



Ondernemingsplan DVW 2026

Inhoud

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur.....	2
OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0	2
OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur.....	2
OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur.....	3
OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten	4
OD 2.1 Een sterk Vlaams fietsbeleid (OD 2.3 in BN).....	5
SD 3. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid (SD 5 in BN).....	6
OD 3.1 Gerichte controle en handhaving (OD 5.2 in BN).....	6
SD 4. Investeren in economische en logistieke netwerken (SD 6 in BN).....	6
OD 4.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa (OD 6.1 in BN).....	6
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
SD 5. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid (SD 7 in BN)	9
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 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken (OD 7.6 in BN)	13
SD 6. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW (SD 8 in BN)15	
OD 6.1 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein (OD 8.2 in BN)	16
OD 6.2 Toekomstgerichte regelgeving (OD 8.3 in BN)	16
OD 6.3 Wegen op het Europees beleid (OD 8.4 in BN)	16
SD 7. We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie (niet in BN).....	17
OD 7.2 Medewerkers voelen zich goed bij DVW	17
Financieel beheer	20
BIJLAGE I KPI's.....	21
BIJLAGE II Geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 (GIP).....	27
BIJLAGE III Globaal Preventieplan 2023-2027.....	27
BIJLAGE IV Personeelsplan.....	27
BIJLAGE V Eindrapportering Ondernemingsplan 2025.....	27
BIJLAGE VI Beleidsgericht rapport	27
BIJLAGE VII Diversiteitsplan 2026.....	27

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 infrastructuur uit de jaren 1960-70 is intussen verouderd en kent een aanzienlijke onderhouds- of renovatienood.¹

Het meerjarig Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) werd in juli 2025 door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het GIP omvat het investeringsplan voor de drie jaren 2025 tot en met 2027. Een vijfjarig GIP zal worden opgemaakt parallel met de opmaak van de begrotingsaanpassing in 2026, als een rollend programma dat een doorkijk zal geven voor investeringen van 2026 tot 2030. Het beleidsdomein MOW beschikt bij het begin van deze legislatuur over een budget van ongeveer 2 miljard euro voor investeringen. Vanuit het Vlaams Regeerakkoord werden 1,78 miljard euro extra investeringsmiddelen toegewezen aan het beleidsdomein MOW voor de periode 2025-2029. Binnen deze budgettaire contouren wordt het GIP opgemaakt.

Voor DVW zal in 2026 bijzondere nadruk zal worden gelegd op structureel onderhoud van sluizen. Qua onderhoudsbaggerwerken worden de inspanningen verdergezet. De vervangingsbouw (inzonderheid het PPS project beweegbare bruggen, zie KPI's bij OD 1.3 [Bijlage I]) komt in 2026 onder stoom. Het wordt voor DVW zaak om ervoor te zorgen dat de haar toegekende middelen goed worden ingezet. Het overzicht van de aan DVW toegekende (en jaarlijks geactualiseerde) middelen zijn opgenomen in Bijlage II (Geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 (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 2026 (naast het verzekeren van het regulier onderhoud) op het realiseren van die ambitie zal toespitsen. Binnen het huidige budgettaire kader wordt maximaal ingezet op prioritaire onderhoudsopgaven; bijkomende middelen kunnen het tempo richting 2030 versnellen. Zonder bijkomende investeringskredieten zal het niet lukken om tegen 2030 de volledige onderhoudsachterstand weg te werken.

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

Het Vlaams Regeerakkoord stelt dat een radicale omslag zich opdringt om tot een echt geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) te kunnen komen. In dit GIP worden de prioriteiten samengebracht in een geconsolideerd en geïntegreerd geheel dat past binnen de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering. Het biedt ook duidelijkheid over de investeringen op langere termijn. Het GIP is dus legislatuur overschrijdend voor wat betreft de grote projecten omdat de uitvoering ervan typisch meer tijd in beslag neemt dan één legislatuur.²

De zeven entiteiten van het beleidsdomein MOW (waaronder DVW) investeren jaarlijks in een groot aantal infrastructuurprojecten voor vracht- en personenverkeer, openbaar vervoer, fietsen, binnenvaart en waterbeheer. Het GIP biedt een overkoepelend overzicht van al die investeringen. De vertaling tot in detail op programmaniveau beslaat momenteel 2025, 2026 en 2027 (cf. supra).

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 werden bepaald 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.

¹ Narratief GIP 2025-2027, p. 9. Zie: <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/mobiliteitsprojecten-in-vlaanderen/geintegreerd-investeringsprogramma-mobiliteit-en-openbare-werken>

² Ibid., p. 5.

Infrastructuur die bijdraagt aan verkeersveiligheid, economische welvaart en klimaatambities 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.³

De focus ligt deze legislatuur vooral op de Seine-Scheldeverbinding, waarvoor bindende Europese engagementen zijn aangegaan. Daarbinnen zullen in de periode 2025-2030 de Leie-as en het kanaal Roeselare-Leie worden aangepakt.⁴ Daarnaast wordt ook een scenario uitgewerkt om de Boven-Zeeschelde op te waarderen tot een CEMT-klasse Va. Voor deze waterweg is er een geografische en inhoudelijke overlap tussen het Seine-Scheldeproject (opgenomen in de Implementing Act) en het Sigmaplan, waardoor zowel nautisch-technische als veiligheids- en ruimtelijke aspecten in samenhang moeten worden bekeken. Het transport-economische luik dat voor de Boven-Zeeschelde wordt ontwikkeld, wordt daarom afgestemd op het Seine-Scheldeprogramma én tegelijk meegenomen in de opmaak van Sigmaplan 3.0.

In 2026 worden de transport-economische scenario's gekoppeld aan de nautisch-technische scenario's. Het resultaat zal voor de pijler mobiliteit en economie van Sigma 3.0, naast input van de pijlers veiligheid, natuur en beleving, vervolgens meegenomen worden bij opmaak van de planalternatieven om finaal te resulteren in een 'Meest wenselijk alternatief'.

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 ouderdomspiek. 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. Assetmanagement bij DVW is de voorbije jaren uitgegroeid tot de belangrijkste pijler rond infrastructuurbeheer. De essentie van assetmanagement is het realiseren van maximale waarde uit de infrastructuur over de volledige levensduur van deze assets.

DVW evalueerde in 2025 de bestaande onderhoudsstrategieën voor haar elektromechanische installaties en stuurt deze in 2026 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 2026 wordt de assetwijzer 2025 opgeleverd. Deze geeft voor al onze assets hun toestand weer en biedt inzicht in de benodigde onderhoudsbudgetten. Een doordachte assetmanagementstrategie stelt ons in staat slim om te gaan met de beschikbare budgettaire middelen. Voldoende investeringskredieten blijven echter essentieel om de onderhoudsprogramma's volledig uit te voeren en de historische onderhoudsachterstand tegen 2030 (cf. infra, SD1) weg te werken. Binnen het budgettaire kader wordt voor structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen rekening gehouden met zowel de criticaliteit van de infrastructuur als de toestand ervan, zo zullen we duidelijke risicogebaseerde prioriteiten stellen (herstellen, uitstellen, afbreken, mitigerende maatregelen...).⁵ Verder zal ook ingezet worden op de investeringsstrategie om de *total cost of ownership* (TCO) mee te incorporeren.

³ 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, ..."

⁴ Narratief GIP 2025-2027, p. 22.

⁵ Narratief GIP 2025-2027, p. 14: "Toestandgedreven wil zeggen dat er prioriteit wordt gegeven aan de opwaardering van de kritieke componenten die in de minst goede staat verkeren. Door de criticaliteit mee te nemen, kijken wij ook naar de bijdragen die assets leveren aan de veiligheid (...), de economie en de betrouwbaarheid van het mobiliteitssysteem."

Voor DVW wordt de helft van de bijkomende budgetten voor regulier onderhoud voorbehouden voor extra onderhoudsbaggerwerken, met specifiek oogpunt om diepgangbeperkingen voor de scheepvaart op kleine kanalen en waterwegen weg te nemen.⁶

Daarom zal binnen DVW een meerjarenbaggerplan worden opgemaakt. Hiertoe dient er in eerste instantie een digitaal model van het theoretisch vaarwegprofiel van de kanalen te worden gemaakt. In 2026 willen we voor het gehele kanaal Dessel-Turnhout-Schoten dit model uittekenen. We streven naar een onderbouwd baggerbeheer, waarbij voor elk traject duidelijk is waar, wanneer en met welke frequentie er gebaggerd moet worden. Ook voor het Zeekanaal (dat fungeert als pilootproject) zullen op gestructureerde wijze de baggerbehoeften in kaart worden gebracht. Dat zal gebeuren op basis van geactualiseerde peilingsdata, theoretische bodemprofielen en GIS-analyses.

OD 1.4 Kwalitatieve voorbereiding projecten

De data over de staat van onze mobiliteitsinfrastructuur worden steeds beter. Dit laat toe om de keuzes te objectiveren en beter te onderbouwen welke infrastructuur prioritair aangepakt moet worden in het kader van structureel onderhoud. Dit was een belangrijke parameter bij de opmaak van het GIP. Tegelijk dient te worden benadrukt dat – hoewel data essentieel zijn – het noodzakelijk blijft voldoende ruimte te laten voor het accentueren van het beoogde beleid. Bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten zullen we meer inzetten op kwaliteit, onder meer op het vlak van een duurzaam en circulair gebruik van materialen.

Het rekening houden met een waaier aan maatschappelijke bezorgdheden en het betrekken van stakeholders bij de voorbereiding van projecten is geen doel op zich, maar een manier om – mits goed georganiseerd – bij te dragen aan de robuustheid en de voorspelbaarheid van de uitvoering.

In 2026 zal DVW zich richten op de levenscyclus-benadering bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten. Daarbij staan de totale levensduurkosten – met inbegrip van investering, energieverbruik, beheer, onderhoud en sloop – en de milieukosten centraal.⁷ Binnen deze levenscyclusbenadering gaat bijzondere aandacht naar het uitvoeren van een klimaattoets bij infrastructuurprojecten en programma's.

In 2026 zal DVW zich ook inspannen om in te zetten op de voorgedragen Uniforme Ramingsmethodiek vanuit BMOW. Deze is tot stand gekomen binnen het MCB-project 'Uniforme ramingsmethodiek bMOW' en kadert in de verhoging van de maturiteit van het assetmanagement binnen het beleidsdomein. In 2024-2025 werd er binnen DVW al aan de slag gegaan met diverse pilootprojecten die deze methodiek gebruikten. In 2025 werden binnen DVW ervaringen over de methodiek uitgewisseld en vond afstemming plaats met de ontwikkelaars van ATO. In 2026 werkt DVW de uniforme ramingsmethodiek verder uit op maat van de organisatie, om deze naar implementatie te kunnen voorbereiden. Dit omvat een uitwerking van een duidelijke tooling, werkafspraken en processen over gebruik, verantwoordelijkheden en kwaliteitsborging, met het oog op een globale invoering eind 2026.

⁶ Narratief GIP 2025-2027, p. 16: "Deze middelen komen bovenop de door DVW reeds beschikbare middelen voor baggerwerken. Tot in 2024 heeft DVW jaarlijks gemiddeld minder dan 15 miljoen euro budget besteed aan onderhoudsbaggerwerken."

⁷ 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."

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 2026 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. Ook zal het e-loket voor jaagpadtoelatingen in 2026 worden geoptimaliseerd.

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 van fietsers en voetgangers. In dergelijke gevallen wordt een plaatselijke omleiding voorzien om de hinder tot een minimum te beperken.⁸

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 onder meer: (a) het verlenen van toegang voor speed pedelecs; (b) aanbrengen passieve bebakening en zichtbaar maken van de snelheidslimiet van 30km/u, (c) communicatiecampagne met focus op hoffelijkheid en veiligheid in lijn met de Beleidsvisie. In 2026 zullen op heel wat jaagpaden thermoplast stickers met toegelaten snelheden worden aangebracht, ook op gevaarlijke punten met een aangepaste toegelaten snelheid.

⁸ 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>.

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 rechtvaardig handhavingsbeleid met als doel het verhogen van de verkeersveiligheid. Handhaving is geen verdienmodel maar een middel in het streven naar meer veiligheid met als doel nul verkeersslachtoffers (cf. supra).⁹

In 2026 zal bijzondere aandacht gaan naar aan 'informatiegestuurde handhaving'. Hierbij worden mensen en technologie gericht ingezet op basis van inzichten uit historische data en informatiestromen. Er werd al een visienota 'handhaving vanuit ABC (afstandsbedieningscentrale)' opgemaakt, die vanaf begin 2026 wordt geïmplementeerd. Toezichhouders zullen zo in staat worden gesteld om snel te reageren op afwijkende situaties, waarbij technologie hen ondersteunt bij het nemen van weloverwogen beslissingen.

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 vrachtvervoer, 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)

Minister 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.¹⁰ Met het oog op de realisatie van het complex project 'Extra Containercapaciteit Antwerpen' (ECA) heeft de Vlaamse Regering op 24 oktober 2025 het projectbesluit voor de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven definitief goedgekeurd. In 2026 wordt een aannemer gekozen en in 2027 zouden de eerste werken starten. Voor het deelproject 'containercluster Linkerscheldeoever (CCL)', met onder meer de bouw van het tweede getijdendok, wordt de goedkeuring van het ontwerp projectbesluit verwacht in het voorjaar 2026. 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 worden aan de zeehaventerminals gereserveerde plaatsen voor de binnenvaart voorzien, zodat wachttijden voor de afhandeling van de binnenvaart worden teruggedrongen en de binnenvaart zijn plaats in de logistieke keten versterkt kan opnemen.

⁹ 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." Ter info: sinds 1 januari 2025 registreren we in het stuurbord het aantal personen die aan boord of bij het betreden/verlaten van het vaartuig het leven laten ingevolge een onnatuurlijke dood. Voor 2025 zijn er in totaal 0 personen die onder deze definitie vallen. We baseren ons vandaag op de informatie die binnen de organisatie gekend is. We werken aan een specifieke meldingsplicht om zo de registratie van slachtoffers op de binnenwateren te optimaliseren.

¹⁰ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 29.

Voor DVW liggen hier grote opportuniteiten. Vlaanderen beschikt immers over een dicht netwerk van binnenvaartterminals die uitgerust zijn voor de behandeling en het vervoer van zeecontainers van en naar de nabijgelegen zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge). Door schaalvoordelen (door het grote volume dat inlandcontainerterminals behandelen) kan binnenvaart, waar volumes en ketencondities dit toelaten, een competitieve kost per eenheid bieden ten opzichte van wegvervoer. Er wordt ook in 2026 verder ingezet op het overleg met de havens rond de afstemming van trafiekcijfers, maar ook rond activiteiten in de havens en het hinterland. Samen met de zeehavens worden afspraken gemaakt om gerichte en juiste data uit te wisselen om tot een goede indicator te komen voor monitoring van de modal shift naar de binnenvaart op kwartaalbasis.

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

Een vlot en duurzaam goederentransport is essentieel voor de Vlaamse economie.¹¹ DVW blijft 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. De nodige maatregelen moeten genomen 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.¹²

We zetten ook in op het digitaliseren van de dienstverlening aan de binnenvaart. Er bestaan al diverse tools die bijdragen aan een veiliger netwerk. Zo werd in 2022 het Europees binnenvaartplatform EuRIS gelanceerd. Deze tool is gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS en wordt door 13 Europese landen gezamenlijk beheerd. 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 te 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. Inwerkingtreding is voorzien in het eerste kwartaal van 2027.

Vlaanderen heeft de afgelopen decennia grote investeringen in de binnenvaartinfrastructuur gedaan die te weinig een *modal shift* van het goederenvervoer over de weg naar de binnenvaart hebben kunnen bewerkstelligen.¹³ De evolutie van het goederenvervoer toont aan dat het aandeel van de binnenvaart de voorbije jaren stagneerde en conjunctuurgevoelig blijft, terwijl de congestiedruk op de weg hoog blijft. Dit wijst erop dat infrastructuurinvesteringen op zich noodzakelijk maar niet voldoende zijn. Binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (BMOW) en bij De Vlaamse Waterweg lopen reeds talrijke initiatieven om de uitdagingen in de binnenvaartsector aan te pakken. In het Actieplan Vlaamse Binnenvaart worden deze acties gebundeld, de onderlinge samenhang aangetoond en de prioriteiten vastgelegd voor de komende jaren.

¹¹ Narratief GIP 2025-2027, p. 35.

¹² Strategisch Plan DVW 2030, p. 59-60. Aanvullend is het zo dat bemanningsreductie richting onbemand varen een antwoord kan bieden op de verminderde instroom. Tegelijkertijd zijn er in de overgangsfase naar autonoom en onbemand varen nieuwe competenties nodig, waar nu ook aandacht voor nodig is.

¹³ 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."

De focus zal verschuiven van louter investeren naar het gericht wegwerken van drempels in de logistieke keten en het maken van duidelijke keuzes. In overleg met de binnenvaartondernemers, verladers en andere logistieke spelers brengen we de belangrijkste belemmeringen voor een verdere modal shift scherp in kaart en pakken we deze prioritair aan. Daarbij gaat bijzondere aandacht naar betrouwbaarheid, frequentie, kostenefficiëntie en aansluiting op het voor- en natransport.

Binnen het COMEX-project (2023-2027) zetten we in 2026 een belangrijke stap: de implementatie van de resultaten van de uitgevoerde assessments. Deze fase richt zich op het concretiseren van verbeteringen en optimalisaties binnen EuRIS. Wat betreft het EuRIS-portaal, wordt de focus gelegd op het opstarten van het nieuwe contract voor onderhoud en hosting, waarbij DVW optreedt als aanbestedende overheid. In 2026 wordt 24/7 ondersteuning ook een realiteit, wat de continuïteit en betrouwbaarheid van onze dienstverlening aanzienlijk versterkt. EuRIS blijft een sleutelrol spelen in de context van Europese dataspace's en de bijhorende ecosystemen. Verder zal de publicatie van de herziene RIS-richtlijn een belangrijke impact hebben. Hiervoor wordt een implementing act uitgewerkt, waarbij het EuRIS-consortium actief input zal leveren om de praktische uitwerking en harmonisatie binnen Europa mee vorm te geven.

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 samen met een werkgroep van de Raad van Bestuur van DVW de commerciële strategie en 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 watergebonden aanbod, waaronder het ontwikkelen van nieuwe terreinen. In het GIP wordt deze legislatuur gemiddeld een jaarlijks bedrag van 20 miljoen euro voorzien voor terreinontwikkelingen, economische netwerken en het Actieplan Binnenvaart.¹⁴

In 2026 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 waterwegas Antwerpen-Brussel-Charleroi vormt een economische corridor tussen de haven van Antwerpen, Brussel en Wallonië. Om de bedrijfszekerheid en de modernisering te optimaliseren wordt gestart met een MKBA-studie en de opmaak van een scenario-analyse voor toekomstige investeringen. Daarnaast zijn er instandhoudingsbudgetten voorzien voor de sluizen van Wintam en Zemst en wordt er verder gewerkt aan de Bospoortbrug.
- 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;

¹⁴ Narratief GIP 2025-2027, p. 37.

- Ook kleinere gebiedswerkingen rond een specifieke uitdaging, zoals de werking rond het Kanaal Roeselare-Leie, zijn vaak noodzakelijk om 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.¹⁵ 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”. DVW zal haar klimaatimpact systematisch monitoren en reduceren, zowel in exploitatie (bv. energiegebruik, gebouwen) als in investeringsprojecten (materiaalgebruik en werfactiviteiten), in lijn met de het Vlaamse Energie- en Klimaatplan.¹⁶

We bereiden ook een rapportage over onze duurzaamheidsinspanningen voor, en doen dit volgens de standaarden die zijn opgenomen in de CSRD-richtlijn. De voorbereiding op deze rapportage, via een dubbele materialiteitsanalyse, zal ons helpen om nog beter in te schatten waar onze belangrijkste impact op duurzaamheid zit, en welke acties we (snel) kunnen nemen om die impact verder te verkleinen. Ook kan deze rapportage helpen om intern én extern draagvlak te creëren voor duurzaamheidsmaatregelen.

In 2024 heeft DVW een studie Scheepvaartrechten opgestart, die gericht is op het actualiseren van de bestaande scheepvaartrechten. Bedoeling is dat deze studie wordt verdergezet, zodat het prijszettingsmechanisme gedifferentieerd kan worden qua tarifiering, met het oog op een beleidsmatige en sturende werking.

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

Als de binnenvaart een competitief voordeel wil behouden op andere vervoersmodi op vlak van duurzaamheid, zal de binnenvaartsector dringend moeten vergroenen. Om de ‘groene voorsprong’-positie ten opzichte van andere vervoers- en transportmodi te kunnen behouden, moet versneld ingezet worden op een gefaseerde, realistische transitie waarbij technologische maturiteit, business case en Europese afstemming hand in hand gaan. Waar voor het wegvervoer en -transport ondubbelzinnig op de elektrificatie van het wagenpark wordt ingezet, is dit voor het waterwegtransport minder evident.

In 2023 maakte de binnenvaartsector, samen met andere betrokken actoren, een ‘Green Deal Binnenvaart’ op. Deze 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.¹⁷ De Green Deal Binnenvaart Vlaanderen streeft naar een gefaseerde vergroening van de Vlaamse binnenvaartvloot, met als einddoel een (nabij) zero-emissie binnenvaart tegen 2050 en duidelijke mijlpalen richting 2030. Hij is ingebed in Europese kaders zoals de Europese Green Deal, Fit for 55 en NAIADES III. Voor 2026 betekent dit onder meer:

¹⁵ 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.”

¹⁶ Ibid., p. 34.

¹⁷ 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.

- Voortzetting van het traject Green Deal Binnenvaart met focus op het faciliteren van investeringen in vergroening onder meer via het streven naar een sterke business case voor vergroening, het wegnemen van drempels in regelgeving en het stimuleren van samenwerking binnen de sector.
- Uitrol van pilootprojecten en demonstratieprojecten rond alternatieve aandrijvingen, brandstoffen en emissiemetingen. We zetten verder in op het aanpassen van het vaargedrag om het energieverbruik van schepen te optimaliseren en de eenvoudige en uniforme rapportage van emissie(reductie)data via het project Clean Shift om extra waarde te voorzien voor vergroend binnenvaarttransport aan verladers die plichtig zijn of zullen worden.
- Actieve bijdrage aan de actualisering van Vlaamse en Europese beleidskaders, onder meer via input in de Algemene Waterwegcode en internationale overlegfora.

Deze acties worden gebudgetteerd onder de relevante artikels voor beleid, innovatie en investeringen binnen het beleidsdomein MOW, en vormen een integraal onderdeel van het meerjarig GIP.

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*.¹⁸ De oplevering van de werken wordt in 2027 verwacht. Ook werden drie pilootprojecten uit de innovatieve oproep voor pilootprojecten inzake vergroening op basis van alternatieve brandstoffen, directe emissiebeperking bij verbrandingsmotoren en/of propulsiesystemen opgestart. Twee overeenkomsten zijn al in opstart (volledig getekend), één andere zal mogelijk nog worden heroverwogen.

Walstroom vormt een hoeksteen van een duurzaam binnenvaartbeleid, en wordt al op een heel aantal locaties aangeboden in Vlaanderen.¹⁹ Met bijna 500 walstroomverbindingen in gebruik voldoet Vlaanderen ruimschoots aan de verplichting om tegen 31 december 2024 in elke binnenhaven van het TEN-T-kernnetwerk minstens één walstroomvoorziening te hebben. 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. Het transport over de binnenwateren dient verder te worden geoptimaliseerd, met als doel de 24/7 beschikbaarheid en bereikbaarheid van de waterwegen. De primaire focus ligt daarbij op de belangrijkste economische assen van naar onze Vlaamse zeehavens.²⁰ 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.

We streven ernaar de plaatsingsprocedure voor de renovatie van de sluizencomplexen op het kanaal Briegden-Neerharen begin 2026 af te ronden. Deze werken zijn noodzakelijk voor het toekomstig op afstand bedienen van deze kunstwerken. Nog in 2026 bereiden we de opstart van de afstandsbedieningscentrale in Willeboek voor. De centrale in Willeboek is één van de drie definitieve afstandsbedieningscentrales (naast Evergem en

¹⁸ Retrofit betekent letterlijk 'achteraf inbouwen' en staat voor het toevoegen van nieuwe technologie of functies aan oudere systemen.

¹⁹ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 35.

²⁰ Narratief GIP 2025-2027, p. 45: "Albertkanaal, het kanaal Brussel-Schelde en de Seine-Scheldeverbinding met de assen van de Leie, het kanaal Roeselare-Leie en de Bovenschelde."

Hasselt), en zal een complex bedieningsgebied overnemen van bestaande transitiecentrales. De ingebruikname van de centrale is voorzien op 1 februari 2027. Nieuw in 2026 is ook de uitrol en communicatie van een 'pleziervaart-applicatie'. DVW ontwikkelt een mobiele applicatie waarmee pleziervaarders eenvoudig bediening kunnen aanvragen. Het doel hiervan is een efficiëntere communicatie en zichtbaarheid op de vaarwegen te realiseren.

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.²¹

"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.²² 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.²³ In dat verband streeft DVW ernaar om tegen 2030 de CO₂-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.²⁴

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

²¹ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 37.

²² We spreken over geautomatiseerd en op afstand bestuurd, waarbij autonoom varen het hoogste automatiseringsniveau binnen geautomatiseerd varen is. Onbemand is zowel van toepassing op 'op afstand bestuurd' als op 'autonoom' varen.

²³ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 37.

²⁴ Strategisch Plan DVW 2030, p. 52.

waterverbruik van de sluizen ten gevolge van het schutten kunnen reduceren door het terugpompen van water van het afwaartse naar het opwaartse kanaalpand. In 2026 wordt het hieraan op diverse locaties verder gewerkt. In Wijnegem willen we ter hoogte van het sluizencomplex een pompinstallatie bouwen die voorzien wordt van een kleine turbine, zodat in periodes met voldoende water groene stroom kan worden opgewekt.

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.²⁵ I. In 2025 werden de studies voor de pompinstallaties op de sluizen van de Leie in Menen en Sint-Baafs-Vijve opgestart. Zij zullen worden verdergezet en afgewerkt in 2026 (aanvraag omgevingsvergunningen en aanbesteding voorzien in de tweede helft van 2026).

Minister De Ridder kondigde in haar Beleidsnota verder een focus op ‘dronetechnologie’ aan.²⁶ 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,²⁷ en voeren we pilootprojecten betreffende de inzet van drones bij de inspecties van oevers en jaagpaden uit. Hierbij kan worden voortgebouwd op expertise die elders (bv. binnen Port of Antwerp-Bruges) al werd verworven.

Ook in 2026 zetten wij het Smart Shipping-programma voort. Hierbij optimaliseren we onder andere de verwerkingstijd van aanvraag tot experimenteerovereenkomst, zowel op nationaal als internationaal niveau (CCR). Daarnaast pakken we uitdagingen aan rond het aannemen van meertouwen, bevorderen we internationale afstemming en kennisdeling, met als doel maximaal draagvlak en succes te creëren. Vermeldenswaard voor 2026 is zeker ook het innovatief project ‘Een dijk van een zonnepaneel’. Het gaat om een project in samenwerking met VLAIO, waarbij zonnepanelen zullen worden geïntegreerd in oevers met betonnen taludplaten, met als doel het opwekken van duurzame energie. In eerste instantie zal de economische, operationele en ecologische haalbaarheid ervan worden onderzocht. Het uiteindelijke doel is om een pilootopstelling op te zetten in reële omstandigheden, op de rechteroever opwaarts de sluis van Hasselt.²⁸

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 35% primaire energiebesparing, en 55% koolstofemissie-reductie te realiseren. DVW maakte in de loop van 2025 een plan (met tijdspad richting 2030) op, dat in 2026 in uitvoering gaat (onder de naam ‘realisatieplan energiebesparing’).

In 2026 zal DVW op vlak van energiebewaking inzetten op een verfijnde monitoring van het energieverbruik, met als doel sneller afwijkingen te detecteren en gerichte maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast zal DVW starten met het uitvoeren van ‘energie-audits’ op geselecteerde locaties en infrastructuurclusters. Deze audits zullen dienen als basis voor het opstellen van actieplannen en investeringsvoorstellen, met het oog op het voldoen aan de wettelijke verplichtingen (waaronder EPC) en het behalen van de hogervermelde 2030-doelstellingen. De resultaten van energiebewaking en -audits zullen overigens worden opgenomen in de halfjaarlijkse rapportering (aan de Raad van Bestuur) over het Ondernemingsplan, zodat de voortgang transparant en beleidsmatig kan worden opgevolgd.

Het doordacht inzetten van geavanceerde technologieën (AI, machine learning & digital twins) vereist een duidelijke strategische afweging. DVW wil deze technologieën inzetten als hefboom ter ondersteuning van haar organisatiedoelstellingen. Nieuwe toepassingen worden daarom systematisch getoetst aan onze strategische

²⁵ Voor meer informatie, zie: <https://www.charterkri.be/nl/met-gedeelde-ambities-0>

²⁶ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 36: “Vanuit het beleidsdomein focussen we op autonoom varen en dronetechnologie.”

²⁷ Strategisch Plan DVW 2030, p. 44.

²⁸ Zie ook: Vraag om uitleg nr. 4268 van Andy Pieters tot minister Annick De Ridder, over het geplande proefproject van De Vlaamse Waterweg nv met geïntegreerde zonnepanelen in oeverinfrastructuur in Hasselt, 10 juli 2024. Link:

<https://www.vlaamsparlament.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1929502/verslag/1933811>

prioriteiten, met bijzondere aandacht voor menselijke controle, transparantie en proportioneel gebruik. We volgen relevante technologische ontwikkelingen actief op en evalueren hun potentiële impact op onze processen. Daarbij maken we gebruik van referentiekaders, zoals het 'AI Playbook' van Digitaal Vlaanderen, om consistentie en een degelijk governancekader te waarborgen.

OD 5.4 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken (OD 7.6 in BN)

Waterbeheer behoort tot de kerntaken van DVW en omvat zowel het wapenen tegen overstromingen als het verhogen van onze weerbaarheid tegen hoogwater en droogte. In het kader van de klimaatverandering staat Vlaanderen komende decennia voor toenemende hydrologische extremen en het verhoogde risico van vaker voorkomen van langere droge periodes en intensere neerslag. Klimaatscenario's met hoge impact tonen aan dat zonder bijkomende adaptatiemaatregelen het fluviaal overstroombaar gebied tegen 2050 met 20 tot 30% kan toenemen. Ook de kans op overstromingen stijgt aanzienlijk: simulaties tonen dat hoogwaterstanden die zich vandaag gemiddeld om de twintig jaar in een gemeente voordoen, tegen 2050 eerder vierjaarlijks en tegen 2100 zelfs om de 2,5 jaar kunnen optreden. Deze evoluties onderstrepen de noodzaak om blijvend te investeren in klimaatadaptieve infrastructuur, structurele waterveiligheid en slimme watersturing.

In lijn met de doelstellingen van de Blue Deal zetten we in op een geïntegreerde aanpak waarbij water maximaal wordt vastgehouden, gebufferd en waar nodig gecontroleerd afgevoerd. We versterken onze waterinfrastructuur en sturen het watersysteem proactief aan om schade te beperken en de waterbeschikbaarheid te garanderen voor scheepvaart, natuur, landbouw en industrie.

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.²⁹ 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. Een dergelijke visie kan enkel effect hebben indien zij tot stand komt in samenwerking met betrokken partners en gedragen wordt door de verschillende beleidsniveaus. Een breed gedragen systeemvisie laat toe om coherente keuzes te maken (bv. bij vergunningverlening en in het kader van samenwerkingsovereenkomsten), conflicten tussen functies te vermijden en investeringen doelgericht te prioriteren. 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 vergt de uitvoering van deze visies een structurele en voorspelbare 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.³⁰ Waar het kan wordt er een deze rivieren ruimte gegeven om te stromen én te

²⁹ Zie: Septemберverklaring van de Vlaamse Regering, 22 september 2025: "Met de Blue Deal bereidt Vlaanderen zich voor op de toekomst met een slimme waterbeheersing." Link: <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1940823/verslag/1941686>

³⁰ Vgl ook: GIP BO 2026, p. 151: "De continuïteit van investeringsprogramma's rond waterbeheer op bevaarbare waterlopen (met name het Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei, Sigmaplan, Maas, IJzerbekken/Weerbare Westhoek, Middengebied met Brugse Polders, Gentse kanalen, Leie, Bovenschelde en Ringvaart Gent) wordt verzekerd via het GIP 2025-2027." Link: <https://themis.vlaanderen.be/files/2814e800-b001-11f0-9b44-3797f8128cc9/download?name=VR%202025%202410%20MED.0438-1%20BBT%20BO%20MOW%202026%20-%20mededeling.pdf&content-disposition=inline>

overstromen, onder meer door aanleg van een keten van overstromingsgebieden. Waar infrastructuur of bewoning extra bescherming vergt, wordt geïnvesteerd in stevigere en hogere dijken.

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. DVW blijft hierbij ook in 2026 aandringen op voldoende budgettaire middelen voor de realisatie van het geactualiseerd Sigmaplan. Door het tekort aan middelen in de voorbije jaren is de uitvoering vertraagd, waardoor de oorspronkelijke vooropgestelde realisatiehorizon (2030) niet meer kan gehaald worden. Een inhaalbeweging is vereist om de oorspronkelijke realisatiehorizon zo goed mogelijk te benaderen.³¹

Het expertenpanel Weerbaar Waterland bevestigde in 2022 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.

Samen met 16 andere partners uit België en onze buurlanden neemt DVW in 2026 deel aan BONSAI (Boosting flood resilience in estuarine Systems Anticipating shifting climate zones). Dit project, dat kadert in het Sigmaplan, wil de getijdenestuaria in Noordwest-Europa voorbereiden op de gevolgen van de klimaatverandering. Door inzichten uit zuidelijke klimaatzones toe te passen op noordelijke contexten, worden strategieën ontwikkeld die anticiperen op zeespiegelstijging en extreme weersomstandigheden. Het project loopt tot juni 2029.³²

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 sluizencomplex ‘Ganzepoot’ in Nieuwpoort, en door de instandhouding en modernisering van de infrastructuur (onder meer in Veurne en Fintele, waar de sluizen meer dan 100 jaar oud zijn). Voor het waterbeheer zijn het Lokanaal, het Kanaal Ieper-IJzer, het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort en de IJzer belangrijke schakels waar ingezet wordt op een doorgedreven structureel onderhoud van de bestaande infrastructuur (stuwen en sluizen) en oevers.³³ 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

³¹ Om een inhaalbeweging mogelijk te maken en de maatschappelijke rentabiliteit van het Sigmaplan te verzekeren, is de komende jaren een gemiddeld jaarlijks investeringskrediet van minstens 90 à 100 miljoen euro vereist. Deze middelen zijn noodzakelijk voor het gefaseerd uitvoeren van inrichtingswerken, het vermijden van verdere vertragingen, en het behouden van Europese subsidies.

³² Voor meer info, zie: <https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/waterbeheer/internationale-samenwerking/bonsai>

³³ Narratief GIP 2025-2027, p. 40: “Tegelijk wordt hiermee het economisch potentieel voor de beroepsvaart op de kleine waterwegen vergroot.”

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 Terafene 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.³⁴ Parallel aan het bemiddelingstraject wordt het aanvraagdossier voor de derde omgevingsvergunning voor de herbouw van de stuw in Geraardsbergen voorbereid, zodat dit in Q2 2026 kan ingediend worden. 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 kilometer 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. 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. Voor het Maasbekken zetten we daarom verder in op de bestaande initiatieven rond het creëren van ruimte voor water en het recurrent onderhoud.³⁵

Andere bekken

Om in de toekomst het risico op overstromingen verder te beperken wordt in het kader van het Seine-Scheldeprogramma opmaak van een ‘Watersysteemstrategie Leie, Boven-Schelde en de Gentse kanalen’ opgestart. Doel is te komen tot een klimaatrobuust en multifunctioneel watersysteem. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar de verdere implementatie van de profielverruiming op de Leie tussen Wervik en Deinze, de bufferingsmogelijkheden van Leie- en Scheldewater, en naar de afvoerwegen naar zee.³⁶

De optimalisatie naar een ‘slim’ peilbeheer, dat geautomatiseerde en modelmatig ondersteunde sturing combineert, blijft in 2026 alleszins een topprioriteit. De uitbouw van een modelinstrumentarium voor waterbalansmodellen en het optimaliseren van de operationele monitoring, moeten een volledige dekingsgraad 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 evenwicht is dat een innovatieve aanpak vereist.³⁷

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.

³⁴ 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>

³⁵ Narratief GIP 2025-2027, p. 41.

³⁶ Narratief GIP 2025-2027, p. 40.

³⁷ Strategisch Plan DVW 2030, p. 78-79.

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.³⁸

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.³⁹ 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 6.2 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. 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, 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 6.3 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 Europees transportnetwerk. Dat

³⁸ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 41.

³⁹ Beleidsnota MOW 2024-2029, p. 42.

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*. 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 2026 willen we erop toezien dat de Grant Agreements in het kader van CEF II en de rapportering ASR en IFS correct en tijdig ingediend worden, zodat DVW maximale financiering bekommt. Op het ogenblik zijn er op Europees niveau weinig opportuniteiten voor het indienen van nieuwe projecten, aangezien we tegen het einde van het lopende Meerjarig Financieel Kader lopen. Dit is vooral op te merken binnen het kader van Connecting Europe Facility 2, waar het overgrote deel van het beschikbare budget al in de eerste drie jaar van de programmaperiode werd opgebruikt en er geen financiering meer mogelijk is voor grote infrastructuurprojecten. Om deze reden blijft het ook van belang om in 2026 de besprekingen van het Meerjarig Financieel Kader (MFK) voor de periode 2028-2034 op te volgen en de budgettaire doorvertaling hiervan in CEF3 (besprekingen afgerond binnen de raad eind december 2025). Het is hierbij noodzakelijk om te waarborgen dat er voldoende middelen voor CEF worden voorzien om de Europese doelstellingen rond klimaat, transport, ... te kunnen verwezenlijken.

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. 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.⁴⁰

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. Bij een veilige en productieve werkomgeving hoort ook een gedegen integriteitsbeleid, dat gebaseerd is op onze deontologische principes: loyaliteit, verantwoordelijkheid, transparantie, correctheid, zorgvuldigheid en objectiviteit. In 2026 willen we ons bestaande integriteitsbeleid verder versterken en verankeren binnen de organisatie.

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. Werkgeluk is een fundamentele pijler binnen onze bedrijfscultuur. We tekenen daartoe een organisatiebreed gedragen welzijnsbeleid uit met volgende doelstellingen: (a) we hebben een veilige en productieve werkomgeving; (b) we hebben medewerkers die zich goed voelen in wat ze bij DVW doen.

De prioriteiten van het jaaractieplan (JAP) 2025 (versterken van collegiale erkenning, een open

⁴⁰ Strategisch Plan DVW 2030, p. 99.

feedbackcultuur, optimalisatie van het welzijnsbeleid, duidelijke aanspreekpunten en versterking van coachend leiderschap) worden geïntegreerd in het welzijnsbeleid van 2026. Samen met de rest van de Vlaamse overheid maakt DVW zich sterk voor 'expeditie talent'. In 2026 blijft het jaarthema 'Betrokkenheid' centraal staan. Medewerkers worden gestimuleerd om actief bij te dragen aan een positieve werksfeer en hun ontwikkeling. Teams werken samen aan duidelijke doelen en open communicatie. Leidinggevendenden ondersteunen dit proces door inspraak te bevorderen en constructieve feedback te geven. Zo zorgen we samen voor een betrokken en gemotiveerde organisatie.

OD 7.3 De Vlaamse Waterweg werkt efficiënt en effectief

Strategie-oefening

In 2026 zal De Vlaamse Waterweg een strategie-oefening doorlopen met het oog op een toekomststrategie voor de komende jaren. Deze oefening kan zich richten op vier prioritaire assen en zal doorlopen worden in overleg met medewerkers en stakeholders van het agentschap. Het voorstel van prioritaire assen is:

- Investerings: op het vlak van investeringen zal de focus gelegd worden op het maken van keuzes binnen de toegekende budgetten, aandacht voor asset management en het onderzoek naar mogelijke alternatieve financieringsbronnen.
- Commercieel beleid: in overleg met medewerkers en stakeholders wordt nagegaan wat de verwachtingen en mogelijkheden zijn voor een geactualiseerd commercieel beleid.
- Organisatie en cultuur: de Vlaamse Waterweg wil als één organisatie, waar samenwerken centraal staat, ook de komende jaren ten volle haar rol van waterwegbeheerder opnemen. Samen met de medewerkers geven we vorm aan de Vlaamse Waterweg van de toekomst.
- Omgeving en recreatie: de Vlaamse Waterweg speelt een belangrijke rol in bescherming tegen droogte en overstromingen en de waterwegen en hun omgeving spelen een belangrijke rol in de recreatiemogelijkheden voor Vlaanderen. Met onze partners gaan we na hoe we hier optimaal invulling aan kunnen geven.

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 2026 op verschillende elementen. Zo wordt in het kader van informatiebeheer het digitaal klassement uitgerold wat rekening houdt met de archiveringsvereisten en series. Ook wordt het rapporteringsplatform verder uitgebreid met diverse strategische rapporteringen zoals deze voor het e-loket, adviezen aan derden, klachten en meldingen, ... Daarnaast wordt ingezet op de verdere doorontwikkeling van het geodataplatform waarbij specifieke toepassingen (apps) worden opgemaakt voor bijvoorbeeld het in kaart brengen van bevers en de schade die zij toebrengen. Tegelijk is in 2026 het Remote Sensing project een belangrijk aandachtspunt, dat DVW in staat zal stellen een digitaal beeld te creëren van haar waterwegen, kunstwerken en interessegebieden. Dit zal de organisatie helpen bij het realiseren van diverse doelstellingen.

Via deze diverse informatie gerelateerde projecten wordt stap voor stap gewerkt aan het ontsluiten van informatie op een transparante en gebruiksvriendelijke wijze. Om bijkomend de kwaliteit van deze informatie verder te verbeteren worden trajecten opgezet in het kader van data governance, organisatie architectuur, AI governance en datacatalogus.

Personeelsbeleid

Jaarlijks worden de personeelsbehoeften in kaart gebracht. In functie hiervan en rekening houdend met de specifieke noden van de organisatie wordt het personeelsplan verder geactualiseerd en een wervings- en bevorderingsbehoeftenplan voor 2026 opgemaakt. Er wordt eveneens werk gemaakt van een strategische capaciteits- en personeelsplanning waarvoor wordt gewerkt met een tijdslijn tot het einde van de legislatuur. De richtlijnen die de Vlaamse Overheid op dit vlak heeft voorgeschreven, worden hierbij strikt gevolgd.

Risicobeheer

Structureel risicomanagement, zowel strategisch als operationeel, wordt verdergezet. Het strategisch risicomanagement geeft inzicht in de risico's die de realisatie van de organisatiedoelstellingen (kunnen) bedreigen, evenals in de strategische opportuniteiten die op het pad van DVW komen. Welke risico's en opportuniteiten zijn voor onze organisatie het grootst? In hoeverre zijn deze voldoende beheerst, en op welke manier moeten we hier eventueel nog meer op inzetten, hetzij door verdere mitigatie, hetzij door het faciliteren van kansen? 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. 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 opgenomen binnen bestaande overlegorganen. 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.

Beleidsgericht Rapport 2025

Op basis van de uitgevoerde auditwerkzaamheden werd in 2025 fors geïnvesteerd in de uitvoering van de openstaande auditaanbevelingen. Afgelopen jaar lag de focus op transparantie, samenwerking en procesverbetering. Naar analogie met voorgaande jaren, zijn de strategische risico's opnieuw geëvalueerd en zijn er vier bijkomende strategische risico's gedefinieerd ten opzichte van 2024.

Daarnaast is er sterk ingezet op de voortgang van de aanbevelingen uit de verschillende audits. In de audit IT-veiligheid VisuRIS werd een inhaalbeweging gerealiseerd. Zeven bijkomende aanbevelingen zijn uitgevoerd in 2025, waardoor de realisatiegraad steeg tot 80%. Dit resultaat weerspiegelt een duidelijke inzet op het vlak van digitale veiligheid en het opvolgen van actiepunten die al geruime tijd openstonden. Ook binnen de audit rond IT-beveiliging van kunstwerken zijn inmiddels vier van de zes aanbevelingen uitgevoerd. In 2025 werden twee bijkomende aanbevelingen gerealiseerd, waardoor de realisatiegraad nu 67% bedraagt. De indicator voor tijdige realisatie blijft onveranderd op 33%, wat te verklaren is door een vertraging in de uitvoering van het actieplan. Er is wel extra aandacht besteed aan het monitoren van deze vertragingen en het stimuleren van een versnelde opvolging.

Wat betreft klachtenmanagement blijft er één openstaande aanbeveling van de vijf geformuleerde aanbevelingen, net zoals vorig jaar (2024) openstaan. Het gaat om de aanbeveling "Automatiseer het volledige proces maximaal, met aandacht voor rechten en logs". Klachten kunnen DVW via vier verschillende kanalen bereiken (website, mail, klachtenboek bij sluizen en de post). Een eigen toepassing op basis van MS Dynamics is op 1 januari 2024 in gebruik genomen voor zowel meldingen als klachten. Vanwege enkele problemen werd in het voorjaar besloten tijdelijk terug te schakelen naar de oude werkwijze om tijd te creëren voor aanpassingen en nieuwe tests. Deze aanpassingen zijn uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat dezelfde fouten (die wijten zijn aan de leverancier) blijven terugkomen. Om die reden is de toepassing terug op non-actief gezet. De klachten werden daarom in 2024 maar ook in 2025 op de oude werkwijze (manueel) behandeld. Klachten die decentraal binnenkomen, worden doorverwezen naar een standaard mailadres

(klachten@vlaamsewaterweg.be) via het forwarden van de mail, mondelinge instructie of doorverwijzing naar de website. Deze aanbeveling blijft een prioriteit en zal in 2026 verdere aandacht krijgen.

Tot slot werd de interbestuurlijke audit fietspaden, getrokken door het departement MOW, zowel door DVW als het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) opgevolgd. De drie geformuleerde aanbevelingen zullen in verder worden opgenomen. In tegenstelling tot andere jaren is er geen risicomaturiteit uitgevoerd. Dit is te verklaren doordat Audit Vlaanderen (zoals aangekondigd bij de start van de nieuwe legislatuur) nadenkt over een nieuw maturiteitsmodel.

Om het beheer van de strategische IT-veiligheidsrisico's bij de binnenvaartinformatiediensten te evalueren, alsook de verplichtingen die uit de NIS2-richtlijn zouden kunnen voortvloeien,⁴¹ heeft in 2023 een audit plaatsgevonden naar de binnenvaartinformatiediensten (VisuRIS). Op basis van de bevindingen werden 10 aanbevelingen geformuleerd die het IT-veiligheidsbeheer moeten versterken en de conformiteit met doelstellingen uit de NIS2-richtlijn zullen verhogen. De realisatie van de laatste twee aanbevelingen heeft verdere vertraging opgelopen en zal in 2026 verder worden opgevolgd.

Financieel beheer

DVW streeft er – in zijn rol als naamloze vennootschap die commerciële contracten afsluit – naar om zijn processen inzake financieel beheer en vastgoedbeheer systematisch te verbeteren. Een prioriteit voor 2026 is het verzekeren van een proactieve opvolging van de aflopende contracten. Dit versterkt immers de relatie met de klanten en vermijdt onnodige problemen achteraf. Verder zal DVW deelnemen aan het Finance on the Move-programma (FOMO) van het departement Financiën en Begroting, het *up-to-date* houden van de patrimonium-databank; en het tijdig innen van facturen. We bereiden ook zorgvuldig de inkanteling naar het gemeenschappelijk boekhoudkantoor voor, dat nu voorzien is voor 2029 (het zogeheten 'Orafin'-traject).⁴² In 2026 gaat DVW zoveel mogelijk de boekhoudprocessen aligneren met de werkwijzen die vanuit het FOMO-traject worden vooropgesteld. Verder zal in 2026 werk worden gemaakt van het uittekenen van de financiële organisatie binnen DVW. Met behulp van externe ondersteuning zal deze oefening in 2026 in een voor DVW duidelijk (financieel) organigram moeten resulteren, met duidelijke rollen en (eind)verantwoordelijken. Dit moet leiden tot een professionaliseren van het financieel beheer in al zijn facetten.

⁴¹ Voor de NIS2-richtlijn, zie: <https://ccb.belgium.be/nl/news/de-nis2-richtlijn-wat-betekent-dit-voor-mijn-organisatie>

⁴² Zie hiervoor: <https://www.vlaanderen.be/financien-en-begroting/project-finance-on-the-move>

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. 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
Seine-Scheldeproject – Leie as. Vastleggingsgraad	Doel van dit immens project is de verbinding tussen de Seine en de Schelde toegankelijk te maken voor schepen van klasse Vb en drie lagen containers, waarmee grotere binnenschepen vlotter kunnen passeren. Daarom verhogen we bruggen, maken we de sluizen groter en verruimen we de vaarweg. De focus van het project ligt dus op het versterken van de economische meerwaarde van de waterweg. De indicator meet de vastleggingsgraad van de projecten op de Leie-as.	Voortgang vastleggingskrediet. Streefwaarde: 40% op 30/06; 60% op 30/09 en 100% op 31/12
Kanaal Roeselare-Leie (KRL) – vastleggingsgraad	Dit kanaal wordt omgebouwd tot een volwaardige klasse Va-waterweg, geschikt voor drie lagen containers. Een belangrijk deelproject is de bouw van een tweede sluis in Ooigem, die de doorstroming moet verzekeren. Tegelijk wordt de Kop van de Vaart in Roeselare heringericht, en krijgt het kanaal een verdieping tot 4,2 meter. Er wordt ook ingezet op het herstel van kaaimuren en oevers, verspreid over verschillende gemeenten langs het kanaal. De indicator meet de vastleggingsgraad van de projecten op het kanaal Roeselare-Leie.	Voortgang vastleggingskrediet. Streefwaarde: 40% op 30/06; 60% op 30/09 en 100% op 31/12
PPS Beweegbare Kunstwerken	Het DBFM-project 'Beweegbare Kunstwerken' betreft de (ver)nieuwbouw van 17 beweegbare bruggen in beheer van DVW, en dit in functie van instandhouding en opwaardering van het patrimonium. In 2024 erkende de Vlaamse Regering dit als 'PPS-project' en werd ook een lijst van 17 bruggen vastgelegd, die in het project herbouwd worden. De gekozen bruggen maken ook deel uit van het programma 'Afstandsbediening' (zie ook OD 5.2), zodat ze gelijktijdig uitgerust kunnen worden met de installaties om ze geschikt te maken voor bediening op afstand. In 2025 is intussen een selectiebeslissing genomen waarin drie kandidaat-bieders zijn geselecteerd. De totale bouwkost voor de vervanging bedraagt 165 miljoen euro. De werken worden formeel afgerond na afleveren van het beschikbaarheidscertificaat (einde bouwfase). Dit is voorzien eind 2032. Vanaf Q1 2033 zullen vastleggingen genomen worden in het kader van de te betalen beschikbaarheidsvergoedingen.	Voortgang mijlpalen: Goedkeuring opdrachtdocumenten: Q2 2026 Opstart dialoogfase: Q3 2026 Afwerken omgevingsvergunningaanvragen : Q4 2026

	Het project bevindt zich momenteel in een vergevorderde studiefase. De goedkeuring van de opdrachtdocumenten is gepland medio 2026. Na de zomervakantie zal de dialoogronde met de drie kandidaten gestart worden. Deze zal lopen tot Q2 2027. In het voorjaar van 2026 zullen de laatste procedures in het kader van basisbereikbaarheid afgerond en goedgekeurd worden. In het najaar van 2026 worden de omgevingsvergunningsaanvragen voor de verschillende brugprojecten klaar gemaakt voor indiening.	
PPS Sluizen Boven-Schelde	Het betreft hier de vernieuwbouw van drie sluizen (Asper, Oudenaarde en Kerkhove) op de Boven-Schelde. De bestaande sluizen dateren uit de jaren 1920. Deze ouderdom maakt dat er zich risico's stellen qua bedrijfszekerheid, diepgang en comfortcapaciteit. De hoofddoelstelling van het project is de vernieuwbouw van de kunstwerken in functie van de instandhouding en opwaardering van het patrimonium naar een robuuste, betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur. Op basis van de huidige kostenraming wordt de bouwkost op 180 à 200 miljoen euro geschat. Het project zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst, die door het INR in andere recente DBM-projecten als ESR-neutraal werd aangemerkt. Op 14/07/2023 heeft De Vlaamse Regering voor het project DBFM "Sluizen Boven-Schelde" de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegericht dialoog goedgekeurd. De concurrentiegericht dialoog bestaat uit een selectiefase, een dialoofase en een offertefase. De selectiefase werd reeds doorlopen. Op 20/11/2024 werden drie kandidaten geselecteerd. De dialoofase zal van start gaan met een eerste dialoogronde die in 2026 zal worden gevoerd. In de eerste dialoogronde zal de uitvoerbaarheid van het referentie-ontwerp gevalideerd worden door de geselecteerde kandidaten. Op het einde van de eerste dialoogronde zal het omgevingsvergunningsdossier (inclusief project-MER) worden gefinaliseerd en worden ingediend door De Vlaamse Waterweg. Deze indiening is voorzien voor Q1-Q2 2027. De tweede dialoogronde, waarbij de focus zal liggen op juridisch-financiële aspecten en op de beschikbaarheidsfase, zal in de eerste helft van 2027 worden doorlopen. Aan het einde van elke dialoogronde en tevens na de offertefase dienen de geselecteerde kandidaten een oplossing aan te bieden. De oplossingen na de eerste dialoogronde zullen in Q4 2026 worden ingediend. De contractsluiting voor het project DBFM "Sluizen Boven-Schelde" wordt volgens de huidige inzichten voorzien in Q3 2028.	Voortgang mijlpalen: oplossingen na de eerste dialoogronde ingediend: Q4 2026

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 ten gevolge van onvoorziene gebeurtenissen) ten opzichte van totaal aantal bedieningen 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 2025 waren er 17 assets in categorie 5 waarvoor geen ingreep gepland is (niet opgenomen in input GIP), tegen eind 2026 willen we dat reduceren naar 10.	Aantal assets in de hoogste risicocategorie (5) waarvoor nog geen ingreep gepland is. (0 tegen 2030). Streefwaarde eind 2026: 10

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. ⁴³	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

⁴³ Strategisch Plan DVW 2030, p. 87.

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 containertrafieken in de havens bovengemiddeld te doen stijgen.	Overslag containers in TEU op netwerk DVW t.o.v. 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)

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: afhankelijk van de kades die effectief gerealiseerd zullen worden, zullen tussen 2,7 en 4,3 mio ton aan engagementen worden opgenomen in PPS-overeenkomsten. Deze tonnages zijn te realiseren over een 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 2026 wordt verder werk gemaakt van het afstandsbedieningsklaar maken en effectief op afstand bedienen van diverse kunstwerken conform het implementatieplan 2025-1/1/2027. Op 31/12/2025 zouden 63 van de 330 kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor de definitieve centrale moeten zijn (19%). In 2026 maken we 29 extra	Aandeel kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor de definitieve centrale. Streefwaarde: 28% op 31/12/2026

	kunstwerken afstandsbedieningsklaar voor een definitieve centrale.	
Afstandsbediening – bedieningstijden voor de scheepvaart van de beweegbare bruggen en sluizen	Bij de overgang naar een definitieve afstandsbedieningscentrale krijgen de beweegbare bruggen en sluizen aangepaste bedieningstijden voor de scheepvaart 24/7 of 16u/dag. De lokaal bediende beweegbare bruggen en sluizen (lokale bediening of lokale transitiecentrales) behouden de bestaande bedienuren voor de scheepvaart.	Het % van de beweegbare bruggen en sluizen die 24/7 bediend worden (als som van het % in de definitieve centrales en het % in de transitiecentrales en lokale bediening) (kengetal). Het gaat hier om een som van 2 cijfers dat een beeld geeft over het ganse ambtsgebied van DVW.

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 2026 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.	Aantal uren testvaart in kader van geautomatiseerd varen (cumulatief) (kengetal)

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)
Sigmaplan – vastleggingsgraad	Het Sigmaplan neemt Vlaanderen in bescherming tegen overstromingen. Bij extreme weersomstandigheden kunnen de Schelde en haar zijrivieren gevaarlijk hoge waterstanden bereiken en zelfs overstromen. Daarom investeert het Sigmaplan in stevigere en hogere dijken en een ketting van natuurlijke overstromingsgebieden in de rivier-valleien. Zulke gebieden kunnen op een gecontroleerde manier overtollig rivierwater opvangen.	Voortgang vastleggingskrediet. Streefwaarde: 40% op 30/06, 60% op 30/09 en 100% op 31/12

	Zo geven we de rivieren ruimte om te stromen én te overstromen.	
Dender – vastleggingsgraad	In het Strategisch Plan 'Ruimte voor Water Dendervallei' werken we, in samenwerking met verschillende stakeholders, aan oplossingen voor de overstromings- en droogteproblematiek die meteen ook troeven bieden voor de vallei. Denk aan kansen op het vlak van wonen, economie, natuur, landbouw en zo verder. De Dender is – bij aanhoudende neerslag – één van de snelst stromende rivieren van Vlaanderen. Bij hevige neerslag is er een manifest gebrek aan afvoercapaciteit. Momenteel zijn de stuwen op de Dender erg verouderd. Hun afvoercapaciteit is ook te beperkt. Om de Dender ook in de toekomst bevaarbaar te houden en de wateroverlast te beperken, worden daarom zes van de acht stuwen op Vlaams grondgebied vernieuwd en wordt de stuw van Terafene afgeschaft. De huidige stuwen van Geraardsbergen, Aalst, Idegem, Pollare en Denderleeuw werken bovendien nog met schotbalken. Om de bedrijfszekerheid en veiligheid te verhogen, worden ze vervangen door geautomatiseerde klepbalgstuwen.	Voortgang vastleggingskrediet. Streefwaarde: 40% op 30/06, 60% op 30/09 en 100% op 31/12
IJzerbekken ('Weerbare Westhoek') – vastleggingsgraad	Begin november 2023 werd de Westhoek geconfronteerd met uitzonderlijke regenval en een verhoogde afvoer van regenwater uit Frankrijk waardoor verschillende waterlopen in het IJzerbekken buiten hun oevers traden. Op 17 november 2023 installeerde de Vlaamse Regering de taskforce 'Weerbare Westhoek'. Die kreeg als opdracht om een onderbouwd advies uit te brengen over de verdere aanpak van waterveiligheid en duurzaam waterbeheer in de Westhoek. De Vlaamse Regering keurde op 23 december 2023 een belangrijk pakket maatregelen goed. Het actieplan kreeg de naam 'Weerbare Westhoek'. De impact ervan werd geraamd op 80 miljoen euro. Een deel van de acties van Weerbare Westhoek zijn toegewezen aan De Vlaamse Waterweg nv, andere aan de Vlaamse Milieu-maatschappij, de Provincie West-Vlaanderen, de polderbesturen, de lokale besturen of andere partners.	Voortgang vastleggingskrediet. Streefwaarde: 40% op 30/06, 60% op 30/09 en 100% op 31/12

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 6.2 Toekomstgerichte regelgeving (OD 8.3 in BN)

OD 6.3 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 streefpercentage.	Streefwaarde: > 6%
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	Zie ook: 'aandeel personen van buitenlandse afkomst'.	Streefwaarde: > 3%

BIJLAGE II Geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 (GIP)

BIJLAGE III Globaal Preventieplan 2023-2027

BIJLAGE IV Personeelsplan

BIJLAGE V Eindrapportering Ondernemingsplan 2025

BIJLAGE VI Beleidsgericht rapport

BIJLAGE VII Diversiteitsplan 2026