



# Ondernemingsplan DVW 2023

## Inhoudsopgave

<b>SD 1 Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken</b> .....	6
<b>OD 1.1 Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken (OD 1.1 uit BN)</b> .....	6
<b>OD 1.2. Naar een geïntegreerd investeringsprogramma en professioneel assetmanagement (OD 1.3 uit BN)</b> .....	7
<b>SD 2 Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer</b> .....	9
<b>OD 2.1 Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk (OD 2.1 uit BN)</b> .....	9
<b>OD 2.2 Personenmobiliteit over het water (OD 2.7 uit BN)</b> .....	9
<b>SD 3 Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten</b> .....	10
<b>OD 3.1 Een verknoopt netwerk voor goederenvervoer (OD 3.1 uit BN)</b> .....	10
<b>OD 3.2 Inzetten op een verdere uitbouw van het waterwegnetwerk (OD 3.2 uit BN)</b> .....	13
<b>OD 3.3 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen (OD 3.4 uit BN)</b> .....	14
<b>SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem</b> .....	15
<b>OD 4.1 Verbeterde controle en handhaving (OD 4.3 uit BN)</b> .....	15
<b>SD 5 Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur</b> .....	17
<b>OD 5.1 De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur (OD 5.1 uit BN)</b> ....	17
<b>SD 6 Naar een slimme en innovatievere infrastructuur</b> .....	18
<b>OD 6.1 Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk (OD 6.3 uit BN)</b> .....	18
<b>SD 7 Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk</b> .....	20
<b>OD 7.1 De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken (OD 7.1 uit BN)</b> 20	
<b>OD 7.2 Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik (OD 7.2 uit BN)</b> .....	21
<b>OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico (OD 7.3 uit BN)</b> .....	23
<b>SD 8 Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan</b> .....	27
<b>OD 8.1 Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's (OD 8.1 uit BN)</b> .....	27
<b>OD 8.2 De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 BN)</b> .....	27
<b>OD 8.3 Samenwerken in quadruple-helix verband (OD 8.4 uit BN)</b> .....	28
<b>OD 8.4 De vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN)</b> .....	28
<b>OD 8.5 Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen (OD 8.6 uit BN)</b> .....	29

<b>OD 8.6 Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (OD 8.7 uit BN)</b> .....	29
<b>SD 9 Ontwikkelen van de organisatie</b> .....	30
<b>BIJLAGEN</b> .....	32
<b>Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2023</b> .....	32
<b>Bijlage 2: GIP 2023</b> .....	32
<b>Bijlage 3a: Audit rapport over IT-beveiliging van de sturing van de kunstwerken</b> .....	32
<b>Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer</b> .....	32
<b>Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2023</b> .....	32
<b>Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2022</b> .....	32

# VOORAF

## Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte.

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein geven inzicht in de geplande realisaties om het mobiliteitsbeleid vorm te geven en uit te voeren. Elkeen dragen zij bij aan het beleid van Minister Peeters. Daarmee overstijgen ze de administratieve grenzen en focussen ze op het beoogde effect om samen een integraal mobiliteitsbeleid te voeren. Dit uit zich in het samen ontwikkelen van beleidsplannen en -maatregelen, het collectief plannen en uitvoeren van infrastructuurwerken alsook het dragen van de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid om als beleidsdomein mee te bouwen aan een beter personen- en goederenvervoer. 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 waarin Vlaanderen via mobiliteitsinvesteringen bijdraagt tot een betere waterbeheersing, een transitie naar duurzame brandstoffen, een gezonde invulling van onze omgeving.

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (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

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 verloopt door middel van kenniscellen en MCB-projecten.

**Kenniscellen** zijn permanente samenwerkingsverbanden in netwerkform, 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 dan wel impact hebben op of ondervinden van het resultaat. Over de portfolio van MCB-projecten wordt maandelijks gerapporteerd aan het MCB.

Deze aanpak van gestructureerde samenwerking is nu enkele jaren ingeburgerd en wordt voortgezet.

### **Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)**

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen van het beleidsdomein efficiënter te plannen. Het GIP geeft een overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. Het GIP biedt de mogelijkheid om de investeringen van de verschillende entiteiten vroegtijdig op elkaar af te stemmen en geplande investeringen beter af te stemmen op de beleidsprioriteiten. Het GIP biedt ook een beter zicht op de middelen die nodig zijn om beleidsprioriteiten te kunnen realiseren. Het multidisciplinair en beleidsdomeinbrede GIP-projectteam wordt aangestuurd door het Departement MOW (als één van de MCB-projecten). Zo worden de opmaak van een geïntegreerd meerjarenprogramma en de opvolging van de verschillende investeringen gemeenschappelijk verzekerd. Naast blijvende aandacht voor de verdere optimalisering van de GIP-rapportering wordt voor 2023 voorzien om de target van 60% vastleggingen te realiseren (incl. Fiets) tegen 30.09.

### **Uitvoering Relance**

Het Relanceplan moet de Vlaamse economie versterken na corona. Voor DVW gebeurde voor meer dan 260 miljoen euro vastleggingen aan relanceprojecten in 2021 en 2022. Een deel van deze projecten werd reeds gerealiseerd en in 2023 wordt de uitvoering van de overige projecten verder gezet. De speerpunten van de beleidskeuzes van minister Peeters en de Vlaamse Regering zijn inmiddels in het Vlaamse landschap zichtbaar via de vele realisaties voor een verbeterde en nieuwe fietsinfrastructuur, de verkeersveiligheid, de modal shift over water, de uitrol van laadpaalinfrastructuur, de vergroende busvloot bij De Lijn en een inhaalbeweging inzake assetmanagement.

### **Klimaatplan MOW**

Vanuit een integrale benadering van infrastructuurprojecten houdt het beleidsdomein MOW rekening met de diverse maatschappelijke uitdagingen voor de gehele Vlaamse overheid. De klimaatuitdagingen en energiecrisis zijn twee prioritaire dimensies die daarbij komen bovendrijven. Naast het inzetten op verregaande samenwerking met het beleidsdomein Omgeving en andere beleidsdomeinen in het aanpakken van een betere mobiliteit besliste het MCB om een klimaatplan MOW op te stellen om de eigen werking te verduurzamen. Vanuit de ambitie om, net zoals Minister Peeters, een voorbeeldrol op te nemen voor een duurzame transitie werden in 2022 ambities en doelstellingen verfijnd die nu jaarlijks via jaaractieplannen opgenomen worden binnen de werking van de entiteiten en MCB-initiatieven.

# 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 in de betrouwbaarheid van het Vlaamse vervoersnetwerk geïnvesteerd. Die investeringen worden afgewogen op hun economische return, en worden gericht gepland via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

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

In 2023 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 '60 en '70. 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.

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. DVW stelt dan ook alles in het werk om de betrouwbaarheid van zijn waterwegennet te garanderen. Voor onderhoud wordt in het investerings- en onderhoudsprogramma budgetruimte voorzien, maar een verhoging van het investeringsbudget drong zich op om de vastgestelde onderhoudsachterstand weg te werken. Dankzij een onderbouwde argumentatie werd het onderhoudsbudget van DVW in 2023 alvast verhoogd met 23 miljoen euro, waarvan 6 miljoen is gereserveerd voor het herstelwerkzaamheden als gevolg van de overstromingen in de Maasvallei in 2021.

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 2023 wordt conform het implementatieplan verder werk gemaakt van het afstandsbedieningsklaar maken en effectief op afstand bedienen van diverse kunstwerken conform het implementatieplan 2020-2024.	1) Aandeel op afstand bediende kunstwerken (% ten opzichte van totaal). [kengetal] 2) Realisatiegraad t.o.v. 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.

De onderhoudsinspanning staat onder druk. Het beschikbare investeringsbudget 2023 ondervindt immers impact van de prijsstijgingen als gevolg van de inflatie en van de energieprijzen, waardoor de budgetten voor investeringen en onderhoud ontoereikend dreigen te worden. Bij aanbestedingen liggen de inschrijvingsprijzen vaak beduidend hoger dan de ramingen op het ogenblik van het opmaken van het GIP, en zijn extra budgetten vereist voor het opvangen van de hogere bedragen die nodig zijn voor herzieningen en verrekeringen. Tegenover deze prijsstijgingen is er anderzijds een toenemende behoefte aan structureel onderhoud omwille van het vereiste onderhoud door de hoge leeftijd van het patrimonium en door een toename van het te onderhouden patrimonium. Dit alles gaat ten koste van het volume aan uitvoerbare onderhoudstaken.

Daarnaast nemen de budgettaire uitdagingen ten gevolge van de klimaatwijziging jaar na jaar toe. Zo is er extra nood aan budgettaire buffers voor het remediëren van stormschade en schade ten gevolge van lange periodes van droogte (cf. extra groenonderhoud, noodzakelijke acties in het kader van de waterkwaliteit ten gevolge van blauwalgen of eendenkroos, het ruimen van de gevolgen van stormschade).

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. Bijna één op de vijf assets heeft het einde van haar economische levensduur bereikt of zelfs overschreden of voldoet niet meer aan de kwaliteitseisen, en kan op termijn enkel operationeel blijven mits verhoogde kosten en structurele ingrepen.

De ambitie van DVW is de historische onderhoudsachterstand van het Vlaamse waterwegennet in de periode 2021-2030 weg te werken. In 2022 werd begonnen met het implementeren van de strategie voor gezamenlijk assetmanagement. Zo verwerven we een beter inzicht in de 'total cost of ownership' van de infrastructuur, wat ons helpt bij het optimaal onderhouden en beheren van de infrastructuur.

De Vlaamse Regering gaf haar akkoord dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' verder vorm geeft als een potentieel Vlaams PPS-programma met verschillende DBFM-projecten.<sup>1</sup> Voor De Vlaamse Waterweg gaat het om een programma voor het herbouwen van een aantal beweegbare bruggen en een programma voor het herbouwen van de sluizen op de Boven-Schelde. Voor het uitvoeren van de studies voor beide programma's werden in 2022 raamovereenkomsten gegund. In 2023 worden de studies aangevat. Thans wordt gewerkt naar een akkoord Vlaamse regering eind 2023 met selectie en realisatie van deze projecten als Vlaamse PPS.

Het project iASSET - Rapportering via MOW Data warehouse werd deels in 2022 gerealiseerd en zal in 2023 verder lopen. Concreet wordt de informatie die in iASSET wordt verzameld, opgenomen in het

---

<sup>1</sup> 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>).

departementaal datawarehouse. Hierop kunnen dan verscheidene overzichten en rapporten worden gebouwd. In 2023 zal de nadruk liggen op de verdere uitbouw van een aantal rapporten.

De te inspecteren bruggen en sluizen zullen in 2023 verder in iASSET worden opgenomen en voorzien van de vereiste metadata. Vervolgens zullen ook de volgende assets geïntegreerd worden: de waterrand (dijken, oevers, kaaimuren), groenbeheer en technieken (elektromechanica, hydraulica, toegangscontrole, CCTV). In 2023 zullen alle inspecties van de vaste bruggen in beheer bij DVW via iASSET worden uitgevoerd. Daarnaast wordt dit jaar de inspectie 'module waterrand' opgestart in iASSET. Ook de omslag naar afstandsbediening daagt uit om een aangepaste interventiestrategie te ontwikkelen. 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.

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. 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 40% resp. 50% op 30/06, 60% resp. 75% op 30/09 en 100% op 31/12. 2) Voortgang onderhoudsprogramma De streefwaarde van vastleggingsgraad voor het onderhoudsprogramma ligt op 40% op 30/06, 60% op 30/09 en 100% op 31/12.
Afstandsbediening – opmaken masterplanning voor het afstandsbedienings-	In het huidige implementatieplan wordt een doorkijk geboden van de planning binnen deze legislatuur. In 2023 wordt een masterplanning op hoofdlijnen (jaar, budget) opgemaakt voor	Masterplanning 2025 – 2032 is beschikbaar. Q4 2023



klaar maken in de periode 2025-2032	de beweegbare kunstwerken die nog niet opgenomen zijn in het implementatieplan 2020-2024	
-------------------------------------	--	--

## 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)

In 2023 wordt opnieuw een belangrijk investeringsbudget voor de aanleg en verbetering van fietsvoorzieningen voorzien. Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fiets snelwegen. 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. De visie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen' wordt afgerond in het voorjaar van 2023 en wordt vanaf dit jaar stapsgewijs in uitvoering gebracht.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Uitvoering geven aan de geplande fietsprojecten	De fietsprojecten in het goedgekeurde investeringsprogramma worden omgezet in vastleggingen. DVW zal in 2023 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 bedrijfsterrinen. Extra inspanningen zijn ook in 2023 mogelijk dankzij inzet van relancemiddelen.	Voortgang fiets-investeringen: 40% op 30/06; 60% vastgelegd 30/09 en 100% vastgelegd tegen 31/12.

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

In 2022 werden de samenwerkingsovereenkomsten tussen DVW en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) goedgekeurd inzake de overdracht van de exploitatie van de veerdiensten naar MDK (uitgezonderd de Maasveren) en inzake de vereisten, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, informatiedeling en afstemming bij aanleg of renovatie van bestaande steigers. In de loop van 2022 werd de exploitatie van twee veerdiensten al overgedragen naar MDK, de rest volgt uiterlijk tegen januari 2024.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Samenwerkingsovereenkomst met MDK uitvoering geven	Deze overeenkomst omvat de modaliteiten voor de overdracht van de veerdiensten naar MDK regelen (excl. Maasveren). Elementen die hier in worden meegenomen zijn: minimale vereisten aanlegsteigers, afstemming aanlegsteiger – vaartuig, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, informatiedeling en	Permanent

	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 stimuleren 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, wordt verwezen naar de Visie Goederenvervoer van het Beleidsdomein MOW.<sup>2</sup> De visie wil meer richting geven aan het goederenvervoersbeleid in Vlaanderen, en is gebaseerd op Europese Green Deal en de in 2021 goedgekeurde Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.<sup>3</sup> 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. Het relanceplan maakte een versnelde realisatie van een aantal projecten mogelijk.

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 (Grobbendonk), Ham Zwartenhoek (o.a. Nike-site) en de voormalige Ford-site in Genk. Op 8 juli 2022 besprak de Vlaamse Regering de ENA-voortgangsrapportage. Daarnaast deed DVW een screening van terreinen langs het Albertkanaal die mogelijk als watergebonden industrieterrein ontwikkeld kunnen worden. Deze werden eind 2022 aan het dagelijks bestuur van ENA bezorgd. Tot eind 2023 zal er verder worden gewerkt aan de inrichtingswerken op Logistics Valley Flanders (voormalige Fordsite in Genk). Voor Insteekhaven Lummen en Lage Keer zal er in 2023 voornamelijk studiewerk worden uitgevoerd. Voor de Albertknoop zal er in 2023 door DVW een studiebestek in de markt worden gezet.

Ook wordt verder gewerkt aan het realiseren van Regionale Overslag Centra (ROC) langsheen de Vlaamse waterwegen. Een ROC faciliteert overslag van goederen (bulk, paletten, containers, big/bags) van en naar het water voor derden die voor hun bedrijfsgebonden activiteiten gebruik willen maken van de waterweg maar niet over een eigen kade beschikken. Een ROC beschikt over de nodige laad- en los infrastructuur en achterliggende gronden. De gebruikers bevinden zich binnen hetzelfde bedrijventerrein, dezelfde stad/gemeente of dezelfde (deel)regio. Voor de eerstelijns watergebonden

<sup>2</sup> Zie: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/visie-goederenvervoer-vlaanderen-werkdocument>

<sup>3</sup> 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.

bedrijven kan dit een opstap naar een toekomstige eigen kade zijn. Bedrijven die verder van het water liggen maken hier blijvend gebruik van. Een ROC te Sint-Pieters-Leeuw, Aalst, Aalter en de Westhoek staan op de planning. DVW neemt ook het voortouw in de uitbouw van een economisch netwerk Seine-Schelde (eNES), een kennis- en uitwisselingsplatform gericht op private en publieke actoren in deze corridor om samen te gaan voor meer binnenvaart. In augustus 2022 gaven 16 partners de aftrap van het netwerk, en ook in 2023 wordt een event samen met de partners voorzien. Het netwerk staat open voor toetreding van nieuwe partners voor zover ze de eNES-doelstellingen onderschrijven.

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 ondersteunt de commerciële strategie van DVW.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Verwerven, ontwikkelen en aanbieden van watergebonden (bedrijven)terreinen	Er wordt volop gewerkt aan 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. <sup>4</sup>	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 (Genk-Zuid, Albertknoop Lanaken). Een versnelling van de herop te starten planprocessen (departement Omgeving) voor een aantal terreinen insteekhaven Lummen, Genk-Zuid-West, Lage keer) wordt nagestreefd. De DVW-screening van potentiële watergebonden terreinen vormt de insteek voor ENA 2.0.	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]
Nieuwe markten aanboren	Op basis van actieve marktprospecties verladere engageren tot bijkomend volume.	Jaarlijks bijkomend volume o.b.v. leads. Streefwaarde: gemiddeld 600.000 ton per jaar. (referentie: startdatum inzet markt-developers 03/08/2020)
Monitoren leegvaart	DVW monitort voortdurend de goederenstromen over haar netwerk, en werkt gericht samen met bedrijven in hun zoektocht	Streefwaarde : dalend percentage leegvaart [kengetal]

<sup>4</sup> Ch. DE GROEF (Afdeling COM), GIS-studie bedrijventerreinen met watergebonden activiteiten en publieke kaaimuren, maart 2020, p. 50

	naar manier om hun goederen over de waterweg te transporteren en te bundelen. Vanuit die optiek en om de concurrentiekracht te verhogen wordt getracht om leegvaart in de binnenvaart tegen te gaan.	
Monitoren tonkilometer	Het verbeteren van de capaciteit van de waterwegen resulteert finaal in een verhoging van de scheep-vaarttrafiek. 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]
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 er naar gestreefd om het modale aandeel van de binnenvaart in de containertrafiek in de havens bovengemiddeld te doen stijgen.	Overslag containers in TEU op netwerk DVV tov Port of Antwerp-Bruges Streefwaarde: Groei TEU binnenvaart > groei TEU Port of Antwerp-Bruges t.o.v. vorig jaar of daling TEU binnenvaart < daling TEU (PoAB) t.o.v. vorig jaar)
ENES	Op initiatief van DVW werd samen met 15 private en publieke partners het economisch netwerk Seine-Schelde (ENES) opgestart. Met de realisaties en projecten binnen de opwaardering van de Seine-Scheldeverbinding dienen er zich namelijk opportuniteiten aan. De Vlaamse Waterweg zet zelf in op een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In augustus 2022 werd de intentie-overeenkomst ENES ondertekend door alle partijen tijdens een startevent van het ENES-netwerk. Het netwerk staat open voor toetreding van nieuwe partners voor zover ze de eNES-doelstellingen onderschrijven.	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 dit jaar containerbinnenvaart met vier lagen containers mogelijk te maken) en de doortocht Halle op de Zeeschelde-ABC-as.

DVW ambieert ook 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 juli 2022 werd een potentieelstudie gepubliceerd die de basis zal vormen voor de opmaak van een plan van aanpak voor een globale toekomstvisie op de kleine waterwegen. Uit deze studie bleek alvast dat het potentieel enkel gerealiseerd kan worden indien er voldoende kleine schepen zijn, en er voldoende budget en aandacht is voor de kwaliteit van de kleine waterwegen.<sup>5</sup>

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Ontwikkelen en versterken Seine-Schelde corridor	<p>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.</p> <p>In 2023 zullen weer belangrijke stappen worden gezet in de verdere uitvoering van de lopende Grant Agreements Seine Schelde (CEF 1 en CEF 2.1). Voor wat betreft de uitvoering op het terrein ligt de focus op de opwaardering van de Leie-as, teneinde er schepen met een laadvermogen tot 4.500 ton (CEMT-klasse Vb) en drie lagen containers te kunnen toelaten.</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>Uitvoering geplande deelprojecten</p> <p>Afsluiten nieuwe Grant Agreement CEF2/2 Q4</p>

<sup>5</sup> C. De Groef, Potentieelstudie kleine waterwegen (juli 2022), p. 49.

	<p>Voor de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk zal, in overleg met de regionale instanties, een vervolgtraject worden bepaald.</p> <p>Op het Kanaal Roeselare-Leie wordt verder werk gemaakt van 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.</p>	Vrije doorvaarthoogte van min. 9,10 m voor alle 62 bruggen gerealiseerd in 2023.
Modernisering Zeekanaal - ABC-as	<p>De Zeekanaal - ABC-as loopt van Antwerpen naar Brussel en Charleroi. Enerzijds werd 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 bevaren.</p> <p>De aanbesteding van de Bospoortbrug (herbouw) in Halle vond plaats in 2022. Daarnaast wordt er werk gemaakt van het ontwerp van nieuwe oevers met bijhorende kanaalverbreding (linkeroever) in Sint-Pieters-Leeuw.</p>	Uitvoering geplande deelprojecten

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

De Vlaamse havenstrategie en de bijhorende individuele overeenkomsten met de zeehavens concretiseren de versterkte samenwerking tussen de havens en de Vlaamse Overheid en vertalen dit naar concrete initiatieven en projecten in het belang van logistiek, digitalisering en duurzaamheid. DVW neemt in deze samenwerking een actieve rol op, onder meer in de in 2022 opgestelde governancestructuur ter opvolging van de Vlaamse Havenstrategie.

Een belangrijk speerpunt in het versterken van de rol van de binnenvaart voor de Port of Antwerp-Bruges vormt de uitbreiding van de mogelijkheden voor estuaire vaart als alternatief voor de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge.

Op 5 december 2022 ondertekenden Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, Belgisch minister van Justitie en Noordzee Vincent Van Quickenborne en Nederlands minister van Infrastructuur en Waterstaat Mark Harbers een intentieverklaring. Deze intentieverklaring om samen de knelpunten op te lossen die estuaire vaart tussen de Haven van Zeebrugge en de binnenwateren kent, is een belangrijk engagement voor de versterking van de binnenvaarntonsluiting van de haven van Zeebrugge. In een Benelux-beschikking zullen de modaliteiten en voorwaarden van deze intentieverklaring verder omgezet worden. De Vlaamse Waterweg ondersteunt de toekomstige groei en de rechtszekerheid van de sector van estuaire vaart in het licht van de essentiële modal shift naar meer duurzame vervoersmodi. Hiertoe kunnen (nieuwe) steunmaatregelen en innovatieve oplossingen worden overwogen om deze modus efficiënter te gebruiken.

## **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.<sup>6</sup> 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.

Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, is de binnenvaart veruit de veiligste transportmodus. Conform de Europese ADN-richtlijn betreffende transporten met gevaarlijke goederen op de binnenwateren geldt in het Vlaams Gewest sinds 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren. In 2023 zal DVW de operationele processen en werkinstructies in de organisatie verder uitwerken 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,...). Verder biedt het nieuwe Scheepvaartdecreet (gepubliceerd in het voorjaar van 2022) een meer gecodificeerde en eenvormige regelgeving op vlak van waterwegen en scheepvaart. In uitvoering van het Scheepvaartdecreet de Vlaamse Regering in het komende jaar verschillende uitvoeringsbesluiten vaststellen, ter vervanging van de gedateerde 'bijzondere reglementen'. In 2023 wordt door DVW prioriteit gegeven aan de opstart van bestraffing via bestuurlijke handhaving (cf. artikelen 110, 133 en 134 van het Scheepvaartdecreet).

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

---

<sup>6</sup> 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.

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. Met betrekking tot jaagpaden wordt een uitgebreide monitoringcampagne van de jaagpaden afgerond, die het comfort en veiligheid van jaagpaden in beeld brengt. Gebaseerd op deze monitoringcampagne zal de beleidsvisie betreffende functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden getoetst worden door de Taskforce Verkeersveiligheid. De visie wordt in het voorjaar 2023 gefinaliseerd.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Implementeren en uitvoeren ADN bevoegdheden	<p>In 2023 zet DVW volgende stappen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,...).</li> <li>• De samenwerkingsovereenkomst met de havens wordt uitgewerkt zodat de operationele samenwerking in kader van gevaarlijke goederen goed op mekaar is afgestemd.</li> <li>• DVW start een overleg op met de binnenvaartsector om de bevoegdheden ADN te behandelen, dit omvat zowel operationele aspecten alsook de voorbereiding van internationale fora in het kader van het ADN-verdrag.</li> <li>• De kenbaarheid van ADN alsook de taken hieromtrent van DVW worden in 2023 behartigd, door het opleiden van personeelsleden, het optimaliseren van informatie op VisuRIS en het ontwikkelen van een informatiefilmpje dat via sociale media kan worden verspreid.</li> <li>• Er wordt gestart met de beoordeling van locaties waar ADN-schepen kunnen laden, lossen en liggen. Op basis van de eerste bevindingen mbt openbare locaties zal het beoordelingskader dat in 2022 werd uitgewerkt, afgewerkt worden zodat het aanduiden van locaties op het volledige netwerk kan uitgerold worden.</li> </ul>	Deelprojecten werden uitgevoerd
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]



<p>Implementeren richtlijn Beroepskwalificaties</p>	<p>De nieuwe EU-Richtlijn beroepskwalificaties in de binnenvaart werd midden 2022 omgezet in gewestelijke wetgeving. DVW diende daarbij de aangepaste regelgeving in de praktijk om te zetten, 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 voortaan 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. Gedurende 2023 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>	<p>Operationele werking wordt verder geoptimaliseerd in functie van een correcte omzetting van de EU-Richtlijn Beroepskwalificaties</p>
---	--	---

## 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 zet in op de *modal shift* van de weg naar de binnenvaart.<sup>7</sup> Dat gebeurt niet enkel 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, evenals ondernemerschap en een nieuwe instroom in het (vergrijzende) beroep aanmoedigen. Hiertoe wordt nauw samengewerkt met het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen en met de vzw Netwerk De Vlaamse Waterweg. DVW zet marktdevelopers in,

<sup>7</sup> Zie: "Vastgesteld wordt dat de modal split van het containergoederenvervoer (...) afgelopen twee decennia quasi ongewijzigd is gebleven, ondanks diverse initiatieven van verschillende overheden (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg, de havenbesturen...). Een belangrijke verklaring voor de status quo rond modal split is de grote flexibiliteit van het wegvervoer en haar relatief lage kostprijs. (...) Een tweede structureel obstakel is dat de containerbinnenvaart van en naar de haven van Antwerpen te kampen heeft met ernstige congestie aan de maritieme diepzeekades, met vaak lange wachttijden voor de binnenvaartschepen tot gevolg." (Raad van Bestuur DVW, 16 februari 2022).

die de logistieke processen van ondernemers screenen met het oog op inschakeling van binnenvaart (zie ook indicator onder OD 3.1) . DVW werkt hierbij constructief 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. Deelname van de inlandterminals aan de Vlaamse Havendag wordt beoogd en gefaciliteerd.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Trend in gebruik van de kostprijs-berekeningsmodule	Dit betreft tools die de waarde van een schip bepalen, en berekenen wat het schip kost. Beide (door DVW ontwikkelde tools) worden aan de binnenvaartsector aangeboden om bv. meer gefundeerd een banklening te kunnen aanvragen.	Gelijke trend [per kwartaal]

## SD 6 Naar een slimme en innovatievere infrastructuur

Investeringen in slimme infrastructuur bereiden Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag wordt al uitvoerig geëxperimenteerd met geautomatiseerd varen.<sup>8</sup> Om de vooruitgang inzake automatisering te blijven ondersteunen, wordt gewerkt aan een aangepaste wetgeving en regelluw kader voor commerciële vaart. 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.

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 definieert 'innovatie' als "Initiatieven en activiteiten met het oog op meerwaardecreatie voor de eigen onderneming en voor de economie, welvaart en leefbaarheid van Vlaanderen door het ontwikkelen/implementeren/exploreren van grensverleggende producten, business modellen of processen."

Om de Mobiliteitsvisie en het innovatieve karakter van het mobiliteitssysteem te communiceren en te demonstreren zal het beleidsdomein MOW een partnerschap aangaan met Living Tomorrow.

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.<sup>9</sup> DVW treedt op als facilitator bij proefprojecten inzake geautomatiseerd varen, waarbij het alle goedgekeurde projecten 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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, p. 264.

Daarnaast wordt door DVW in 2023 een marktbevraging opgestart die gaat leiden tot het opzetten van minstens drie pilootprojecten in het kader van duurzame binnenvaart .

Binnen het kader van Smart Shipping zullen in 2023 een aantal projecten (verder) lopen. Een van die projecten is AUTOSHIP. AUTOSHIP is de afkorting voor Autonomous Shipping Initiative for European waters. Het is een project met meerdere Europese partners en het wordt gesubsidieerd door de Europese Unie onder het programma Horizon 2020. Met dit project willen we als waterwegbeheerder komen tot een roadmap, standaarden en methodes die gebruikt kunnen worden door toekomstige ontwikkelaars en zo de commercialisering van geautomatiseerd varen verder op weg helpen. Het doel is om twee demonstraties te houden met schepen die uitgerust zijn met Smart Shipping technologie. De demonstratie in Vlaanderen zal plaatsvinden medio 2023.

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 werden 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 en 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.

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 verkeers-management op de waterwegen.	Beschikbaarheid ('uptime') VisuRIS-platform Streefwaarde: uptime ≥ 99,6 % (downtime ≤ 1,5 dagen = 36 uur) op jaarbasis
EuRIS (Smart Logistics)	Opnemen van de rol van Partnership Coördinator bij het beheer van EuRIS.	Beschikbaarheid ('uptime') van EuRIS-platform Streefwaarde: uptime ≥ 99% (downtime ≤ 3,75 dagen) op jaarbasis
Operationaliseren elektronische meldplicht (Smart Logistics)	Invoeren van de elektronische meldplicht voor beroepsvaart in Vlaanderen, waarbij 1 maal de reis-, lading- en scheepsgegevens op een digitale wijze bezorgd moet worden, ten einde de administratie te	Implementatie van de elektronische meldplicht (Q3 2023)

	beperken en de veiligheid op de waterweg te bevorderen.	
Afstandsbediening - opmaken uitvoeringsplanning	Verdere opmaak visie inzake te ontwikkelen tools ter ondersteuning van de bediening in de centrale (doorlooptijd, noden/ functionele eisen, oplevertermijn) en ter ondersteuning van de communicatie schipper - centrale en de activiteiten van de schipper (doorlooptijd, noden/functionele eisen, oplevertermijn).	Opmaken visie Q4 2023
Afleveren toelatingen en opvolgen pilootprojecten geautomatiseerd varen (Smart Shipping)	Lopende projecten worden opgevolgd en geëvalueerd, nieuwe aanvragen worden behandeld. De aangepaste tijdelijke visie op onbemande sluispassage maakt het mogelijk om te starten met testen in sluisen.	Uitgevoerde testen in sluisen kanaal Leuven-Dijle.
Wettelijk kader scheppen voor geautomatiseerd varen (Smart Shipping)	Pilootprojecten zijn toegelaten voor een maximumperiode van 5 jaar. Voor deze periode zijn er in Vlaanderen ontheffingen op de binnenvaartreglementen mogelijks. Om op een meer duurzame manier verder te kunnen werken, moet de regelgeving in Vlaanderen verder vorm gegeven worden.	Verdere aanpak wordt in Q1 met dMOW verder vorm gegeven.

## 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.<sup>10</sup> Zo bedient DVW in het pleziervaartseizoen (april-september) diverse sluisen en beweegbare bruggen voor de pleziervaart op zon- een feestdagen. 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

<sup>10</sup> Zie: Beleidsnota Toerisme 2019-2024, p. 36.

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. De mogelijke aanduiding van de Scheldevallei als Nationaal Park zou nog een bijkomende impuls kunnen geven.

In het kader van de realisatie van de Seine-Schelde-verbinding 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. In 2022 werd nog een samenwerkingsovereenkomst geactualiseerd inzake een territoriaal en grensoverschrijdend observatorium voor riviertoeerisme.<sup>11</sup>

De visie van DVW op zwemmen is ingegeven door veiligheidsoverwegingen en stelt dat zwemmen in bevaarbare waterlopen in principe niet is toegestaan. Om de potenties voor zwemmen in openbare wateren kansen te bieden past DVW een kader toe dat lokale besturen en initiatiefnemers toelaat voorstellen in te dienen voor zwemlocaties.

DVW zal lokale besturen uitnodigen om voorstellen in te dienen voor locaties voor sportief en recreatief zwemmen met het oog op toetsing aan het DVW-kader.

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]
Aantal zwemzones op waterwegen (recreatief en sportief)	DVW heeft een kader ontwikkeld waarbinnen sportief en recreatief zwemmen in waterwegen mogelijk is. Op basis van dit kader werden vergunningen afgeleverd voor enkele zwemzones en wordt lokale besturen de kans geboden om voorstellen voor nieuwe zwemlocaties in te dienen.	Geen streefwaarde [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.<sup>12</sup> DVW gaat voor de omslag naar een milieu- en energiebewuste organisatie op alle vlakken: zowel inzake infrastructuur als operationele werking. DVW wil zijn rol spelen in het benadrukken van het duurzaamheidsvoordeel van de binnenvaart en ook de inspanning rond onder meer Green Deal Binnenvaart kenbaarder maken.

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’. In 2022 werd

<sup>11</sup> Het betrof de actualisering van een overeenkomst uit 2009, tussen Voies Navigables de France (VNF), Le Service Public de Wallonie (SPW) en ex-W&Z. Intussen hebben heel wat extra partners zich hierbij aangesloten.

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

een participatief voortraject voor een Green Deal Binnenvaart opgestart onder impuls van De Vlaamse Waterweg nv, het departement MOW, Port of Antwerp-Bruges, North Sea Port, het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, de Federatie van de Belgische Binnenvaart en het VIL, samen met een ruime groep van stakeholders, dat de basis zal vormen voor een Vlaamse Green Deal Binnenvaart. De Green Deal zal deel uitmaken van het programma Clean Power for Transport onder impuls van minister Lydia Peeters de ambitie Zero Emissie Vervoer waar zal maken.

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. De resultaten hiervan werden in 2022 opgeleverd.

In 2023 wordt de waterkrachtcentrale sluis Genk op het Albertkanaal gerealiseerd. Er wordt ook versneld uitvoering gegeven aan de studies met betrekking tot de waterkrachtcentrales in Wijnegem, Sint-Baafs-Vijve en Menen.

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 wenst 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 2023 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. Ook in de aanbestedingsprocedures worden criteria rond circulariteit en het verminderen van de materiaalafdruk uitgewerkt.

DVW heeft zich ertoe geëngageerd om een substantiële bijdrage te 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. DVW zal ook een screening uitvoeren van restgronden met als doel na te gaan waar zich mogelijkheden aandienen voor het opwekken van hernieuwbare energie.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Opmaak Masterplan Energie-Efficiëntie (MEE)	Publieke eigendommen zijn een belangrijke ontmoetingsplek tussen het bestuur en de burgers waar duurzaam beleid tastbaar wordt. Het realiseren van een duurzaam beheer heeft meer voordelen dan enkel de energie- en onderhoudsfactuur verlagen. DVW wil het patrimonium dan ook toekomstbestendig maken. Dit is een belangrijke stap naar klimaatneutraliteit waar de overheid een voorbeeldrol in dient te spelen.	Masterplan opgeleverd Q4 2023.
Energiebesparing	Op 5 november 2021 besliste de Vlaamse Regering om voor haar interne werking de klimaatambities aan te scherpen en bijkomende acties te ondernemen in het Intern Klimaatplan voor de Vlaamse Overheid. Voor het gebruik van primaire energie van gebouwen en technieken werd de reductiedoelstelling opgetrokken naar 35% tegen 2030 (vanaf 2023 jaarlijks 3%).	Jaarlijkse primaire energiebesparing t.o.v. voorgaande jaar van alle gebouwen en technieken. [kengetal]

Crisismaatregelen energiebesparing	De Vlaamse regering heeft beslist dat de entiteiten van de Vlaamse overheid de gedurende de najaar - winter - en voorjaarsmaanden van 2022/2023 minstens 15% gas en elektriciteit moeten besparen t.o.v. het gemiddeld verbruik tussen 2017 en 2022. DVW zal niet aan deze globale doelstelling kunnen voldoen en gaf dit aan in het “ <i>comply or explain</i> ”-formulier. Daarom wordt voor deze activiteit gefocust op de kantoorgebouwen	Energiebesparing van 19/9/22 tot 31/3/23 van alle kantoorgebouwen van DVW, vergeleken met het gemiddeld verbruik in die periode tussen 2017 en 2022. Streefwaarde: -15%
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 binnenvaartservices (afval-afgifte, water, walstroom) [kengetal]
Acties duurzame binnenvaart	DVW wil diverse acties (steunmaatregel, pilootproject, bestekvereisten) opzetten rond duurzame binnenvaart.	3 tegen 31/12/2023
Meer bos voor Vlaanderen en opwekken van hernieuwbare energie	Screening van percelen tegen 15 april 2023	Potentiële oppervlakte

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

De wateroverlast van juli 2021 beklemtoonde de noodzaak van de investeringen in hoogwaterveiligheid. Dankzij de uitvoering van tal van rivierverruimingswerken langs de Maas werd een ramp aan Vlaamse zijde nipt vermeden. Langs de Maas herstelt DVW in 2023 de schade ingevolge de hoogwatersituatie van juli 2021 en wordt de herbouw van de Pater Sangersbrug in Maaseik voorbereid. Er dient nog heel wat te worden geïnvesteerd in de hoogwaterveiligheid, wat geen evidente ruimtelijke opgave is. 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? In 2021 keurde de Vlaamse Regering daartoe het tweede Vlaamse overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) en het eerste Vlaamse waterschaarste- en droogterisicobeheerplan (WDRBP) voor het Schelde- en Maasstroomgebiedsdistrict 2022-2027 goed. Beide plannen zijn volledig geïntegreerd in het derde Vlaamse stroomgebiedbeheerplan (SGBP) voor Schelde en Maas 2022-2027.

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

Onder het voorzitterschap van de Nederlandse watergezant Henk Ovink bracht een expertenpanel in opdracht van de Vlaamse regering in juli 2022 haar advies ‘Weerbaar Waterland’ uit. Het bevat een 10-punten programma en een plan van aanpak om Vlaanderen verder te beschermen tegen overstromingen. In 2023 zal een implementatieplan opgemaakt worden met het oog op de gedachtewisseling in de Vergadering verenigde commissies ‘Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Energie’ en ‘Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken’.

#### Sigma plan

Een tijdige uitvoering van het Sigma plan is belangrijk om de maatschappelijke rentabiliteit van het Sigma plan 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. Om alsnog de oorspronkelijk voorziene planning opnieuw te kunnen benaderen, is in de komende jaren een inhaalbeweging aan investeringen vereist. In het kader van de begrotingsopmaak werd alvast voor het Sigmaplan 60 miljoen euro extra vrijgemaakt.

Specifiek voor 2023 kunnen de onderstaande speerpunten in het kader van het Sigmaplan worden aangestipt.

Wat betreft de Durmevallei is de afwerking van de in- en uitwateringssluizen in het GGG De Bunt voorzien in de loop van 2023.<sup>13</sup> De voorbereidende werken voor de bouw van de overlooppdijk (laatste uitvoeringsfase) zijn in het voorjaar 2022 gestart en zullen mogelijk in 2023 kunnen worden voltooid. In Klein en Groot Broek zijn de ringdijken rond beide gebieden klaar en werd het oude huisvuilstort gesaneerd. De bouw van 2 pompstations is in uitvoering. Verwacht wordt dat in 2023-2024 de bressen zullen kunnen worden gemaakt in de oude Durmedijken en deze ontpolderingsgebieden in werking zullen kunnen treden. In het Vlassenbroek bevinden de inrichtingswerken zich ook in een eindfase. De ringdijk en compartimenteringsdijk zijn aangelegd. De bouw van de in- en uitwateringssluizen is lopende. De laatste uitvoeringsfase (aanleg overlooppdijk) wordt voorbereid. De in werking treding van dit gebied wordt verwacht in de periode 2024-2025. Ook in Wal-Zwijn bevinden de inrichtingswerken zich in een eindfase. De ringdijk is aangelegd. De bouw van de in- en uitwateringssluizen is lopende. De aanleg van de overlooppdijk (laatste uitvoeringsfase) is gepland in 2023-2024.

In de Demervallei werd de bouw van een vistrap aan 's Hertogenmolens (Aarschot) in juni 2022 voltooid. In 2023 zal worden verder gewerkt aan de voorziene Demermeanders en buffergebieden in de Demervallei in het kader van het Sigmaplan. De verdere uitvoering van de Sigmawerken in de Demervallei is hoogst nodig, zoals recent nog gebleken is tijdens de watersnood van juli 2021. Hierbij is het reeds aangelegde overstromingsgebied Vinkenbergh in de Demervallei autonoom in werking getreden, terwijl elders langs de Demer noodmaatregelen moesten genomen worden.

In het kader van het Masterplan Scheldekaaien te Antwerpen worden momenteel stabilisatie- en herinrichtingswerken uitgevoerd in de deelzones Sint-Andries en Zuid, Nieuw Zuid, Droogdokken, Bonapartedok en Loodswezen, en Schipperskwartier en centrum. In 2023 zullen onder meer stabilisatiewerken worden uitgevoerd ter hoogte van het Zuiderterras in het centrum en ter hoogte van de overslagkade BGA in het zuidelijk deel.

### Rivierherstel Leie

Het grote belang van het herstel van de natuurlijke vallei- en riviersystemen en de aanwezigheid natte natuur wordt beklemtoond in de '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 bermen 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.

---

<sup>13</sup> GGG staat voor gecontroleerd overstromingsgebied met gereduceerd getij.



De provinciegouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen zijn aangesteld als intendanten met het oog op een vlotte realisatie. De gesprekken en onderhandelingen die de beide intendanten ondertussen voerden met de betrokken stakeholders hebben duidelijk positieve resultaten opgeleverd. Op 4 ha na zijn de noodzakelijke gronden benodigd voor de realisatie van de fase 1 van het luik natte natuur (100 ha ingericht tegen eind 2024) verworven (situatie 31/12/2022). Er wordt bovendien ook versneld werk gemaakt van de opmaak van de resterende inrichtingsplannen.

Binnen het strategisch plan 'Ruimte voor water Dendervallei' wordt in 2023 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 2023 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 Terafene 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 sluzencomplex 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 2023 en volgende jaren voorzien in een aantal essentiële ingrepen om de bedrijfszekerheid te vrijwaren.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Actieplan Droogte en Wateroverlast	Naast de acties geformuleerd in de Blue Deal zal DVW in 2023 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 overstromings-risico	Uitvoering Sigmaplan, Maaswerken en stuwenprogramma Dender	Voortgang deelprojecten conform GIP 2023
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"> <li>- de versteviging van en herstellingen aan de middendijk tussen het Afleidingskanaal van de Leie (AKL) en het Leopoldkanaal zodat de piekopbouw opwaarts keersluis Beernem kan worden opgevangen én de maximale afvoercapaciteit via het Afleidingskanaal van de Leie naar zee kan worden ingezet;</li> <li>- herstellingswerken en beschermingswerken (met aanbrengen van coating) aan de ondergrondse infrastructuur van de uitwateringskokers van het 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.</li> <li>- renovatieproject van Sas Slijkens om de uitwatering meer bedrijfszeker en robuust te maken, en tevens wordt onderzocht of extra afvoercapaciteit kan worden ingezet.</li> </ul>	Voortgang projecten conform GIP 2023

	- Renovatiewerken en instandhoudingswerken aan het sluizencomplex Ganzepoot te Nieuwpoort en de schuiven van de kokers te Heist.	
Monitoren waterpeil	Het waterpeil wordt continu gemonitord om wateroverlast en te lage waterstanden (zelfs bij droogte) te vermijden	Aantal dagen diepgangbeperking voor waterwegen van klasse IV of hoger [streefwaarde: $\leq$ 1 dag (per maand)]
Monitoren werking overstromingsgebieden	Langs tijgebonden waterwegen toppen overstromingsgebieden de hoge waterstanden af	Aantal keer dat reeds in werking zijnde overstromingsgebieden vollopen cq. het getij aftoppen [kengetal]
Aangroei overstromingsgebieden (Zeescheldegebied)	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 1/250 per 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 31/12/2023 (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-oevers, 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. In 2023 zal een afsprakenkader met Natuurpunt en ANB worden opgemaakt, betreffende de uitvoering van natuurcompensatie in Wevelgem, voor de kalibratiewerken in Wevelgem (pand 160). Daarnaast zal dit jaar een natuurbeheerplan worden opgesteld voor pand 140 van de Leie.	- Afsprakenkader ANB afgesloten. Q4 2023 - Natuurbeheerplan pand 140 opgesteld Q4 2023

<p>Afstandsbediening – finaliseren visie inzake tools voor geïntegreerde waterbeheersing in een centrale inclusief opstart implementatie</p>	<p>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 2023 worden de fundamenten verder gelegd voor een visie hieromtrent.</p>	<p>Visie inzake tools voor afstandsbediening is beschikbaar Q4 2023.</p>
--	--	--

## 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 werden zullen de regionale mobiliteitsplannen gefinaliseerd. Met de opmaak van het Regionaal Mobiliteitsplan legden 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 Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 BN)

Na de corona-crisis (2020-2021) hernam de Europese wetgevende agenda inzake mobiliteit en infrastructuur, op volle kracht. 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. In het kader van het Sigmaplan en het beheer van het estuarium werkt DVW ook nauw samen met de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) om de grensoverschrijdende aspecten met betrekking tot waterhuishouding zo te stroomlijnen dat veiligheid, bevaarbaarheid en natuurlijkheid voor alle partners maximaal kan gegarandeerd worden.

Zoals voorgaande jaren wordt gemikt op het maximaal bekomen van Europese subsidies. In 2023 zal de prioriteit gaan naar indiening van een aantal subsidiedossiers in het kader van de tweede call binnen het CEF2-mechanismeprogramma (Connecting Europe Facility) en de voorbereiding van de projectaanvragen voor de derde call van hetzelfde programma, rekening houdend met het MJF.

Een andere prioriteit in 2023 is de voorbereiding van het Belgische voorzitterschap in de eerste helft van 2024. DVW zal meewerken aan de inhoudelijke voorbereiding van het voorzitterschap (belangrijke

lopende en aankomende dossiers, opvolgen van planning en budget, opvolgen van de verschillende werkgroepen) en anderzijds meewerken aan het opzetten een event rond Smart Shipping en autonoom varen.

Op internationaal vlak zal DVW de deelname van ministers Lydia Peeters en Zuhail Demir op 22-25 maart 2023 aan de Waterconferentie van de Verenigde Naties in New York ondersteunen en begeleiden.

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 tegenover begroot. Op 31/12: $\geq 100\%$

### 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 Lockfeer', waarvan de inauguratie in 2020 plaatsvond. De leerstoel werd eind 2022 met twee jaar verlengd. De verlenging zorgt ervoor dat er een nieuwe doctoraatsstudent kan worden aangeworven om onderzoek te doen naar de binnenvaart. Verder werd 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 in strategische adviezen voor DVW worden omgezet.

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Raadgend 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 2023 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. Om het vergunningsproces te verkorten is er een afstemming nodig met het Beleidsdomein MOW over de obstakels die het snel verkrijgen van een vergunning in de weg staan. Daarnaast is het nodig om kennis van de te doorlopen procedures (plannings-, vergunnings- en aanbestedingsprocedures) te verbeteren. Het Departement MOW verzorgt hiertoe via haar afdeling Algemene Technische Ondersteuning op modulaire en virtuele wijze vormingen over overheidsopdrachten. Samenwerking beperkt zich uiteraard niet tot het Beleidsdomein MOW. Bij projecten waarin DVW verantwoordelijkheid draagt, wordt er ook in 2023 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, eNES, 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 entiteitsoverschrijdende afstemming van het omvangrijke investeringsprogramma. Entiteitsoverschrijdende 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
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. Het is de ambitie van De Vlaamse Waterweg om haar maturiteitscore van jaar tot jaar te laten toenemen.

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. We streven naar een score van 3 'gedefinieerd' tegen eind 2024.	Gemiddelde maturiteitscore risicomanagement zoals toegekend door Audit Vlaanderen Streefwaarde: stijgend (> 2.65)

### 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 verder aan de uitrol en implementatie van informatiebeheer binnen de organisatie dat ervoor zorgt dat informatie kwalitatief, transparant en gebruiksvriendelijk ter beschikking kan gesteld worden aan de interne en externe organisatie. Met deze stapsgewijze implementatie behouden we de aandacht voor de mogelijkheden van open data, het delen van data met partners en het inzetten op geïntegreerde data.

Dit gebeurt conform de algemene datastrategie van de Vlaamse overheid, waarbij wordt ingezet op datageletterdheid, ecosysteem en datagovernance. Verder werkt DVW een 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

Voor DVW zijn het **welzijn van haar medewerkers** en **veiligheid op het werk** prioritair. Respect van en voor iedereen vormt de jaardoelstelling 2023 voor alle werknemers.

Het welzijns- en preventiebeleid vertrekt vanuit de specifieke wettelijke en reglementaire bepalingen en wordt verder uitgediept in functie van de noden van de medewerkers en specifieke situatie bij DVW. Eerste belangrijke stap is de vernieuwing van het **globaal preventieplan** (GPP) voor de periode van 2023-2027.

Uit dit GPP wordt er telkens een jaaractieplan (JAP) opgemaakt. In het **JAP 2023** zijn o.a. acties gedefinieerd aangaande arbeidsveiligheid, gelijke kansen en diversiteit, de resultaten van de personeelspeiling en het organiseren van een nieuwe risicoanalyse psychosociale risico's. Al deze acties hebben tot doel het extra inzetten op zowel preventieve als remediërende maatregelen die kunnen bijdragen tot een beter welzijn van de medewerkers. DVW engageert zich op die manier te streven naar cijfers die rekening houden met de eigenheid van de organisatie en mogelijkheden door de aard van de activiteiten.

Daarnaast wordt de **personeelsbehoefte** jaarlijks in kaart gebracht. In functie hiervan en de specifieke noden van de organisatie wordt het **personeelsplan** verder geactualiseerd en een wervings- en bevorderingsbehoefteplan voor 2023 opgemaakt.

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.	Volgens het PRP bedraagt het te bereiken eindsaldo in aantal koppen op 31.12.2024: 1275 koppen. De evolutie van het aantal koppen wordt gemonitord.
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 scheepvaartoperatoren o.a. via de AWATAR-simulator zodat deskundig en vol vertrouwen bediend kan worden.	Opleidingsplan is beschikbaar, inclusief het opleidingstraject AWATAR (Q1 2023)

## 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

## BIJLAGEN

**Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2023**

**Bijlage 2: GIP 2023**

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

**Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer**

**Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2023**

**Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2022**