



Ondernemingsplan DVW 2024

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) | 13 |
| OD 3.3 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen (OD 3.4 uit BN) | 15 |
| SD 4 Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem | 15 |
| OD 4.1 Verbeterde controle en handhaving (OD 4.3 uit BN) | 15 |
| SD 5 Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur | 17 |
| OD 5.1 De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur (OD 5.1 uit BN) | 17 |
| SD 6 Naar een slimme en innovatievere infrastructuur | 18 |
| OD 6.1 Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk (OD 6.3 uit BN) | 18 |
| SD 7 Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk | 20 |
| OD 7.1 De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken (OD 7.1 uit BN) 20 | |
| OD 7.2 Naar een integrale klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik (OD 7.2 uit BN) | 22 |
| OD 7.3 Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico (OD 7.3 uit BN) | 23 |
| SD 8 Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan | 27 |
| OD 8.1 Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's (OD 8.1 uit BN) | 27 |
| OD 8.2 De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten (OD 8.2 BN) | 28 |
| OD 8.3 Samenwerken in quadruple-helix verband (OD 8.4 uit BN) | 29 |
| OD 8.4 De vinger aan de pols houden (OD 8.5 uit BN) | 29 |
| OD 8.5 Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen (OD 8.6 uit BN) | 29 |
| OD 8.6 Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (OD 8.7 uit BN) | 30 |
| SD 9 Ontwikkelen van de organisatie | 30 |

| | |
|--|----|
| BIJLAGEN | 37 |
| Bijlage 1: Personeelsplan DVW 2024 | 37 |
| Bijlage 2: GIP 2024 | 37 |
| Bijlage 3a: Audit rapport over IT-beveiliging van de sturing van de kunstwerken | 37 |
| Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer | 37 |
| Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2024 | 37 |
| Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2023 | 37 |

VOORAF

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zet in 2024 in op samenwerking om het mobiliteitsbeleid vorm te geven. Dat doen we in functie van de beleidsprioriteiten van onze minister en de Vlaamse Regering. Via diverse projecten en kennisdelende initiatieven ontwikkelen we verder onze sterktes om een zo efficiënt en effectief beleid rond Mobiliteit en Openbare werken uit te voeren. De zeven entiteiten binnen het beleidsdomein MOW werken hieraan mee:

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

De voorbije jaren gebeurde dit op basis van ‘samen netwerken’, een nog steeds unieke format om via een portfolio-aanpak over entiteiten heen samen te werken. In 2024 upgraden we dat engagement om onze samenwerking op een hedendaagse manier te versterken: niet langer als diverse entiteiten die elk een deel van de doelstelling realiseren, maar wel meer en meer vanuit een transitiebenadering waarbij we samen dezelfde doelstellingen nastreven en daarvoor onze middelen en mensen mobiliseren naargelang de prioriteiten van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en de Vlaamse Regering.

Voor 2024 gaat het om:

- Inzetten op waterbeheersing via versnelde investeringen in waterbeheersingsprogramma's, masterplan kustveiligheid, project Kustvisie, de Blue Deal, Vlaamse Stroomgebiedbeheersplannen...
- Het promoten van de fiets als duurzaam alternatief, het aanleggen van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur en het voorzien in een vlotte doorstroming met meer fietsveiligheid
- Het verhogen van de verkeersveiligheid door aanpassingen aan de infrastructuur
- Het leggen van de basis voor een meer klantgerichte, efficiënte en marktgestuurde aanpak voor de organisatie van de technische keuring in Vlaanderen
- Het voorzien van het kaderdecreet professioneel rijonderricht en gerichte handhaving
- Het verduurzamen van het voertuigenpark in Vlaanderen en het verduurzamen van de verplaatsingen
- Gerichte infrastructuurprojecten (assetmanagement, Noord-Zuid Limburg, Vlaams PPS-programma, Oosterweelverbinding, Werken aan de Ring, R4WO en de nodige onderhoudsinvesteringen)

Zo willen we de effectiviteit verder opkrikken door nog meer partners te activeren om de mobiliteitstransities mee uit te voeren. Alleen als iedereen zijn rol opneemt zullen we de transities — rond een vlotte en duurzame mobiliteit kunnen realiseren. Om die samenwerking kracht bij te zetten bouwen we dan ook op volgende hefboomen:

- Een integrale aanpak
- Een bewust ruimtegebruik
- Maximaal duurzaam
- Innovatief en digitaal

- Mental shift
- Inclusief

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein concretiseren de Beleidskeuzes van minister Peeters voor het jaar 2024. Ze positioneren de nodige projecten en reguliere processen in programma's en portfolio's om zo de puzzel te leggen om de maatschappelijke uitdagingen in Vlaanderen aan te pakken.

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 2024 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 -'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. De Vlaamse Waterweg acht het een absolute noodzaak dat de onderhoudsinvesteringen matchen met de nood aan onderhoud op basis van assetmanagement-analyse. Dit houdt in dat de volgende jaren de onderhoudsinvesteringen beduidend zouden dienen te worden verhoogd wat binnen de huidige investeringsruimte geen evidentie is.

| 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 2024 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 2024 ondervindt nog steeds 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 en wateroverlast (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 een 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. Voor elke beherende MOW-entiteit werd een assetmanagement-masterplan opgeleverd met, op maat van de betrokken entiteit, groeipaden en concrete acties om in een tijdspanne van vier tot negen jaar het gezamenlijk ambitieniveau te bereiken. 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 in 2021 haar akkoord dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' verder vorm geeft als een potentieel Vlaams PPS-programma met verschillende DBFM-projecten.¹ 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 sluisen op de Boven-Schelde. Voor het uitvoeren van de studies voor beide programma's werden in 2022 raamovereenkomsten gegund. Op 14 juli 2023 werd project 'Sluisen Boven-Schelde' (als deel van het DBFM programma 'Asset Management') erkend als Vlaams PPS-projecten en werd de

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>).

plaatsingsprocedure opgestart. In 2024 wordt verder gewerkt aan een akkoord Vlaamse Regering betreffende de selectie en realisatie van vaste en beweegbare bruggen als Vlaamse PPS.

Het project iASSET – Rapportering via MOW Data warehouse werd deels in 2022 gerealiseerd en liep in 2023 verder.. Concreet wordt de informatie die in iASSET wordt verzameld, opgenomen in het departementaal datawarehouse. Hierop kunnen dan verscheidene overzichten en rapporten worden gebouwd. De te inspecteren bruggen en sluizen zullen in 2024 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 2024 zullen alle inspecties van de vaste bruggen in beheer bij DVW via iASSET worden uitgevoerd. 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.

De recent gepubliceerde Asset Wijzer 2023 van het beleidsdomein MOW stelt de investeringsnoodzaak scherp. De vervangingswaarde van het totale patrimonium aan waterweginfrastructuur wordt momenteel geraamd op 39 miljard euro. Volgens de Asset Wijzer 2023, waarbij rekening gehouden wordt met de toestand van elke individuele asset, vertaalt zich dit in een benodigd budget voor structureel onderhoud van 3,39 miljard euro, en een jaarlijks budget voor regulier onderhoud van 376 miljoen euro.

| 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 |
| 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. | <ol style="list-style-type: none"> 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 aan de hand van de vastleggingsgraad en de aanbestedingsgraad. Vastleggingsgraad = verhouding totaalbedrag vastgelegde projecten ten opzichte van Jaarbudget. Aanbestedingsgraad = verhouding totaalbedrag aanbestede projecten ten opzichte van jaarbudget. | <ol style="list-style-type: none"> 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 afstandsbedieningsklaar maken in de periode 2025-2032 | Conform het huidige implementatieplan (2020-2024) worden in 2024 de nodige voorbereidingen getroffen voor de implementatie van de Masterplanning 2025-2032. | Voorbereiding van implementatie Masterplanning voor periode 2025 – 2032 . Q4 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 werd de nieuwe beleidsvisie ‘Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen’ goedgekeurd. De visie werd in april 2023 geagendeerd op de Raad van Bestuur van DVW, besproken op de Taskforce Verkeersveiligheid, en nadien in de Commissie MOW van het Vlaams Parlement.

In de visie wordt gesteld dat het jaagpad in eerste instantie een dienstweg is voor de bereikbaarheid van de waterwegen, maar dat functioneel medegebruik wordt toegelaten. Tevens kwam er onder meer duidelijkheid voor de toegankelijkheid van *speed pedelecs* op de jaagpaden. In uitvoering van de beleidsvisie en in functie van de beschikbare middelen zal DVW in 2024 als prioritaire actie de signalisatie op de jaagpaden aanpassen zodat *speed pedelecs* toegang krijgen tot de jaagpaden.

In 2024 wordt opnieuw een belangrijk investeringsbudget voor de aanleg en verbetering van fietsvoorzieningen voorzien. Jaagpaden worden maximaal ingeschakeld in het netwerk van fietssnelwegen. DVW schakelt zich in deze beleidsdomeinbrede ambitie in en zal in 2024 een bedrag van 37,4 miljoen euro besteden aan fiets-gerelateerde investeringen, wat aanzienlijk hoger is dan het eigen geambieerde bedrag van 11 miljoen euro 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 hogervermelde beleidsvisie wordt in 2024 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 2024 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 2024 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, begin 2024 werden de laatste ook overgedragen

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.² 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 2040.³ 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 spoorweginet).

De PPS-formule voor de bouw van kaaimuren wordt blijvend gehanteerd om nieuwe klanten toegang tot de waterweg te verlenen. Watergebonden bedrijventerreinen worden daarom bij voorkeur verder uitgerust met gemeenschappelijke kaaimuren. De prioritering van aanvragen gebeurt op basis van een jaarlijkse afweging door de raad van bestuur van DVW en vormt ook in 2024 het uitgangspunt voor de programmering van de uitvoering van de projecten.

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. Gaandeweg resulteerde dit in de ontwikkeling van een aantal belangrijke watergebonden bedrijventerreinen, zoals Beverdonk (Grobendonk), Ham Zwartenhoek (o.a. Nike-site) en Logistics Valley Flanders (voormalige Ford-site in Genk). Tot eind 2023 werd verder gewerkt aan de inrichtingswerken op Logistics Valley Flanders. Voor Insteekhaven Lummen, Lage Keer en Genk Zuid West wordt in 2024 voornamelijk studiewerk uitgevoerd in functie van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor de Albertknoop werd er in 2023 door DVW een studiebestek in de markt gezet. In 2024 worden in functie van de realisatie van het terrein Albertknoop concrete stappen gezet door DVW en de gemeente Lanaken. Het watergebonden terrein 'voormalige Dosschesite' in Lummen zal door DVW in de loop van 2024 in de markt worden gezet. Op het terrein Genk Zuid krijgt de toewijzing van percelen verder vorm.

Eind september 2023 werd Logistics Valley Flanders officieel ingehuldigd. Het is een concept waarbij overheden en private ondernemingen de handen in elkaar slagen om de voormalige terreinen van Ford Genk een nieuwe bestemming te geven. De afgelopen jaren heel wat energie gestopt in de herontwikkeling van het gebied. Aanvankelijk was het Vlaio (Het Vlaams Agentschap voor Innovatie en Ondernemen) de voortrekker in het project. Gaandeweg is die rol overgenomen door DVW. Vanuit het

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

³ 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.

Fonds Innoveren en Ondernemen is inmiddels al bijna 40 miljoen euro geïnvesteerd in het gebied. Het terrein is opgedeeld in drie zones, waarbij de belangrijkste zone (van 48 ha) voorzien is voor watergebonden activiteiten. In 2023 sloot DVW een PPS-overeenkomst af met de concessionaris Port Of Limburg, een joint venture die de containerterminal zal runnen. Het betreft een investering van 17 miljoen euro, met als doel om 3.000 nieuwe jobs te creëren.

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 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). Dit netwerk wil een actieve rol opnemen in het optimaliseren van watergebonden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gebruik van de waterwegen binnen het Seine Schelde werkingsgebied. Het focust zich hiervoor op kennisuitwisseling, samenbrengen van partners en het leggen van kiemen voor de nieuwe realisaties. ENES zet specifiek in op drie thema's:

1. Informatie over de watergebonden infrastructuur
2. Ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen
3. Watergebonden transport, logistiek en innovatie

De regio van Seine-Schelde wordt gekenmerkt door weinig opportuniteiten om extra watergebonden terreinen te realiseren. Rond een van de weinige greenfield die mogelijk nog kunnen gerealiseerd worden – de uitbreiding van het watergebonden bedrijventerrein Woestijne te Aalter – wordt samen met de provincie Oost-Vlaanderen werk gemaakt. Samen met de projectontwikkelaar van de terreinen van ex-Electrabel te Ruien wordt gezocht naar watergebonden spelers. Binnen de provincie West-Vlaanderen is het taak om aan herstructurering van watergebonden bedrijventerreinen te doen. Dit behelst het werken aan het behoud van watergebonden terreinen (Ingelmunster, Waregem en Izegem) en het werken aan activering van watergebonden activiteit op de watergebonden terreinen

Het beschikken over en het vrijwaren van voldoende goed uitgeruste en 'state of the art' watergebonden bedrijventerreinen waar waterweggerelateerde activiteiten - die dus elders niet of enkel mits verhoogde kosten - kunnen ingeplant worden, is een cruciale factor om het gebruik van de binnenvaart verder te stimuleren. Het ENES biedt de mogelijkheden om bedrijventerreinen te koppelen aan belangrijke multimodale infrastructuren.

| 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. ⁴ | Aantal ha nieuwe ingebruikname van watergebonden bedrijventerreinen Streefwaarde: 5 ha/jaar |

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

| | | |
|---|--|---|
| 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 planinitiatieven 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 verladers 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 tonnage via zeeschepen | Indicatie voor het aantal grotere schepen op klasse VI waterwegen. Dit geeft een beeld van het rendement van investeringen, zoals onder meer op het Albertkanaal. | Aantal ton vervoerd via zeeschepen Streefwaarde: Groen x > voorgaand jaar Oranje x tussen 0 en -5% Rood x >-5% |
| Monitoren klasse IV en V schepen op Seine-Schelde | Indicatie voor de resultaten van de opwaardering Seine-Schelde. Indien het aantal grotere schepen verhoogt, kan dit de impact van de inspanningen in het Seine-Schelde project weergeven. | Aantal klasse IV en V schepen op Seine-Schelde Streefwaarde: Groen x > voorgaand jaar Oranje x tussen 0 en -5% Rood x >-5% |
| Monitoren trafiekcijfers | De trafiekcijfers geven ons inzicht in de te nemen acties om de trafiek op het DVW-netwerk te versterken. | Rapportage per kwartaal met overzicht en analyse van de trafiekcijfers Streefwaarde: rapportering is gebeurd in april, juli, september, januari |
| Verhogen modal split | DVW streeft ernaar het aandeel van de binnenvaart in de modal split te verhogen. Door de investeringen in | Overslag containers in TEU op netwerk DVV tov Port of Antwerp-Bruges |

| | | |
|------|---|--|
| | 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. | 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. Dit netwerk wil een actieve rol opnemen in het optimaliseren van watergebonden ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gebruik van de waterwegen binnen het Seine-Schelde werkingsgebied. 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. Ook wordt in 2024 verder ingezet op de opwaardering van het kanaal Roeselare Leie als onderdeel van het Seine Schelde netwerk met de verdere uitwerking van het projectplan, en uitvoering van deelprojecten zoals de realisatie van de Lysbrug te Ingelmuister, de herbouw van enkele kaaimuren en oevers, en studie van enkele andere deelprojecten.

In de Kempen krijgt de studie voor de verruiming van de sluis capaciteit op het kanaal Bocholt-Herentals verder uitvoering, met als streefdoel om in 2024 tot een voorkeurstracé te komen.

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 door DVW een potentieelstudie voor de kleine waterwegen afgerond. In navolging hiervan werd een actieplan Kleine Waterwegen uitgewerkt om deze toekomstbestendig te maken. Het actieplan bevat zowel algemene aanbevelingen betreffende de vloot van de kleine schepen als waterweg-specifieke aanbevelingen.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|--|---|-----------------------------------|
| Ontwikkelen en versterken Seine-Schelde corridor | Seine Schelde is een Europees waterwegenproject waarin Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen samenwerken om | Uitvoering geplande deelprojecten |

| | | |
|---|---|--|
| | <p>een binnenvaartverbinding op groot gabarit te garanderen tussen het Seinebekken in het zuiden en het Scheldebekken en de Noordzeehavens in het noorden.</p> <p>De focus ligt op de verdere opwaardering van de Leie tot een klasse Vb-waterweg om de Leie bevaarbaar te maken voor schepen tot 4.500 ton. In 2024 wordt in dat kader de verruiming van het Afleidingskanaal van de Leie tussen Deinze en Schipdonk afgewerkt (bouw Lovelingbrug in Nevele en voltooiing van de verruimingsbaggerwerken) en wordt volop verder gewerkt aan de aanleg van 22km nieuwe natuurvriendelijke oevers tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve.</p> <p>Tevens worden alle procedures doorlopen om te kunnen starten met de realisatie van de vispassages in Merelbeke en Menen, waardoor de laatste vismigratieknelpunten op de Leie en Boven-Schelde zullen worden weggewerkt. Daarnaast zullen zowel in Menen als in Zulte nieuwe fietsers- en voetgangersbruggen worden gebouwd en worden de doortochten van Menen en Wervik verder aangepast.</p> <p>Naast de Leie-as zal in 2024 ook verder werk gemaakt worden van een verbeterde waterwegverbinding naar de Vlaamse kusthavens (vervanging van de beweegbare brug in Steenbrugge), de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie (bouw van de Lysbrug in Ingelmunster, vernieuwing van diverse kaaimuren, opstart van de heraanleg van de kop van de vaart in Roeselare, en opstart van de studie tot de bouw van een tweede sluis te Ooigem).</p> <p>Voor de modernisering van de sluisen op de Boven-Schelde (Asper, Oudenaarde, Kerkhove) wordt een PPS-project voorbereid.</p> <p>Inzake de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk wordt het voorbereidings-traject volgens de procedure Complexe Projecten verdergezet (beslissing VR ontwerp-voorkeursbesluit en aansluitend openbaar onderzoek)</p> | |
| <p>Modernisering Zeekanaal – ABC-as</p> | <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 tonschepen. Anderzijds wordt het Kanaal naar Charleroi verbreed en worden de bruggen verhoogd tot een vrije doorvaarthoogte van 7,20 m. Zo zullen</p> | <p>Uitvoering geplande deelprojecten</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>schepen tot 1.350 ton en drie containerlagen hoog, het kanaal kunnen bevaren.</p> <p>In het kader van de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi staat, na de realisatie van de Driefonteinenbrug en de Zuidbrug in 2022, de vernieuwing van de Bospoortbrug in Halle op het programma.</p> | |
|--|---|--|

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 via 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 31 januari 2023 werd op een Vlaams-Nederlandse ministertop een akkoord bereikt omtrent het faciliteren van de estuaire vaart. Een Benelux-beschikking werd definitief goedgekeurd op 28 juni 2023 en zorgt voor een uniforme interpretatie van de internationale maritieme verdragen die van toepassing zijn op estuaire vaart. De inwerkingtreding van deze beschikking is een impuls voor de sector van de estuaire vaart, die zo nog een belangrijker rol kan opnemen in de hinterlandontsluiting van de kusthavens van Zeebrugge (PoAB) en Oostende en North Sea Port. In 2024 wordt er ingezet op een verdere communicatie en samenwerking met de sector.

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 2050.⁵ 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. Samen met de sector wordt een analyse gemaakt van de oorzaken van calamiteiten en zetten we samen initiatieven op om calamiteiten te voorkomen. 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.

⁵ 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.

In 2024 worden locaties aangeduid waar **gevaarlijke goederen** geladen, gelost, overgeslagen en ontgast mogen worden. Er wordt meer kenbaarheid gegeven aan de mogelijkheden om gevaarlijke goederen te vervoeren via de binnenwateren, om zo de modal shift maximaal te realiseren. In 2024 wordt ook verder uitvoering gegeven aan het Scheepvaartdecreet. Zo worden de bestuurlijke handhaving en de scheepvaartrechten verder uitgewerkt. In 2024 wordt door DVW verder prioriteit gegeven aan een lik-op-stuk beleid 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, technische voorschriften, ...) en rond (jaagpaden) de binnenwateren. Inzake jaagpadtoegang (niet toegelaten voertuigen) werd het E-loket ontwikkeld waarbij toelatingen en vergunningen digitaal kunnen aangevraagd en beoordeeld worden. DVW draagt ook een aanzienlijke verantwoordelijkheid bij het afleveren van bekwaamheidsbewijzen, en controleert hierbij de volledigheid van de klantendossiers.

Tot slot voert een 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.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|--|---|--|
| Implementeren en uitvoeren ADN bevoegdheden | <p>In 2024 zet DVW in op volgende acties en projecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementatie aangepaste handhaving ingevolge Scheepvaartdecreet • Realisatie concrete uitwerking prioritaire thema omgevingshandhaving (sluikstorten en lozen) • Coördineren van de uitrol van de nieuwe handhavingsprocessen en handhavingstool • Realisatie concrete uitwerking van prioritaire thema handhaving: <ul style="list-style-type: none"> ○ negeren rood licht beweegbare kunstwerken ○ te snel varen • toegang/toelating jaagpaden | Deelprojecten en acties werden uitgevoerd |
| Averijen | Averijen (schade aan schepen waarbij DVW in gebreke wordt gesteld), worden maximaal vermeden. | Aantal averijen aan derden [kengetal] |
| Implementeren richtlijn Beroepskwalificaties | 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 | Operationele werking wordt verder geoptimaliseerd in functie van een correcte omzetting van de EU-Richtlijn Beroepskwalificaties |

| | | |
|-------------------------|--|--|
| | <p>besluiten van de Centrale Rijnvaartcommissie.</p> <p>De basisdienstverlening wordt verzekerd, maar nu dienen we ons te richten op het verder op punt zetten van de processen, uitbreiden van mogelijkheden, uitbreiden van examens (meer variatie van de vragen), ... Dit is een proces dat nog verschillende jaren bijzondere aandacht zal vragen.</p> | |
| Bemanningsvoorschriften | <p>De studie heeft als doel het actualiseren van de bemanningsvoorschriften in het kader van het nieuwe Scheepvaartdecreet en innovatie en houdt rekening met het in voege treden van de nieuwe richtlijn Beroepskwalificaties en de evolutie van de technische eisen van vaartuigen en innovatieve concepten.</p> | Finaliseren studie bemanningsvoorschriften (Q4 2024) |

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.⁶ Dat gebeurt niet enkel via investeringen in infrastructuur, maar ook door het faciliteren en het bewerkstelligen van een *mental shift*.

Een doordachte commerciële strategie zorgt ervoor dat de waterweg nieuwe binnenvaartklanten verwerft. We spelen ook in op de noden van deze klanten en andere stakeholders door met hen over specifieke thema's en problemen te overleggen. 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, 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

⁶ 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).

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 een tool die berekent wat de kosten zijn van een bepaalde reis met een bepaald schip. Deze door DVW ontwikkelde tool wordt 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

Investerings in slimme infrastructuur bereiden Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag wordt al uitvoerig geëxperimenteerd met geautomatiseerd varen.⁷ 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 het 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 ging het beleidsdomein MOW een partnerschap aan 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.⁸ 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.

Dit programma werd in 2022 voor Europese subsidie onder de naam 'DigiWave', en formeel goedgekeurd binnen het subsidieprogramma van CINEA (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency). Het loopt tot eind 2024.

DVW blijft ook in 2024 proefprojecten inzake geautomatiseerd varen begeleiden. Dankzij deze testvaarten kan DVW haar rol als facilitator waarmaken en in samenwerking met de bedrijven,

⁷ 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.

⁸ Vlaams Regeerakkoord 2019-2024, p. 264.

gebruikers en academische instellingen een roadmap voor Smart Shipping (geautomatiseerd varen) uitwerken én realiseren, met de focus op een aangepaste regelgeving

In het kader van Smart Logistics zullen in 2024 de resultaten van de Proof-of-Concept (PoC) rond het delen van reis-, lading en positieinformatie met logistieke partners via een gemeenschappelijk datadelingsplatform met o.a. de zeehavens geïmplementeerd worden. Binnen deze pijler zullen in 2024 de eerste bouwstenen van een intelligent beslissingsondersteunend systeem (BOS) voor verkeersmanagement op de waterwegen gerealiseerd worden, bruikbaar in de verschillende afstandsbedieningscentrales. Op internationaal gebied zal DVW nog steeds de rol van Partnerschap Coordinator blijven opnemen (t.e.m. medio 2025) binnen de context van het Europese binnenvaartplatform 'EuRIS'. Ook binnen het project DTLF-SG2 (Digital Transport and Logistics Forum) neemt DVW in 2024 verder een actieve rol op en koppelt terug met de nationale geïnteresseerde overheden. Tot slot zal DVW in 2024 nog invulling geven aan de verschillende taken zoals gedefinieerd binnen het Europese project COMEX², formeel door CINEA goedgekeurd medio 2023. Dit project zal lopen tot 2027.

Inzake Smart Administration worden ook in 2024 de nodige inspanningen geleverd om verder gevolg te kunnen geven aan o.a. de eFTI-verordening (electronic Freight Transport Information) en de uitbreidingen aan het eRIBa-platform (electronic Reporting for Inland Barge). In 2024 zal het architectuurlandschap, waarop de verschillende binnenvaartinformatiediensten (kortweg RIS of River Information Services) operationeel zijn, toekomstbestendig gemaakt worden o.a. door het aanwenden van artificieel intelligente componenten. Dit zal leiden tot een meer efficiënte communicatie tussen de klant en DVW.

Naast het BVI-programma is er nog het programma 'afstandsbediening', met als doel om in 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen vanuit drie centrales. In 2024 wordt volop ingezet op de verdere voorbereiding en organisatie van de afstandsbedieningcentrale in Hasselt. De start van de centrale Hasselt wordt voorzien op 1/1/2025. Daarnaast zijn er verdere lokale werkzaamheden op de 6 sites van het Albertkanaal, en aan de transitiecentrale in Evergem voor de bediening van de Leie-as, Groot-Gent en Ringvaart Gent. Gelijklopend met deze werken worden de organisatorische en HR-gerelateerde materies uitgewerkt en geïmplementeerd. Verder ligt de focus in 2024 blijvend op het verder uitrusten van de beweegbare kunstwerken, teneinde ze vanop afstand te kunnen bedienen, met prioritaire aandacht voor het Albertkanaal, de Leie-as, Groot Gent, de Dender en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

In CESNI-verband werken we verder aan nieuwe bemanningsvoorschriften die moeten leiden tot de invoering van een nieuw kader voor bemanningsvoorschriften. De Europese Commissie plant hiervoor een impact assesment uit te voeren in de loop van 2024. Het is voorzien om een Europese regelgeving voor bemanningsvoorschriften in 2029 verplicht te maken, tevens wordt voorzien in een systeem dat elektronische tijdsregistratie van de werktijd aan boord van binnenvaartschepen mogelijk maakt.

| 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. | Beschikbaarheid ('uptime') VisuRIS-platform Streefwaarde: |

| | | |
|--|--|---|
| | Vlaanderen is een van de Europese koplopers met betrekking tot verkeers-management op de waterwegen. | 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 |
| Afstandsbediening - Tooling centrale | Formeel start project 'Digitaal systeem centrale afstandsbediening': - informatie landschap afstandsbedieningscentrale; - business analyse; -functionele analyse | Producten beschikbaar Q4 2024 |
| 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 sluzen. | Aantal uitgevoerde testvaarten op het netwerk van DVW (incrementeel) |
| Wettelijk kader scheppen voor geautomatiseerd varen (Smart Shipping) | Pilootprojecten zijn toegelaten voor een maximumperiode van 10 jaar. Voor deze periode zijn er in Vlaanderen ontheffingen op de binnenvaartreglementen mogelijk. Om op een meer duurzame manier verder te kunnen werken, moet de regelgeving in Vlaanderen verder vorm gegeven worden. | Verdere aanpak wordt in 2024 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.⁹ Zo bedient DVW in het pleziervaartseizoen (april-september) diverse sluzen 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 (zie hoger, OD 2.1), zal ertoe bijdragen dat de aantrekkingskracht voor recreatieve fietsers wordt vergroot.

⁹ Zie: Beleidsnota Toerisme 2019-2024, p. 36.

Bij de veerponten op de Maas viel vanaf 1 april 2023 de kostprijs van een overzet voor fietsers en voetgangers weg. Het gratis maken van de veren zal een extra boost geven aan het toerisme in de Maasvallei.

In 2024 wordt er binnen het Sigmplan verder gewerkt op verschillende locaties. Hierbij wordt ook invulling gegeven aan het verhogen van de belevingswaarde en de recreatieve waarde van overstromingsgebieden en dijken. De inrichtingswerken in verschillende ontpolderingen en overstromingsgebieden van het geactualiseerde Sigmplan worden verdergezet (zie OD 7.3), dit in samenwerking met de collegaminister bevoegd voor Omgeving en Natuur. In 2023 werden de inrichtingswerken in het ontpolderingsgebied Hedwige-Prosperpolder voltooid. Hiermee werd een mijlpaal bereikt in de realisatie van het Sigmplan. Ook een aantal andere Sigmagebieden bevinden zich in een eindfase, zodat deze gebieden naar verwachting in de loop van de komende jaren in werking zullen kunnen treden (o.a. de ontpolderingen Groot Broek en Klein Broek, het GGG De Bunt). 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. De objectieven van het luik 'Rivierherstel Leie' binnen het Seine-Scheldeproject sluiten naadloos aan op de ambities van de Blue Deal, en worden dan ook expliciet als speerpunt benoemd. Naast de aanleg natuurvriendelijke oevers zet DVW binnen het luik Rivierherstel Leie ook in op de bouw van vispassages, de aankoppeling van meanders en de opwaardering van zijwaterlopen.

De waterkwaliteit van de Vlaamse kanalen, rivieren en beken is de voorbije jaren verbeterd. Bovendien beschikken we over een uitgebreid en comfortabel netwerk van jaagpaden. In 2022 ontwikkelde DVW een kader voor sportief en recreatief zwemmen met duidelijke regels. Momenteel zijn er negen zwemzones, waaronder de zone in Deinze/Astene die in 2023 gerealiseerd werd. DVW deed in het voorjaar 2023 een bevraging bij lokale besturen, waarna drie lokale besturen een voorstel tot inrichting van een zwemzone indienden. Eind mei 2023 keurde de Vlaamse Regering een besluit goed, dat een reeks versoepelingen bevat (onder meer de introductie van een bijkomende categorie 'vrije zwemzones'). Dit besluit zal allicht de drempel verlagen voor gemeenten om zwemzones aan te vragen. Begin 2024 werd ook de relevante VLAREM II-regelgeving aangepast.¹⁰

| 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] |

¹⁰ Zie hiervoor: <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/wijziging-regelgeving-zwemmen-in-open-water>

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.¹¹ DVW gaat voor de omslag naar een milieu- en energiebewuste organisatie op alle vlakken: zowel inzake infrastructuur als operationele werking. DVW zet dus 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 was er nood aan een 'Green Deal voor de Binnenvaart'.

Op 23 juni 2023 werd de **Vlaamse Green Deal Binnenvaart** officieel gelanceerd, met 90 geëngageerde ondertekenaars. Vanaf het najaar van 2023 worden thema- en kennisdeling-sessies georganiseerd die ook de volgende jaren op het programma van de Green Deal Binnenvaart zullen staan. In het kader van de Vlaamse Green Deal Binnenvaart wordt er momenteel gewerkt aan een financiële impactanalyse. In november 2023 konden kandidaten intekenen op de innovatieve oproep ter vergroening van de binnenvaart. Doel van deze oproep is om aan de hand van pilootprojecten de vergroenings- technologieën voor de binnenvaart sneller te ontwikkelen en op de markt te kunnen aanbieden. De opstart van deze pilootprojecten is voorzien in juni 2024. Er werden 7 projectvoorstellen ingediend. Bedoeling is dat er minimaal 3 voorstellen tot effectieve pilootprojecten zullen leiden. Er werd ook een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor de vergroening van de eigen vloot, specifiek voor twee vaartuigen. Het betreft een retrofit van een bestaand werkschip Den Engel en de nieuwbouw ter vervanging van 'Veerke. Verwacht wordt dat beide bestekken in 2024 zullen gegund worden. Deze projecten worden medegefinancierd door PIO.

Op het Albertkanaal werden de werken aan de waterkrachtcentrale sluis Genk in 2023 gestart. Deze zullen naar verwachting in 2025 afgerond zijn. Voor de pompinstallatie van sluis Wijnegem dient de studie nog te worden opgestart. De pompinstallaties voor de andere vier sluizen zijn wel al klaar. 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 realiseert zich dat de ruimte in Vlaanderen schaars is en dat er zuinig mee moet worden omgesprongen. 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 engageert zich ook om waar mogelijk en haalbaar in te zetten op de opwekking en het gebruik van hernieuwbare energie.

¹¹ 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) | DVW wil het patrimonium toekomstbesteding maken. Dit is een belangrijke stap naar klimaatneutraliteit waar de overheid een voorbeeldrol in dient te spelen. Hiertoe past ze het principe van de Trias-Energetica toe: beperken van de energievraag, gebruik/ opwekken van duurzame energie en het optimaliseren van het niet duurzame energiebronnen. M.b.t. het opwekken van duurzame energie zal hierbij nagegaan worden welke terreinen in aanmerking komen voor energiewinning (zonnepanelen, windmolens) waarbij deze vorm van grondbezetting wordt afgewogen tegen de bestemming van percelen voor de uitvoering van kerntaken. | Masterplan opgeleverd Q4 2024 |
| 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] |
| 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 31/12/2024 |
| Meer bos voor Vlaanderen | DVW geeft op basis van terreinanalyse het voorstel inzake terreinen die voor bebossing in aanmerking komen verder vorm | Aantal HA die DVW aan natuurpunt, ANB of derden aanbiedt om te bebossen [kengetal] |
| Opwekken van hernieuwbare energie | In 2024 zetten we in op de bouw van een nieuwe waterkrachtcentrale aan de sluis Genk. | Waterkrachtcentrale sluis Genk-Zuid op schema met oog op oplevering Q3 2025 |

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

De hoogwatersituatie en wateroverlast van juli 2021, de mogelijke impact van een waterbom in Vlaanderen en de impact van de verwachte klimaatwijziging op de hydrologie van de Vlaamse waterwegen maken duidelijk dat Vlaanderen zich verder en beter moet wapenen tegen frequentere periodes van zeer hoge neerslaghoeveelheden. Daarom besliste de Vlaamse Regering eind 2021 tot de oprichting van een multidisciplinair expertenpanel hoogwaterbeveiliging. Dat panel legde in juli 2022 het advies 'Weerbaar Waterland – Ons voorbereiden op wat al gebeurt' aan de Vlaamse Regering voor. Het advies omvat tien concrete acties waarvoor er samen met de collega-minister bevoegd voor Omgeving een vervolgetraject zal uitgetekend worden. Eén van de adviezen bestaat erin om versneld te investeren in de uitvoering van onze waterbeheersingsprogramma's (o.a. Sigmaplan, Stroomgebiedbeheerplannen, Blue Deal, Klimaatadaptatieplannen).

Het belang van deze programma's werd ook het voorbije jaar opnieuw erg duidelijk. In november 2023 waren er immers overstromingen in West-Vlaanderen, waarbij ook het provinciale rampenplan voor noodweer werd afgekondigd. Door hevige regenval in Noord-Frankrijk en Vlaanderen, in combinatie met een verzadigde bodem en ongunstige omstandigheden op zee, heeft een groot deel van de Westhoek te kampen gehad met wateroverlast met grote maatschappelijke en economische schade als gevolg. Volgend op deze overstromingen werd een Task Force opgericht eind 2023, waarvan de resultaten gevat werden in het eindrapport Weerbare Westhoek. In 2024 maken we met DVW werk van de uitvoering van de aanbevelingen en conclusies van dit rapport. Daarnaast zal ook nog een intensieve onderhoudscampagne moeten uitgevoerd worden in 2024 om de grote schade aan onze infrastructuur ten gevolge van de overstromingen te herstellen. Dit omvat slibruiming, oeverwerken, dijkwerken, groenbeheer en herstellen van jaagpaden, wegenis en openbaar domein.

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 Sigma-plan 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 2024 maken we verder werk van de uitvoering van het Sigma-plan. In 2024 maken we dan ook verder werk van de uitvoering van het Sigma-plan. Een 12-tal deelgebieden werden reeds afgewerkt.¹² De officiële inundatie van het deelgebied Hedwige-Prosperpolder vond eind 2022 plaats, een mijlpaal in de realisatie van het Sigma-plan. In verschillende andere deelgebieden zijn de inrichtingswerken nog lopende of in voorbereiding. In het kader van het Masterplan Scheldekaaien te Antwerpen worden momenteel stabilisatie- en herinrichtingswerken uitgevoerd in de deelzones Sint-Andries en Zuid, Nieuw Zuid, Blue Gate Antwerp, Loodswezen en Schipperskwartier en Centrum. In 2024 zullen o.a. stabilisatiewerken worden uitgevoerd ter hoogte van het Zuiderterras in het Centrum en ter hoogte van de overslagkade BGA in het zuidelijk deel en herinrichtingswerken ter hoogte van Sint-Andries en Zuid, Nieuw Zuid en ter hoogte van Loodswezen. Gelijktijdig wordt ook de uitvoering van het dijkenprogramma in het kader van het Sigma-plan verdergezet.

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.

¹² Met name de deelgebieden: 1) GGG Lippenbroek; 2) ontpoldering Lillo; 3) GGG Bergenmeersen; 4) GOG Paardeweide; 5) GOG-GGG Polders van Kruibekke; 6) ontpoldering Wijmeers; 7) GOG Wijmeers; 8) GGG Zennegat; 9) ontpoldering Groot Schoor Hamme; 10) GOG Polder van Lier; 11) GGG Grote Vijver; 12) ontpoldering Hedwige-Prosperpolder.

Dendervallei

Om het overstromingsrisico in de Dendervallei te verminderen, worden de stuwen tussen Aalst (ingebruikname voorzien in 2024) en Geraardsbergen op de Dender vernieuwd. De aanvang van de werken in Idegem, Pollare en Denderleeuw wordt voorbereid (o.a. vergunning, aanbesteding). Wat Denderleeuw betreft, staan in 2024 de aanpassingen van de stuw, de constructie van het technisch gebouw en de bouw van een vispassage ingepland. In verband met de stuw Teralfene worden de nodige studies verder uitgevoerd. De verschillende deelprojecten worden verdergezet met het oog op de ingebruikname van de nieuwe stuwen vanaf 2025. Minister Lydia Peeters kondigde aan in overleg te zijn getreden met de actiegroep die de vergunning voor de werken in Geraardsbergen aanvocht.¹³

Het Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei werd in 2020 opgestart, met het oog op oplossingen voor de overstromings- en droogteproblematiek en met meteen ook troeven voor de Dendervallei. Medio november 2023 keurde de Vlaamse Regering het verder traject naar besluitvorming goed over het voorkeursalternatief Strategisch Plan. De Vlaamse Waterweg nv en het Departement Omgeving zullen in overleg met de betrokken overheden een interbestuurlijk plan van aanpak opmaken om te starten met de niet-onderscheidende projecten.

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 voor de volgende jaren voorziet 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 Maaswerken | <ul style="list-style-type: none">het project 'Heerenlaak' start in de tweede helft van 2024. De uitvoering zou dan lopen tot het najaar van 2026. Na realisatie zou een deel van het maasdebiet (bij hoogwater) over de Heerenlaakplas lopen, wat de hoogwaterveiligheid ter hoogte van Maaseik verbetert.eind 2023 startte de opmaak van de project-MER voor de voorgenomen ingreep Mazenhoven-Meeswijk-Molenveld. De opmaak van dit project-MER loopt tot begin 2025. Intussen wordt verder gewerkt aan de nodige terreinver- | Voortgang deelprojecten |

¹³ Zie hiervoor: actuele vragen over het verlenen van vergunningen in overstromingsgevoelig gebied, plenaire vergadering Vlaams Parlement, dd. 13 maart 2024: *“Wat doen we op dit ogenblik? Met die mensen aan tafel zitten. Voor mij geldt nog altijd: liever cocreëren dan procederen. Ik hoop dat zij zo snel mogelijk inzien dat we eigenlijk de handen in elkaar moeten slaan, om ervoor te zorgen dat we zo snel mogelijk een vergunning krijgen, zodat we die stuwen en sluzen zo snel mogelijk kunnen veranderen.”* Link: <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1810551/verslag/1812615>

| | | |
|---|--|---------------------------------------|
| | wervingen en onderhandelingen met de nutsmaatschappijen met het oog op de nodige verplaatsingen. | |
| Beperking overstromings-risico. Uitvoering stuwenprogramma Dender | Uitvoering stuwenprogramma Dender | Voortgang deelprojecten |
| Afvoercapaciteit naar zee borgen | <p>Maatregelen om de betrouwbaarheid en beschikbaarheid te blijven garanderen voor bijkomende bescherming tegen wateroverlast omvatten:</p> <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 piekgebouw 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 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. - renovatieproject van Sas Slijkens om de uitwatering meer bedrijfszeker en robuust te maken, en tevens wordt onderzocht of extra afvoercapaciteit kan worden ingezet. - Renovatiewerken en instandhoudingswerken aan het sluizencomplex Ganzepoot te Nieuwpoort en de schuiven van de kokers te Heist. - Opstarten van een studie en ontwerp traject tot het vergroten van (getij-onafhankelijke) afvoer naar zee. | Voortgang deelprojecten |
| Uitvoeren van acties gevat in het eindrapport van de Task Force Weerbare Westhoek | <p>Volgende korte-termijnmaatregelen komen prioritair naar voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Moderniseren van infrastructuur (bouwkunde en elektromechanica) - Onderhoudsbaggerwerken (inhalen historische achterstand) - Verhogen recurrente onderhoudsinspanningen waterwegen De Vlaamse Waterweg - Optimaliseren van zowel gravitaire als van getij-onafhankelijke uitwateringscapaciteit naar zee | Conform stappenplan Weerbare Westhoek |

| | | |
|---|--|--|
| 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: ≤ 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 Sigmaphan (Zeescheldegebied) | Het Sigmaphan 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 Sigmaphan | 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 31/12/2024 (lange termijn: 90% van de dijkwerken gerealiseerd tegen 2030; 100% van de dijkwerken gerealiseerd tegen 2035) |

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 de regionale mobiliteitsplannen goedgekeurd. 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)

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 Sigmapien 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.

Binnen het Seine-Schelde-programma werken de EU, Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk constructief samen. Om dit te coördineren, zijn er de Intergouvernementele Commissie en het Europees Economisch Samenwerkingsverband – kortweg IGC en EESV. De IGC stippelt de beleidsdoelstellingen uit en het EESV gaat hiermee aan de slag om tot concrete projectdoelstellingen te komen. Binnen het EESV (Europees Economisch samenwerkingsverband) van Seine-Schelde is er bijvoorbeeld een werkgroep waterbeheersing waarin zowel de aspecten waterschaarste als -overlast worden behandeld.

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.

In het licht van het Belgisch voorzitterschap van de Raad van Ministers van de EU in 2024 worden de intra-Belgische voorbereidingen, binnen Vlaanderen en binnen MOW, verder geconcretiseerd en wordt het voorzitterschapswerkplan geïmplementeerd. Daarbij leggen we samen met de andere Belgische entiteiten contacten met de landen die samen met België het trio voorzitterschap opnemen, namelijk Spanje en Hongarije. Ook benaderen we waar nodig andere landen om kennis te maken en kennis te vergaren over hun aanpak, ter voorbereiding van een vlotte samenwerking en onderhandelingen.

Na de wateroverlast in het IJzerbekken in november 2023 vonden intussen al verschillende overlegmomenten tussen de Vlaamse en Franse (regio Hauts-de-France) beleidsverantwoordelijken en waterwegbeheerders plaats. Afspraken werden gemaakt om de evaluatierapporten van de wateroverlast en de beleidsaanbevelingen in het voorjaar 2024 uit te wisselen. Dit met het oog op een gecoördineerde aanpak van te nemen maatregelen en initiatieven.)

| 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: $x \geq 100\%$ |
| Smart Shipping conferentie | In het kader van het Belgisch EU-voorzitterschap organiseert de Vlaamse overheid op 16 mei 2024 een Smart Shipping Conference. Deze conferentie wil een inzicht geven in alle stappen die zowel de Vlaamse overheid, De Vlaamse Waterweg nv, de havenautoriteiten en de ondernemers sinds de opening van het testgebied in 2018 hebben gezet in de richting van geautomatiseerd varen in de binnenvaart. ¹⁴ | Event plaatsgevonden Q2 2024 |

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 Lockefer', 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.

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 2024 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 2024 over gewaakt dat steeds voldoende draagvlak wordt gecreëerd. Hiertoe wordt intens samengewerkt

¹⁴ Voor meer info, zie: <https://belgian-presidency.consilium.europa.eu/nl/evenementen/conferentie-inzake-slimme-scheepvaart/>

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. 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).

| Activiteit | 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.

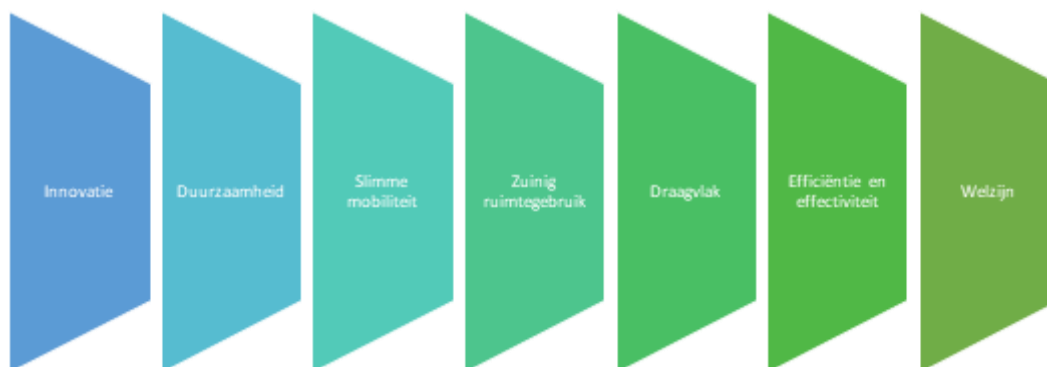
Strategisch Plan - Strategische labels

In 2023 stelde De Vlaamse Waterweg met haar Strategisch Plan 2030 en Masterplan 2050 haar visie voor de lange termijn uiteen, inclusief een inzicht in de financiële noodzakelijke middelen die nodig zijn om de doelstellingen te bereiken. Dit doen we via vier strategische doelstellingen om samen de uitdagingen op het gebied van logistiek, transport, klimaatverandering, energie, digitalisering en cybersecurity, medegebruik, zuinig ruimtegebruik en welzijn aan te gaan. Met deze plannen positioneren we ons als een van de wereldwijde referenties op het gebied van duurzaam waterbeheer, technologische innovatie en economische ontwikkeling.

Vier strategische doelstellingen vormen het kompas voor al onze activiteiten en inspanningen. Zij leggen onze doelen vast.



Zeven strategische labels vormen de identiteit van onze organisatie. Deze labels geven vorm en richting aan alles wat we doen.



Innovatie. We creëren meerwaarde voor de economie, welvaart en leefbaarheid van Vlaanderen door grensverleggende producten of businessmodellen in de binnenvaart en het integraal waterbeheer te ontwikkelen, initiëren en faciliteren. We maken ruimte voor innovatie in de binnenvaartsector, maar zitten ook zelf niet stil. Of het nu gaat om autonoom varen, afstandsbediening en digital twins, de vergroening van de binnenvaartsector, slim waterbeheer of innovatieve overheidsopdrachten: met *state-of-the-art*-projecten doorbreken we het status quo in de *modal split*.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|---|---|---|
| Innovatieve pilotprojecten vergroening binnenvaart | We ondersteunen nieuwe technologieën om de binnenvaart toekomstbestendig en groener te maken. Dit houdt risico in omdat de technologieën nog geen hoge maturiteit hebben. Dit draagt bij tot het verruimen van onze kennis over deze technologieën. Kennis die onontbeerlijk zal zijn voor de aanpassing van de eigen vloot en de binnenvaartvloot van Vlaanderen. Het opbouwen van deze kennis draagt tevens bij tot een betere besteding van toekomstige middelen ter ondersteuning van de binnenvaartsector. Onze financiële ondersteuning zorgt voor een versnelling in de ontwikkeling van nieuwe technologieën voor de binnenvaart. We worden door innovatieve | Minstens 1 project per deeldomein selecteren en opstarten |

| | | |
|--|--|--|
| | externe partners dan ook beschouwd als een waardevolle partner. | |
|--|--|--|

Duurzaamheid. Duurzaamheid is voor ons top-of-mind. Dat trekken we door in onze hele organisatie en in al onze activiteiten. We gaan resoluut voor een versnelde vergroening van de binnenvaart, onze eigen vloot en ons patrimonium. In onze infrastructuurprojecten maken we duurzame keuzes. We benutten nieuwe mogelijkheden voor het opwekken van groene energie op en langs de waterweg. Met de klimaatverandering in het achterhoofd, vertrekken we bij waterbeheer vanuit een integrale systeemvisie, die niet alleen rekening houdt met wateroverlast en droogte, maar waar mogelijk ook met ecologisch herstel van de omgeving. We zorgen dat elke medewerker de tools heeft om duurzaamheid ook daadwerkelijk toe te passen in de eigen job.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|--|---|--|
| Voorbereiding duurzaamheidsrapportering conform CSRD-richtlijn | De CSRD-richtlijn legt vanaf 2026 (over het jaar 2025) een gestandaardiseerde ESG-rapportering op voor grote ondernemingen, Vanuit behoorlijk bestuur, gecombineerd met de maatschappelijke rol van DVW en de intrinsieke motivatie die reeds geformuleerd is in het ondernemingsplan, de strategische labels en onze publieke corporate governance is een dergelijke opname van duurzaamheidsverslaggeving in het jaarverslag van DVW nv als publieke instelling niet weg te denken. | De voorbereidingen voor de ESG-rapportering conform de CSRD-richtlijn (oa. selectie en definitie van meetpunten, duidelijkheid over te verzamelen en beschikbaarheid van data, ...) is afgerond. |

Slimme mobiliteit. We zorgen voor een shift in mentaliteit en systemen naar een efficiënt, duurzaam en geconnecteerd mobiliteitssysteem. We versterken de binnenvaart door een optimale integratie en afstemming met logistieke en multimodale netwerken. Onze visie op multimodale netwerken met een sterke binnenvaart belichten we in beleidsfora en aan onze stakeholders en partners.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|---|--|-----------------------------|
| Implementatie visie verkeersmanagement - opmaken road map | We wensen de waterweggebruikers op een vlotte en efficiënte wijze door het waterwegennetwerk te loodsen op basis van de reisintenties. Zo kunnen we tegemoet komen aan de vragen van de logistieke sector, waar synchromodaliteit de norm wordt. | Roadmap beschikbaar Q3 2024 |

Zuinig ruimtegebruik. We trachten méér te doen met de schaarse ruimte door ze optimaal te laten gebruiken en beheren. Dit begint bij het niet meer ruimte innemen dan noodzakelijk en verspilling van ruimte tegengaan. Met een frisse blik kijken we naar de ruimte en hoe we deze optimaal kunnen laten renderen: we zetten maximaal in op de juiste functie op de juiste plek (transport, waterbeheer,...), op het inschakelen van complementaire functies (zoals energie of zachte recreatie ...) op de juiste plek voor activiteiten en een goede inpassing in zijn omgeving om meerwaarde (economisch, naar mobiliteit, ecologie etc.) te kunnen genereren... We zoeken vandaag naar de oplossingen voor morgen.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|---------------------------|---|-------------------------------------|
| GASTON: gebruik en beheer | GASTON is een beleidsvoorbereidende tool die vraag en aanbod naar watergebonden terreinen linkt. Het biedt ons inzichten in waar welke opportuniteiten liggen, of ruimtelijk-economische knelpunten zich bevinden. Het opzetten van een interne beheers – en gebruiksstructuur voor de tool GASTON en afspraken te maken over het huidig en toekomstig gebruik ervan, zowel voor internen als externen. | Interne hosting van de tool in 2024 |

Draagvlak. We bouwen samen met onze stakeholders aan een gefocuste maatschappelijke impact. Als we de binnenvaart en het watersysteem écht verder willen versterken, kunnen we dit niet alleen. Daarom zijn we een daadkrachtige en betrouwbare partner voor de binnenvaartsector, de beleidsmakers en andere partners. Onze rol evolueert ook: we zijn niet louter infrastructuur- en waterbeheerder of verantwoordelijk voor operationalisering, maar we treden op als ‘clustermanager’ die ideeën en coalities samenbrengt. Ook intern zijn we een organisatie waar iedereen zich betrokken voelt bij onze maatschappelijke opdracht en waar iedereen zijn verantwoordelijkheid opneemt. Samen met onze medewerkers, stakeholders, partners en klanten versterken we de maatschappelijke impact van de binnenvaart en het watersysteem in samenhang.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|---------------------------|---|-----------------------------------|
| Project klantenmanagement | We werken aan de opmaak van een integrale visie op klantenmanagement. Dit is een strategische benadering om relaties met (potentiële) klanten te beheren en optimaliseren. De doelstelling is om positieve klantenrelaties op te bouwen en te verankeren zodat er meer en meer ambassadeurs van de binnenvaart bijkomen en er zo een echte mental shift bewerkstelligd wordt. | Uitvoering geplande deelprojecten |

Efficiëntie en effectiviteit. We willen een veerkrachtige, maar stabiele organisatie zijn, die blijvend inzet op de kwaliteit van onze dienstverlening. Om dit te realiseren verankeren we efficiëntie en effectiviteit als hoekstenen van onze organisatie. Daarbij zetten we in op de kwaliteit, transparantie en bruikbaarheid van informatie, een gedegen resourcebeheer, standaardisering van processen en systemen waar mogelijk, en een cultuur van voortdurende verbetering en samenwerking. De finaliteit van al deze beoogde verbeteringen is het efficiënt beheer van beschikbare mensen, middelen en het (be)dienen van onze stakeholders.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|---|--|-----------------------------------|
| Beheer GEO/GIS op orde - samenvoeging GIS ICT met IM-team | Strategische doel: We creëren duidelijkheid rond de GIS-werking, taken en verantwoordelijkheden binnen het GIS-landschap van DVW. De belangrijkste en grootste stakeholders zijn de eindgebruikers: commercieel beheer ikv ruimtegebruik en inname vergunningen & | Uitvoering geplande deelprojecten |

concessies , landmeters, tekenaars, RIS, projectwerking...

Het huidige GIS-landschap is te divers en complex en zou eenduidiger en eenvoudiger moeten worden. Dit is een belangrijk verandertraject voor de diverse gebruikers - en zij moeten hiervoor betrokken, ondersteund en getraind worden. We willen evolueren naar één systeem die maximaal tegemoet komt aan de noden van de diverse belanghebbenden.

Bij een goede GIS-werking zal zich, naast het vermijden en oplossen van applicatie/data problemen, er ruimte zijn om het gebruik van Geodata te promoten die de organisatie toelaat ruimtelijke data te ontdekken en de mogelijkheden hiervan om de visie van DVW te realiseren.

DOELSTELLING

Om bovenstaande noden en doelen te kunnen realiseren zal een project (geschatte doorlooptijd van 2jaar) opgestart worden die:

- Een uniform GIS-architectuurlandschap opzet uitgaande van een standaardoplossing die maximaal interne en externe GIS- en niet-GIS gerelateerde processen ondersteunt
- Een traject bevat die de diverse GIS-gebruikers binnen DVW begeleidt én ondersteund in het GIS-verandertraject alsook rekening houdt met de noden na beëindiging van het change traject
- De lopende GIS-werking gefaseerd overzet naar de nieuwe werking en architectuur en hierbij aandacht besteed om de operationele noden op vlak van GIS-werking minimaal te verstoren
- Aandacht heeft om de huidige manuele handelingen om data over te zetten naar de GIS-omgeving, te automatiseren door bv integratie van Autocad software met ESRI-software
- Een GIS-structuur met duidelijke rollen en verantwoordelijkheden uitwerkt met als doel om de dienstverlening naar de interne klant te maximaliseren en te verduidelijken.
- Zorgt dat de nieuwe GIS-werking geïntegreerd is met de werking van de organisatie

Welzijn. We willen van werkgeluk een fundamentele pijler maken binnen onze bedrijfscultuur. Door aandacht te hebben voor autonomie en individuele talenten maken we van onze medewerkers de motor van de organisatie. Daarnaast focussen we ook op de wel-organisatie: als werkgever staan we garant voor een veilige en productieve werkomgeving. Met de combinatie van visie, structurele maatregelen en concrete initiatieven dragen we de welzijnscultuur uit in alles wat we doen.

In het Strategisch Plan en Masterplan lichten we de inhoud van de vier strategische doelstellingen toe. Doorheen deze initiatieven en acties zijn steeds de strategische labels te herkennen: de vorm en richting die ze onze organisatie geven, hebben we ook vertaald naar concrete acties binnen de verschillende doelstellingen.

| Activiteit | Omschrijving | Definitie meetpunt/KPI |
|--|---|---------------------------|
| Verhogen van het werkgeluk binnen de organisatie | Werkgeluk is een fundamentele pijler binnen DVW. Wij peilen op verschillende momenten naar het werkgeluk van onze medewerkers. Op basis van de resultaten, nemen we concrete actie met het oog op een veilige en productieve werkomgeving, en medewerkers die zich goed voelen in wat ze bij DVW doen. | Personeelspeiling Q4 2024 |

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: 3 |

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 | Realisatiegraad aanbevelingen Streefwaarde: 80% |

| | | |
|--|---|--|
| | die door de organisatie aanvaard werden, te realiseren. | |
|--|---|--|

Informatiebeheer en innovatiemindset 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, terwijl tegelijkertijd de gepaste beveiligingsniveau's worden toegepast op de toepassingen en de daarin vervatte informatie. 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 2024 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 2024** 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 2024 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: 1266 koppen (1294 op 31/12/2023). 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% |

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 2024

Bijlage 2: GIP 2024

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

Bijlage 3b: Interne audit – verslag klachtenbeheer

Bijlage 4: Jaaractieplan welzijn 2024

Bijlage 5: Eindrapport Ondernemingsplan DVW 2023