



# Ondernemingsplan DVW 2025



## Inhoud

<b>SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur.....</b>	<b>3</b>
OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0.....	3
OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur .....	3
OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur .....	4
OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten.....	4
<b>SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer.....</b>	<b>5</b>
OD 2.1 Een sterk Vlaams fietsbeleid (OD 2.3 in BN).....	5
<b>SD 3. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid (SD 5 in BN) .....</b>	<b>6</b>
OD 3.1 Gerichte controle en handhaving (OD 5.2 in BN).....	6
<b>SD 4. Investeren in economische en logistieke netwerken (SD 6 in BN) .....</b>	<b>7</b>
OD 4.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa (OD 6.1 in BN) .....	7
OD 4.2 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer (OD 6.3 in BN) .	7
OD 4.3 Bedrijventerreinen optimaal benutten (OD 6.8 in BN) .....	8
<b>SD 5. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid (SD 7 in BN) .....</b>	<b>9</b>
OD 5.1 Transitie naar emissievrije scheepvaart (OD 7.2 in BN).....	9
OD 5.2 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit (OD 7.3 in BN) ....	10
OD 5.3 Gerichte focus op innovatie (OD 7.4 in BN).....	11
OD 5.4 Naar een emissievrije stedelijke logistiek (OD 7.5 in BN).. <b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>	
OD 5.5 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken (OD 7.6 in BN) .....	12
<b>SD 6. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW (SD 8 in BN).....</b>	<b>15</b>
OD 6.1 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein (OD 8.2 in BN) .....	15
OD 6.3 Toekomstgerichte regelgeving (OD 8.3 in BN) .....	15
OD 6.4 Wegen op het Europees beleid (OD 8.4 in BN) .....	16
<b>SD 7. We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie (niet in BN) .....</b>	<b>16</b>
OD 7.1 We dragen zorg voor een veilige en productieve werkomgeving.....	16
OD 7.2 Medewerkers voelen zich goed bij DVW.....	16
OD 7.3 De Vlaamse Waterweg werkt efficiënt en effectief.....	17
<b>BIJLAGE I KPI's.....</b>	<b>1920</b>

<b>BIJLAGE II Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) .....</b>	<b>24</b>
<b>BIJLAGE III Globaal Preventieplan 2023-2027 .....</b>	<b>24</b>
<b>BIJLAGE IV Personeelsplan .....</b>	<b>24</b>
<b>BIJLAGE V Eindrapportering Ondernemingsplan 2024 .....</b>	<b>24</b>

### SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft een van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde infrastructuur. De Vlaamse Regering voorziet in de nieuwe legislatuur daarom extra investeringsmiddelen.<sup>1</sup> De helft (1,785 miljard euro) van het totale (3,195 miljard euro) investeringsbudget gaat naar Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Voor DVW wordt het zaak om ervoor te zorgen dat middelen goed worden ingezet. Hiervoor zullen duidelijke keuzes moeten worden gemaakt in een uitvoerbaar en budgettair afgedekt meerjarig geïntegreerd investeringsplan (GIP).

De ambitie van DVW is de volledige onderhoudsachterstand weg te werken tegen 2030. Het spreekt dus voor zich dat onze aandacht zich ook in 2025 (naast het verzekeren van het regulier onderhoud) op het realiseren van die ambitie zal toespitsen. Extra investeringskredieten zullen hiervoor in de komende jaren een *conditio sine qua non* zijn.

#### OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

DVW zet, samen met het Departement MOW, in op het GIP, en bepaalt investeringsprioriteiten op basis van beleidskeuzes en vraaggerichte analyse. Dit plan, dat bij de begrotingsaanpassing 2025 (mei 2025) zal worden goedgekeurd, moet zorgen voor transparantie en een stabiele investeringskalender.

Het GIP zal bovendien gekoppeld worden aan de meerjarenraming, waardoor enkel keuzes gemaakt (kunnen) worden waarvan zeker is dat ze ook budgettair afgedekt zullen zijn. Op die wijze wordt tegelijk verantwoording gegeven voor de investeringskredieten die in de Vlaamse begroting zijn ingeschreven. Voor de goedkeuring van het eerste meerjarig investeringsprogramma mikt de Vlaamse Regering op de goedkeuringscadans van de begrotingsaanpassing 2025. Het GIP dat bij de begrotingsaanpassing 2025 zal worden goedgekeurd, zal alle projecten bevatten waaraan gewerkt zal worden door de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW, en dat voor de duurtijd van het GIP.

#### OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

De ambitie van DVW is om betrouwbare, toegankelijke, veilige en toekomstgerichte waterwegen aan te bieden zowel op het vlak van harde infrastructuur, omgevingswaarde als gebruik. Concrete prioriteiten en budgetten zullen bepaald worden bij de opmaak van het GIP. De focus ligt op vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud om de betrouwbaarheid van de infrastructuur te vergroten en écht toekomstbestendig te maken.

Infrastructuur die bijdraagt aan verkeersveiligheid, economische welvaart en klimaatambities en staat voorop. Om een verdere groei van het binnenvaartverkeer mogelijk te maken en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid te ondersteunen, zetten we in op de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk en op het wegwerken van een aantal infrastructurele knelpunten.<sup>2</sup>

DVW pleit er bij de opmaak van het GIP voor dat in 2025 verder prioritair werk wordt gemaakt van de opwaardering van de Leie-as (CEMT-klasse Vb [éénrichtingsverkeer met passeerstroken] én 3 lagen-containervaart) en het kanaal Roeselare-Leie als onderdeel van de Seine-Scheldeverbinding. Daarnaast zetten we in 2025 verder in op de bouw van de nieuwe klasse Vb-sluizen op de Boven-Schelde (Asper, Oudenaarde,

---

<sup>1</sup> Dit wordt ook verwelkomd door de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Zie: MORA, advies Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 11: "De MORA vindt het positief dat substantieel zal worden ingezet op investeringen in de volledige mobiliteitsinfrastructuur met bijzondere aandacht voor het structureel en regulier onderhoud."

<sup>2</sup> Zie ook: MORA, advies Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 20: "Vlaanderen is een belangrijke logistieke regio en heeft een centrale ligging in West-Europa. Het goederenvervoer staat voor een aantal uitdagingen: de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit, de bereikbaarheid van de economische poorten, de klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen, ..."

Kerkhove) via een DBFM-procedure, , kanaal Gent-Oostende, de as Antwerpen-Brussel-Charleroi, het Albertkanaal en kanaal Bossuit-Kortrijk.

### OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Performant en doorgedreven onderhoud is noodzakelijk om betrouwbare waterweginfrastructuur te blijven verzekeren. De grote investeringsgolf van de jaren 1960-70 leidt nu tot een ouderdomspeik. Het wegwerken van de ontstane onderhoudsachterstand vereist een doordachte assetmanagementstrategie, gerichte investeringen en onverminderde aandacht voor regulier onderhoud, waarbij assets in de hoogste risicocategorie prioriteit krijgen. We zijn ons bewust van de budgettaire krapte en willen op een doordachte, risicogebaseerde manier het onderhoud verzekeren.

DVW evalueert in 2025 de bestaande onderhoudsstrategieën voor haar elektromechanische installaties en stuurt deze waar nodig bij om de duurzaamheid van het patrimonium te maximaliseren. Binnen het programma Assetmanagement bouwen we ons datagestueerd en risico-gebaseerd assetmanagement verder uit, conform ISO55001. In 2025 wordt de assetwijzer 2024 opgeleverd. Deze geeft voor al onze assets hun toestand weer en geeft een inzicht in de benodigde onderhoudsbudgetten. Deze zal gebruikt kunnen worden als basis voor de prioritering van onze onderhoudsinvesteringen. Gezien de gigantische maatschappelijke uitdagingen op vlak van duurzaamheid, maken wij ook op dat vlak de nodige afwegingen. Een doordachte assetmanagementstrategie stelt ons in staat slim om te gaan met de beperkte budgettaire middelen. Extra investeringskredieten blijven echter essentieel om de onderhoudsprogramma's volledig uit te voeren en de historische onderhoudsachterstand tegen 2030 (cf. infra, SD1) weg te werken.

### OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten

De data over de staat van onze mobiliteitsinfrastructuur worden steeds beter. Dit laat toe om de keuzes voor welke infrastructuur eerst aangepakt moet worden in het kader van structureel onderhoud te objectiveren. Dit zal een belangrijke parameter zijn bij de opmaak van het GIP. Bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten zullen we meer inzetten op kwaliteit, onder meer op het vlak van een duurzaam en circulair gebruik van materialen.

We zien het overwegen van een waaier aan maatschappelijke bezorgdheden en bijhorende extra stappen in de voorbereiding van projecten niet als een factor die projecten vertraagt, maar als een factor die projecten robuuster (want dieper geworteld) maakt. Door de snel veranderende context beseffen we dat er meer aandacht moet gaan naar de volledige levenscyclus van uit te voeren projecten.

In 2025 richt DVW zich dan ook op de levenscyclus-benadering bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten. Daarbij staan de totale levensduurkosten<sup>3</sup> met inbegrip van investering, energiegebruik, beheer, onderhoud en sloop - en de milieukost centraal. Binnen deze levenscyclusbenadering gaat bijzondere aandacht naar het uitvoeren van een klimaattoets bij infrastructuurprojecten en programma's. Via de binnen DVW ontwikkelde 'climate proofing-tool' bekijken we in 2025 bij enkele infrastructuurprojecten op welke onderdelen van deze projecten we ons dienen te focussen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot zoveel mogelijk te beperken en de klimaatbestendigheid van onze projecten zo veel mogelijk te verhogen. In een latere fase kunnen we deze klimaattoets breder uitrollen.<sup>4</sup> DVW zal, zoals voorzien in dienstorder MOW/MIN/2024/03 van 25 april 2024,

---

<sup>3</sup> Vgl. ook: Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 14: "Bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten zullen we meer inzetten op kwaliteit door bij toewijzing rekening te houden met de economisch meest voordelige inschrijving, met de kostprijs van de totale levensduur van de desbetreffende infrastructuur inclusief de onderhoudsvriendelijkheid en laten we innovatie toe vanuit de private sector, o.a. op het vlak van een duurzaam en circulair gebruik van materialen."

<sup>4</sup> In het kader van het Seine-Schelde project werd een methodologie uitgewerkt die invulling geeft aan de door de EU opgelegde 'klimaattoets'. Door het uitvoeren van de methode wordt bekeken op welke manier een infrastructuurproject kwetsbaar is voor

voor investeringsopdrachten met een geraamde waarde vanaf 5 miljoen euro (excl. btw) vanaf september 2025 ook de CO<sub>2</sub>-prestatieladder als gunningscriterium in haar bestekken opnemen. De CO<sub>2</sub>-prestatieladder is een instrument en certificeringsschema dat in overheidsopdrachten gebruikt kan worden om CO<sub>2</sub>-reducties in de bouwsector te stimuleren.<sup>5</sup>

### **SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer**

DVW is – als beheerder van de waterwegen en jaagpaden – een belangrijke speler in het mobiliteitsnetwerk van Vlaanderen. Doordat meerdere partijen toegang hebben tot dezelfde infrastructuur is het belangrijk ervoor te zorgen dat verschillende gebruikers harmonieus naast elkaar kunnen bestaan.

#### OD 2.1 Een sterk Vlaams fietsbeleid (OD 2.3 in BN)

Voor het verder realiseren van de *modal shift* voor personenvervoer is betrouwbare, veilige en performante infrastructuur een basisvereiste. Een sterk Vlaams fietsbeleid staat of valt immers met de kwaliteit van de beschikbare infrastructuur.

DVW heeft, als beheerder van jaagpaden, een belangrijke rol te spelen in het Vlaams fietsbeleid. De multifunctionaliteit van jaagpaden in een beperkte ruimte leidt soms tot conflicten. In de voorbije legislatuur werkte DVW daarom een beleidsvisie uit die de basis moet vormen voor overleg en samenwerking met diverse overheden, organisaties en stakeholders. Deze ‘Beleidsvisie functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen’, werd in 2023 gevalideerd.

In het Regeerakkoord 2024-2029 gaf de Vlaamse Regering aan dat het toenemende gebruik van de jaagpaden maakt dat er meer aandacht moet gaan naar de veiligheid van alle gebruikers. Tegelijk onderschreef de Vlaamse Regering het basisbeginsel dat ook door DVW steeds is vooropgesteld: een jaagpad is en blijft in eerste instantie een dienstweg die de toegankelijkheid van waterwegen en bedrijventerreinen moet verzekeren. Het huidige snelheidsregime van 30 km/u op alle jaagpaden zal daarom worden behouden. Op weloverwogen locaties (jaagpaden in stedelijk gebied of bebouwde kom alsook in de omgeving van sluiscomplexen en kaaimuren) kan al dan niet mits medefinanciering van lokale besturen verlichting worden voorzien. Op jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg zal, mits beschikbaar budget, een winterdienst worden voorzien.

In 2025 zetten we verder in op de implementatie van onze hogervermelde Beleidsvisie. De nadruk zal ondubbelzinnig liggen op het onderhoud van de meest risicovolle en prioritaire jaagpaden, zowel in functie van watergebonden economie als met het oog op het versterken van duurzame en verkeersveilige personenmobiliteit en het vergroten van het potentieel voor recreatie, toerisme en natuurbewaking.

Het streven naar een conflictvrije integratie van de verschillende functies van het jaagpad volgens het *shared space*-concept blijft daarbij een belangrijk aandachtspunt. Waar regelmatige conflicten ontstaan tussen recreatie/fietsverkeer en overslag onderzoeken we de mogelijkheden voor permanentere oplossingen. Bij werkzaamheden aan kaaimuren kan het noodzakelijk zijn om jaagpaden tijdelijk af te sluiten voor de veiligheid

---

klimaatverandering (en waar er dus verbeteringen mogelijk zijn), en kan ook berekend worden welke onderdelen het meest bijdragen aan de klimaatverandering via CO<sub>2</sub>-uitstoot (en waar dus best op kan gefocust worden om de uitstoot te doen dalen). In de eerste plaats werd deze methode toegepast op de verschillende onderdelen van Seine-Schelde, maar ze is ook perfect bruikbaar voor andere infrastructuurprojecten van DVW. Vanuit andere instanties binnen en buiten Vlaanderen wordt al gekeken naar deze tool.

<sup>5</sup> Qua meerjaren-doorkijk kan worden vermeld dat de CO<sub>2</sub>-prestatieladder als gunningscriterium in fases wordt uitgerold:

Fase 1: voor investeringsopdrachten voor werken van klasse 8 die gepubliceerd worden vanaf 1 september 2025;

Fase 2: voor investeringsopdrachten voor werken van klasse 6 en hoger die gepubliceerd worden vanaf 1 januari 2027;

Fase 3: voor investerings- en onderhoudsopdrachten voor werken vanaf klasse 4 die gepubliceerd worden vanaf 1 januari 2028.

van fietsers en voetgangers. In dergelijke gevallen wordt er niet zelden een plaatselijke omleiding voorzien om de hinder tot een minimum te beperken.<sup>6</sup>

Ons doel is om tegen 2050 nul conflicten, ongevallen en klachten over jaagpaden te rapporteren. Elke beslissing inzake jaagpaden zal dan ook aan onze Beleidsvisie worden getoetst. Dit omvat in 2025 onder meer: (a) het verlenen van toegang voor speed pedelecs; (b) aanbrenge passieve bebakening en zichtbaar maken van de snelheidslimiet van 30km/u, (c) communicatiecampagne met focus op hoffelijkheid en veiligheid in lijn met de Beleidsvisie.

### **SD 3. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid (SD 5 in BN)**

Op vlak van veiligheid in de binnenvaart en op de jaagpaden blijven we streven naar nul slachtoffers. We zetten in op een evenwichtige mix van infrastructurele aanpassingen, sensibilisering, educatie en handhaving om de veiligheid te verbeteren.

#### **OD 3.1 Gerichte controle en handhaving (OD 5.2 in BN)**

We geven de komende jaren vorm aan een correct en volwaardig handhavingsbeleid met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. Handhaving is geen verdienmodel maar een middel in het streven we naar nul verkeersslachtoffers (cf. supra).<sup>7</sup>

In 2025 bereiden we verschillende uitvoeringsbesluiten voor ter concretisering van het Scheepvaartdecreet, ter vervanging van oude besluiten en ter ontwikkeling van nieuw beleid. Concreet zullen we input leveren voor drie uitvoeringsbesluiten, over geautomatiseerd varen, estuaire vaart en de algemene waterwegcode. We zetten volop in op het toepassen van de mogelijkheden van bestraffing via bestuurlijke handhaving, dat moet resulteren in een 'lik op stuk'-beleid. Nog in 2025 actualiseren we de risicogedreven handhaving om zo opnieuw na te gaan welke prioritaire scenario's qua handhaving voor de komende jaren extra aandacht moeten krijgen. Hierbij zal sowieso extra aandacht gaan naar het respecteren van de vaarsnelheden en de vaarregels in het algemeen.

Op de jaagpaden zetten we in 2025 in op een getrapte aanpak voor de handhaving op – de snelheid en de toegang tot – de jaagpaden. DVW zal monitoren, de gebruikers informeren en sensibiliseren. Pas in laatste instantie zal worden overgegaan tot verbaliseren.

---

<sup>6</sup> Op de website van DVW is een interactieve kaart beschikbaar ("hinderkaart"), waar een overzicht van lopende en geplande werken wordt geboden waarvoor meer dan 10 dagen hinder wordt voorzien. Hierbij worden ook de mogelijke omleidingen vermeld. Zie: <https://www.vlaamsewaterweg.be/werken>.

<sup>7</sup> Zie ook: Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 25: "Handhaving moet als rechtvaardig ervaren worden. Daarom evalueren we deze regeerperiode zowel de wijze van handhaving, als de strafbepalingen van de geregionaliseerde verkeersovertredingen."

#### **SD 4. Investeren in economische en logistieke netwerken (SD 6 in BN)**

Vlaanderen heeft de ambitie om zijn positie als logistieke draaischijf in Europa en de wereld verder uit te bouwen. Het goederenvervoer staat echter voor een aantal grote uitdagingen, zoals de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit, de bereikbaarheid van de economische poorten en de aangescherpte klimaatdoelstellingen. De Vlaamse havens hebben, als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie, nood aan goede hinterlandverbindingen. De Vlaamse Regering wil daarom inzetten op de binnenvaart als duurzame oplossing. Het bevorderen van de binnenvaart blijft – naast waterbeheer – de voornaamste taak van DVW.

##### **OD 4.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa (OD 6.1 in BN)**

Vlaams minister Annick De Ridder kondigde in haar Beleidsnota MOW 2024-2029 aan de concurrentiekracht en het marktaandeel van de havens te willen versterken. Daarom wil ze samen met de havens bijkomende capaciteit creëren.<sup>8</sup> Concreet zal voor het complex project 'Extra Containercapaciteit' het projectbesluit voor de westelijke ontsluitingsweg al in de eerste helft van 2025 ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd; voor de containercluster Linkeroever (CCL) wordt voor het ontwerpprojectbesluit dezelfde timing vooropgesteld. Het 'verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het Ommeland van de haven van Antwerpen, de Polders op Linkerscheldeoever' (ook 'Toekomstverbond') zal worden uitgevoerd.

In samenspraak met de havens voorzien we aan de zeehaventerminals gereserveerde plaatsen voor de binnenvaart, zodat wachttijden voor de afhandeling van de binnenvaart worden teruggedrongen en de binnenvaart zijn plaats in de logistieke keten versterkt kan opnemen.

Voor DVW liggen hier grote opportuniteiten. Vlaanderen beschikt immers over een dicht netwerk van binnenvaarterminals die uitgerust zijn voor de behandeling en het vervoer van zeecontainers van en naar de nabijgelegen zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge). Door het grote volume dat jaarlijks door deze inlandcontainerterminals wordt behandeld, ligt de kost per eenheid voor het vervoer via de binnenvaart lager dan via de weg.<sup>9</sup> Er wordt in 2025 verder ingezet op het overleg met de havens rond de afstemming van trafiekcijfers, maar ook rond activiteiten in de havens en het hinterland.

##### **OD 4.2 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer (OD 6.3 in BN)**

We blijven inzetten op beter onderhouden waterwegen, vernieuwde bruggen en sluizen, digitalisering van de dienstverlening, en het bevorderen van de *modal shift* naar de waterweg, onder andere door het ontsluiten van watergebonden regionale bedrijventerreinen en doorgedreven samenwerking met zeehaventerminals.

Een aspect dat de komende jaren continue aandacht verdient, is de instroom in de bemanning van de vloot. We willen de binnenvaartsector zelf stimuleren, en het ondernemerschap in dit (momenteel vergrijzende) beroep aanmoedigen. Diverse stakeholders van DVW wijzen dit aan als aandachtspunt, en merken op dat de nodige maatregelen genomen moeten worden om voldoende bemanning voor de toekomst beschikbaar te hebben. Deze bemanning moet ook opgeleid zijn om mee in te spelen op ontwikkelingen van vergroening en automatisering die aan de sector steeds hogere eisen stellen.<sup>10</sup>

We zetten ook in op het digitaliseren van de dienstverlening aan de binnenvaart. Zo verhogen we de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de bevaarbare waterwegen. Er bestaan al diverse tools die bijdragen aan een veiliger netwerk. Zo werd in 2022 het Europees binnenvaartplatform EuRIS gelanceerd. Deze tool is

---

<sup>8</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 29.

<sup>9</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 14.

<sup>10</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 59-60.



gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS en zal door 13 Europese landen gezamenlijk beheerd en onderhouden worden. We houden het strategisch einddoel in zicht en stemmen de projecten op elkaar af, zowel regionaal, nationaal als internationaal. We hebben hierbij een belangrijke, innovatieve rol gespeeld. Onze ambitie is deze internationale voortrekkersrol ook de komende jaren op te nemen.

Om de binnenvaart competitiever, aantrekkelijker en veiliger maken, werken we samen met de sociale partners en de Europese Commissie aan de invoering van de digitale vaartijdregistratie en nieuwe bemanningsvoorschriften.

Momenteel wordt er binnen de werkgroep CESNI/QP/Crew, waarin DVW zetelt, volop gewerkt aan een ontwerp van standaard voor bemanningsvoorschriften met digitale vaartijdregistratie, waaraan rechtskracht zou verleend worden door middel van een Europese richtlijn. De huidige planning is dat de Europese Commissie een finaal voorstel doet voor de “*smart and flexible EU crewing rules*” in de tweede helft van 2025 en voor de digitale tijdsregistratie in het laatste kwartaal van 2025. Inwerkingtreding is voorzien in het eerste kwartaal van 2027. Voor 2025 zal DVW volop verder inzetten op het internationale overleg om tot een finale standaard te komen. Ook wat betreft de digitale vaartijdregistratie zal er voorbereidend werk verricht worden om een systeem te ontwikkelen dat ook uitwisselingen van data met de overige lidstaten mogelijk maakt en handhaving bevordert.

Vlaanderen heeft de afgelopen decennia grote investeringen in de binnenvaartinfrastructuur gedaan die te weinig een *modal shift* van het goedervervoer over de weg naar de binnenvaart heeft kunnen bewerkstelligen.<sup>11</sup> In 2025 willen we, zoals voorzien in ons Strategisch Plan 2030, een brede visie ter bevordering van de binnenvaart uitwerken. Dit zal in samenspraak met private en publieke stakeholders moeten gebeuren. We willen onze loutere rol als infrastructuurbeheerder overstijgen en ook durven optreden als een ‘clustermanager’, die ideeën en coalities samenbrengt.<sup>12</sup> Zo wil DVW samen met de sector bekijken welke hinderpalen moeten worden weggewerkt om de vooropgestelde *modal shift* naar de binnenvaart te realiseren.

Binnen het COMEX-project (2023-2027) zullen we in 2025 samen met een aantal andere Europese landen verder inzetten op de uitbouw van het informatieportaal EuRIS en een maximale doorstroming van informatie ter ondersteuning en beperking van administratieve handelingen. In 2025 zal DVW zowel een aanbesteding voor een externe coördinator uitvoeren als starten met voorbereidingen voor het nieuwe onderhouds- en hostingscontract. Om de continuïteit te verbeteren, worden stappen gezet naar 24/7 ondersteuning en een gebruikerservaring die zich meer richt op mobiele en kaartgebaseerde weergave. EuRIS zal een belangrijke rol spelen in de context van de Europese *data spaces* en de bijhorende ecosystemen.

### OD 4.3 Bedrijventerreinen optimaal benutten (OD 6.8 in BN)

Als waterwegbeheerder, promotor van de binnenvaart en partner van de watergebonden industrie willen we een sterkere rol opnemen bij het economisch ontwikkelen en realiseren van watergebonden gronden, in samenspraak met private en publieke stakeholders. In een doelmatig watergebonden grondbeleid staat het optimaal benutten van ruimte voorop. We richten ons op circulair ruimtegebruik, door bestaande terreinen beter en multifunctioneler te benutten, en waar nodig economische activiteit opnieuw te activeren of herstructureren. We bekijken hoe we het watergebonden karakter van terreinen langdurig kunnen verankeren, zodat beschikbare commerciële terreinen op lange termijn kunnen (en blijven) ingezet worden voor watergebonden activiteiten. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het realiseren van bijkomend

---

<sup>11</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 29. Vgl. ook Vlaams Regeerakkoord 2024-2029, p. 38: “Ook goederenvervoer over water kan vrachtwagens van de weg halen, maar de voorbije decennia zijn we daar ondanks de grote investeringen in binnenvaartinfrastructuur niet in geslaagd. We gaan in overleg met de binnenvaartondernemers en andere logistieke spelers om na te gaan welke hinderpalen hier nog zijn en werken deze zoveel mogelijk weg.”

<sup>12</sup> Ibid., p. 11.

watergebonden aanbod, waaronder het ontwikkelen van nieuwe terreinen. DVW speelt een cruciale rol door voorkeurechten uit te oefenen, watergebonden terreininzet te intensifiëren, en gebiedswerkingen op te zetten en te coördineren.

In 2025 wordt op de ingeslagen weg verdergegaan, met de focus op:

- Het Economisch Netwerk Seine Schelde (ENES) dat de ontwikkeling van regionale overslagcentra en vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen faciliteert, en samenwerking tussen bestuurlijke niveaus stimuleert;
- De goedgekeurde samenwerkingsoverkomst met de provincie Oost-Vlaanderen om een realisatiegerichte ruimtelijke visie over watergebonden bedrijvigheid in de provincie op te maken. Ook voor West-Vlaanderen wordt bekeken hoe er kan worden samengewerkt;
- Voor de Noord Zuid-verbinding met het Zeekanaal en Kanaal Brussel-Charleroi als ruggengraat wordt een nieuwe gebiedswerking opgezet;
- De Oost-West verbinding tussen Antwerpen en Limburg met als ruggengraat het Albertkanaal blijft zich richten op het verbeteren van bestaande bedrijventerreinen, het creëren van nieuwe watergebonden terreinen en het verzoenen van economische activiteiten met andere ruimtegebruikers;
- Ook kleinere gebiedswerkingen rond een specifieke uitdaging, zoals de werking rond het Kanaal Roeselare-Leie, zijn vaak noodzakelijk om zeer concreet, operationeel en met de juiste private en publieke partners oplossingsgericht te kunnen werken;
- Publiek-private samenwerking (PPS) waarbij ondernemingen laad- en losinstallaties bouwen langs de waterweg, via medefinanciering door DVW.

### **SD 5. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid (SD 7 in BN)**

De decarbonisatie van de binnenvaart staat nog in de kinderschoenen.<sup>13</sup> De komende jaren zullen er beleidsmaatregelen nodig zijn om die vergroening te versnellen. Minister De Ridder gaf aan beleidsmatig te zullen focussen op innovatie, vergroening en duurzaamheid, en dit “door in te zetten op een emissievrije mobiliteit, data te gebruiken om onze mobiliteit te sturen, innovatie gericht te ondersteunen en waterbeheersingsmaatregelen op peil te houden”.

Door de directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen te beperken bij het gebruik van ons patrimonium en bij de (her)aanleg van infrastructuur, wil DVW (net als andere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW) zelf het goede voorbeeld geven. We zetten blijvend in op vergroeningsmaatregelen rond energiegebruik en -efficiëntie, op duurzaam materiaalgebruik bij onderhouds- en investeringsprojecten, en op klimaatvriendelijke werfactiviteiten.<sup>14</sup>

#### **OD 5.1 Transitie naar emissievrije scheepvaart (OD 7.2 in BN)**

Afgelopen legislatuur maakte de binnenvaartsector, samen met andere betrokken actoren, een ‘Green Deal Binnenvaart’ op. Deze Green Deal bevat een pakket aan maatregelen (traject tot 2030, met doorkijk tot 2050) die voor de decarbonisatie van de binnenvaart moeten zorgen. De Vlaamse Regering kondigde aan tot de realisatie hiervan te zullen bijdragen.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 35: “In de binnenvaart in Vlaanderen worden alternatieve brandstoffen en/of elektrische aandrijving nog niet breed toegepast, ondanks hun potentieel om de CO2-emissiereductie te realiseren.”

<sup>14</sup> Ibid., p. 34.

<sup>15</sup> Beleidsnota Omgeving 2024-2029, p. 65: “We ondersteunen in ons vergunningenbeleid het gebruik van innovatie, walstroom en nieuwe technologieën om emissie van scheepvaart te verminderen. Voor de binnenvaart werken we mee aan de Green Deal Binnenvaart.” De MORA adviseert de Vlaamse Regering hiervoor de “nodige ondersteuningsmaatregelen” te voorzien. Zie ook MORA, advies Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 24.

Alleszins, als de binnenvaart een competitief voordeel wil behouden op andere vervoersmodi op vlak van duurzaamheid, zal de binnenvaartsector dringend moeten vergroenen. DVW is bezorgd dat de 'groene voorsprong' van de binnenvaart op andere vervoers- en transportmodi stilaan wegsmeelt. Waar voor het wegvervoer en -transport ondubbelzinnig op de elektrificatie van het wagenpark wordt ingezet, is dit voor het waterwegtransport minder evident. Batterij-elektrische binnenschepen hebben een beperkt bereik en de laadinfrastructuur is nog onvoldoende uitgewerkt. Ook andere alternatieve zero emissie technologieën (brandstofcel) en brandstoffen (waterstof en methanol) kampen nog met beperkingen onder meer op vlak van certificering, veiligheidsvoorschriften, bunkermogelijkheden en een hoge CAPEX investeringskost gepaard met een verhoogde OPEX kost. We staan voor een evenwichtsoefening waarbij we de bestaande binnenschippers niet mogen afschrikken door al te stringente milieuvorschriften, en tegelijk de pioniers/investeerders in groene technologie voldoende moeten stimuleren.<sup>16</sup>

In 2025 worden volgende concrete acties ondernomen vanuit de projectgroep Green Deal Binnenvaart met financiering van DVW:

- Een studie alternatieve bunkerinfrastructuur met als doel de toekomstige vraag naar bunkering van alternatieve brandstoffen in kaart te brengen en een strategische visie voor de ontwikkeling van bunkerinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen in Vlaanderen op te maken.
- Uitvoeren van on-board emissiemetingen: In het kader van de vergroening moet ontegensprekelijk op een geformaliseerde manier het emissie-spectrum van binnenvaartmotoren gemeten moeten worden. Niet alleen om technische garanties te hebben naar de effectieve uitstoot maar evengoed voor rapporteringdoeleinden. Bovendien kan men moeilijk een evolutie beoordelen in vergroening indien men geen referentiepunten vastlegt; op een geaggregeerd niveau als op het niveau van een binnenschip.

Aanvullend blijven we vanuit de cel innovatie inzetten op het vergroenen van onze eigen vloot. In 2024 is een overheidsopdracht gepubliceerd om de duwboot 'den Engel' te *retrofitten*.<sup>17</sup> Verwachte oplevering van de werken zal in 2027 liggen.

Ook zullen drie pilootprojecten uit de innovatieve oproep voor pilootprojecten inzake vergroening op basis van alternatieve brandstoffen, directe emissiebeperking bij verbrandingsmotoren en/of propulsiesystemen opstarten. Een eerste overeenkomst is reeds in opstart (volledig getekend), twee andere zitten in de eindfase.

Walstroom voor de binnenvaart wordt reeds op een heel aantal locaties aangeboden in Vlaanderen.<sup>18</sup> We zetten gezamenlijk de volgende stap voor de juiste walstroominfrastructuur op de juiste locatie. Hierbij verliezen we het gebruiksgemak voor de schippers niet uit het oog. In navolging van het elektrisch laden bij voertuigen zorgen we er dan ook voor dat elke schipper met een zelfgekozen applicatie of badge toegang krijgt tot elke walstroomkast en bij uitbreiding andere binnenvaartservices (waterinname, afval, ...) (interoperabiliteit). Hiertoe voorzien we in de nodige uniformiteit en standaardisatie.

### OD 5.2 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit (OD 7.3 in BN)

We hanteren een actief en datagedreven verkeersmanagement als toekomstbeeld. Verkeersmanagement is het gericht beïnvloeden van verkeersstromen op de waterweg met als doel een vlotte, veilige en duurzame scheepvaart. Dit bereiken we door in te zetten op digitalisering en afstandsbediening vanuit drie grote centrales in Vlaanderen. Door afstandsbediening en een gericht gebruik van data organiseren en spreiden we het scheepvaartverkeer beter, zetten we ons personeel efficiënt in, kunnen we inspelen op de vraag vanuit de sector en benutten we de infrastructuur beter. Op die manier kunnen we inzetten op een 24-uurse

<sup>16</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 34-36.

<sup>17</sup> Retrofit betekent letterlijk 'achteraf inbouwen' en staat voor het toevoegen van nieuwe technologie of functies aan oudere systemen.

<sup>18</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 35.

beschikbaarheid van onze waterwegen, zeker op de grootste economische assen<sup>19</sup>, en nog beter tegemoetkomen aan de vraag vanuit de logistieke sector om betrouwbare reisgegevens te verstrekken.

In 2025 richten we onze activiteiten en ontwikkelingen op het ondersteunen van de nieuwe rollen binnen een centrale bij hun taken op het gebied van verkeersmanagement, terwijl we tevens de pleziervaart beter van dienst zullen zijn door de digitale dienstverlening uit te breiden met een mobiele applicatie.

### OD 5.3 Gerichte focus op innovatie (OD 7.4 in BN)

Om op lange termijn onze toonaangevende rol binnen Europa op het vlak van geautomatiseerd varen te bestendigen, wil de Vlaamse Regering een duidelijk regelgevend kader inzake geautomatiseerd varen creëren. Vlaanderen nam onder noemer van 'Smart Shipping' de voorbije jaren de *lead* in innovatie in binnenvaart- en waterwegmanagement. We investeren verder in innovatieve en toekomstgerichte logistieke concepten die leiden tot het aantrekken van nieuwe ladingstromen over de waterweg.<sup>20</sup>

"Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop en gericht inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken", aldus minister De Ridder in haar Beleidsnota MOW 2024-2029. Vanuit DVW focussen we op autonoom varen (naast afstandsbediening, cf. supra). DVW neemt immers een pioniersrol op inzake geautomatiseerd varen. Daarbij komen we tegemoet aan de ambitieuze en innovatieve initiatieven vanuit het bedrijfsleven. Sinds 2018 wordt actief ingezet op internationale gedragenheid om zo het geautomatiseerd varen in een internationaal kader mogelijk te maken in de toekomst. Op deze manier zal ook de grote druk die op onze wegen ligt worden afgenomen. Geautomatiseerd varen zal onder meer:

- de efficiëntie van het transport op de binnenwateren verhogen;
- het tekort aan werknemers opvangen en nieuwe profielen naar de sector brengen;
- nieuwe business cases en goederenstromen mogelijk maken;
- de sector vergroenen en zo bijdragen aan de realisatie van de European Green Deal.

Om de toekomst van geautomatiseerd varen op weg te helpen, werd door DVW het Smart Shipping-werkprogramma opgestart. Door een pioniersrol op te nemen creëren we aandacht voor het verhaal van geautomatiseerd varen. Op deze manier willen we de weg banen voor bedrijven die bezig zijn met geautomatiseerd varen en zo bijdragen aan de toekomst van geautomatiseerde vaart voor commerciële doeleinden. Geautomatiseerd varen heeft geen kans op slagen als de betrokken bemanning en het personeel (aan boord én aan wal) niet over de nodige competenties beschikken (cf. supra, OD 4.2). DVW zal daarom bij het Departement MOW (dat de opleidingsprogramma's goedkeurt) pleiten voor een versterking van de competenties door het optimaliseren van ontwikkeltrajecten en examens.

In het kader van openbare werken wenst Vlaanderen als innovatieleider ook een voorbeeldrol op te nemen op het vlak van duurzame inzet van materialen en het circulair gebruik van grondstoffen.<sup>21</sup> In dat verband streeft DVW ernaar om tegen 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze infrastructuurwerken, gelinkt aan materiaalgebruik en werfactiviteiten, met 25% te verminderen in vergelijking met 2020 en tegen 2030 onze kunstwerken zo te ontwerpen dat de onderdelen maximaal hergebruikt kunnen worden.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Zie ook: Vraag om uitleg van Wim Verheyden aan minister Annick De Ridder, nr. 1230 (2024-2025), dd. 6 februari 2025: "Er is misschien een mogelijkheid tot bediening op afstand, verkeersmanagement, Smart Shipping, de vlotte doorstroom die we kunnen voorzien op de waterwegen, met als doel om te streven naar een 24-uurse beschikbaarheid van onze waterwegen. Wegen zijn al 24/7 beschikbaar, voor de waterwegen is dat niet het geval. Het is wel noodzakelijk op de grootste economische assen." <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1863410/verslag/1867019>

<sup>20</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 37.

<sup>21</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 37.

<sup>22</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 52.

## Ondernemingsplan 2025

De voorbije jaren zat DVW niet stil op vlak van energiewinning op en langs het water. Enkele jaren geleden beslisten we om op elk van de zes sluizencomplexen van het Albertkanaal (Wijnegem, Olen, Ham, Hasselt, Diepenbeek en Genk) gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrales - te bouwen waardoor we het waterverbruik van de sluizen ten gevolge van het schutten kunnen reduceren door het terugpompen van water van het afwaartse naar het opwaartse kanaalpand. Ook bij de herbouw van het stuwsluiscomplex in Harelbeke werd een pompinstallatie/generator opgenomen in de scope van de D&B-opdracht. Sinds september 2020 is deze pompinstallatie/generator in gebruik.

In 2025 wordt het hieraan op diverse locaties verder gewerkt. Zo zal in Wijnegem onderzoek worden verricht naar mogelijkheid voor een gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrale. Voor de installatie in Genk is het eind van de werken voorzien in de zomer van 2025.<sup>23</sup> Binnen het Seine-Schelde programma zal, bij de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie het energieverbruik gereduceerd worden of energie opgewekt worden. Zo zal de pompinstallatie van de sluis van Ooigem (één van de grootste energieverbruikers op het gehele netwerk van DVW) worden verduurzaamd.<sup>24</sup> In 2025 wordt ook werk gemaakt van de ontwerpstudies voor de pompinstallaties op de sluizen van de Leie te Menen en Sint-Baafs-Vijve.

Op korte termijn bouwen we 'water als energiedrager' verder uit. Concreet willen we tegen eind 2025 - in overleg met onze stakeholders- een visie voor energiewinning op en langs het water ontwikkelen, die een kader voorziet dat energiewinning mogelijk moet maken. We zullen stimulansen geven op diverse terreinen: watergebonden gronden voor energiecentrales, aquathermie, warmtenetten, windmolens, zonnepanelen ...<sup>25</sup> Minister De Ridder kondigde in haar Beleidsnota verder een focus op 'dronetechnologie' aan.<sup>26</sup> Ook op dit vlak wil DVW de vinger aan de pols houden. Zo onderzoeken we de mogelijkheden voor het gebruik van onderwaterdrones, die kunnen helpen bij onderwaterinspecties,<sup>27</sup> en voeren we pilootprojecten betreffende de inzet van drones bij de inspecties van oevers en jaagpaden uit. Nog in 2025 zetten we het Smart Shipping programma verder.

Ten slotte is het nog belangrijk te vermelden dat de Vlaamse overheid zich bij de start van de nieuwe legislatuur tot doel heeft gesteld om tegen 2030 een energiebesparing te realiseren van 35% primaire energiebesparing, en 55% koolstofemissie-reductie. DVW zal hiervoor in 2025 een plan van uitvoering (met tijdspad richting 2030) opmaken. Het reeds bestaande 'Energetisch masterplan' zal hierbij als basis kunnen worden gebruikt.

### OD 5.5 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken (OD 7.6 in BN)

Waterbeheer omvat met het beschermen tegen hydrologische extremen (droogte en hoogwater) één van de kerntaken van DVW. De komende decennia zullen we ons moeten aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering op watergerelateerde risico's, zoals een stijgende zeespiegel, extreme neerslag en langdurige droogte. In een klimaatscenario met hoge impact neemt de oppervlakte van het fluviaal overstroombaar gebied in Vlaanderen tot 2050 gemiddeld toe met 20 tot 30% tegenover het huidige klimaat. De kans op overstromingen zal sterk toenemen: simulaties tonen aan dat overstromingen die zich nu in een gemeente eens in de 20 jaar voordoen, tegen 2050 elke vier jaar kunnen gebeuren en tegen 2100 zelfs elke 2,5 jaar.

Tegen 2050 willen we in Vlaanderen daarom beschikken over een veerkrachtig watersysteem, dat in staat is om (klimaat)schokken op te vangen. Het beschermt de ecosystemen en biedt tegelijkertijd vele functies en diensten. Hiervoor investeert Vlaanderen in een combinatie van voldoende ruimte voor water, klimaatrobuuste infrastructuur en slimme technologie.

<sup>23</sup> Voor meer info, zie: <https://www.vlaamsewaterweg.be/nieuws/drie-enorme-archimedesschroeven-geplaatst-gecombineerde-pompinstallatie-en>

<sup>24</sup> Voor meer informatie, zie: <https://www.charterkri.be/nl/met-gedeelde-ambities-0>

<sup>25</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 93.

<sup>26</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 36: "Vanuit het beleidsdomein focussen we op autonoom varen en dronetechnologie."

<sup>27</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 44.

Na de ‘waterbom’ van juli 2021 ging een multidisciplinair expertenpanel aan het werk onder leiding van de Nederlandse watergezant Henk Ovink. Het doel was het definiëren van de hoogwaterveiligheid, het formuleren van adviezen en het bepalen van prioritaire maatregelen. Het advies ‘Weerbaar Waterland – Ons voorbereiden op wat al gebeurt’ werd in 2022 voorgesteld aan het Vlaams Parlement. Als water niet de ruimte krijgt, zal het zelf zijn weg zoeken. Daarnaast moeten er meer waterbergingsmogelijkheden komen, ook verder af van de bestaande waterlopen. Natuurgebaseerde oplossingen moeten voorrang krijgen, waarbij waterzekerheid niet alleen op waterveiligheid maar ook op voldoende watervoorraden slaat. Om deze uitdagingen naar coherente doelstellingen te kunnen vertalen, is nood aan een holistische aanpak, waarbij gebiedsgerichte watersysteemvisies en natuurgebaseerde oplossingen voorop staan.

Een gebiedsgerichte watersysteemvisie geeft 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. Zulke visie moet vanzelfsprekend over een groot draagvlak beschikken. Enkel een gedragen visie garandeert dat we een coherent beleid kunnen voeren met het oog op investeringen in onder andere scheepvaart- en waterbergingsinfrastructuur, ecologisch herstel, captatievergunningen en ontwikkelingen van watergebonden bedrijven. Deze visie moet prioriteiten binnen het watersysteem vaststellen en zorgen voor een breed draagvlak voor investeringen in scheepvaart- en waterbergingsinfrastructuur, ecologisch herstel van ecosystemen en duurzaam watergebruik door particulieren en bedrijven. Het doel is om tegen 2030 voor elke waterweg een systeemvisie te hebben. Samenwerking met diverse partners, waaronder het beleidsdomein Omgeving, is essentieel om dit te waarborgen. Daarnaast is er behoefte aan een structurele financiering van waterbeheerinvesteringen.

In deze legislatuur zal de focus liggen op het voortzetten van grote waterbeheerprogramma’s en -projecten zoals Sigmaplan, Strategisch Plan ‘Ruimte voor water in de Dendervallei’, IJzerbekken (Weerbare Westhoek) en Waterbeheer Maas. Via stevigere en hogere dijken en een ketting van natuurlijke overstromingsgebieden geven deze programma’s de rivieren ruimte om te stromen én te overstromen.

### **Sigma**

Het Sigmaplan vindt zijn oorsprong bijna een halve eeuw geleden, en had als hoofddoelstelling het bereiken van voldoende veiligheid tegen overstromingen als gevolg van stormvloed uit de Noordzee had. Momenteel wordt het Sigmaplan 2.0, een geactualiseerde versie van het oorspronkelijke plan, uitgevoerd. Hierbij voeren we dijkverhogingen uit, leggen we (gecontroleerde) overstromingsgebieden en gebieden met gereduceerde getijdencyclus aan en voeren we ontpolderingen uit, zoals het ontpolderingsgebied van de Hedwige-Prosperpolder. Het expertenpanel Weerbaar Waterland bevestigt dat het Sigmaplan in de toekomst broodnodig blijft, aangezien door de klimaatverandering en de stijging van de zeespiegel het risico op overstromingen alleen maar toeneemt. Een bijgestelde actualisatie van het Sigmaplan – een Sigmaplan 3.0 – is volgens het expertenpanel dan ook nodig. In het Sigmaplan 3.0 worden mogelijk een aantal ‘reservegebieden’ aangesneden. De studies daarvoor zijn gestart in 2023. We werken intussen vooral aan de realisatie van de noodzakelijke bergingscapaciteit in de valleien van de tijgebonden Schelde, Durme, Rupel Nete’s, Dijle en Zenne en in de Demervallei, en we stemmen de waterkeringsinfrastructuur af op impactmodelleringen met de nieuwste klimaatscenario’s. Een integrale benadering met aandacht voor andere functies en innovatie komen in de projecten tot uiting zoals bij de realisatie van een mobiele waterkering op de Scheldekaaien in Antwerpen.

### **IJzerbekken (Weerbare Westhoek)**

Het IJzerbekken beschikt – door de aanwezigheid van een overstromingsgebied van ca. 4.000 ha – over heel wat ruimte voor water bij hoge neerslaghoeveelheden. Bij de wateroverlast van november 2023 werd evenwel vastgesteld dat de bestaande winterdijk niet volstond. De afwatering naar zee moet verzekerd wordt via het sluisencomplex ‘Ganzepoot’ in Nieuwpoort, en door de instandhouding en modernisering van de infrastructuur (onder meer in Veurne en Fintele, waar de sluisen meer dan 100 jaar oud zijn). Voor het waterbeheer zijn het

Lokanaal en het Kanaal Ieper-IJzer zeer belangrijke schakels. Deze voeren respectievelijk één vierde en drie vierden van het debiet van de IJzer af. We geven uitvoering aan de maatregelen (kort en lange termijn) die zijn vervat in het advies Weerbare Westhoek.

### **Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei**

In dit plan worden oplossingen voor wateroverlast en waterschaarste aan kansen op vlak van wonen, economie (onder meer energieproductie waar mogelijk), natuur, landbouw en toerisme gekoppeld. De Dender is – bij aanhoudende neerslag – één van de snelst stromende rivieren van Vlaanderen. Bij hevige neerslag is er een manifest gebrek aan afvoercapaciteit. Bovendien zijn de huidige stuwen erg verouderd. Met het oog op een betere waterafvoer dringt zich daarom een vernieuwing van de stuwen op, als onderdeel van de uitvoering van het beslist beleid. Op Vlaams grondgebied vernieuwen we zes van de acht stuwen en de stuw van Teralfene schaffen we af. De nieuwe, geautomatiseerde stuwen zullen zorgen voor meer nauwkeurigheid en veiligheid. De mensen en de middelen staan klaar om te starten met de werken. Een reeks juridische procedures (ingeleid door actiegroepen) verhinderen momenteel om bepaalde werken op te starten. Wel worden er grote inspanningen geleverd om – zowel informeel als formeel – te bemiddelen. Tot op vandaag is er geen compromis bereikt. De uitdrukkelijke bedoeling is de werken nadien zo snel mogelijk uit te voeren.<sup>28</sup>De eerste uitvoeringsfase van het Strategisch Plan betreft een pakket van extra acties bovenop het beslist beleid.

### **Gemeenschappelijke Maas**

De Maas vormt over meer dan 55 km de grens tussen Vlaanderen en Nederland, en wordt door beide landen samen beheerd. Na het afsluiten van het Maasdijkenprogramma in 2007, is er gekozen om de veiligheid verder te verhogen in samenwerking met Nederland. Dit gebeurde door het verruimen van de rivier binnen de contouren van het winterbed. Deze ingrepen zijn afgerond en hebben ook als gevolg dat er zich extra natuurgebied heeft ontwikkeld. Zo ontstond er een meerwaarde voor de natuur en het landschap. Onder meer omwille van het hydrodynamische karakter en de natuurontwikkeling in en rond de Gemeenschappelijke Maas blijft een continue evaluatie van de inrichting en het beheer nodig.

### **Andere bekkens**

Om in de toekomst het risico op overstromingen verder te beperken wordt in het kader van het Seine-Scheldeprogrammatische opmaak van een 'Watersysteemstrategie Leie, Boven-Schelde en de Gentse kanalen' opgestart. Doel is te komen tot een klimaatrobuust en multifunctioneel watersysteem. Bijzondere aandacht zal gaan naar de buffering van Leie- en Scheldewater, en naar de afvoerwegen naar zee, waarop zeespiegelstijging en extreme klimaateffecten (piekneerslag en droogte) zullen ingrijpen. Voor 2025 zullen er strategische waterzekerheidsdoelen worden uitgewerkt, die later zullen vertaald worden naar gebiedsgerichte operationele doelstellingen. Deze zullen één van de bouwstenen vormen om tot een afgestemde systeemvisie te komen. Wat waterbeheer betreft zullen concrete prioriteiten en budgetten voor 2025 bepaald worden in de opmaak van het Geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma. Ook het programma 'Afstandsbediening' (cf. supra, OD 5.2) wordt verder uitgerold en zal een grote stap vooruit betekenen in accuraat en datagedreven waterbeheer op systeemniveau. De optimalisatie naar een 'slim' peilbeheer, dat geautomatiseerde en modelmatig ondersteunde sturing combineert, is alleszins een topprioriteit voor 2025. De uitbouw van een modelinstrumentarium voor waterbalansmodellen en het optimaliseren van de operationele monitoring, moeten een volledige dekkingsgraad mogelijk maken. Een grote uitdaging zit in het afstemmen van alle noden op en rond de bevaarbare waterwegen (zoals alles wat te maken heeft met drinkwater, proceswater, vaarwater en een correct beleid bij te veel of te weinig water). Er kan niet genoeg worden benadrukt dat dit een complex

---

<sup>28</sup> Vragen om van Mieke Schauvliege en Tomas Roggeman aan minister Annick De Ridder, nrs. 1134 en 1155 (2024-2025), dd. 6 februari 2025, antwoord van minister De Ridder. Zie ook: <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1863410/verslag/1866789>

evenwicht is dat een innovatieve aanpak vereist.<sup>29</sup>

### **SD 6. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW (SD 8 in BN)**

De minister wil dat in de nieuwe legislatuur de entiteiten van het beleidsdomein (waaronder DVW) zich meer kunnen focussen op hun kerntaken, en hun output verhogen. Hiertoe zal het Departement MOW nog meer de rol opnemen van ‘modusneutrale regisseur’ en ‘coördinator’, die zorgt voor afstemming tussen de verschillende entiteiten.

#### OD 6.1 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein (OD 8.2 in BN)

DVW is zich er – net als het gehele beleidsdomein MOW – van bewust dat onze infrastructuur en de mobiliteit in het algemeen een belangrijke impact hebben op economie, leefmilieu, natuur, klimaat en een kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening. Externe factoren zoals een saneringsproblematiek of moeizame onteigeningen bemoeilijken een vlotte uitvoering van de investeringen. We bekijken binnen de werkgroep ‘versnellen onteigeningen’ hoe het onteigeningsdecreet kan bijgestuurd worden om verwervingen en onteigeningen te versnellen. Het Departement MOW zal samen met het Departement Kanselarij en Bestuur verbetervoorstellen opmaken. Daarnaast zal het GIP voor focus zorgen voor onteigeningen ten behoeve van het beleidsdomein MOW, aangezien enkel nog onteigeningen nodig zullen zijn voor projecten die in het GIP staan.<sup>30</sup>

De PFAS-problematiek heeft – het risico voor de volksgezondheid - een grote impact op onze infrastructuurprojecten, zowel naar uitvoering als naar kost. We gaan in overleg met de minister van Omgeving om een gebiedsspecifieke, kostenefficiënte, rechtszekere en technisch haalbare risicogebaseerde aanpak uit te werken, zonder in te boeten op doelstellingen inzake gezondheid. Hiervoor zullen we vanuit het Beleidsdomein MOW nauw samenwerken met het Beleidsdomein Omgeving, VITO en alle betrokken actoren binnen het grondverzet.

Grote infrastructuurprojecten en (onderhouds)baggerwerken in waterwegen zullen in de toekomst nog meer afvoer van gronden en specie genereren, waarvoor Vlaanderen momenteel onvoldoende vergunde afzetmogelijkheden heeft. Minister De Ridder zal hierover in overleg gaan met het Beleidsdomein Omgeving, om nieuwe strategische locaties te zoeken met oog op exploitatie.<sup>31</sup> DVW zal de “lessons learned” bij de zoektocht en de exploitatie van de ondertussen beschikbare locaties inbrengen teneinde deze nieuwe locaties op een zo efficiënt mogelijke manier te kunnen inzetten. Daarbij zal DVW de benodigde capaciteit inclusief het tijdsperspectief waarbinnen deze locaties beschikbaar dienen te zijn in beeld brengen.

#### OD 6.3 Toekomstgerichte regelgeving (OD 8.3 in BN)

We screenen onze regelgeving zodat we effectief en op klantvriendelijke wijze kunnen instaan voor het beleid en de uitvoering van onze bevoegdheid. We passen de regelgeving binnen het beleidsdomein MOW aan, om deze klaar te maken voor de toenemende voertuig- en vaartuigautonomie. Zo gaf DVW input voor het streven dit in Q1 2025 een eerste keer principieel te laten goedkeuren door de Vlaamse Regering. Het Departement MOW neemt hiervoor de nodige acties.

Om onze ambities waar te maken, dienen de bestaande drempels voor duurzame modi te worden weggewerkt. Die drempels kunnen bijvoorbeeld onnodige of onaangepaste administratieve of regelgevende drempels zijn,

---

<sup>29</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 78-79.

<sup>30</sup> Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 41.

<sup>31</sup> Ibid., p. 42.



maar ook belemmeringen op vlak van infrastructuur of datasamenwerking. Zo moeten we toezien op een gunstig beleid en regelgeving, om de aantrekkelijkheid van watertransport te vergroten.

DVW werkt actief mee als adviseur in de werkgroepen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) om ook op internationaal vlak input te geven over verschillende thema's zoals politiereglementen, technische- en bemanningsvoorschriften en geautomatiseerd varen.

### OD 6.4 Wegen op het Europees beleid (OD 8.4 in BN)

We volgen – samen met de collega's van het beleidsdomein MOW – de Europese besluitvorming proactief op en zorgen voor een actieve dialoog met de Europese Commissie en andere actoren in de besluitvorming. We blijven zoeken naar Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuurwerken en mobiliteitsprojecten met het GIP als leidraad. De Europese Commissie doet jaarlijks een oproep ter financiële ondersteuning van projecten die bijdragen aan de realisatie van dit Europese transportnetwerk. Dat gebeurt via het financieringsinstrument **Connecting Europe Facility (CEF) Transport**. We zetten hier proactief op in en dienen geregeld onderbouwde subsidieaanvragen voor projecten in. Gelet op het grensoverschrijdend karakter van sommige waterwegen is een regelmatige afstemming met andere regio's en landen over de relevantie en toepasbaarheid van die internationale normen en over grensoverschrijdende projecten van groot belang. Voor Vlaanderen is Seine Schelde het grensoverschrijdend binnenvaartproject *par excellence*. Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk en de Europese Unie werken constructief samen aan een betere verbinding tussen de Seine en de Schelde voor hedendaagse binnenvaartschepen. Tegelijkertijd zijn ook de bredere ambities en projectideeën van DVW te plaatsen in het Europese subsidielandschap. Doelen als klimaatverandering, duurzaamheid en verantwoorde recreatie komen explicieter naar voren in bijvoorbeeld de verschillende **Interreg-programma's**, **LIFE of Horizon**, die meerdere openstellingen per jaar kennen.

In 2025 focussen we ons wat betreft Europees beleid op de voorstellen die verwacht worden rond het Meerjarig Financieel Kader (MFK), de implementing act Good Navigation Status en de herziening van de RIS-richtlijn.

## **SD 7. We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie (niet in BN)**

DVW wil erkend worden als een organisatie waarin iedereen zich betrokken voelt bij de maatschappelijke opdracht, waar iedereen zijn individuele verantwoordelijkheid opneemt en eigenaarschap opneemt. We streven naar een gezonde balans tussen het welbevinden van elke medewerker en onze 'wel-organisatie'. Immers: een gelukkige werknemer draagt bij aan een efficiënte organisatie, en een efficiënte organisatie maakt werknemers gelukkiger.<sup>32</sup>

### OD 7.1 We dragen zorg voor een veilige en productieve werkomgeving

Veilige arbeidsomstandigheden staan voorop. Een veilige werkomgeving omvat meer dan arbeidsplaatsanalyses en beschermingsmiddelen. Bedrijven moeten snel reageren in een steeds veranderende maatschappij, en de impact op collega's mag niet worden onderschat. In 2025 richten we ons extra op de menselijke kant van organisatieveranderingen en het omgaan met veranderingen.

### OD 7.2 Medewerkers voelen zich goed bij DVW

Het management bepaalde de coördinaten van het welzijnsbeleid, met extra aandacht voor welzijnscultuur, communicatie, rolduidelijkheid en werkdruk. Prioriteiten voor 2025 worden vastgelegd in het jaaractieplan

---

<sup>32</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 99.

## Ondernemingsplan 2025

(JAP) en zijn onder andere het versterken van collegiale erkenning, een open feedbackcultuur, optimalisatie van het welzijnsbeleid, duidelijke aanspreekpunten en versterking van coachend leiderschap. Deze worden geïntegreerd in het welzijnsbeleid van volgend jaar. Samen met de rest van de Vlaamse overheid maakt DVW zich sterk voor 'expeditie talent'. Wij profileren onszelf in 2025 nog meer als aantrekkelijke werkgever en zetten in op *employer branding*. Ook het 'onboarding' proces wordt geoptimaliseerd.

Het jaarthema 'betrokkenheid' is in 2025 de organisatiebrede doelstelling in PLOEG. Betrokkenheid heeft een directe invloed op motivatie, welzijn en prestaties. Vanuit het ABC-model (Autonomie, Betrokkenheid, Competentie – zelfdeterminatietheorie) is betrokkenheid één van de fundamentele basisbehoeftes. Het geeft medewerkers het gevoel dat ze ertoe doen, deel uitmaken van een groter geheel en gewaardeerd worden. Dit stimuleert intrinsieke motivatie en voorkomt burn-out. Hiermee zetten we rechtstreeks in op de verdere ontwikkeling van ons welzijnsbeleid.

### OD 7.3 De Vlaamse Waterweg werkt efficiënt en effectief

#### **Informatiebeheer**

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 beveiligingsniveaus worden toegepast op de toepassingen en de daarin vervatte informatie.

DVW zet in 2025 op verschillende elementen. Zo wordt een uitgebreide informatie- en datastrategie geïntroduceerd die gericht is op data-excellentie en efficiëntie. In 2025 worden in dat kader specifieke (verbeter)projecten uitgerold, zoals GIS-GEO-data op orde en de digitale werkplek, in lijn met die strategie.

#### **Personeelsbeleid**

Jaarlijks worden de personeelsbehoefte in kaart gebracht. In functie hiervan en de specifieke noden van de organisatie wordt het personeelsplan verder geactualiseerd en een wervings- en bevorderingsbehoefteplan voor 2025 opgemaakt.

#### **Risicobeheer**

Ook structureel risicomanagement, zowel strategisch als operationeel, wordt verdergezet. De belangrijkste strategische risico's worden elk kwartaal opgevolgd door het management, waarbij de impact van vooropgestelde actieplannen en beheersmaatregelen op die risico's geëvalueerd wordt. Onder andere cyberrisk blijft hoog op de agenda, conform wereldwijde trends en voorspellingen. Waar nodig wordt de risicocatalogus aangevuld. Er is regelmatig terugkoppeling naar het Auditcomité en de Raad van Bestuur. De operationele risicoanalyses en het beheer van de toprisico's wordt centraal gefaciliteerd en maximaal opgenomen binnen bestaande overlegorganen, telkens onder de vleugels van een lid van het management. Ook hier is terugkoppeling naar het voltallige management ingebouwd in de methodologie. 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.

#### **Financieel beheer**

DVW streeft er – in zijn rol als NV die commerciële contracten afsluit – naar om zijn processen inzake financieel beheer en vastgoedbeheer systematisch te verbeteren. Het gaat daarbij onder meer om het deelnemen aan

## Ondernemingsplan 2025

het Finance on te Move-programma van het departement financiën en begroting, het up-to-date houden en operationeel verbeteren van de patrimonium-databank; en het tijdig innen van facturen bij contractuele verbintenissen.

**BIJLAGE I KPI's****SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur**

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Vastleggingsgraad investeringsprogramma	De voortgang van het investeringsprogramma wordt gemeten aan de hand van de vastleggingsgraad en de aanbestedingsgraad. Vastleggingsgraad = verhouding totaalbedrag vastgelegde projecten t.o.v. jaarbudget.	Voortgang vastleggingsgraad investeringsprogramma. Streefwaarde: 40% op 30/06, 60% op 30/09 en 100% op 31/12

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Averijen aan derden	Averijen (schade aan schepen waarbij DVW in gebreke wordt gesteld), worden maximaal vermeden.	Aantal averijen aan derden Streefwaarde: dalend tegenover vorig jaar.
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%
Staat van het patrimonium	DVW maakt werk van een goede staat van het patrimonium, zodat de bedrijfszekerheid en veiligheid maximaal gegarandeerd wordt. Tegen 2030 zijn er geen assets meer in de hoogste risicocategorie van het assetmanagement risicoraamwerk, of is er een ingreep in voorbereiding. Eind 2024 waren er 43 <sup>33</sup> assets in categorie 5 waarvoor geen ingreep gepland is (niet opgenomen in input GIP), tegen eind 2025 willen we dat reduceren naar 36.	Aantal assets in de hoogste risicocategorieën waarvoor nog geen ingreep gepland is. (0 tegen 2030). Streefwaarde eind 2025: 36

OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten

<sup>33</sup> Nog niet alle assetsystemen (bv. jaagpaden) zijn meegenomen in deze oefening, cijfers worden in een latere fase bijgesteld

## SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

### OD 2.1 Een sterk Vlaams fietsbeleid (OD 2.3 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Toestand en het gebruik van het jaagpad	In samenwerking met onze partners zorgen we dat er een neerwaartse trend is in het aantal klachten en meldingen over de toestand en het gebruik van het jaagpad. <sup>34</sup>	Aantal klachten en meldingen over de toestand en het gebruik van het jaagpad. Streefwaarde: dalend

## SD 3. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid (SD 5 in BN)

### OD 3.1 Gerichte controle en handhaving (OD 5.2 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Veiligheid binnenvaartverkeer	Geen dodelijke slachtoffers in het binnenvaartverkeer tegen 2050. We zullen werken aan een ongevallenregistratie zodat de gebruiker kan voldoen aan de plichten om meldingen te maken van ongevallen, en er analyses gemaakt kunnen worden op de beschikbare informatie, zoals het in kaart brengen van zwarte punten die prioritair moeten worden aangepakt.	Aantal dodelijke slachtoffers. Streefwaarde: 0

## SD 4. Investeren in economische en logistieke netwerken (SD 6 in BN)

### OD 4.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa (OD 6.1 in BN)

### OD 4.2 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer (OD 6.3 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Modale aandeel van de binnenvaart verhogen	DVW streeft ernaar het aandeel van de binnenvaart in de <i>modal split</i> te verhogen. Door de investeringen in onze waterwegen en verhogen van de inspanningen voor een goede containerafhandeling in de haven wordt er naar gestreefd om het modale aandeel van de binnenvaart in de containertrafiek in de havens bovengemiddeld te doen stijgen.	Overslag containers in TEU op netwerk DVW tov Port of Antwerp-Bruges met hinterlandbestemming. 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)

### OD 4.3 Bedrijventerreinen optimaal benutten (OD 6.8 in BN)

<sup>34</sup> Strategisch Plan DVW 2030, p. 87.

## Ondernemingsplan 2025

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
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. We ambiëren daarbij een investeringsvolume van 10 mio euro per jaar.	Jaarlijks gerealiseerd bijkomend volume (in ton) obv OVK (ikv PPS-afspraken). Streefwaarde: 9 miljoen ton (engagement te realiseren over periode van 10 jaar)

### SD 5. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid (SD 7 in BN)

OD 5.1 Transitie naar emissievrije scheepvaart (OD 7.2 in BN)

OD 5.2 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit (OD 7.3 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Afstandsbediening – effectief op afstand bedienen van kunstwerken	In 2025 verder werk gemaakt van het afstandsbedieningsklaar maken en effectief op afstand bedienen van diverse kunstwerken conform het implementatieplan 2025-1/1/2027.  Op 1/1/2025 waren 43 van de 330 kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor de definitieve centrale (13%). In 2025 maken we 20 extra kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor een definitieve centrale.	Aandeel kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor de definitieve centrale. Streefwaarde: 19% eind 2025
Afstandsbediening – bedieningstijden voor de scheepvaart van de beweegbare bruggen en sluisen	DVW wil de huidige vijf categorieën van bedieningstijden met de overgang naar de definitieve afstandsbedieningscentrales sterk vereenvoudigen en/of verruimen door in de toekomst te opteren voor slechts twee soorten regimes: 24/7 of 16u/dag (maandag-vrijdag/zaterdag)/ 8u/dag (zon- en feestdagen). <sup>35</sup> Op de waterwegen met een belangrijke transporteconomische functie worden de bedieningstijden verruimd in functie van de noden. Op de vaarassen die onder meer gebruikt worden voor het containervervoer en de internationale verbindingen, wordt voor een bedieningstijd van 24/7 gekozen. De lokale kunstwerken (lokale bediening of lokale transitiecentrales) behouden de bestaande bedieningen.	Het % van de beweegbare bruggen en sluisen die 24/7 bediend worden (als som van het % in de definitieve centrales en het % in de transitiecentrales en lokale bediening) (kengetal). In 2025 zal het % dus enkel gaan over de transitiecentrales en lokale bediening, vanaf 1/1/2026 wordt het een som van 2 cijfers.

OD 5.3 Gerichte focus op innovatie (OD 7.4 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Testvaarten geautomatiseerd varen	DVW heeft de afgelopen jaren diverse initiatieven genomen om onbemand varen op de Vlaamse waterwegen te testen en te bevorderen. In mei 2018 opende DVW het volledige waterwegennet als testgebied voor autonome vaartuigen die aan de wet- en regelgeving voldoen. DVW blijft ook in 2025	Aantal uren testvaart in kader van geautomatiseerd varen (cumulatief) (kengetal)

<sup>35</sup> De definitieve beslissing hierover komt toe aan de Raad van Bestuur en zal in een aparte nota voorgelegd worden. Op heden is afstemming met de sector lopende.

	proefprojecten inzake geautomatiseerd varen begeleiden. Dankzij deze testvaarten kan DVW haar rol als facilitator waarmaken en in samenwerking met de bedrijven, gebruikers en academische instellingen een roadmap voor Smart Shipping uitwerken én realiseren, met de focus op een aangepaste regelgeving.	
--	--	--

OD 5.5 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken (OD 7.6 in BN)

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Slim peilbeheer	We streven samen met onze partners ernaar dat er in 2032 een slim peilbeheer is waarbij 95% van de tijd de streefpeilen worden gerespecteerd.	Streefwaarde: 95%
Diepgangbeperking vermijden	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)

**SD 6. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW (SD 8 in BN)**

OD 6.1 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein (OD 8.2 in BN)

OD 6.3 Toekomstgerichte regelgeving (OD 8.3 in BN)

OD 6.4 Wegen op het Europees beleid (OD 8.4 in BN)

**SD 7. We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie (niet in BN)**

OD 7.1 We dragen zorg voor een veilige en productieve werkomgeving

OD 7.2 Medewerkers voelen zich goed bij DVW

OD 7.3 De Vlaamse Waterweg werkt efficiënt en effectief

**Informatiebeheer**

**Personeelsbeleid**

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
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	Streefwaarde: > 6%

## Ondernemingsplan 2025

	streefpercentage.	
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	Zie ook: 'aandeel personen van buitenlandse afkomst'.	Streefwaarde: > 3%

### Risicobeheer

Activiteit	Omschrijving	Definitie meetpunt/KPI
Implementatie risicomanagement binnen de organisatie	De maturiteit van het strategisch en het operationeel risicomanagement van de organisatie wordt jaarlijks extern geëvalueerd door Audit Vlaanderen. We streven naar minimum het behoud van de behaalde score 3. Daartoe wordt de bestaande methodologie voortgezet en waar nodig versterkt, o.a. door verdere verankering in het algemene management van de organisatie met extra aandacht voor het beheersluik, en dit zowel op operationeel als strategisch niveau.	Gemiddelde maturiteitscore risicomanagement zoals toegekend door Audit Vlaanderen. Streefwaarde: 3

### **BIJLAGE II Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)**

### **BIJLAGE III Globaal Preventieplan 2023-2027**

### **BIJLAGE IV Personeelsplan**

### **BIJLAGE V Eindrapportering Ondernemingsplan 2024**