

# **WATERWEGEN VAN DE TOEKOMST**

---

**MEMORANDUM DE VLAAMSE WATERWEG NV  
REGEERAKKOORD 2024 - 2029**





# Waterwegen van de toekomst

## Memorandum De Vlaamse Waterweg nv - Regeerakkoord 2024 - 2029

*Met dit memorandum reikt De Vlaamse Waterweg nv voorstellen aan om, binnen het beleidsveld waterwegen, tijdens de volgende legislatuur de maatschappelijke uitdagingen in Vlaanderen aan te gaan.*

*In essentie is het onze ambitie om in samenwerking met andere instanties en actoren:*

- het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer te verhogen;*
- een veerkrachtig watersysteem te creëren om de impact van de klimaatverandering te beheersen;*
- een harmonieus medegebruik van waterwegen en aangelanden te borgen.*

*In wat volgt wordt eerst enige context voor het memorandum gegeven. Vervolgens is de ambitie in vier strategische doelstellingen met projecten en initiatieven verwoord. Nadien volgt het budgettaire kader dat tijdens de volgende legislatuur vorm moet geven aan de waterwegen van de toekomst. Uiteraard kan dit kader geen voorafname zijn.*

## Waterwegen: opportuniteit en bedreiging

Meer dan 1.000 kilometer bevaarbare waterwegen maken dat meer dan de helft van onze Vlaamse steden en gemeenten langs een waterweg zijn gelegen. Een troef die andere landen en regio's ons benijden.

Een waterwegennet dat enorme opportuniteiten bood en biedt voor transport en mobiliteit, ecologische verscheidenheid, ontwikkeling van stedelijke waterfronten en toeristische en recreatieve waterbeleving. Opportuniteiten die door De Vlaamse Waterweg nv zelf en samen met vele andere instanties en ondernemingen in het verleden en heden werden aangegrepen en die geleid hebben tot sprekende resultaten en verwezenlijkingen. Daarbij is voortdurend aandacht voor het oordeelkundig en bewust omgaan met het benutten van synergiën en het vermijden van conflicten.

Waterwegen zijn een schoolvoorbeeld van 'meervoudig ruimtegebruik', die talrijke functies binnen eenzelfde ruimte combineren: transport, waterbeheer, natuur, recreatie, toerisme ... Dit is een enorme troef in een regio waar ruimte schaars is.

Naast sterktes en opportuniteiten kent het Vlaamse waterwegennet evenwel ook zwaktes en bedreigingen.

- De **ouderdom** van een groot deel van de waterweginfrastructuur (sluizen, bruggen, stuwen, oevers) vormt een bedreiging voor de bedrijfszekerheid van assets, voor de waterveiligheid en voor het vertrouwen van ondernemingen en burgers.
- De **gevolgen van de klimaatverandering**, met langdurige periodes van droogte enerzijds, en van intense neerslag anderzijds, zetten de robuustheid van ons watersysteem almaar vaker onder druk.
- Het **gebrek aan ruimte om te investeren** legt een hypotheek op het aantrekken van watergebonden activiteiten wat maakt dat, terwijl prognoses duiden op een gestage groei van de omvang van het goederenvervoer, de beoogde verhoging van het modale aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer moeizaam verloopt.
- Daarenboven dringt **een vergroening van de binnenvaartsector** zich op om de beoogde klimaatdoelstellingen te halen (zero-emissie tegen 2050).

Zorg dragen voor de waterwegen van de toekomst houdt in dat beleidsmatig de troeven van het Vlaamse waterwegennet nog sterker worden uitgespeeld en dat de zwaktes en bedreigingen op oordeelkundige en daadkrachtige wijze worden aangepakt.

Het memorandum *Waterwegen van de toekomst* reikt hiertoe de visie en aanbevelingen aan en sluit naadloos aan bij de bijdrage van het beleidsdomein Mobiliteit & Openbare Werken (MOW) aan het regeerakkoord, getiteld *Versneld naar een toegankelijk en duurzaam Vlaanderen*. Relevante speerpunten van de MOW-bijdrage, en meteen ook maatschappelijke uitdagingen, zijn: 'duurzaam en vlot goederenvervoer', 'performante infrastructuur' en 'omgaan met klimaatverandering'.

## Strategisch Plan 2030 als leidraad

Waterwegen van de toekomst omvat de essentie van het Strategisch Plan 2030, dat de visie van De Vlaamse Waterweg nv voor de lange termijn omvat om de maatschappelijke uitdagingen voor de waterwegen aan te gaan.

Vier strategische doelstellingen vormen het kompas voor al onze activiteiten en inspanningen die uitvoering geven aan het Strategisch Plan. Drie ervan hebben betrekking op onze ambities voor het watersysteem en het benutten ervan, terwijl een vierde onze organisatie-ambitie verwoordt.

Daarnaast vormen zeven strategische labels de identiteit, het DNA van De Vlaamse Waterweg nv. Ze vormen de leidraad in ons doen en laten: innovatie, duurzaamheid, slimme mobiliteit, zuinig ruimtegebruik, draagvlak, efficiëntie en effectiviteit en welzijn.

Het Strategisch Plan 2030 en meteen ook het memorandum *Waterwegen van de toekomst* worden vertaald in een budgettair kader en in fiches met duiding bij specifieke (strategische) projecten en initiatieven.

## Budgettaire context

Het memorandum kan niet voorbijgaan aan een budgettaire realiteit.

Het voorbije decennium bleef het **reguliere investeringsbudget** van De Vlaamse Waterweg nv nagenoeg ongewijzigd met weliswaar een piek als gevolg van het Relanceplan.

De stagnatie van het reguliere budget staat in contrast met de beduidende stijging van lonen en materiaalprijzen, waardoor een substantiële ontwaarding van dit budget realiteit is.

De Vlaamse Waterweg nv diende het voorbije decennium met heel wat succes verschillende **EU-subsidieaanvragen** in. Maar deze subsidies zijn uiteraard gelinkt aan vergelijkbare cofinancieringsbudgetten en gelieerd aan specifieke projecten (Seine-Schelde-project, verhogen bruggen Albertkanaal).

**Eénmalige toewijzingen van extra budget** bij begrotingsopmaak of -controle waren eerder beperkt.

Bijkomende noden (bv. wateroverlast Westhoek) dienden binnen de bestaande enveloppe te worden afgedekt.

De voorstellen van De Vlaamse Waterweg nv om de maatschappelijke uitdagingen daadkrachtig en efficiënt aan te gaan vragen om een **substantiële verhoging van het reguliere investeringsbudget**.

Indien dit niet het geval is, dreigt de verantwoordelijkheid van De Vlaamse Waterweg nv in het gedrang te komen (onaanvaardbare asset-kwaliteit, ongewenste impact klimaatverandering) of dienen eerder aangegane (internationale) engagementen te worden bijgesteld (Seine-Schelde-project, Sigmaphan, Weerbaar Waterland).

# STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN, PROJECTEN EN INITIATIEVEN 2024 – 2029

## Strategische doelstelling 1: We verhogen het aandeel van de binnenvaart in de modal split

Onze maatschappij ondergaat een transitie naar een hernieuwbare, sterk technologie-gedreven en geconnecteerde economie. Deze transitie creëert ontegensprekelijk kansen voor de binnenvaart als efficiënte en milieuvriendelijke transportmodus met een sterke drive naar digitalisering en automatisering. Vergeleken met andere vervoermiddelen is de binnenvaart bovendien klimaatvriendelijk, energiezuinig, veilig, congestievrij en geluidsarm.

De ligging van Vlaanderen in het logistieke hart van Europa is bovendien een troef die zich perfect leent tot het ontwikkelen van nieuwe markten en vervoersconcepten in de binnenvaart. Palletvervoer, stadsdistributie, afvalvervoer en automatisch varen vinden in Vlaanderen een dankbare voedingsbodem.

Hoewel de binnenvaart in Vlaanderen al een aanzienlijk vervoersvolume heeft, is het onze ambitie om het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer nog substantieel te verhogen. Dit is een uitdaging die De Vlaamse Waterweg nv, vanuit haar decretale opdracht, samen met de binnenvaartsector en ondernemers wil aangaan.

Om dit waar te maken is enerzijds een (fysiek en digitaal) sterk 'waterwegaanbod' vereist dat vertrouwen wekt, aantrekkelijk en toegankelijk is en perspectief biedt voor de toekomst.

Anderzijds moet op het sensibiliseren en faciliteren van het vervoer over water worden ingezet.

Om de strategische ambitie waar te maken dienen zich voor de volgende legislatuur volgende projecten, initiatieven en investeringen aan.

### Verhoogd investeren in instandhouding en onderhoud van assets

Het rapport 'Eerst houden, dan bouwen', dat in 2019 in opdracht van het beleidsdomein MOW werd opgesteld legde de pijnpunten bloot van de onderhoudstoestand van de waterweg- en infrastructuur in Vlaanderen. Naast de vaststelling dat er een aanzienlijke onderhoudsachterstand is, pleitte het rapport er ook voor om de maturiteit van het assetmanagement te verhogen.

Sindsdien werd de maturiteitsverhoging geconcretiseerd door het uniformiseren van de assetmonitoring en assetmanagement-plannen voor elke MOW-entiteit.

Eind 2023 lag met de Asset Wijzer 2023 een nieuwe analyse voor van de kwaliteit van de MOW-assets (kunstwerken, watergebonden infrastructuur en weginfrastructuur).

Ondanks een verhoogde investeringsomvang in onderhoud de voorbije jaren zijn de resultaten van deze analyse verontrustend: ze duiden op een aanzienlijke vervangings- en onderhoudsbehoefte.

De Vlaamse Waterweg nv wil de **bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit** van het waterwegennet te allen tijde garanderen. Het is dan ook zaak om een sterke focus te leggen op de instandhouding en het onderhoud van het patrimonium, en de historische onderhoudsachterstand binnen afzienbare tijd weg te werken. Om dit te realiseren zijn structureel hogere investerings- en onderhoudskredieten noodzakelijk.

## Waterwegen die toekomstperspectief bieden

Begin 2024 werd het ambitieuze programma voor het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal afgerond en is binnenvaart met vier lagen containers mogelijk.

Dit was een belangrijke mijlpaal, maar ook elders in Vlaanderen is de opwaardering van waterwegen noodzakelijk om een verdere groei van het binnenvaartverkeer te bewerkstelligen. Deze upgrade geeft ook invulling aan de normen van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T) in afstemming met onze buurregio's en -landen.

Concreet moet de ambitie zijn om

- de opwaardering van de Leie (eenrichtingsverkeer klasse Vb en drielaagse containervaart) te voltooien tegen einde 2030; structureel en substantieel te investeren in de renovatie/opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie;
- een beslissing te nemen inzake het voorkeursbesluit (vaststellen van het voorkeursalternatief) voor de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk;
- verder werk te maken van de opwaardering van het kanaal Brussel-Charleroi;
- na vaststelling van het voorkeursalternatief voor de opwaardering van het sluiscomplex Blauwe Kei (kanaal Bocholt-Herentals) de opwaardering tot klasse IV aan te vatten;
- missing links weg te werken.

## Investeren in innovatie, vergroening en digitale transformatie

Investeren in onderzoek naar nieuwe technologieën en innovatieve logistieke concepten leidt tot verbeteringen in de efficiëntie van het transport over de binnenwateren. We zetten daarom maximaal in op innovatie, digitalisering, vergroening en automatisering, om zo toekomstige ontwikkelingen van de binnenvaart te optimaliseren. Daarbij komen we tegemoet aan vragen van het bedrijfsleven. Ook internationaal wordt gelobbyd voor een aanpassing van beleid en regelgeving om mogelijkheden van geautomatiseerd varen, alsook het varen op alternatieve brandstoffen, alle kansen te bieden.

Als de binnenvaart zijn duurzaamheidsimago en -voorsprong op andere vervoersmodi wil behouden, is de vergroening (zero-emissie tegen 2050) een must. De Vlaamse Waterweg nv is hierbij een belangrijke, maar niet de enige speler. Om de globale ambities rond vergroening van de binnenvaartsector te realiseren, geven we uitvoering aan de roadmap van de Green Deal Binnenvaart. We moeten er ons van bewust zijn dat de omslag naar een groenere binnenvaart een grote financiële investering in de sector zal vragen en de overheid hierin een faciliterende rol kan/moet opnemen.

Ook de verdere uitbouw van het Smart Shipping-programma is aan de orde. Vlaanderen was en blijft met VisuRIS – dat model stond voor de andere EU-lidstaten – een voortrekker op het vlak van waterweg-verkeersmanagement dat gericht is op een vlotte, veilige en duurzame scheepvaart ten bate van de nautische en logistieke keten.

Daarnaast is het onze ambitie om tegen 2032 alle sluisen en bruggen te bedienen vanuit drie afstandsbedieningscentrales. Vanaf 2025 zullen de centrales in Hasselt en Evergem al het Albertkanaal, Groot-Gent en de Leie-As vanop afstand bedienen.

Tot slot geven we vorm aan de implementatie van het wettelijk kader voor handhaving (o.a. scheepvaartdecreet en ADN-richtlijn) in het belang van de veiligheid van gebruikers óp (vaarregels, bemanningsvoorschriften) en rond (jaagpaden) de binnenwateren.

## Ruimte voor ondernemen op en langs het water

Het gebrek aan ruimte/locaties legt een hypotheek op het aantrekken van watergebonden activiteiten. Dat maakt dat, terwijl prognoses duiden op een gestage groei van de omvang van het goederenvervoer, de beoogde verhoging van het modale aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer moeizaam verloopt.

De Vlaamse Waterweg nv pleit ervoor om economisch bestemde terreinen langs alle waterwegen exclusief voor te behouden voor watergebonden activiteiten. Maar dit alleen zal niet volstaan. Het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) vraagt om een doorstart, waarbij enerzijds daadkrachtig uitvoering wordt gegeven aan de lopende planningsprocessen, maar anderzijds een ENA 2-prospectie moet leiden tot het afbakenen van nieuwe potentiële vestigingsmogelijkheden.

Het eNES-netwerk (Economisch Netwerk Seine Schelde) biedt dan weer het ideale forum om in functie van de opwaardering van de Leie een operationeel aanbod aan watergebonden terreinen te creëren in Oost- en West-Vlaanderen.

Ook in Vlaams-Brabant is de ruimte voor watergebonden ondernemen schaars. Een onderzoek met het oog op de optimalisatie van het aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen dringt zich op.

De Vlaamse Waterweg nv wil, gelet op haar decretale opdracht, haar schouders zetten onder de algemene ambitie om bijkomende watergebonden terreinen te realiseren, en een trekkende rol spelen in het economisch ontwikkelen en realiseren van deze gronden.

De invulling van bestaande bedrijventerreinen moet worden geoptimaliseerd, onder meer door de aankoop, sanering en herontwikkeling van bestaande terreinen en *brownfields*, waardoor een watergebonden aanbod gerealiseerd wordt.

Ook een operationeel aanbod van openbare en privékaides blijft belangrijk. De PPS-regeling voor de realisatie van kaaimuren blijft één van de voornaamste *incentives* om bedrijven over de streep te trekken, en te laten opteren voor de binnenvaart.



## Strategische doelstelling 2: We creëren een veerkrachtig watersysteem



### Waterbeheer moet voor de Vlaamse regering een topprioriteit zijn.

Gelukkig zijn we ons in Vlaanderen al geruime tijd bewust van de noodzaak om ons beter te beschermen tegen mogelijke wateroverlast vanuit onze waterwegen. De uitvoering van het Sigmaplan moet het stroomgebied van de Schelde en haar bijrivieren waterrobuust maken door de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden en het verhogen van waterkeringen (dijken en kaaien).

Grootschalige investeringen in de verruiming van het rivierbed van de gemeenschappelijke Maas maakten dat waterleed in de Maasgemeenten intussen (hopelijk) verleden tijd is.

Een goed functionerend watersysteem is ook van vitaal belang voor het behoud of de verbetering van de intrinsieke ecologische kwaliteiten, het beheren van bevaarbare waterwegen, en het aanleveren van ruw water voor drink- of proceswater.

We streven naar veerkrachtige watersystemen, die in staat zijn om (klimaat)schokken op te vangen en die bijdragen aan vele functies en diensten. Hiertoe investeren we op een doordachte manier in een combinatie van voldoende ruimte voor water, klimaatrobuuste infrastructuur en slimme technologie.

De impact van de klimaatverandering wordt evenwel alsnog duidelijker en zet onze watersystemen onder druk. De voorbije jaren werden we geconfronteerd met verschillende extreem droge voorjaar- en zomerperiodes. Anderzijds was er in juli 2021 de waterbom en in november 2023 en januari 2024 kregen verschillende regio's in Vlaanderen te maken met aanzienlijke wateroverlast.

De expertenrapporten *Weerbaar Waterland* en *Weerbare Westhoek* formuleerden adviezen die intussen ter harte worden genomen. De adviezen van *Weerbaar Waterland* vragen ook om het versnellen van onze inspanningen en om een structurele verankering, zowel ruimtelijk als financieel. Met de Blue Deal wapent Vlaanderen zich dan weer tegen waterschaarste en droogte.

Om de grote uitdagingen naar coherente, risico gebaseerde doelstellingen te kunnen vertalen, zijn (gebiedsgerichte) **watersysteemvisies vereist**. Deze geven voor een afgelijnd gebied aan welke functies binnen het watersysteem bepalend en prioritair zijn. Hieruit kunnen we afleiden welke inspanningen geleverd moeten worden om tot een optimalisatie te komen. Het door de Vlaamse regering goedgekeurde Strategisch Plan 'Ruimte voor Water in de Dendervallei' is hiervan een voorbeeld.

Een cruciale factor om de waterprioriteit kracht bij te zetten is het opzetten van een 'waterzekerheidsfonds', dat voorziet in een legislatuur-overschrijdende, structurele financiering van investeringen in waterbeheersing. Daadkrachtigen doelgerichte investeringsprogramma's, gericht op het verhogen van de waterweerbaarheid, vereisen een goedgekeurde meerjarenvisie, waarbij de uitvoering ervan kan rekenen op een welbepaald en vooraf vastgelegd budget. Op deze wijze moet onder andere de ambitie om tegen 2030 het geactualiseerde Sigmaplan te realiseren bewaarheid worden.

Samen met andere partners willen we ook de **ecologische waarde van het watersysteem** verbeteren. Een goed functionerend ecosysteem met een grote biodiversiteit is immers beter in staat om verstoringen op te vangen, wat cruciaal is in het licht van klimaatverandering. Om maximaal bij te dragen aan een ecologisch waardevol waterwegennetwerk, investeren we bij de sterk gewijzigde rivieren gericht in hydrologisch en structuurherstel, evenals in het aantakken van oude meanders.



### Strategische doelstelling 3: We realiseren een harmonieus medegebruik

Waterwegen en jaagpaden lenen zich bij uitstek tot medegebruik, waarbij meerdere partijen toegang hebben tot het gebruik ervan. De Vlaamse Waterweg nv ziet medegebruik als een verweving van functies, waarbij de hoofdfuncties voorrang hebben op het medegebruik. We ambiëren een *veilig medegebruik*, waarbij we tegemoetkomen aan maatschappelijke uitdagingen. We creëren kaders en faciliteren medegebruik om te komen tot een harmonieus gebruik van de waterweg op geschikte plaatsen en tijdstippen. Medegebruik moet gezien worden in het licht van de ambities ter bevordering van de binnenvaart en de creatie van een veerkrachtig watersysteem, de twee kernfuncties van de waterweg.

De Vlaamse Waterweg nv onderschrijft de ambitie om het fietsen te stimuleren en haar infrastructuur aan te passen aan een verhoogde fietsintensiteit. De beleidsvisie *'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'* (2023) vormt het kader waarbinnen het medegebruik van jaagpaden door fietsers kan versterkt worden. De (her)inrichting van jaagpaden als fietssnelwegen vergt evenwel extra investeringen en recurrente middelen voor **preventief, curatief en structureel onderhoud** en het ijs- en sneeuwvrij maken van de jaagpaden. Uit veiligheidsoverwegingen kan het nodig zijn op weloverwogen locaties (al dan niet ecologische) verlichting te plaatsen (op vraag en voor rekening van lokale besturen). Door deze inspanningen zullen we de *modal shift* in het personenvervoer mee faciliteren.

Multifunctioneel waterweggebruik impliceert dat we ook aandacht besteden aan het faciliteren van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg. Er worden in Vlaanderen heel wat evenementen georganiseerd op de waterwegen en watergebonden gronden. We stellen ons ten aanzien van deze evenementen dan ook positief op, en bieden (water)recreatie op en langs het Vlaamse waterwegnetwerk alle kansen. Net als bij de jaagpaden is een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van het recreatieve netwerk dat de recreatie niet conflicteert met de beroepsscheepvaart.

We voeren een **woonbotenbeleid** dat erop gericht is wonen op het water te faciliteren op de juiste plaatsen, op een veilige manier en met respect voor het milieu. We streven daarbij naar een vlot aanvraagproces via vergunning of concessie.

*Last but not least*, willen we de potenties voor **energiewinning** op en langs het water **stimuleren** voor aquathermie, warmtenetten, windmolens, zonnepanelen ... Het spreekt daarbij voor zich dat we mogelijke conflicten tussen energiewinning, scheepvaart en andere medegebruikers trachten te voorkomen.

## Strategische doelstelling 4: We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie



We worden geconfronteerd met heel wat trends, nieuwe standaarden, uitdagingen en persoonlijke en maatschappelijke verwachtingen. De uitdaging voor onze organisatie is om de optelsom van alle prikkels en opportuniteiten te beheersen en te streven naar een optimale balans tussen een gezonde en optimale organisatorische werking – onze wel-organisatie – én het welbevinden van elke medewerker.

Daarbij willen we zorg dragen voor een **veilige en productieve werkomgeving**. Een veilige werkomgeving bestaat uit meer dan risicoanalyses en persoonlijke beschermingsmiddelen om de fysieke veiligheid te garanderen. We willen ook het psychologisch welbevinden versterken. In dat verband schenken we een verhoogde aandacht aan het prioriteren van veranderingen en aan de wijze waarop we veranderingen in onze organisatie implementeren. We helpen onze medewerkers om hun aanpassingsvermogen te vergroten en begeleiden hen in organisatieveranderingen, waardoor ze het nodige 'comfort' hebben in hun taakuitvoering in een snel veranderende omgeving.

Onze **medewerkers** zijn het uithangbord van de organisatie en zijn allen vertegenwoordigers van onze *employer brand*. Ze moeten zich dan ook **goed voelen bij De Vlaamse Waterweg nv**. Om de fierheid onder onze medewerkers verder aan te wakkeren is een duidelijk beeld van wat we willen realiseren op middellange (2030) en lange (2050) termijn essentieel. Daarom zetten we in op draagvlak voor besluitvorming en korte besluitvormingsprocessen. Door inzichtelijk te maken waar de prioriteiten liggen, zullen onze leidinggevenden in staat zijn om op elk niveau de visie, waarden en doelen uit te dragen. Tevredenheid leidt ook tot meer betrokkenheid, hetgeen op zijn beurt een belangrijke voorwaarde is voor een goede dienstverlening.

De Vlaamse Waterweg nv wil gezien worden als een facilitator *par excellence*: een organisatie die belemmeringen wegneemt, samenwerkingsverbanden ondersteunt, en openstaat voor innovatieve projecten. De belangen van onze stakeholders staan steeds voorop. Niet alleen moeten stakeholders ons vlot weten te vinden, ze moeten ook snel geholpen worden bij het ontplooiën van hun activiteiten. Daarom willen we maximaal **efficiënt en effectief werken**. Die twee begrippen worden concreet vertaald in al onze ondersteunende en operationele bedrijfsprocessen. Dit betekent dat we kritisch gaan kijken naar bestaande werkwijzen en de impact ervan op andere stappen in een proces (end to end). We kiezen voor de meest efficiënte en effectieve manier om een bepaalde processtap in te regelen, bouwen voldoende interne controle in, verhinderen ambachtelijkheid en zetten sterk in op digitalisering.

Er is ruimte voor verbetering op tal van domeinen. De Vlaamse Waterweg nv zal de komende jaren haar ambitie om te groeien richting een **datagedreven organisatie** verder concretiseren. Wat betreft het ICT-landschap streven we naar een set van doordacht gekozen en ontwikkelde applicaties. Deze zijn veilig, betrouwbaar, vlot toegankelijk en gemakkelijk in gebruik. Ze maken gebruik van kunstmatige intelligentie om datagedreven beslissingen te ondersteunen en adviezen te bieden voor weloverwogen keuzes. Wij zullen hiertoe eveneens een strategie rond kunstmatige intelligentie uitwerken, gebaseerd op Europese en Vlaamse richtlijnen. In deze geavanceerde omgeving zijn wij vastberaden om een leidende rol te spelen in het tijdperk van datagestuurde en intelligent besturen, waarin informatie niet alleen een middel is, maar een strategische troef voor doeltreffendheid en innovatie. Er zullen anderzijds voldoende technologische en operationele maatregelen ingebouwd worden in deze digitale processen, zodat de risico's op vlak van informatieveiligheid en andere ongewenste digitale dreigingen gemitigeerd worden.

**Ambities** moeten we te allen tijde **binnen de beschikbare mogelijkheden** kunnen **realiseren**. Die 'mogelijkheden' verwijzen zowel naar financiële middelen als naar menselijk kapitaal. Op beide terreinen moeten we, door een gedegen *resources*-beheer, inzicht verwerven in de middelen die nodig zijn om op middellange en lange termijn onze doelstellingen te behalen en onze risico's te beheersen. In dit kader willen we werk maken van het verfijnen van onze financiële rapporteringen, alsook van een objectief afwegingskader om onze doelstellingen te prioriteren.

Tot slot verweven we een **'innovatie-cultuur' en 'duurzaamheidsreflex'** doorheen onze organisatie, zodat alle medewerkers in de komende decennia met een innovatieve en duurzame ingesteldheid en reflex nieuwe projecten en bestaande processen aanvatten. We willen een facilitator/katalysator zijn, met medewerkers die trots bijdragen aan state of the art-projecten.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Voorbeelden van projecten waar De Vlaamse Waterweg nv een pioniersrol vervulde, zijn het binnenvaartplatform EuRIS (gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS), en eRiBa (electronic Reporting for Inland Barges).

# BUDGETTAIR KADER

Met het Strategisch Plan 2030 schuift De Vlaamse Waterweg nv onderbouwde ambities naar voor die erop gericht zijn om de waterwegen van de toekomst vorm te geven, zijnde: betrouwbare, toegankelijke, veilige, aantrekkelijke en toekomstgerichte rivieren en kanalen aan te bieden voor maatschappij, ondernemingen en burgers. Om deze ambities waar te maken, is een adequate financiering vereist. In dit luik lichten we toe welke investeringen vereist zijn om de ambities waar te maken.



## 1. Investeringsambitie en -noden

In bijgevoegde tabel zijn de vier strategische (SD) en onderliggende operationele doelstellingen (OD) vertaald naar programma's en strategische projecten. De tabel geeft de vereiste investeringsomvang weer voor de periode 2025-2030 om de ambities voor het Vlaamse waterwegennet waar te maken.

In de tabel wordt onderscheid gemaakt tussen

- programma's/projecten die in uitvoering zijn en waarvoor de bedragen de realisatie ervan binnen een bepaalde tijdshorizon beogen;
- programma's/projecten die een jaarlijks recurrent budget vereisen;
- programma's/projecten die gedurende een bepaalde periode de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen vergen;
- programma's/projecten waarvoor een beleidsbeslissing zich in de toekomst aandient.

Bij het bepalen van de bedragen werd geen rekening gehouden met

- indexering van de bedragen rekening houdend met prijsevoluties in de toekomst;
- de PFAS- en stikstofproblematiek die een significante impact zal hebben op de kostprijs van infrastructuurwerken.

De investeringsambitie en -noden zijn voor de verschillende SD, OD, programma's en -projecten als volgt te duiden.

## SD1 – We verhogen het aandeel van de binnenvaart in de modal split

- SD 1 – OD 1

**Recurrent jaarlijks bedrag: 31,5 miljoen euro.**

Dit bedrag omvat de budgetten voor programma's en projecten die de aantrekkelijkheid, het concurrentievermogen en de toegankelijkheid van de binnenvaart verhogen. We bieden expertise die bedrijven ondersteunt in het organiseren van goederenvervoer over de waterweg. We nemen een faciliterende en voorbeeldrol op in het kader van de vergroening van de binnenvaart. Voor het realiseren van bijkomende overslagmogelijkheden zetten we de publiek-private samenwerking (PPS) met bedrijven verder. We gaan gericht op zoek naar partners voor het realiseren en uitrusten van watergebonden bedrijventerreinen.

- SD 1 – OD 2

**Recurrent bedrag regulier onderhoud: 125 miljoen**

**Recurrent bedrag structureel onderhoud: 125 miljoen**

Het vrijwaren van de bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van onze waterwegen en van het imago van Vlaanderen vereist dat voldoende wordt geïnvesteerd in het onderhoud van de infrastructuur. Enerzijds gaat het om regulier onderhoud: preventief onderhoud, onderhoudscontracten voor bouwkunde en elektromechanica, groenonderhoud, verwijderen van drijvend en zwerfvuil. Anderzijds gaat het om structureel onderhoud van assets en baggerwerken teneinde de kwaliteit en de levenscyclus ervan te borgen. De huidige vervangingswaarde van het totale patrimonium aan waterweginfrastructuur wordt geraamd op 39 miljard euro.

De Asset Wijzer 2023 van het beleidsdomein MOW stelt de investeringsnoodzaak scherp: een benodigd budget voor structureel onderhoud van 3,39 miljard euro en een jaarlijks budget voor regulier onderhoud van 376 miljoen euro. Het is weinig realistisch dat deze budgetten van vandaag op morgen beschikbaar zullen zijn, maar de gap met de thans jaarlijks beschikbare budgetten is (te) groot en vraagt minstens om een groeipad. Voor het regulier onderhoud vraagt dit om een jaarlijkse cumulatieve groei van ca. 20 miljard euro tot een jaarlijks budget van 125 miljoen euro vanaf 2028.

Voor structureel onderhoud en vervangingsbouw stellen we een groeiscenario voorop, verspreid over drie legislaturen, waarbij we evolueren van 100 miljoen euro vanaf 2025 naar 150 miljoen euro in 2030 om de twee daaropvolgende legislaturen een budgettair peil van 150 miljoen euro aan te houden.

Het levenscyclus-denken indachtig moet het onderhoudsbudget mee-evolueren met de aangroei van het patrimonium en wordt het onderhoudsbudget voorzien bij oplevering van nieuwe infrastructuur. Ongeacht de budgettaire mogelijkheden kiezen we ervoor om budget voor het onderhoud van de infrastructuur primair toe te kennen, waarbij in eerste instantie voldoende middelen voorzien worden voor reguliere onderhoudstaken, en in tweede instantie voor structureel onderhoud en vervangingsbouw. Het niet nakomen van deze onderhoudsverplichting ten aanzien van het eigen patrimonium creëert namelijk grote risico's voor de veiligheid en bedrijfszekerheid op en naast de vaarweg. Ook bij fluctuaties (in plus of min) in ons budget blijft er daarom een constante onderhoudsfinanciering noodzakelijk die hoger ligt dan het gemiddelde van de afgelopen jaren.

We gaan er vanuit dat de twee PPS-programma's voor het vervangen van vaste en beweegbare bruggen effectief uitvoering krijgen. Dit maakt dat (wellicht vanaf 2031) budgetten moeten worden voorzien voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

- SD 1 – OD 3

**Gemiddeld jaarlijks bedrag: 138,3 miljoen euro**

Deze operationele doelstelling heeft betrekking op de uitbouw en de opwaardering van het Vlaamse waterwegennet.

De bedragen in de tabel hebben deels betrekking op de realisatie van in uitvoering zijnde projecten en deels op projecten waarvoor een beleidsbeslissing (nog) aan de orde is.

Willen we de status quo in modal shift van het goederenvervoer doorbreken, dan zal Vlaanderen bijkomend moeten investeren in de uitbouw van het vaarwegennet. De investeringsambities per waterwegas zijn in onderstaande tabel in beeld gebracht.

De voltooiing van de opwaardering van de Leie-as tegen 2030 - als belangrijkste onderdeel van de Seine-Scheldeverbinding - is een absolute prioriteit, waarvoor bindende Europese engagementen zijn aangegaan.

Naast de Leie-as is het zaak om in de periode 2025-2030 de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie verder te zetten en de verruiming van het Albertkanaal in de zone Antwerpen-Wijnegem te voltooien, evenals het 10.000 tonsvak Zeekanaal Brussel- Schelde. Ook het vernieuwen en verhogen van de Netebruggen wordt voorzien in de periode 2025-2030. Verder wordt voor het PPS-project 'Bruggen Albertkanaal' budget voorzien voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Onze investeringsambitie voor de komende legislatuur ligt gemiddeld jaarlijks op 138 miljoen euro. Dat wil zeggen dat, indien dit bedrag niet toegekend wordt, de vermelde projecten vertraging zullen oplopen.

In de tabel zijn ook de projecten opgenomen waarvoor een Vlaamse beleidsbeslissing zich in de periode 2025-2030 aandient. In afwachting wordt voor deze projecten nog geen investeringsbudget voor uitvoering opgenomen. Voor deze projecten wordt in de periode 2025-2030 wel budget voorzien voor de vereiste studies en onderzoeken die vorm moeten geven aan de beleidsbeslissingen met betrekking tot deze projecten.

Ook nieuw op te starten moderniseringsprojecten dienen zich aan, in toegevoegde investeringskalender werden ze gelabeld (nieuw beleid). We verwachten dat voor deze trajecten de Vlaamse Regering een beslissing neemt op basis van een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een gepaste financiering voorziet.

- **SD 1 – OD 5**

**Recurrent bedrag: 38 miljoen euro.**

Investeren in de uitvoering van de programma's 'Afstandsbediening Kunstwerken' en 'Binnenvaartinnovatie' zullen ons in staat stellen om de doelstellingen voor een veilige scheepvaart en een vlotte verkeersdoorstroming op onze waterwegen te realiseren.

De voltooiing van het programma 'Afstandsbediening Kunstwerken' wordt beoogd tegen 2032.

- **SD 1 – OD 6**

**Recurrent bedrag: 3,7 miljoen euro.**

Dit omvat de investeringen vereist voor de operationalisering van nieuwe regelgeving.

## **SD 2 We creëren een veerkrachtig watersysteem**

**Recurrent bedrag: 133,3 miljoen euro.**

Deze strategische doelstelling omvat alle investeringen vereist om de waterrobuustheid van het waterwegennet te verhogen.

Het realiseren van een voldoende beschermingsniveau tegen overstromingen en het beheersen van de impact van droogte en waterschaarste wordt gerealiseerd door de uitvoering van gebiedsgerichte ingrepen (ruimte voor water), waterbeheersingsprojecten en de installatie van pompcapaciteit.

Verhoogde investeringen in het verhogen van de veerkracht van het watersysteem in verschillende rivierbekkens (Zeescheldebekken, Zenne, Dender, Leie en IJzer) zijn meer dan ooit prioritair, zoals onder meer blijkt uit de gevolgen van de waterbom in 2021, de watersnood in West- en Oost-Vlaanderen in 2023 of de effecten van opeenvolgende droge zomers.

## **SD 3 – We realiseren een harmonieus medegebruik**

**Recurrent bedrag: 44,8 miljoen euro**

Het betreft de investeringen in de realisatie en het onderhoud van fietsinfrastructuur (fietsbruggen, jaagpaden) die het fietsbeleid in Vlaanderen mee vormgeven.

Verder ook investeringen in de infrastructuur ten behoeve van watertoerisme en waterrecreatie.

## **SD 4 – We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie**

**Recurrent bedrag: 16 miljoen euro.**

Het betreft de investeringen in organisatieontwikkeling, (onderhoud van) ondersteunende applicaties, cybersecurity, realisatie van klimaatdoelstellingen ...

Om tijdens de legislatuur 2025 – 2030 de ‘Waterwegen van de toekomst’ vorm te geven zijn aanzienlijke investeringen vereist, met een investeringsomvang die hoger ligt dan wat tot op heden werd geïnvesteerd. Het is dan ook zaak om adequate financiering te voorzien.

### Werkingsdoelstelling

Het regulier onderhoud van waterwegen en waterweginfrastructuur werd bij De Vlaamse Waterweg nv tot op heden gefinancierd door enerzijds eigen inkomsten en anderzijds een recurrente werkingstoelage.

De nood aan een verhoging van de reguliere onderhoudsinspanning vergt een verhoging van de jaarlijkse werkingstoelage met ca. 50 miljoen.

### Investeringsmachtiging

De investeringsmachtiging van De Vlaamse Waterweg nv ad. 185 miljoen euro werd al meer dan een legislatuur lang niet geïndexeerd. Er kan gesteld worden dat dit op heden een ontwaarding van 50 miljoen euro op de investeringsmiddelen betekent.

Een actualisatie van de investeringsmachtiging tot een (jaarlijks) bedrag van 250 miljoen euro is een minimum, maar de voorliggende investeringsvraag vergt meer. Ingeval van beleidsbeslissingen omtrent nieuwe projecten zal bovendien een verdere bijstelling van het investeringsbudget aan de orde zijn.

Om tot een realistische investeringskalender 2025-2030 te komen, vragen we in eerste instantie om de indexering toe te passen, en daarnaast een graduele, structurele verhoging voor de realisatie van onderhouds- en waterbeheerprojecten.

### Europese subsidies

De beschikbare investeringsmiddelen kunnen we verhogen door in te zetten op het bekomen van Europese subsidies. De Vlaamse Waterweg nv kan op dat vlak een uitstekende trackrecord voorleggen. De Connecting Europe Facility (CEF), het financieringsinstrument voor de uitbouw van het TEN-T netwerk, biedt belangrijke opportuniteiten. In de Verklaring van Tallinn gaf de Vlaamse overheid in 2014 aan dat Vlaanderen zijn waterwegen maximaal wil inschrijven in het Europese TEN-T beleid en wil investeren in de uitbouw van dit netwerk, onder meer door projecten als Seine-Schelde en Albertkanaal. Met name voor het grensoverschrijdende project Seine-Schelde vormt de Europese steun een belangrijke financieringsbron, die wordt bevestigd in de bijbehorende Implementing Act. Ook voor de investeringen in afstandsbediening en digitaliseringsprojecten hebben deze subsidies al een belangrijke bijdrage geleverd.

Om de subsidiemogelijkheden maximaal te benutten is evenwel ook het verhogen van het Vlaams aandeel van de investering noodzakelijk. Binnen de huidige programmaperiode (2021-2027) zijn de EU-middelen voor grote investeringsprojecten bovendien uitgeput. De eerste nieuwe mogelijkheden om voor grote infrastructuurprojecten in te dienen, komen er pas aan in 2028 (start van de derde programmaperiode). Vooralsnog zijn er ook nog onduidelijkheden over de toekomstige mogelijkheden voor subsidies voor de binnenvaart en de subsidiepercentages die hieraan vasthangen. De Europese Commissie geeft in haar beleidsdocumenten (Green Deal en Smart and Sustainable Mobility Strategy) echter duidelijk aan dat de binnenvaart een belangrijke rol zal spelen in het behalen van de doelstellingen rond zero-emission society en de vergroening van de transportsector in het algemeen, waarbij er ook meer en meer aandacht is voor fit-for-future-infrastructure en klimaatbestendige infrastructuur. In dit kader lijkt het voorzien van verdere subsidiemogelijkheden voor de binnenvaart dan ook een logische stap.

### DBFM-contracten

Voor het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal werden twee DBFM-constructies opgezet. De DBFM-dossiers met betrekking tot de vervanging van vaste en mobiele kunstwerken en de sluisen Bovenschelde zijn in voorbereiding.

Dit maakt versnelde realisatie mogelijk maar daartegenover staat dat gedurende lange periodes budgetten moeten worden voorzien voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Een doordacht gebruik van nieuwe DBFM-contracten is aan de orde.

## Waterzekerheidsfonds

In het expertenrapport *Weerbaar Waterland*, dat in juli 2022 werd gepubliceerd, wordt gepleit voor een legislatuuroverschrijdend fonds, waardoor meerjarige investeringen in waterbeheersing structureel kunnen worden geborgd. Intussen is het meer dan ooit duidelijk dat versneld en beduidend investeren in waterbeheersing niet langer ter discussie mag staan. Mits een substantieel Waterzekerheidsfonds kunnen alle waterinvesteringen hieraan worden gealloceerd.

## Andere financieringsvormen

Naast voormelde financieringsvormen kan ingezet worden op innovatieve contractvormen, internalisering van externe kosten, leningen ... Het internaliseren van de externe kosten en een betere aanrekening van de gebruikskosten, kunnen als hefboomen worden gebruikt om een extra impuls te geven aan het gebruik van de waterwegen. Het aanwenden van een deel van de opbrengsten van een kilometerheffing voor het investeren in de uitbouw van het waterwegennetwerk behoort ook tot de mogelijkheden om de modal shift van het goederenvervoer gunstig te laten evolueren.



### 3. Afbreukrisico Waterwegen van de toekomst



Indien de investeringsnoden budgettair niet kunnen worden ingevuld, kan de ambitie van *Waterwegen van de toekomst* niet worden waargemaakt en

- zullen noodgedwongen keuzes moeten worden gemaakt en prioriteiten moeten worden gesteld;
- en/of loopt de uitvoering van projecten vertraging op;
- en/of kunnen aangegane (internationale) engagementen niet worden nagekomen.

De Vlaamse Waterweg nv beklemtoont dat de investeringen in het onderhoud van waterwegen enerzijds, en in de waterweerbaarheid van Vlaanderen anderzijds, absolute prioriteit verdienen. In het licht van de absolute noodzaak aan een versterkt inzetten op investeringen in onderhoud van het groeiende patrimonium en in waterbeheer, zal name de ruimte voor nieuwe initiatieven sterk worden ingeperkt.

	Investeringsambitie		Duiding
	Gem. jaarlijks	2025-2030	
<b>Totaal</b>	<b>530,6</b>	<b>3.087,8</b>	
<b>SD 1: We verhogen het aandeel van de binnenvaart in de modal split</b>	<b>336,5</b>	<b>2019,2</b>	
<b>OD 1: Samen met onze partners verbeteren we de aantrekkelijkheid, het concurrentievermogen en de toegankelijkheid van de binnenvaart</b>	<b>31,5</b>	<b>189,0</b>	
IPPS-I Laad- en losinstallaties	10,0	60,0	recurrent
Terreinontwikkelingen en economische netwerken (o.a. ENA en ENES)	15,0	90,0	recurrent
Naar een multimodaal goederenvervoer - Mental shift	1,5	9,0	recurrent
Green Deal Binnenvaart - Programma ondersteuning	1,5	9,0	recurrent
Green Deal Binnenvaart - Aanpassing eigen vloot	2,0	12,0	recurrent, investeringsplan in opmaak
Innovatief vaarverkeer (watertruck, stadsdistributie,...)	1,5	9,0	recurrent
<b>OD 2: We garanderen de bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van onze waterwegen</b>	<b>125,0</b>	<b>750,0</b>	
Regulier onderhoud (*Onderhoudsbudget)	(125)	(750)	recurrent, financiering via werkingstoelage van De Vlaamse Waterweg nv. Deze moet structureel met 50 mln verhoogd worden.
Structureel onderhoud en Vervangingsbouw			
Onderhoudsbaggerwerken	125,0	750,0	recurrent
Uitbouw van Assetmanagement & Smart Maintenance			
PPS-beweegbare kunstwerken			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031
PPS-vaste kunstwerken			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031
<b>OD 3: Onze waterwegen voldoen aan de internationale normen en economische noden</b>	<b>138,3</b>	<b>830,0</b>	
Seine-Schelde Vlaanderen			
Opwaardering Leie-as	46,7	280,0	Beslist beleid (totale project 480 mln)
PPS-sluizen Boven-Schelde			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031
Opwaardering kanaal Roesselare-Leie	15,8	95,0	Beslist beleid (totale projectkost 375 mln)
Opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk	1,5	9,0	Het betreft onderzoeks- en studiebudgetten. Afhankelijk van het verloop van het traject budget te voorzien voor onteigeningen (109 mln in periode '25-'30). De uitvoering is nieuw beleid (totale raming 580 mln).
Opwaardering kanaal Gent-Oostende	15,0	90,0	De herbouw van de Steenbruggebrug is beslist beleid. Onderzoeks- en studiebudgetten voor de opwaardering zijn opgenomen. De uitvoering van de opwaardering is nieuw beleid (raming 470 mln)
Opwaardering Boven-Zeeschelde en Zuidervak Ringvaart	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van de opwaardering is nieuw beleid (te rammen).
ABC-as			
Opwaardering kanaal Brussel-Charleroi	11,3	68,0	De uitvoering van de opwaardering is gedeeltelijk nieuw beleid (totale projectkost 265 mln)
10.000 tonsvak Zeekanaal Brussel-Schelde afwerken	13,3	80,0	Het opgenomen bedrag voorziet in de uitvoering van baggerwerken
Albertkanaal en Kempische kanalen			
PPS-bruggen Albertkanaal	12,0	72,0	Lopende beschikbaarheidsvergoedingen
Uitbreiding sluiscapaciteit Wijnegem	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van dit project is nieuw beleid (raming 145 mln)
Opwaardering zone Antwerpen-Wijnegem	4,2	25,0	
Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van dit project is nieuw beleid (raming 140 mln)
Opwaardering Dender - afw Aalst	8,8	53,0	Beslist beleid (totale projectkost 133 mln)
Vernieuwen en verhogen van de Netebruggen	6,7	40,0	
<b>OD 5: We realiseren een vlotte verkeersdoorstroming op onze waterwegen</b>	<b>38,0</b>	<b>228,0</b>	
Afstandsbediening	25,0	150,0	Beslist beleid, realisatie afstandsbediening tegen 2032
Iverfbouw van dienstgebouwen voor huisvesting van de centrale bediening	7,0	42,0	Beslist beleid, realisatie afstandsbediening tegen 2032
Digitalisering binnenvaart	6,0	36,0	Reccurente investeringen in River Information Services, Smart Shipping, EURIS, proactief verkeersmanagement ...
<b>OD 6: We realiseren een veilige scheepvaart voor alle gebruikers van onze waterwegen</b>	<b>3,7</b>	<b>22,2</b>	
Implementatie Scheepvaartdecreet	2,0	12,0	Recurrent
Uitbouw van handhaving	1,0	6,0	Recurrent
Implementatie ADN Richtlijn	0,7	4,2	Recurrent
<b>SD 2: We creëren een veerkrachtig watersysteem</b>	<b>133,3</b>	<b>799,6</b>	
Sigma plan 2.0	90,0	540,0	Beslist beleid, Realisatie sigma plan tegen 2030
Sigma plan 3.0	2,0	12,0	Onderzoeks- en studiebudgetten zijn opgenomen. Nieuw beleid (te rammen)
Waterbeheer Dender	9,1	54,6	Beslist beleid, investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan. Budget voor stuwen (45 mln) is opgenomen. Budget voor studiewerk (3 mln) is opgenomen. Budget voor aankoop gronden (6,6 mln) is opgenomen. Budget voor uitvoering van strategisch plan Dender (fase2) is nieuw beleid (raming: 130 mln)
Waterbeheer IJzerbekken	8,0	48,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan voor het bekken. Conform de beslissing VR wordt in 2025 een bedrag van 26 mln voorzien, vervolgens 4,5 mln per jaar
Waterbeheer Maas	3,0	18,0	
Waterbeheer Leie, Boven-Schelde, Gentse kanalen en afwatering naar zee	5,0	30,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan
Waterbeheer Zenne en ABC-as	8,5	51,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan
Pompcapaciteit uitbouwen	4,5	27,0	
Slim Waterbeheer	0,5	3,0	
Ecologisch herstel	2,7	16,0	
<b>SD 3: We realiseren een harmonieus medegebruik</b>	<b>44,8</b>	<b>269,0</b>	
Implementatie beleidsvisie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'	43,3	260,0	Beslist beleid, budget voor implementatie visie jaagpaden is opgenomen
Recreatie op het water	1,5	9,0	Recurrent
<b>SD 4: We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie</b>	<b>16,0</b>	<b>96,0</b>	
Investeren in organisatie en ondersteunende ICT-systemen	10,0	60,0	Recurrent
Investeren in vastgoed (klimaat- en energieplannen)	6	36	Recurrent
<b>Diversen</b>			





