar medewerkers. Dit is zeker in de huidige COVID-19/corona periode een belangrijk aandachtspunt gezien een groot deel van het personeel thuis werkt wat een negatieve impact kan hebben op het welbevinden van de medewerkers door onder meer langdurig isolement. Zolang de pandemie aanhoudt zal DVW haar welzijnsacties zoals een *dedicated* corona-portaal voor de medewerkers, verderzetten met het oog op het maximaal betrekken, ondersteunen en informeren van haar medewerkers. In dit kader werden regelmatig bevestigingen naar het personeel gericht en worden deze actiepunten verder opgenomen in 2022. Binnen deze acties wordt tevens maximaal rekening gehouden met een goede werk-privébalans.

In 2022 zal het Personeelsplan worden geactualiseerd, en zullen ook een 'wervingsbehoefteplan' en een 'bevorderingsplan' voor 2023 worden opgemaakt. Verder zal in het komende jaar een welzijns cultuur worden geïmplementeerd naar aanleiding van een brede personeelspeiling, onder de titel 'We maken het helder, we maken het verschil, we maken het samen'. DVW beschikt over een **globaal preventieplan** (GPP 2018-2022). 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) 2022-2023 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage 4 als concretisering van de acties voor 2022.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Opvolgen besparingsdoelstellingen op basis van Personeelsreductieplan (PRP)	DVW heeft, net als de andere entiteiten binnen de Vlaamse overheid, doelstellingen inzake personeelsreductie opgelegd gekregen. DVW zal tegen eind 2024 78 koppen moeten besparen (ten opzichte van januari 2020). DVW tracht hieraan te voldoen, met oog voor het vrijwaren van de kwaliteit van de dienstverlening.	Aantal koppen op 31.12.2022 gereduceerd middels de uitvoering van het PRP Streefwaarde: 13 koppen bespaard in 2022
Aantal MOD (management-ondersteunende diensten) functies DVW	Het MOD % van DVW blijft onder 6%. Permanente monitoring om dit zo te houden.	Max. 6% van het totaal bruto VTE
Aandeel vrouwen op N-1 niveau		Streefwaarde: > 33%
Aandeel vrouwen op A2 niveau		Streefwaarde: > 33%
Aandeel personen van buitenlandse afkomst	Jaarlijks wordt een stand van zaken van een aantal kansengroepen in de Vlaamse overheid in kaart gebracht. Dit wordt opgevolgd aan de hand van hun aandeel in het personeelsbestand en vergeleken met een streefpercentage.	Streefwaarde: > 6%

Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte (OP 2020)	Zie ook: 'aandeel personen van buitenlandse afkomst'.	Streefwaarde: > 3%
Opleidingsplan – uitwerken opleidingsplan voor het personeel van DVW	We werken een opleidingsplan uit DVW-breed inclusief een opleidingstraject in het kader van het project afstandsbediening voor de scheepvaartoperators o.a. via de AWATAR-simulator zodat deskundig en vol vertrouwen bediend kan worden.	Opleidingsplan is beschikbaar, inclusief het opleidingstraject AWATAR (Q4 2022)

Verhogen van het gericht en bewust inzetten van beschikbare kredieten

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Tijdig betalen van facturen		Aandeel tijdig (i.e. binnen de vastgelegde termijn) betaalde facturen (in euro). Streefwaarde 90%
Tijdig innen van facturen		Aandeel tijdig (i.e. binnen de vastgelegde termijn) geïnde facturen (in euro). Streefwaarde 90%
Vervreemding van onroerende goederen	Door de inkomsten uit eigen activiteiten op te drijven, kan DVW haar autofinancieringsgraad versterken, en zelf borg staan voor een aanzienlijk deel van de werkings- en investeringskosten. Deze inkomsten kunnen desgevallend worden ingezet op de versterking van het commercieel beleid.	Inkomsten uit vervreemding onroerende goederen: 5.000.000 euro/jaar.. Streefwaarden: 2.000.000 euro tegen 30/06; 5.000.000 euro tegen 31/12.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2022

Bijlage 2: Investeringsprogramma 2022

Bijlage 3a: Audit rapport over IT-beveiliging van de sturing van de kunstwerken

Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer

Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2022

Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2021