

# STRATEGISCH PLAN 2030



## VOORWOORD

Elke sterke organisatie maakt heldere plannen en kijkt daarbij vooruit. De wereld rondom ons is immers constant in verandering waardoor nieuwe uitdagingen op ons afkomen die aanpassingen vergen van ons denken en doen. De Vlaamse Waterweg nv is klaar om mee richting en invulling te geven aan het waterwegenbeleid van de volgende Vlaamse Regering. Het Strategisch Plan dat u in uw handen heeft, vormt het resultaat van een brede denkoefening met betrokkenheid van stakeholders en medewerkers. Met een blik gericht op 2030 en zelfs verder, tot voorbij de komende legislatuur.

Onze vraag aan een ruime groep stakeholders om hun inzichten te delen bij de opmaak van het Strategisch Plan kon op veel respons rekenen. De weerslag van bevragingen en interviews vormde het canvas waartegen zich de contouren van het Strategisch Plan voor de lange termijn aftekenden. De blik van klanten en stakeholders (ondernemingen, overheidsinstanties, sectororganisaties ...) was erg verfrissend en verbreedde de horizon. Daardoor konden we ook de natuurlijke neiging voorkomen om ons terug te plooiën op de eigen werking en kerntaken. Een bezorgdheid die van meet af aan bestond, was dat het Strategisch Plan onvoldoende evenwichtig en helder zou zijn. We waakten er enerzijds over om ons niet te beperken tot vage plannen zonder duidelijk tijds kader, maar lieten ons anderzijds evenmin verleiden tot een loutere opsomming van projecten en actiepunten, zonder kapstok of strategische blik.

Uitgaande van onze vertrouwde business drivers (die de inspanningen structureren om onze kerntaken te realiseren) en aangevuld met onze zeven strategische labels (die vorm en richting geven aan wat we doen) werd een helder plan opgesteld. Beide concepten gaven structuur aan het denkwerk dat in een tiental werkgroepen werd verricht en leidde tot een reeks benefit maps die een exhaustief overzicht boden van het werk dat voor een bepaald thema moet gebeuren om de doelstellingen te bereiken. De medewerkers van De Vlaamse Waterweg nv konden allen participeren aan de totstandkoming van het Strategisch Plan. Met de bekrachtiging door de Raad van Bestuur kreeg het plan zijn finale vorm.

Het plan omvat vier kernachtige strategische doelstellingen die beantwoorden aan onze decretale opdrachten en aan het breder wetgevend en beleidsmatig kader, én die tegelijk ook oog hebben voor de grote uitdagingen die zich aandienen rond onze economie, mobiliteit en waterbeheer. Onder elke strategische doelstelling worden heldere ambities, operationele doelstellingen en bijhorende streefcijfers geformuleerd. Met dit plan voelen we ons gewapend voor de toekomst.



We leggen een sterke focus op het belang van onderhoud van het waterwegenpatrimonium en het waterbeheer. De uitzonderlijke situaties die vanwege de klimaatverandering ontstaan werden, na de waterbom in juli 2021, nogmaals duidelijk met de watersnood in West- en Oost-Vlaanderen in november 2023 en januari 2024. Vlaanderen versneld waterweerbaar maken kan enkel door investeringen in waterbeheer te versnellen.

Om de veiligheid en betrouwbaarheid van onze infrastructuur te garanderen is bovendien een structurele verhoging van de onderhoudsbudgetten noodzakelijk. Enerzijds om de historische onderhoudsachterstand binnen een aanvaardbare tijd te kunnen wegwerken, anderzijds om structureel aanpassingen te kunnen doen aan de infrastructuur, in lijn met de levenscyclus van het patrimonium. De risico's die verbonden zijn aan de tot nu toe gevolgde investeringsstrategieën, zijn simpelweg te groot geworden om geen mental shift te realiseren waarbij de klemtoon meer komt te liggen op het onderhoud. Dat neemt niet weg dat we ook onze ambitie om het aandeel van de binnenvaart in de modal shift te verhogen sterk maken. Samen met de sector willen we de binnenvaart verder uitbouwen als positief alternatief voor een veilige en duurzame mobiliteit in Vlaanderen. De troeven die onze waterwegen en de binnenvaart bieden willen we voluit te gelde maken voor onze samenleving.

Bij deze inleiding passen enkele woorden van dank. Ten eerste aan onze stakeholders, die zich zonder uitzondering bereidwillig toonden om, vanuit hun expertise, waardevolle input aan te leveren bij de opmaak van dit Strategisch Plan. Dank ook aan alle medewerkers van De Vlaamse Waterweg nv, die deelnamen aan de vele brainstormsessies en werkgroepen. Tot slot dank aan de bestuurders voor hun betrokkenheid bij de totstandkoming van dit ambitieuze plan.

Het is nu aan ons allen om deze ambities waar te maken!

Koen Anciaux

Voorzitter van de raad van bestuur

Chris Danckaerts

Gedelegeerd bestuurder



A decorative graphic consisting of two parallel white lines that originate from the bottom left corner and extend diagonally upwards and to the right, ending near the start of the text.

# INHOUDSOPGAVE



<b>1</b>	<b>Inleiding</b> Strategische doelstellingen – Strategische labels	<b>7</b>
	<b>SD 1: We verhogen het aandeel van binnenvaart in de modal split</b>	<b>27</b>
	OD1 Samen met onze partners verbeteren we de aantrekkelijkheid, het concurrentievermogen en de toegankelijkheid van onze binnenvaart	32
	OD2 We garanderen de bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van onze waterwegen	42
	OD3 Onze waterwegen voldoen aan de internationale normen en economische noden	46
	OD4 We ontwikkelen onze waterwegen op integrale wijze	51
	OD5 We realiseren een vlotte verkeersdoorstroming op onze waterwegen	54
	OD6 We realiseren een veilige scheepvaart voor alle gebruikers van onze waterwegen	58
<b>2</b>	<b>SD2: We creëren een veerkrachtig watersysteem</b>	<b>63</b>
	OD1 Vanuit een systeemvisie geven we invulling aan slim waterbeheer	68
	OD2 Realiseren van maatschappelijk verantwoord beschermingsniveau tegen overstromingen en droogte	70
	OD3 Samen met onze partners werken we aan het behouden en verbeteren van de ecologische waarde van het watersysteem	76
	OD4 Slim peilbeheer realiseren	78
<b>3</b>	<b>SD3: We realiseren een harmonieus medegebruik</b>	<b>81</b>
	OD1 We realiseren een duurzaam en veilig, functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden als shared space	85
	OD2 We faciliteren recreatie op het water	88
	OD3 We zorgen ervoor dat iedereen die op het water woont dit in goede en veilige omstandigheden doet, en op de juiste plaats	90
	OD4 We stimuleren energiewinning op en langs het water	93
<b>4</b>	<b>SD4: We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie</b>	<b>95</b>
	OD1 We dragen zorg voor een veilige en productieve werkomgeving	100
	OD2 Medewerkers voelen zich goed bij De Vlaamse Waterweg nv	102
	OD3 De Vlaamse Waterweg nv werkt efficiënt en effectief	104
<b>5</b>	<b>Budgettair kader</b>	<b>107</b>








INLEIDING



An aerial photograph of a large industrial facility, possibly a refinery or chemical plant, with a blue color overlay. The image shows various structures, including a large cylindrical tank, a complex network of pipes, and several buildings. A white line points from the text to a specific area of the facility.

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



# STRATEGISCH PLAN 2030

In dit Strategisch Plan 2030 zet De Vlaamse Waterweg nv haar visie voor de lange termijn uiteen. Dit doen we via vier strategische doelstellingen om vanuit onze decretale opdracht en onze bevoegdheden in het belang van maatschappij, burgers en ondernemingen de uitdagingen aan te gaan op het vlak van mobiliteit, logistiek, transport, klimaatverandering, energie, digitalisering en cybersecurity, medegebruik, zuinig ruimtegebruik en welzijn. Met deze plannen positioneren we ons als een wereldwijde referentie op het gebied van

duurzaam waterbeheer, technologische innovatie en economische ontwikkeling.

## Strategische doelstellingen – Strategische labels

Vier strategische doelstellingen vormen het kompas voor al onze activiteiten en inspanningen. Zij leggen onze hoofddoelen vast. Binnen deze strategische doelstellingen (SD) onderscheiden we operationele doelstellingen (OD) met initiatieven en acties die uitvoering geven aan de SD.



Daarnaast vormen zeven strategische labels de identiteit, het DNA van onze organisatie. Deze labels geven vorm en richting aan alles wat we doen en hoe we het doen.

## 7 LABELS



### Innovatie

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

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



### Duurzaamheid

Duurzaamheid is voor ons top-of-mind. Dat trekken we door in onze hele organisatie en in al onze activiteiten. We gaan resoluut



### Slimme mobiliteit

We zorgen voor een shift in mentaliteit en systemen naar een efficiënt, duurzaam en geconnecteerd mobiliteitssysteem. We versterken de binnenvaart door een optimale

integratie en afstemming met logistieke en multimodale netwerken. Onze visie op multimodale netwerken met een sterke binnenvaart belichten we in beleidsfora en aan onze stakeholders en partners.



### Zuinig ruimtegebruik

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



### Draagvlak

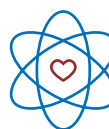
We bouwen samen met onze stakeholders aan een gefocuste maatschappelijke impact. Als we de binnenvaart en het watersysteem écht verder willen versterken, kunnen we dit niet alleen. Daarom zijn we een daadkrachtige en betrouwbare partner voor de binnenvaartsector, de beleidsmakers en andere partners.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

opneemt. Samen met onze medewerkers, stakeholders, partners en klanten versterken we de maatschappelijke impact van de binnenvaart en het watersysteem in samenhang.



### Efficiëntie en effectiviteit

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



### Welzijn

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

**Doorheen de vier strategische doelstellingen, de operationele doelstellingen, de initiatieven en acties zijn de strategische labels te herkennen.**



# DE MEERWAARDE

## VAN STERKE, DUURZAME EN VEILIGE VLAAMSE WATERWEGEN EN BINNENVAART



Water is leven. Wereldwijd wordt ongeveer 90% van het volume aan grondstoffen en goederen via het water vervoerd. De Maas, die ontspringt in Frankrijk en via België en Nederland naar de Noordzee stroomt, voorziet ruim zeven miljoen mensen van drinkwater, onder wie drie miljoen Belgen.

De waterwegen vervullen ook een cruciale rol in het waterbeheer. Door ons watersysteem, onze rivieren in te perken, hebben we onze kwetsbaarheid gevoelig vergroot: water krijgt vandaag onvoldoende ruimte in Vlaanderen. Vlaanderen moet daarom beter worden beveiligd tegen overstromingen en waterschaarste. De voorspelde zeespiegelstijging





en de frequentere periodes van intensieve neerslag, afgewisseld met langdurige periodes van droogte, hebben onze regio alsmaar kwetsbaarder gemaakt. De komende jaren wordt het zaak uitvoering te geven aan het advies 'Weerbaar Waterland' dat door een expertenpanel onder het voorzitterschap Henk Ovink in 2022 aan de Vlaamse Regering werd overgemaakt. Dat advies bevat een tienpuntenprogramma en een concreet plan van aanpak om Vlaanderen verder te beschermen tegen overstromingen en droogte.

Als maatschappij bevinden we ons in een transitie naar een hernieuwbare, sterk technologiegedreven en geconnecteerde economie. Deze transitie creëert kansen voor transport over het water. De binnenvaart biedt – als efficiënte en milieuvriendelijke transportmodus, met heel wat mogelijkheden qua digitalisering en automatisering – in een sterk op

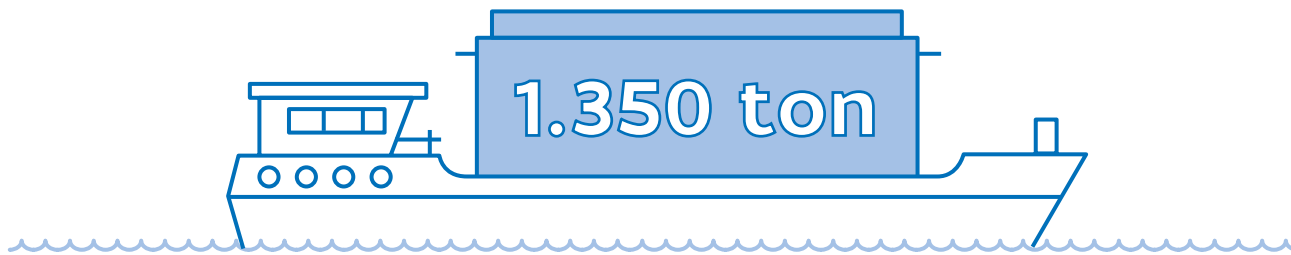
export gerichte regio als Vlaanderen immers belangrijke voordelen. Vergeleken met andere vervoermiddelen is de binnenvaart klimaatvriendelijk, energiezuinig, veilig, bijna congestievrij en stil. Zo heeft deze modus slechts 16% van de energie nodig die vereist is door het vaak verzadigde wegtransport, en 50% van het vervoer per spoor<sup>1</sup>. En een binnenvaartschip kan een ton vracht bijna vier keer verder vervoeren (370 km) dan een vrachtwagen (100 km) bij hetzelfde energieverbruik. Het kan daarom een belangrijke bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit. Als één van de meest CO<sub>2</sub>-efficiënte transportmodi, hebben de waterwegen het potentieel om een centrale rol te spelen in de vergroening van onze transportsystemen.

Meer transport over de waterwegen zal de druk op overbelaste vervoerscorridors verlichten. Een binnenschip met een lading van 1.350 ton haalt zestig vrachtwagens van de weg. Er bestaat ook een sterk



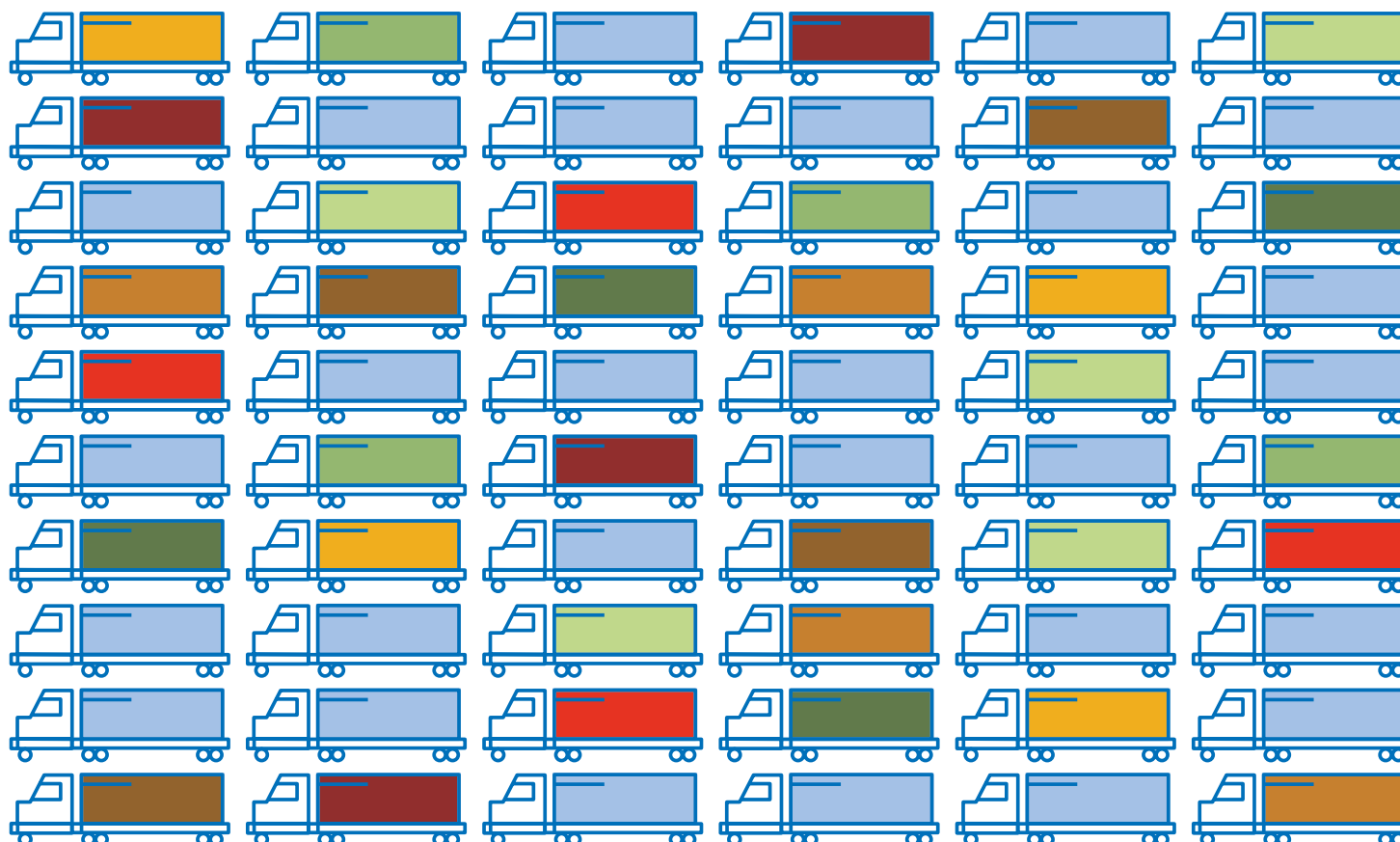
Een binnenschip met een lading van 1.350 ton haalt

# 60 vrachtwagens van de weg



gedifferentieerd aanbod aan binnenvaartschepen, hetgeen toelaat om vele goederensoorten te vervoeren. Voor het vervoer van gevaarlijke goederen bijvoorbeeld, is binnenvaart veruit de veiligste transportmodus. Volgens de meest recente studies zal de drukte op het Vlaamse wegennet in 2030 in vergelijking met de huidige situatie met 30% toenemen. Het wegvervoer dreigt hierdoor de komende jaren nog meer vast te lopen in tijd- en geldverslindende files. Op dit moment gebeurt 13% van het totale transport in Vlaanderen over het water. Vlaanderen beschikt bovendien over een dicht netwerk van binnenvaartterminals die uitgerust zijn voor de behandeling en het vervoer van zeecontainers

van en naar de nabijgelegen zeehavens (Antwerpen, Rotterdam, Gent, Zeebrugge). Door het grote volume dat jaarlijks door deze inlandcontainerterminals wordt behandeld, ligt de kost per eenheid voor het vervoer via de binnenvaart lager dan via de weg. Binnenvaart is een competitief alternatief voor het vervoer van containers via de weg. Dit is zeker het geval voor zendingen die bestaan uit meerdere containers en wanneer een vlotte aansluiting in de logistieke keten richting first en last mile verzekerd is. De containerbinnenvaart is een betrouwbaar en duurzaam transportconcept, mede door het feit dat transport via de binnenwateren niet congestiegevoelig is.



Voor andere soorten goederenstromen is het belangrijkste knelpunt de hogere kostprijs van de binnenvaart ten opzichte van het wegvervoer. Innovatieve vervoers- en overslagconcepten kunnen de komende jaren een grote rol spelen om die kost te verlagen. Om het potentieel van de waterweg te realiseren, moeten we dus blijvend werken aan betrouwbare, eenvoudige, innovatieve en kostenefficiënte vervoersoplossingen via de waterweg. De noodzakelijke vergroening creëert hier bijkomende

uitdagingen die een ambitieuze en concrete aanpak vereisen, in samenwerking met de rederijen en de bredere sector.

Ten slotte is de waterweg een schoolvoorbeeld van 'meervoudig ruimtegebruik', die talrijke functies in eenzelfde oppervlakte combineert: waterbeheer, natuur, recreatie, vervoer, toerisme ... Dit is een enorme troef in een regio waar ruimte erg schaars is.



# CONTEXT

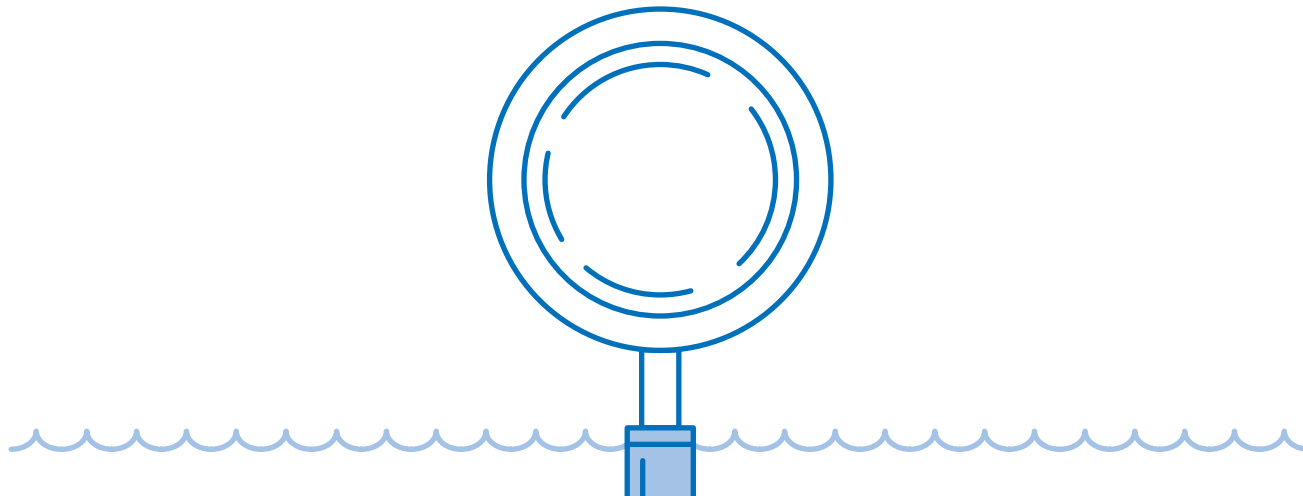
---

De bouwpiek van de jaren 1960-70 maakt Vlaanderen vandaag tot één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa. Daartegenover staat dat het vaak om verouderde infrastructuur gaat met een aanzienlijke onderhouds- of renovatienood. De bestaande assets voldoen vaak niet langer aan de hedendaagse eisen en lopen risico's wat betreft werking en (water)veiligheid. Dit heeft potentieel een grote economische en maatschappelijke kostprijs.

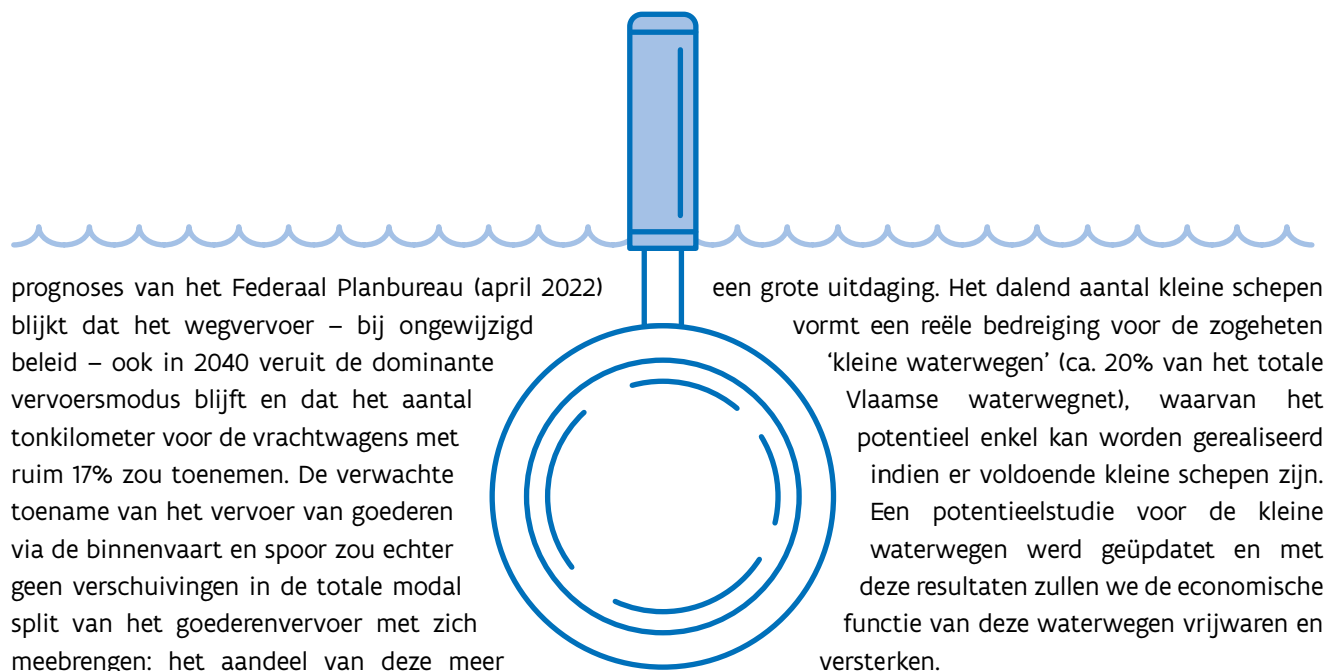
Het is van cruciaal belang om door adequate onderhoudsinvesteringen de waterwegen en hun

infrastructuur betrouwbaar en bedrijfszeker te houden, in lijn met de levenscyclus van het patrimonium. Enkel zo kan de verwachte levensduur gehaald worden.

Vlaanderen legde zichzelf scherpe doelstellingen op met betrekking tot de modal shift. Het Vlaams Energie- en Klimaatplan stelt voor het goederenvervoer een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer van de weg naar de waterweg of het spoor voorop (waarbij het aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling zou toenemen tot 30%). Uit de meest recente







prognoses van het Federaal Planbureau (april 2022) blijkt dat het wegvervoer – bij ongewijzigd beleid – ook in 2040 veruit de dominante vervoersmodus blijft en dat het aantal tonkilometer voor de vrachtwagens met ruim 17% zou toenemen. De verwachte toename van het vervoer van goederen via de binnenvaart en spoor zou echter geen verschuivingen in de totale modal split van het goederenvervoer met zich meebrengen: het aandeel van deze meer duurzame modi stagneert. Dit scenario willen we met behulp van gerichte beleidsmaatregelen voorkomen.

Om de waterwegen een volwaardige rol te laten spelen in het beheersen van de mobiliteit en in toegevoegde waarde voor de logistiek, zijn verantwoorde investeringen in de uitbouw van het waterwegennet en in bedrijfsgerichte infrastructuur (watergebonden bedrijventerreinen, kaaimuren, terminals) onontbeerlijk.

Sinds 1995 neemt het aantal binnenschepen gestaag af. Het zijn vooral de kleinere schepen die uit de vaart verdwijnen en worden vervangen door schepen met een groter laadvermogen. Deze afname vormt eveneens

een grote uitdaging. Het dalend aantal kleine schepen vormt een reële bedreiging voor de zogeheten 'kleine waterwegen' (ca. 20% van het totale Vlaamse waterwegennet), waarvan het potentieel enkel kan worden gerealiseerd indien er voldoende kleine schepen zijn. Een potentieelstudie voor de kleine waterwegen werd geüpdatet en met deze resultaten zullen we de economische functie van deze waterwegen vrijwaren en versterken.

Onze ligging in het logistieke hart van Europa is een troef die zich perfect leent tot het ontwikkelen van nieuwe markten in de binnenvaart<sup>2</sup>. De sector is in volle ontwikkeling: zo zijn er projecten die experimenteren met de opportuniteiten in palletvervoer, stadsdistributie en afvalvervoer.

### Beleidscontext

De Vlaamse Waterweg nv opereert binnen de klijtlijnen zoals die door Europese en Vlaamse regelgeving en beleidsdocumenten zijn bepaald. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de belangrijkste beleidsdoelstellingen waarmee we invulling aan geven en het wettelijk kader waarbinnen we opereren<sup>3</sup>.



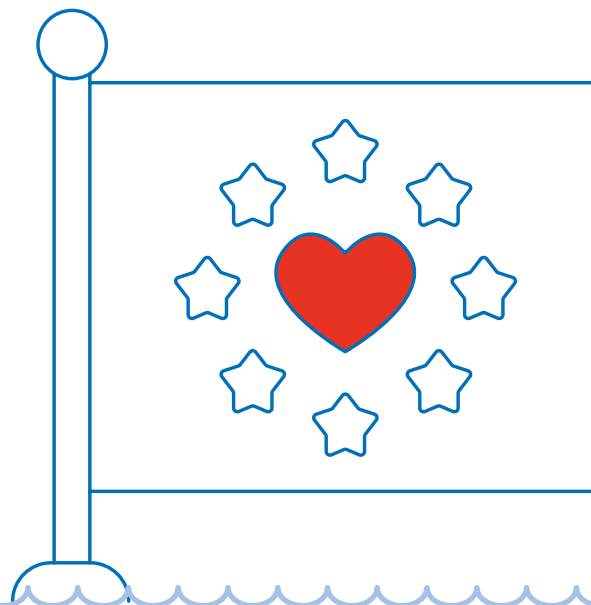
## Europese beleidscontext

### Smart and Sustainable Mobility Strategy

De Europese Commissie heeft de Europese Green Deal, die tot doel heeft klimaatneutraliteit te bereiken tegen 2050, wat betreft transport doorvertaald in de 'Sustainable and Smart Mobility-strategie'. Deze strategie is de opvolger van het Witboek Transport en legt de basis voor de groene en digitale transitie van de transportsector. Hierbij moet de groei van de transportsector verbonden zijn met vergroening en modernisering van het hele transportsysteem en moet deze groei aangedreven worden door digitalisering. Tegelijkertijd moet dit een raamwerk bieden om de sector weerbaarder te maken voor toekomstige crisissituaties. Ook is er aandacht voor het behouden en versterken van de positie van de EU als globale hub. De strategie biedt

met andere woorden een langetermijnkader om het EU-transportbeleid future proof te maken. De eigenlijke strategie wordt vergezeld van een lijst met maar liefst 82 initiatieven die de dubbele transformatie moeten vormgeven (annex). Uiteindelijk moeten al deze acties samen leiden tot een sectorale uitstootreductie van 90%. Naast 'slim' en 'duurzaam' vormen competitiviteit, veiligheid, betaalbaarheid en toegankelijkheid de leidende principes doorheen het document. Verder staat ook multimodaliteit centraal. Goederen en personen moeten zich voor één enkele reis eenvoudig kunnen verplaatsen doorheen de Unie, gebruik makend van verschillende modi.

Er worden specifieke doelstellingen voor de binnenvaart opgenomen, maar er wordt ook verwezen naar de uitwerking van een specifiek binnenvaartbeleid binnen NAIADES III.



Een onderfinanciering betekent geen stilstand, maar achteruitgang. Dit brengt hoge risico's met zich mee voor de werking en veiligheid van onze waterwegen.



## NIAIDES

Sinds 2006 bestaat er een geïntegreerd Europees actieplan voor de binnenvaart, genaamd Naiades. Het eerste actieplan liep over de periode 2006-2013 en bracht de belangrijkste elementen samen in een globale visie op de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa. Het bevatte regelgevende, coördinerende en ondersteunende maatregelen. Naiades II (2013-2020) focuste op het verschuiven van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en de binnenvaart, en op de doelstellingen voor het verminderen van de uitstoot door de binnenvaart. Het huidige Naiades III loopt van 2021 tot 2027, en heeft twee centrale doelstellingen: één voor modal shift (25% in 2030; 50% in 2050), en één voor emissie (zero emissie tegen 2050)<sup>4</sup>.

## Vlaamse beleidscontext

### Mobiliteitsvisie 2040

De Vlaamse overheid heeft in haar mobiliteitsvisie 2040 vooropgesteld dat mobiliteit en onze ruimtelijke organisatie in 2050 maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen, goederen en bedrijven. Om dat te bereiken stelt ze vier perspectieven voorop:

- **Perspectief 1:** *Er zijn geen zware verkeersslachtoffers meer in 2050*
- **Perspectief 2:** *Er zijn geen vervoersemisies meer in 2050*
- **Perspectief 3:** *Er is een vlotte en naadloze mobiliteit in 2050*
- **Perspectief 4:** *De materiaalvoetafdruk voor mobiliteit vermindert met 60% tegen 2050*

Deze perspectieven worden in beleidsprioriteiten vertaald. Het belang van de waterweg en de uitwerking van geïntegreerde en gekoppelde netwerken voor een betere mobiliteit staan centraal om competitieve en duurzame logistieke oplossingen te zoeken, net als de integratie van ruimtelijke ontwikkeling en (logistieke) mobiliteit.



### **Vlaams energie- en klimaatplan (VEKP)**

Met het VEKP wil Vlaanderen de ambitie bereiken om tegen 2030 de broeikasgasemissies in de transportsector met 40% te verminderen, in vergelijking met 2005. Daarnaast zijn ook doelstellingen op Vlaams niveau opgenomen rond energiebesparing en het opwekken van hernieuwbare energie. Maatregelen zijn onder meer het inzetten op multimodaliteit, het vergroenen van de vloot en het uitvoeren van ingrepen gericht op energie-efficiëntie. Bovendien wordt ingezet op een voorbeeldrol voor de overheidsdiensten. Gezien zowel de binnenvaartsector als De Vlaamse Waterweg nv gevat zijn onder dit plan, zal het tot 2030 een aanzienlijke impact hebben op onze werking.

### **Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling**

De Vlaamse strategie duurzame ontwikkeling omvat in de eerste plaats het plan 'Visie 2050', de langetermijnstrategie voor een duurzaam Vlaanderen en daarmee ook de richtingaanwijzer voor alle beleidsinitiatieven van de Vlaamse overheid.

Daarnaast maakt ook 'Vizier 2030' deel uit van deze strategie. In dat document zijn 53 concrete doelen voor de Vlaamse overheid opgenomen tegen 2030, die een doorvertaling zijn van de Sustainable Development Goals (SDG's) van de Verenigde Naties. Verschillende van deze doelstellingen raken aan onze werking, zoals onder andere het versterken van onze economie door de multimodale bereikbaarheid van Vlaanderen te verbeteren, het verminderen van de economische impact door klimaatgerelateerde rampen (overstromingen en droogte), en het behouden van ecosystemen en hun diensten.



# HET WETTELIJK KADER

---

## TEN-T-verordening

De Europese Unie wil een betere organisatie van het goederennetwerk realiseren waarbij er ten volle wordt ingezet op duurzame transportmodi om zo ook invulling te geven aan haar beleidsdoelstellingen van de Green Deal. Om het vrij verkeer van goederen in Europa op een vlotte en veilige manier te laten verlopen, zijn bepaalde minimumstandaarden vereist. Daarvoor ontwikkelde Europa als eerste pijler het 'Trans-Europees Netwerk voor Transport'-beleid waarin er een aantal minimale technische kenmerken worden vastgelegd waaraan het netwerk moet voldoen.

Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen een uitgebreid netwerk, een uitgebreid kernnetwerk<sup>5</sup> en een kernnetwerk. Het kernnetwerk moet ontwikkeld zijn tegen 2030, het uitgebreide kernnetwerk tegen 2040 en het uitgebreide netwerk tegen 2050. Het uitgebreide netwerk focust op het verzekeren van de bereikbaarheid van alle regio's, het kernnetwerk en uitgebreide kernnetwerk focussen op de strategisch meest belangrijke delen. De waterwegen van klasse IV of hoger vallen onder het toepassingsgebied van de verordening en zijn toegewezen aan het kernnetwerk. Als tweede pijler werd hieraan de 'Connecting Europe Facility' gekoppeld, de financiële pijler die het mogelijk maakt om projecten die er binnen Europa mee voor



zorgen dat het TEN-T-netwerk wordt gerealiseerd en/of verbeterd financieel te ondersteunen.

Voor de gecoördineerde realisatie van het kernnetwerk heeft de Commissie het concept van corridors van het kernnetwerk ontwikkeld (CNC). Deze CNC's zijn een cluster van projecten over lange afstand. Binnen deze corridors werden ook vooraf geselecteerde assen opgenomen. Voor Vlaanderen liggen de waterwegen op de kernnetwerkkorridors 'Noordzee-Middellandse Zee', 'Rhine-Alpine' en 'North-Sea-Mediterranean'.

De Vlaamse Waterweg nv heeft als beheerder van de waterwegen in Vlaanderen een sterke betrokkenheid bij Europese samenwerking. Door actieve betrokkenheid bij Europese samenwerking willen we een leidende rol blijven spelen in het vormgeven van beleid en ontwikkelingen op het gebied van waterwegen in Europa. We zetten daarbij sterk in op, en worden erkend in onze pioniersrol, voor geautomatiseerd varen. We werpen daarbij de blik naar de toekomst en dragen bij tot ontwikkelingen rond digitalisering, vergroening, verkeersmanagement en innovatie.



## Decreet Integraal waterbeleid

Het Decreet Integraal waterbeleid stelt: “Integraal waterbeleid is het beleid gericht op het gecoördineerd en geïntegreerd ontwikkelen, beheren en herstellen van watersystemen met het oog op het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van dit watersysteem als zodanig, en met het oog op het multifunctionele gebruik, waarbij de behoeften van de huidige en komende generaties in rekening worden gebracht”.

Om een duurzaam multifunctioneel gebruik van de watersystemen te waarborgen moeten aldus het decreet alle instanties die betrokken zijn bij het integraal waterbeleid onder meer de verwezenlijking van de volgende doelstellingen nastreven:

- *De bescherming, de verbetering of het herstel van oppervlaktewater- en grondwaterlichamen op zo'n wijze dat een goede toestand van de watersystemen wordt bereikt.*
- *Het voorkomen en verminderen van de verontreiniging van oppervlaktewater en grondwater.*
- *Het duurzaam beheer van de voorraden aan oppervlakte- en grondwater.*
- *Het verbeteren, het herstellen of het voorkomen van de verdere achteruitgang van aquatische ecosystemen, van rechtstreeks van waterlichamen afhankelijke terrestrische ecosystemen en van waterrijke gebieden.*
- *Het terugdringen van overstromingsrisico's en het risico op waterschaarste.*
- *Het terugdringen van landerosie en van de aanvoer van sedimenten naar de oppervlaktewaterlichamen, en van het door menselijk ingrijpen veroorzaakt transport en de afzetting van slib en sediment in het oppervlaktewaterlichaam.*
- *Het beheer en het ontwikkelen van de bevaarbare waterlopen en kanalen met het oog op de bevordering van een milieuvriendelijker transportmodus van personen en goederen via die waterwegen en het realiseren van de intermodaliteit met de andere vervoersmodi en het bevorderen van de internationale verbindingfunctie ervan.*
- *De integrale afweging van de diverse functies binnen een watersysteem, evenals het onderling verband tussen de verschillende functies van het watersysteem.*
- *Het bevorderen van de betrokkenheid van de mens met het watersysteem, waaronder de verhoging van de belevingswaarde in stedelijk gebied en vormen van zachte recreatie.*





# STRATEGISCH PLAN 2030

Vier strategische doelstellingen vormen het kompas voor al onze activiteiten en inspanningen.

Zij leggen onze hoofddoelen vast. Binnen deze strategische doelstellingen (SD) onderscheiden we operationele doelstellingen (OD) met initiatieven en acties die uitvoering geven aan de SD.

In kaderstukjes worden een aantal initiatieven en actie gehighlight.



## STRATEGISCHE DOELSTELLING



WE VERHOGEN HET AANDEEL  
VAN DE BINNENVAART IN DE MODAL SPLIT

# CONTEXT EN UITDAGINGEN

---

Vlaanderen heeft de ambitie om zijn positie als logistieke draaischijf in Europa en de wereld verder uit te bouwen. De Vlaamse Waterweg nv ondersteunt deze ambitie ten volle. Het goederenvervoer staat echter voor een aantal grote uitdagingen zoals de gestage groei van het vervoer, de toenemende druk op de infrastructuurcapaciteit, de bereikbaarheid van de economische poorten en de aangescherpte klimaatdoelstellingen<sup>6</sup>.

Het bevorderen van de binnenvaart blijft – naast waterbeheer – namelijk onze voornaamste taak. Het oprichtingsdecreet legt de nadruk op de rol van de waterwegen in het versterken van de Vlaamse economie. Wij zullen ons de komende jaren blijven richten op het realiseren van die decretale taak, en op het vergroten van het aandeel van de binnenvaart in de modale verdeling.

Dat aandeel is al decennialang vrijwel stabiel en blijft een taaie noot om kraken. In 2019 was het aandeel van het wegvervoer in tonkilometer 78%, het spoor 10% en de binnenvaart 12%. In de projecties van het Planbureau zal het wegvervoer – bij ongewijzigd beleid – veruit de belangrijkste transportmodus voor goederen blijven. Er wordt verwacht dat bij ongewijzigd beleid het grote aandeel van het wegvervoer in de modale split nauwelijks zal veranderen tussen 2019 en 2040. In deze moeilijke context vormt het verhogen van het aandeel van de binnenvaart in de modale verdeling een grote uitdaging.

We verhogen het aandeel van binnenvaart in de modal split



# AMBITIE

---

In de voorbije legislaturen was de realisatie van een algemene modal shift van het wegvervoer naar de binnenvaart en het spoor reeds een prominente doelstelling<sup>7</sup>. Vlaanderen legde zichzelf scherpe doelstellingen op. Het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030 stelt voor het goederenvervoer tegen 2030 een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer van de weg naar de waterweg of het spoor voorop (waarbij het aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling zou toenemen tot 30%)<sup>8</sup>. Die ambitie zal enkel kunnen worden gerealiseerd indien ze wordt opgevat als een geleidelijk proces dat consistent beleid, investeringen en samenwerking vereist.

Eerder dan nieuwe (infrastructurele) lagen aan ons patrimonium toe te voegen, willen we in eerste instantie focussen op de instandhouding ervan. Dit is resoluut kiezen voor een duurzame strategie. De risico's die verbonden zijn aan de tot dusver gevolgde investeringsstrategieën zijn simpelweg te groot geworden om geen paradigmashift te realiseren. Onze ambitie voor de komende jaren is daarom noodzakelijke

(extra) investeringskredieten te verwerven, zodat we de historische onderhoudsachterstand tegen 2030 kunnen wegwerken.

We zetten maximaal in op innovatie om zo toekomstige ontwikkelingen van de binnenvaart te optimaliseren. We komen daarmee tegemoet aan de vragen van het bedrijfsleven om in te zetten op digitalisering, vergroening en automatisering van de binnenvaartvloot. Ook internationaal wordt gelobbyd voor een aanpassing van beleid en regelgeving om alle mogelijkheden van geautomatiseerd varen, alsook het varen op alternatieve brandstoffen, alle kansen te bieden. Een wonderoplossing bestaat niet; van belang is om op maat de juiste oplossing mogelijk te maken.

Tegen 2050 is het aandeel van de binnenvaart significant verhoogd, en is de toegang tot de waterweg voor alle geïnteresseerde ondernemingen verzekerd. Vlaanderen beschikt in 2050 over een binnenvaartinfrastructuur die aan de verwachtingen van doelgroepen voldoet. Scheepvaart, waterbeheer en medegebruik werden



verzoend dankzij een integrale aanpak. Slim onderhoud garandeert de bedrijfszekerheid van het netwerk en creëert voorspelbaarheid. Transport en vervoer over de waterwegen gebeuren uiterst vlot en veilig met een klantvriendelijke bediening van de beweegbare kunstwerken vanop afstand. Er zijn geen ongeplande stremmingen en evenmin zijn er slachtoffers, schadevaringen en aanvaringen. Dat alles gebeurt – dankzij een doorgedreven digitalisering en datagedreven aanpak – op de meest efficiënte wijze. Vlaanderen plukt volop de vruchten van de combinatie waarop het sinds de jaren 2020 inzette: slimme technologie, robuuste infrastructuur en een doordacht ruimtegebruik<sup>9</sup>. We zetten sterk in op communicatie met en tussen de bedienaars en gebruikers van de waterweg met het oog op een vlotte en veilige verkeersdoorstroming.

Tegen 2030 willen we het aandeel van alternatieve modi (spoor, binnenvaart, estuaire vaart en pijpleidingen) in het goederenvervoer verhogen tot 30% (t.o.v. 2013).





## OD 1

# SAMEN MET ONZE PARTNERS VERBETEREN WE DE AANTREKKELIJKHEID, HET CONCURRENTIEVERMOGEN EN DE TOEGANKELIJKHEID VAN DE BINNENVAART

---

In het verleden werd een modale verschuiving naar het vervoer over water en het spoor niet zelden gekoppeld aan het wegwerken van infrastructurele knelpunten<sup>10</sup>.

Gaandeweg werd daarnaast de modal shift naar voor geschoven om de impact van goederenvervoer op het milieu te beperken. Het was de bedoeling om het milieuvoordeel van de binnenvaart te bestendigen, en op die manier voor meer scheepvaart te zorgen en tegelijkertijd vrachtwagens van de weg te halen. Meer multimodaliteit moest zorgen voor minder congestie en een vlottere doorstroming van het verkeer. Het verhogen van het aandeel van de binnenvaart in de modale verdeling vereist een gecoördineerde aanpak die verschillende aspecten van beleid, infrastructuur, logistiek en bewustwording omvat.

De competitiviteit zal namelijk niet verbeteren indien we enkel oog hebben voor infrastructuur. Ook de kostenefficiëntie van de binnenvaart moet omhoog. Samenwerking met alle stakeholders is daarbij het ordewoord om de binnenvaart op alle vlakken betere kansen te bieden.

*Dat gaat zowel om samenwerking met onderwijsactoren om binnenvaartopleidingen te promoten als om het stimuleren van samenwerking tussen schippers (bv. gedeelde grotere vloot, dienstverlening vergroten, pilootprojecten). Onze marktdevelopers zullen bij ondernemingen noden en opportuniteiten detecteren. We willen bedrijven inspireren en prikkelen, want de binnenvaart biedt tal van voordelen die meer benadrukt mogen worden. Aan de hand van best practices brengen we de mogelijkheden van de binnenvaart aan de man.*

*Zo willen we bedrijven aansporen te kiezen voor de juiste modus of combinatie van modi.*

Om onze ambities waar te maken, moeten we de bestaande drempels voor duurzame modi wegwerken. Die drempels kunnen bijvoorbeeld onnodige of onaangepaste administratieve of regelgevende drempels zijn, maar ook belemmeringen op vlak van infrastructuur of datasamenwerking<sup>11</sup>. Zo moeten we toezien op een gunstig beleid en regelgeving, om de aantrekkelijkheid

van watertransport te vergroten. Dit kan variëren van financiële stimulansen voor bedrijven die waterwegen gebruiken tot het verminderen van bureaucratische hindernissen (bv. lobbyen bij de EU over regelgeving van geautomatiseerd varen). Het concurrentievermogen van de estuaire vaart werd zo recent nog een duw in de rug gegeven dankzij een Benelux-beschikking<sup>12</sup> uit 2023. Deze maakt het mogelijk dat versterkte binnenschepen van en naar het Europese binnenvaartnetwerk straks, via de Westerschelde, rechtstreeks de Vlaamse zeehavens van Zeebrugge en Oostende kunnen bereiken en omgekeerd. Dit zal zorgen voor een betere binnenvaart-ontsluiting van de haven van Zeebrugge.

Ook investeringen in onderzoek naar nieuwe technologieën en innovatieve logistieke concepten kunnen leiden tot verbeteringen in de efficiëntie van het transport over de binnenwateren<sup>13</sup>. Digitalisering in de logistieke sector zal leiden tot een drastische verandering in de manier waarop transport wordt uitgevoerd, en zal op lange termijn de transportsector herschape. Dankzij actief en datagedreven verkeersmanagement vanuit

de afstandsbedieningscentrales wordt beoogd om de waterweg als een volwaardige actor in de logistieke keten mee op te nemen zodat de waterweg voor de binnenvaartsector een valabele optie is in een toekomst van synchronodaliteit<sup>14</sup>.

We geven zelf het goede voorbeeld door in onze bouwprojecten maximaal gebruik te maken van de binnenvaart, en onze (publieke) partners te overtuigen dit ook te doen. Om een duurzaam gebruik van de verschillende vervoersmogelijkheden in de goederenmobiliteit te realiseren, is het echter belangrijk dat de verschillende vervoersmogelijkheden een prijs hebben die ook rekening houdt met de maatschappelijke kosten en baten<sup>15</sup>. Het is immers zo dat de geïnternaliseerde kostprijs van zowel personen- als goederenmobiliteit momenteel slechts in beperkte mate gekoppeld is aan de werkelijke (externe) kosten van de mobiliteit<sup>16</sup>. Verschillende kosten worden momenteel gedragen door de maatschappij en niet door degene die de kosten veroorzaakt. Indien deze kosten in de toekomst zouden worden aangerekend



aan de veroorzaker, zou dit allicht een impuls geven aan het gebruik van de waterwegen. Specifiek voor het goederenvervoer over de weg zouden externe kosten zoals verontreiniging (lucht, water en bodemvervuiling), CO<sub>2</sub>-uitstoot, congestie, ongevallen, ruimtebeslag en geluidshinder moeten meegenomen worden. Dit wordt deels al afgedekt door de Eurovignetrictlijn<sup>17</sup>.

Als we een competitief voordeel willen behouden op andere vervoersmodi als het aankomt op duurzaamheid – en op die manier verder de modal shift richting binnenvaart willen bevorderen – zal de binnenvaartsector dringend moeten vergroenen. We zijn bezorgd dat onze ‘groene voorsprong’ op andere vervoers- en transportmodi stilaan wegs melt. De Vlaamse Waterweg nv is hierbij een belangrijke, maar niet de enige actor. We

moeten daarom onze rol als verbindende actor ten volle uitspelen. Om de globale ambities rond vergroening van de binnenvaartsector te realiseren, willen we inzetten op de Vlaamse Green Deal voor de Binnenvaart (met een traject voor de vergroening tot 2030, met doorkijk naar 2050). Hiertoe werd een ontwerp uitgewerkt, waarbij verschillende stakeholders actief werden betrokken: binnenvaartondernemers, financiële instellingen, havens, overheidsactoren, toeleveranciers en verladers.

De omslag naar een groenere binnenvaart vraagt een grote financiële investering in de sector, met zowel een hoge initiële investering als aanzienlijke operationele kost. Uit onderzoek blijkt dat er vandaag geen business case gemaakt kan worden voor scenario's die de Europese doelstellingen van emissiereductie nastreven.

## GREEN DEAL BINNENVAART

15 strategische doelstellingen met één ambitie: een emissieloze binnenvaart tegen 2050. Dat is de Green Deal in een notendop.

De 'deal' kwam tot stand in 2023, op initiatief van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, De Vlaamse Waterweg nv, Port of Antwerp-Bruges, North-Sea Port, het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, VIL en de Federatie Belgische Binnenvaart vzw. Hij richt zich op de vergroening van de Vlaamse binnenvaart, door emissiereductie die zowel het klimaat (CO<sub>2</sub>-reductie) als de lokale luchtkwaliteit (vermindering van emissies als stikstof en fijn stof) ten goede komt.

Met het voorgestelde traject trachten we drempels weg te werken en zichtbare verandering te creëren met mijlpalen in 2026 en 2030, en een doorkijk naar 2050. Het ultieme doel van de Green Deal is een gedeelde ambitie die in lijn ligt met de Europese doelstellingen voor dit thema en die we verder verfijnen in een set van strategische doelstellingen. Alle betrokken partijen engageren zich ertoe de doelen samen te realiseren.

De acties worden geclusterd binnen vier thematische werkdomeinen:

- Technologische oplossingen voor een groene binnenvaart
- Financiële oplossingen voor een groene binnenvaart
- Beleid ter ondersteuning van een groene binnenvaart
- Implementatie van een groene binnenvaart



De komende jaren zullen we pilootprojecten ter vergroening van de binnenvaart blijven ondersteunen. De focus zal liggen op projecten die tegelijk groen én economisch rendabel zijn. Op deze wijze willen we zicht krijgen op de mogelijkheden die de markt momenteel biedt. Nadien zullen we een ondersteuningsmaatregel uitwerken die inzet op een werkelijke transitie naar een groene binnenvaart. Ook Europa heeft een belangrijke rol in het ondersteunen van een transitie naar zero-emissie-binnenvaart tegen 2050. Een flankerend beleid met de nodige financiële ondersteuning (subsidies, leningen ...) die eenvoudig toegankelijk is voor de binnenvaartondernemer is essentieel.

De lange levensduur van schepen en motoren vormt een drempel om snel te vergroenen. Dit zou een ongewenste impact kunnen hebben op de modale verdeling<sup>18</sup>. Indien er een voldoende grote markt voor groene motoren tot stand komt, hebben producenten van dergelijke motoren ook de incentive om te investeren in de achterliggende technologie. We kunnen die markt niet zelf “creëren”, maar zullen er alles aan doen opdat gunstige randvoorwaarden worden geschapen. Zo zullen we bij de bevoegde internationale organen lobbyen voor stimulerende regelgeving en flankerende maatregelen (bv.

subsidies voor het vergroenen van de vloot<sup>19</sup>). Immers, waar voor het wegvervoer en -transport ondubbelzinnig op de elektrificatie van het wagenpark wordt ingezet, is dit voor het waterwegtransport minder eenvoudig. Elektrische aandrijving van een groot binnenschip is (door de omvang van de batterijen) nog niet haalbaar. Op korte termijn verwachten we kleine doorbraken in het gebruik van alternatieve brandstoffen (biodiesel, methanol). Hoewel voorlopig nog te duur om brede toepassing te vinden, heersen er ook grote verwachtingen over het gebruik van waterstof. Toch verwachten we geen mirakeloplossingen. Het komt er voor ons op aan tendensen goed op te volgen en opportuniteiten te stimuleren. We staan voor een evenwichtsoefening waarbij we de bestaande binnenschippers niet mogen afschrikken door al te stringente milieuvoorschriften, en tegelijk de pioniers/investeerders in groene technologie voldoende moeten stimuleren.

Het streven om de binnenvaart te verduurzamen wordt ondersteund door implementatie van actief en datagedreven verkeersmanagement vanuit de afstandsbedieningscentrales. Dankzij verminderde wachttijden en een verhoogde garantie van aankomsttijden zullen schepen energie-efficiënter





varen. Duurzaamheid en innovatie kunnen ook hand in hand gaan. Innovaties om de binnenvaart te stimuleren kunnen zowel betrekking hebben op zowel nieuwe technologieën als praktijken, die het concurrentievermogen verder vergroten. Een vermeldenswaard pilootproject in dat verband is 'Via Palletto'. Dit is een innovatief concept; een soort lijndienst voor palletvervoer van bouwmaterialen, waarbij we de meerkost om via het water te opereren aan de verladers compenseren. De uitdaging in de komende jaren is om de relatief zware subsidie om te vormen tot een meer algemene steunmaatregel. Een

andere piste die we al enkele jaren onderzoeken en ondersteunen is die van stadsdistributie (bevoorrading van stadscentra via het water). Het komt er voor ons op aan de vinger aan de pols te houden, en ook in de toekomst innovatieve concepten te identificeren en te faciliteren. Het verhogen van het concurrentievermogen van de binnenvaart vereist immers een gecoördineerde inspanning (overheid en privésector), gericht op modernisering en verduurzaming.

Verder willen we – meer dan tot dusver het geval was – een faciliterende rol opnemen in financieringsdossiers. Dat willen we doen door het financiële luik in de opleiding tot binnenschipper te versterken, zodat schippers beter gewapend aan de onderhandelingstafel verschijnen wanneer ze kredieten nodig hebben.





## **ECONOMISCH NETWERK ALBERTKANAAL (ENA)**

Opgestart in 2004, is het ENA een ruimtelijk samenhangend netwerk langs het Albertkanaal met als doel het versterken van het economisch potentieel via een gestructureerde aanpak. In het kader van dit programma wordt nog steeds ingezet op:

- het verbeteren van de inrichting en ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen;
- het creëren van nieuwe (watergebonden) bedrijventerreinen;
- de economische activiteit ruimtelijk te verzoenen met andere ruimtegebruikers.

Verschillende terreinen werden reeds geherstructureerd en ontwikkeld: Beverdonk (Grobbendonk), Ham Zwartenhoek (onder meer Nike-site), Logistics Valley Flanders (voormalige Ford-site in Genk) en Heezermeerheide. En er staan nog terreinen op de planning: voor zowel Ebema (Genk-Zuid) als Lanaken-Lanaken ondernemen we de nodige stappen. We pleiten er ook voor om nieuwe zoekzones toe te voegen binnen het ENA.

## **ECONOMISCH NETWERK SEINE SCHELDE (ENES)**

Gelinkt aan de verbinding Seine Schelde werd in 2022 het ENES opgericht. Met de realisaties en projecten binnen de opwaardering van de verbinding Seine Schelde dienen er zich immers opportuniteiten voor de binnenvaart aan. Samen met de partners van het ENES-netwerk zetten we in op een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten.

ENES stimuleert gebiedsgerichte samenwerking tussen de verschillende bestuurlijke niveaus om het gebruik van de waterwegen binnen het werkingsgebied van Seine Schelde Vlaanderen te versterken. Ze brengt hiervoor partners en initiatieven rond watergebonden logistiek en bedrijvigheid samen, faciliteert kennisuitwisseling en informatiedoorstroming via (twee)jaarlijkse events en legt kiemen voor de realisatie op het terrein.



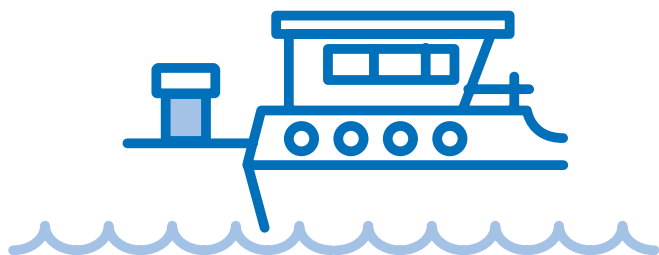
Om goederenstromen maximaal af te koppelen van het wegennet zal de ruimte optimaal benut moeten worden. Een doelmatig watergebonden grondbeleid dringt zich in de komende jaren op. Om hierin te slagen is het in eerste instantie belangrijk om **bestaande watergebonden bedrijventerreinen te behouden voor watergebonden gebruik, moet de invulling van bestaande watergebonden bedrijventerreinen geoptimaliseerd worden, ondermeer door de aankoop, sanering en herontwikkeling van bestaande terreinen en brownfields en moet bijkomend watergebonden aanbod gerealiseerd worden**, gelinkt aan de vraag naar deze terreinen. Dit kan zowel door het duurzaam ontwikkelen van greenfields op plekken waar het kan, als door een ruimere ruimtelijke herstructurering.

Het is dan ook belangrijk dat de komende legislatuur werk gemaakt wordt van planologische compensatie. We willen immers dat elke onderneming dewelke volumes op de waterweg kan zetten, hier toegang toe heeft. De Vlaamse Waterweg nv wil zijn schouders zetten onder de algemene ambitie om bijkomende watergebonden terreinen te realiseren en een trekkende rol spelen in het economisch ontwikkelen en realiseren van deze watergebonden gronden. Concreet gaat het om het gericht uitoefenen of toekennen van voorkeurrechten, het intensifiëren van watergebonden terreininzet en het opzetten en coördineren van gebiedsgerichte programma's (zodat via herstructurering activiteiten op de geschikte locatie terechtkomen) met het oog



op bijkomende mogelijkheden voor watergebonden bedrijvigheid. Ook kunnen tweede- en derdelijnsterreinen verbonden worden.

Een operationeel aanbod aan openbare en privékaides blijft belangrijk. De PPS-regeling voor de realisatie van kaaimuren blijft een van de voornaamste incentives om bedrijven over de streep te trekken en te doen opteren voor de binnenvaart. Elke investering in kaaimuren moet evenwel verantwoord zijn. De beperkte investeringsmiddelen en de hoge vraag hebben aanzienlijke wachttijden (circa vijf jaar) veroorzaakt, voor het doorlopen van kaaimuurdossiers. Daarom zullen we ook versterkt alternatieven hanteren, die een snellere toegang naar de waterweg mogelijk maken, bv. via medegebruik/samenwerkingsverbanden of het voorzien van uitgebreidere dienstverlening bij terminals.



### **PPS-kaaimuren**

*Sinds 1998 kunnen ondernemingen in Vlaanderen via een publiek-private samenwerking (PPS) een laad- en losinstallatie bouwen langs de waterweg. Deze samenwerking houdt in dat **De Vlaamse Waterweg nv 80%** van de infrastructuur financiert en de **onderneming 20%** met als randvoorwaarden:*

- *Tegenover de investering van De Vlaamse Waterweg nv staat het engagement van het bedrijf om over een periode van 10 jaar minimaal een vastgelegde hoeveelheid goederen via de waterweg te transporteren.*
- *Het bedrijf staat in voor de uitrusting van de kaai en voor de laad- en losinstallaties.*
- *Het aandeel van De Vlaamse Waterweg nv kan niet hoger uitvallen dan de helft van de totale projectkosten. Hierbij houden we ook rekening met eventuele overheidsfinanciering op basis van andere regelingen.*
- *De PPS-regeling geldt enkel voor bedrijfsgebonden overslaginstallaties. Daarmee wordt bedoeld: bedrijven die de kaai niet commercieel zullen exploiteren, maar hem enkel gebruiken als toegang tot het water om hun bedrijfsgebonden activiteiten uit te voeren.*
- *Algemeen komen alleen projecten in aanmerking die een samenwerkingsrendement van minstens 6% garanderen. Dat PPS-rendement is gebaseerd op de verhouding tussen de nieuwe trafiek over het water en het aandeel van de overheid.*

We willen voor de komende decennia een sterke, brede visie ter bevordering van de binnenvaart uitwerken. Dat kunnen we niet alleen. Het zal steeds in samenspraak met private en publieke stakeholders moeten gebeuren. Bij wijze van voorbeeld: we kunnen geen ruimtelijke planning vormgeven, zonder betrokkenheid van het Departement Omgeving, zonder dat de gemeenten en provincies mee in dat verhaal stappen, of zonder de medewerking van privépartners die eigenaar zijn van bepaalde gronden. We moeten onze loutere rol als infrastructuurbeheerder overstijgen en ook durven optreden als een 'clustermanager', die ideeën en coalities samenbrengt.

Tot slot moeten we een actieve governance-rol voor het gebruik van de waterwegen durven opnemen. Wanneer een concessionaris bijvoorbeeld jarenlang de vooropgestelde overslagvolumes niet haalt, mag het niet volstaan enkel boetes uit te schrijven. Er staan immers heel wat bedrijven in de wachtrij die maar wat graag van de waterweg gebruik zouden maken. 'Afspraak is afspraak', maar we willen in de toekomst toch, bij het afsluiten van nieuwe concessies, een stevige stok achter de deur hebben. In welbepaalde gevallen moet herlokalisering kunnen worden afgedwongen.

#### **Tegen 2050 streven we naar**

- 50% meer vervoer via binnenvaart en short sea shipping;
- vergroening van de binnenvaart: een volledig emissieloze binnenvaartvloot;
- internalisering van alle externe kosten;
- toegang tot de binnenvaart voor alle bedrijven met watergebonden potentieel.

**50%**



## OD 2

# WE GARANDEREN DE BEDRIJFSZEKERHEID, VEILIGHEID EN KWALITEIT VAN ONZE WATERWEGEN

---

Vlaanderen heeft een lange geschiedenis van gebruik en ontwikkeling van waterwegen, hetgeen geresulteerd heeft in een hoogstaand en dicht waterwegennet. Met maar liefst 1.076 km aan bevaarbare waterwegen beschikt onze regio over een ontzettende troef en daardoor ook over een immens patrimonium aan waterwegen(infrastructuur).

Onze ambitie is dat al deze infrastructuur een veilig en betrouwbaar gebruik van de waterwegen biedt. We willen de bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van het waterwegennet te allen tijde garanderen. Eerder dan nieuwe (infrastructurele) lagen aan het patrimonium toe te voegen, willen we voortaan focussen op de instandhouding ervan. Uit een studie van Deloitte ('Eerst houden, dan bouwen', 2019) in opdracht van het beleidsdomein MOW bleek dat er een onderhoudsachterstand bestond, waarvoor een grote inhaalbeweging nodig was. De grote investeringsgolf van de jaren 1960-70 leidt nu tot een ouderdomspiek. Bijna één op de vijf assets heeft het einde van haar economische levensduur bereikt en kan op termijn enkel operationeel

blijven mits verhoogde kosten en structurele ingrepen. Ook voor de invoering van afstandsbediening zal een hoge technische bedrijfszekerheid van beweegbare kunstwerken van primordiaal belang zijn. Het blijft onze ambitie om de historische onderhoudsachterstand tegen 2030 weg te werken. Om dit te realiseren zijn extra investeringskredieten specifiek voor instandhouding noodzakelijk.

Hoge inflatie en opgelegde personeelsbesparingen leggen een extra druk op het onderhoudsbudget. Een bijzonder aandachtspunt hierbij is dat wij erover moeten waken dat onze expertise (we zijn immers de beheerder van zeer specifieke waterinfrastructuur) bewaard blijft, en waar mogelijk nog versterkt wordt. De voorbije legislatuur was er voor onderhoud een kentering merkbaar. Toch had deze kentering voornamelijk betrekking op 'vernieuwbouw' en gaat er nog te weinig aandacht naar het dagelijks, regulier onderhoud.



We zijn ons bewust van de budgettaire krapte en willen op een doordachte, risicogebaseerde manier aan onderhoud gaan doen. Net zoals dat het geval is bij standaardisatie, is ook op dit vlak nog vooruitgang te boeken. Dankzij het project 'Assetmanagement', dat sinds 2020 vorm kreeg, werden al belangrijke stappen gezet die zullen zorgen voor een versterkt assetmanagement in de toekomst.

### **Assetmanagement**

*Assetmanagement staat voor de gecoördineerde activiteiten van een organisatie om waarde te realiseren met zijn activa.*

- *Met activa worden de fysieke assets, zoals sluizen, bruggen, stuwen, waterrand en jaagpaden bedoeld, maar ook de bijhorende aanhorigheden en technische installaties.*
- *Zo verwerven we een beter inzicht in de total cost of ownership van de infrastructuur, wat helpt bij het optimaal onderhouden en beheren ervan.*

**Het meerjarenplan van aanpak (2021-2030)** heeft tot doelstelling de maturiteit rond assetmanagement binnen De Vlaamse Waterweg nv te verhogen en zal onder meer

- *onderhoudsbehoefte en investeringsnoodzaak van de verschillende assets duiden;*
- *aangeven hoe die kan worden ingevuld.*

*De fundamenten voor de koerswijziging naar een professioneler onderhoud zijn daarmee gelegd, de komende jaren komt het erop aan de implementatie tot een goed einde te brengen. De doelstelling op lange termijn is te komen tot een 'rollend' onderhoudsprogramma, waarbij de ideale onderhoudsfrequentie en kostprijs van alle assets in een datagebaseerd overzicht worden samengebracht.*



Een doordachte assetmanagementstrategie stelt ons niet enkel in staat slim om te gaan met de beperkte budgettaire middelen, goede onderhoudsplannen maken ook dat onze infrastructuur langer meegaat, wat de impact op het milieu en klimaat vermindert. Gezien de gigantische uitdagingen waarvoor de maatschappij staat op het vlak van duurzaamheid, nemen we ook de nodige duurzaamheidsafwegingen mee in ons assetmanagement. We voeren het onderhoud op een zo duurzaam mogelijke manier uit, bijvoorbeeld door gebruik te maken van klimaatvriendelijke materialen, technieken en werfapparatuur. Wij houden bij dit alles de vinger aan de pols. Zo heeft Vlaanderen zich geëngageerd in een INTERREG-project voor het gebruik van onderwaterdrones, die kunnen helpen bij onderwaterinspecties.

***Om onze assets op kwalitatieve manier te onderhouden is het onze ambitie***

- *dat er een robuust budget voor instandhouding beschikbaar is dat het mogelijk maakt het noodzakelijke onderhoudsprogramma volledig uit te voeren;*
- *tegen 2028 het maturiteitsniveau 'competent' in assetmanagement bereiken, conform ISO 55001;*
- *dat er zich in 2030 geen assets meer in de hoogste risicocategorie van het assetmanagement risicoraamwerk bevinden;*
- *alle assets onderhouden worden zodat ze hun vooropgestelde levensduur kunnen halen zonder gebruiks- of capaciteitsbeperkingen en onaanvaardbare risico's.*

**DE VLAAMSE WATERWEG NV IN KILOMETERS**



**Jaagpaden: 2.046 km**

**Waterrand: 2.200 km**

**Waterbodem: 1.076 km**



We verhogen het aandeel van binnenvaart in de modal split





## OD 3

# ONZE WATERWEGEN VOLDOEN AAN DE INTERNATIONALE NORMEN EN ECONOMISCHE NODEN

Om een verdere groei van het binnenvaartverkeer mogelijk te maken en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid op peil te houden en te ondersteunen, zetten we in op de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk en op het wegwerken van een aantal infrastructurele knelpunten. Deze verdere ontwikkeling van onze waterwegen moet gebeuren volgens de internationale normen van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Met TEN-T wil de Europese Commissie een multimodaal vervoersnetwerk uitbouwen en zo het verkeer van personen en goederen tussen lidstaten faciliteren. Concreet bestaat TEN-T uit een netwerk van wegen, spoorwegen, waterwegen en luchthavens die allemaal voldoen aan bepaalde Europese standaarden<sup>20</sup>. De waterwegen van het TEN-kernnetwerk moeten qua bevaarbaarheid minimaal voldoen aan de specificaties van de CEMT-klasse IV en bij modernisering ervan moet, indien er vraag is vanuit de markt, een opwaardering gebeuren naar klasse Va/Vb.

### **Seine Schelde doelstellingen**

*Verdere uitvoering van het Europees uitvoeringsbesluit (2023):*

- *opwaardering Leie-as (eenrichtingsverkeer klasse Vb + drie lagen containers) tegen eind 2030;*
- *opstellen tegen eind 2024 van technische en financiële uitvoeringsplannen voor:*
  - *opwaardering sluizen Boven-Schelde naar klasse Vb (PPS);*
  - *opwaardering kanalen Roeselare-Leie en Gent-Oostende (hinterlandverbinding Zeebrugge) naar klasse Va, incl. drie lagen containers;*
  - *opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk: vervolgttraject vaststellen voorkeursalternatief;*
  - *opwaardering Boven-Zeeschelde en Zuidervak Ringvaart naar tij-onafhankelijk klasse Va, incl. 3 lagen containers.*

De Commissie doet jaarlijks een oproep ter financiële ondersteuning van projecten die bijdragen aan de realisatie van dit Europese transportnetwerk. Dat gebeurt via het financieringsinstrument CEF Transport (Connecting Europe Facility). We zetten hier proactief op in en dienen geregeld onderbouwde subsidieaanvragen voor projecten in. De hoofddoelstelling hierbij is vanzelfsprekend niet moderniseren óm te moderniseren, of het zonder meer voldoen aan de opgelegde standaarden. De drijvende impuls is steeds het realiseren van de modal shift (i.e. het vergroten van het aandeel van de binnenvaart in de modale verdeling).

#### **ABC-as**

*Deze modernisering omvat de verdere opwaardering van de as Antwerpen-Brussel-Charleroi (Zeekanaal en Kanaal Charleroi-Brussel) met als doel:*

- *de modal shift bevorderen en de mobiliteit in het gebied verbeteren;*
- *initiatieven nemen zodat nog meer bedrijven van het kanaal gebruik maken;*
- *de bedrijfszekerheid van het kanaal verhogen door de kwetsbaarheid van de kanaalinfrastructuur te reduceren.*

*De opwaardering omvat het verbreden en verdiepen van de vaargeul, de verhoging van bruggen en de renovatie/herbouw van sluizen.*



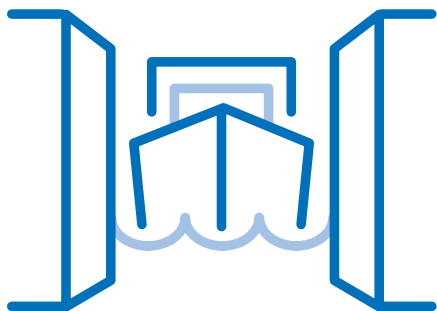


### **Opwaardering sluizencomplex Blauwe Kei (kanaal Bocholt-Herentals)**

*De drie bestaande sluizen aan de Blauwe Kei dateren van halfweg de 19<sup>de</sup> eeuw, en overwinnen over een afstand van 2,5 km een hoogteverschil van ca. 13 meter.*

- *Doorvaart huidige sluizen is beperkt tot schepen van 55m, en laadvermogen van 650 ton (klasse II).*
- *Kanaal zelf laat grotere schepen (tot 85 m) toe.*

*Het lopende studietraject moet einde 2025 leiden tot het vaststellen van een voorkeursalternatief voor de opwaardering van het vaartraject tot klasse IV.*



Gelet op het grensoverschrijdend karakter van sommige waterwegen is een regelmatige afstemming met andere regio's en landen over de relevantie en toepasbaarheid van die internationale normen en over grensoverschrijdende projecten van groot belang. Voor Vlaanderen is Seine Schelde het grensoverschrijdend binnenvaartproject par excellence. Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk en de Europese Unie werken constructief samen aan een betere verbinding tussen de Seine en de Schelde voor hedendaagse binnenvaartschepen. De Benelux - en bij uitbreiding de Rijndelta - wordt zo verbonden met de regio's van Le Havre, Rouen en Parijs<sup>21</sup>. Een tweede mooi voorbeeld is het project van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Aan Vlaamse zijde zijn intussen alle bruggen verhoogd, maar om binnenschepen met vier lagen containers tot in de binnenhaven van Luik te varen, is ook aan Waalse zijde het initiatief genomen om de brugverhogingen binnen enkele jaren te realiseren. Standaardisering en uniformisering zullen ook aan belang winnen naarmate we onze kunstwerken meer via afstand opereren. Op middellange termijn willen we streven naar uniforme (onderdelen van) kunstwerken. Dat maakt die kunstwerken niet enkel eenvoudiger te bedienen of te herstellen, het zorgt er ook voor dat we minder reserveonderdelen nodig hebben. Standaardisatie biedt vele voordelen, en we kunnen op dit vlak nog aanzienlijke vooruitgang boeken.

**Voor het ganse waterwegennet steven we ernaar om tegen 2030 het TEN-T-kernnetwerk te implementeren.**

We verhogen het aandeel van binnenvaart in de modal split









## OD 4

# WE ONTWIKKELEN ONZE WATERWEGEN OP EEN DUURZAME EN INTEGRALE WIJZE

---

Als overheidsorganisatie en waterwegbeheerder dragen we ontegensprekelijk een grote verantwoordelijkheid in het tegengaan van en omgaan met de klimaatverandering. Maatschappelijk is er een brede focus op duurzaamheid (ecosysteemdiensten, klimaatproofing, duurzame materialen, ecologische impact van werken). De Vlaamse Waterweg nv draagt er dan ook via het strategisch label zorg voor dat we duurzaamheid niet enkel ten volle moeten integreren in onze werking, maar ook letterlijk integreren in álles wat we bouwen. We weten dat er bij infrastructuurprojecten een belangrijke impact op het milieu is (bv. door gebruik van beton en staal), en dat er mogelijkheden bestaan om een positieve bijdrage te leveren aan natuur en klimaat (bv. door het opwekken van energie, of het ecologisch inrichten van overstromingsgebieden). Een belangrijke focus in ons duurzaamheidsbeleid zal dan ook komen te liggen op het oordeelkundig omgaan met dit type projecten.

We vergroten verder onze kennis rond het gebruik van duurzaamheidsafwegingen bij infrastructuurwerken en integreren deze op een structurele manier in onze werking. Concreet betekent dit dat we bij bouwprojecten onze blik steeds integraal houden. Bij de bouw van een brug bijvoorbeeld, brengen we alle omgevingsfactoren in rekening en koppelen we aan de bouw extra doelstellingen rond duurzaamheid, ecologie en belevingswaarde. Deze reflex zit al in hoge mate in onze standaardwerking verweven, en zullen we in de toekomst versterken door een volgehouden kennisopbouw van parameters en criteria over duurzame en circulaire principes bij het ontwerpen van infrastructuur.

We zien het overwegen van een waaier aan maatschappelijke bezorgdheden niet als een factor die projecten vertraagt, maar als een factor die projecten robuuster (want dieper geworteld) maakt. We willen



ons deze integrale manier van werken volkomen eigen maken, en dat niet enkel omdat dit noodzakelijk is om projecten vergunbaar te maken. Bij dit alles moeten we erop toezien dat nieuwe, zo duurzaam mogelijke infrastructuur- en andere investeringsprojecten worden uitgevoerd zonder excessieve kosten te veroorzaken. Voor ontwikkeling en modernisering zal de trend naar een sterkere nadruk op onderbouwing zich doorzetten. We moeten – bij het uitwerken van projecten op het terrein – steeds aandacht schenken aan de maatschappelijke en economische impact, zodat we aantonen waaróm de investering gebeurt. Voor de ontwikkeling van ons patrimonium zijn de levenscyclusbenadering en meer datagedreven analyses de voornaamste koerswijzigingen voor de komende jaren.

Door de snel veranderende context beseffen we dat we een deel van de infrastructuur niet langer 'voor de eeuwigheid' bouwen. Dit vereist een herdenking van de lifecycle benadering van bepaalde assets. Deze benadering houdt in dat we de kosten voor het beheer van kunstwerken vanaf het moment van planning en ontwerp tot aan het einde van de levenscyclus, inclusief de sloop of vervanging van de infrastructuur, in rekening brengen.

Verskillende onderzoeken hebben aangetoond dat het verwaarlozen van onderhoud het economische rendement van infrastructuur belemmert en dat er een optimale verhouding nodig is tussen onderhoud en nieuwe investeringen om de economische groei te maximaliseren. Onderhoud moet daarom de hoogste prioriteit krijgen om zo het rendement en de efficiëntie van investeringen in infrastructuur te vergroten en de reparatielast voor toekomstige generaties te verminderen.

#### **We engageren ons om**

- tegen 2030 de CO<sub>2</sub>-uitstoot van onze infrastructuurwerken, gelinkt aan materiaalgebruik en werfactiviteiten, met 25% te verminderen in vergelijking met 2020 en tegen 2030 onze kunstwerken zo te ontwerpen dat de onderdelen maximaal herbruikt kunnen worden;
- onze bouwprojecten nagenoeg CO<sub>2</sub>-neutraal te maken tegen 2050.



We verhogen het aandeel van binnenvaart in de modal split



## OD 5

# WE REALISEREN EEN VLOTTE VERKEERSDOORSTROMING OP ONZE WATERWEGEN

---

'Vlot' en 'veilig' varen zijn de twee zijden van dezelfde medaille. Bij vlot scheepvaartverkeer wordt vrijwel altijd een commerciële reflex gemaakt, en denkt men vooral aan sneller transport en grotere volumes. Dat is echter maar het halve verhaal. Immers: vlot scheepvaartverkeer leidt tot veilig scheepvaartverkeer, én omgekeerd. Dat besef is gegroeid als gevolg van een recente koerswijziging. Waar we vroeger focusten op harde 'infrastructurele' elementen, was er de voorbije jaren een duidelijke accentverschuiving richting digitalisering, geautomatiseerd varen, databeheer ...

Als exclusieve beheerder van het waterwegennet dragen we de verantwoordelijkheid om ons netwerk op een evenredige manier ter beschikking te stellen van mogelijke gebruikers en een gelijk speelveld te creëren (level playing field), zeker waar dit het economische scheepvaartverkeer betreft. Handhaving speelt zeker een rol in het verzekeren van het gelijk speelveld, maar ook het uniformiseren van processen en het afleveren van toelatingen en vergunningen dragen hiertoe bij.

We hanteren een sturend verkeersmanagement als toekomstbeeld. Verkeersmanagement is het gericht aansturen 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 (zie kader). Door afstandsbediening en een gericht gebruik van data organiseren en spreiden we het scheepvaartverkeer beter, zetten we ons personeel efficiënt in, kunnen we inspelen op de vraag vanuit de sector en benutten we de infrastructuur beter. Op die manier kunnen we nog beter tegemoetkomen aan de vraag vanuit de logistieke sector om betrouwbare reisgegevens te verstrekken. Deze betrouwbaarheid zorgt ervoor dat men in de toekomst sneller voor de binnenvaart kiest, vooral wanneer de timing van de levering belangrijk is. Dit zal ook een positief effect ressorderen om de klimaatdoelstellingen te bereiken.

Omdit te realiseren investeren we voor verkeersmanagement verder in 'beslissingsondersteunende systemen' (BOS). Dit is een combinatie van modellen die op basis van diverse parameters (verkeersbeeld, beschikbaarheid kunstwerken, gewenste ETA's ...) ondersteuning biedt bij het maken van de noodzakelijke keuzes op het gebied van verkeerssturing (aangeboden slots per bediening, aanbevolen vaarsnelheden .... Dit geheel van modellen en systemen resulteert in een digital twin; een digitale kopie van de werkelijkheid van de Vlaamse waterwegen die we verder uitbouwen.

### **Programma afstandsbediening**

Vlaanderen beschikt over een ruim patrimonium aan zogeheten 'beweegbare kunstwerken', gaande van bruggen en sluizen tot stuwen en pompstations. Het is onze ambitie om tegen 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand te bedienen, vanuit drie afstandsbedieningscentrales van waaruit we aan actieve verkeersmanagement doen. Op deze manier maken we werk van een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet waarmee we als waterwegbeheerder bijdragen aan de relevantie van de binnenvaart in de totale logistieke keten van de toekomst. Het programma heeft vier doelstellingen:

1. **We passen alle beweegbare kunstwerken op een uniforme wijze technisch aan**, zodat ze klaar zijn om, in verschillende fases, vanuit drie centrales (Hasselt, Willebroek en Evergem) te bedienen. Dat zal gebeuren volgens een technisch transitieplan en doorgedreven standaardisering.
2. Tegen 2032 garanderen we vanuit deze afstandsbedieningscentrales een vlotte bediening, van alle kunstwerken met een **geoptimaliseerde werkorganisatie**. We implementeren daarvoor een gestandaardiseerde werkorganisatie die de kunstwerken efficiënt clustert per centrale, en hanteren een standaardaanpak voor de shiftenduur, met aangepaste bedienroosters.
3. We **optimaliseren de verkeersdoorstroming** op de Vlaamse waterwegen via een actieve en datagedreven planning van het scheepvaartverkeer. We zullen in staat zijn om wachttijden ten gevolge van bediening te beperken en de aankomsttijden beter te voorspellen. De binnenvaart is zo in staat om energie-efficiënt te varen en kostenefficiëntie te realiseren.
4. We **optimaliseren het waterbeheer** in het werkingsgebied via een actieve, datagedreven centrale monitoring en bediening. We geven zo een hogere zekerheid op correct waterpeil voor scheepvaartverkeer en een verhoogde bescherming tegen overstroming en droogte.



In 2018 positioneerde Vlaanderen zich als trendsetter door voor pilootprojecten of experimenten met geautomatiseerd varen niet alleen het gehele netwerk open te stellen maar ook tijdelijke afwijkingen op alle wetgeving mogelijk te maken (via artikel 70 van het Scheepvaartdecreet). Mettertijd is gebleken dat er nood is aan een permanente, internationale verankering. Dit is belangrijk om de verdere economische ontwikkelingen van geautomatiseerd varen alle ontwikkelkansen te bieden in een internationaal kader. De EU kondigde recent aan een studie te willen uitvoeren met het oog op een grondige aanpassing van zowel het beleid als de wetgeving inzake geautomatiseerd varen.

Internationale verankering verzekeren we ook door de initiatieven die we nemen voor de ontwikkeling van Europese standaarden in de binnenvaart. We nemen deel aan werkgroepen binnen de CCR, CESNI en UNECE met betrekking tot politiereglementen, ADN, technische voorschriften, geautomatiseerd varen, beroepskwalificaties en RIS<sup>22</sup>. We wegen op het beleid en ontwikkeling van standaarden om zo de ontwikkelingen (vergroening, digitalisering en geautomatiseerd varen) in de binnenvaart maximaal mogelijk te maken en een veilig gebruik van de waterwegen te garanderen.

Tenslotte zal ook onze doelstelling om te komen tot 'papierloos varen' bijdragen aan een vlot binnenvaartverkeer. Deze term heeft betrekking op de overgang van traditionele, papiergebaseerde administratie en communicatie naar volledig digitaal beheer van scheepvaartdocumenten en -processen.

#### **Smart Shipping en geautomatiseerd varen**

*De Vlaamse Waterweg nv neemt een pioniersrol op in geautomatiseerd varen. Daarbij komen we tegemoet aan de ambitieuze en innovatieve initiatieven vanuit het bedrijfsleven. Sinds 2018 wordt ook 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 o.a.:*

- *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, hebben we het Smart Shipping-werkprogramma opgestart. Door een pioniersrol op te nemen creëren we aandacht voor het verhaal van geautomatiseerd varen. Op deze manier willen we de weg banen voor bedrijven die bezig zijn met geautomatiseerd varen en zo bijdragen aan de toekomst van geautomatiseerde vaart voor commerciële doeleinden.

#### **Concreet werken we binnen Smart Shipping rond 4 pijlers:**

- **Slimme vaartuigen:** Een slim vaartuig wordt gebruikt om te verwijzen naar een vaartuig dat een minimale vorm van automatisatie aan boord heeft. De graad van automatisatie is hierbij niet van belang. Elk geautomatiseerd vaartuig moet dezelfde minimale veiligheid garanderen als een regulier vaartuig.
- **Slimme infrastructuur:** Dit is waterweginfrastructuur die verregaand geautomatiseerd is en vanop afstand wordt bediend. Interactie tussen infrastructuur en vaartuigen gebeurt digitaal om het verkeer zo veilig mogelijk te begeleiden.

- **Slimme data:** Dit is datadeling die ernaar streeft om een slim, vlot en flexibel proces te zijn waarin alle communicatie tussen de overheid en de gebruikers van de waterweg gedigitaliseerd is en volgens internationaal gestandaardiseerde procedures verloopt.
- **Slimme regelgeving:** Dit is regelgeving die innovaties en toekomstgerichte initiatieven ondersteunt, en dit steeds met oog voor de veiligheid.

#### **Om een vlot scheepvaartverkeer op alle vaarassen te realiseren, streven we ernaar om tegen 2032**

- alle papieren documenten in de binnenvaart weg te werken;
- verkeersmanagement te implementeren.





## OD 6

# WE REALISEREN EEN VEILIGE SCHEEPVAART VOOR ALLE GEBRUIKERS VAN ONZE WATERWEGEN

---

Onze kernambitie is op de meest vlotte en veilige wijze het maximale transportpotentieel beschikbaar stellen aan de nautische en logistieke keten. In OD 5 werd al gesteld dat er een accentverschuiving van infrastructuur richting digitalisering, afstandsbediening, geautomatiseerd varen etc. plaatsvond. Een andere – niet minder belangrijke – tendens is die richting centralisatie. Dit is tastbaar in het verhaal van afstandsbediening, maar wordt ook voelbaar binnen verkeersmanagement en de beoogde holistische blik op vaarassen. Kortom: het systeemdenken (van lokaal niveau naar corridorniveau, tot ons gehele netwerk) wint aan belang. Deze vernieuwingen scheppen veel verwachtingen, wat maakt dat een hoge nood aan stroomlijning zal ontstaan.

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 zal door 13 Europese landen gezamenlijk beheerd en onderhouden worden. We houden het strategisch einddoel in zicht en stemmen de projecten op elkaar af, zowel regionaal, nationaal als internationaal. We hebben hierbij een belangrijke, innovatieve rol gespeeld. Onze ambitie is deze internationale voortrekkersrol ook de komende jaren op te nemen. Binnen het COMEX-project (2023-2027) zullen we samen met een groot aantal andere Europese



landen verder inzetten op o.a. de uitbouw van het informatieportaal EuRIS en een maximale doorstroming van informatie ter ondersteuning en beperking van administratieve handelingen. EuRIS zal een belangrijke rol gaan spelen in de context van de Europese data spaces en de bijhorende ecosystemen, terwijl de eFTI-verordening een hefboom zal zijn voor het maximale hergebruik van ladinggegevens<sup>23</sup>. We zullen de digitale transformatie gefaseerd aanpakken en omarmen hiervoor concepten en technologieën zoals een open Digital Twin-architectuur, data spaces en kunstmatige intelligentie met het oog op het ondersteunen van datagedreven en slimme businessmodellen. Al deze ontwikkelingen zullen gebeuren conform de principes van security, privacy & quality by design.

Bij het verzekeren van een veilige scheepvaart voor alle gebruikers van de waterweg en de interactie tussen hen zal automatisering leiden tot een reeks optimalisaties.

Door het maximaal uitsluiten van menselijke fouten willen we de aanvaringen en ongevallen terugdringen. 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 aangepakt moeten worden. Ons streefdoel kan niet duidelijker zijn: nul dodelijke slachtoffers. Toch mag – in de omslag naar automatisering van de scheepvaart – de mens niet naar het achterplan verdwijnen.

Een aspect dat daarom de komende jaren continue aandacht verdient, is de instroom in de bemanning van de vloot. We willen de binnenvaartsector zelf stimuleren, en het ondernemerschap in dit (momenteel vergrijzende) beroep aanmoedigen. Diverse stakeholders die voor de opmaak van dit Strategisch Plan werden geconsulteerd, wezen dit aan als aandachtspunt, en merkten op dat





“Zonder instroom is er geen binnenvaart meer in de toekomst. Dit is momenteel één van onze grootste uitdagingen.”

de nodige maatregelen genomen moeten worden om voldoende bemanning voor de toekomst beschikbaar te hebben. Deze bemanning moet ook opgeleid zijn om mee in te spelen op ontwikkelingen van vergroening en automatisering die aan de sector steeds hogere eisen stellen.

#### **Transport van gevaarlijke goederen, gereguleerd door de ADN-richtlijn**

*Wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft, is de binnenvaart veruit de veiligste transportmodus. Conform de Europese ADN-richtlijn over transporten met gevaarlijke goederen op de binnenwateren geldt in het Vlaams Gewest sinds 2021 een elektronische meldplicht voor schepen die gevaarlijke goederen vervoeren.*

*In 2024 duiden we locaties aan waar gevaarlijke goederen geladen, gelost, overgeslagen en ontgast mogen worden. We geven meer kenbaarheid aan de mogelijkheden om gevaarlijke goederen te vervoeren via de binnenwateren met als doel de modal shift maximaal te realiseren.*

Wij nemen op dit vlak onze verantwoordelijkheid. Dat doen we onder meer via de organisatie van examens, en door het gebruik van moderne technologieën (bv. binnenvaartsimulatoren). Op diverse internationale fora bepleiten we het ontwikkelen van nieuwe competenties in de binnenvaart. Dit wordt, met de zich doorzettende

trend naar vergroening en geautomatiseerd varen, een conditio sine qua non voor de sector. We maken verder deel uit van Europese databanken waarin we data over bemanningen en vaartuigen delen. Zo kan fraude makkelijker worden opgespoord, wat dan weer bijdraagt tot veiligheid op onze waterwegen. We nemen ook een actieve rol op bij internationale ontwikkelingen van bemanningsvoorschriften, met – opnieuw – als voornaamste doel het verhogen van zowel veiligheid als efficiëntie. We blijven erop hameren dat regelgeving actueel moet zijn, en moet inspelen op nieuwe tendensen in automatisering, maar absoluut geen blokkerende factor mag worden bij nieuwe ontwikkelingen. 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. We zullen daarom bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dat de opleidingsprogramma's goedkeurt) pleiten voor een versterking van de competenties door het optimaliseren van ontwikkeltrajecten en examens.

Tot slot: om de veiligheid verder te verhogen, geven we de komende jaren vorm aan een correct en volwaardig handhavingsbeleid. We beschikken over ruime bevoegdheden voor wat betreft de

veiligheid van gebruikers óp (vaarregels, bemanningsvoorschriften) en rónð (jaagpaden) de binnenwateren. In uitvoering van deze bevoegdheden is er een samenwerkingsovereenkomst met de Scheepvaartpolitie, zodat we door middel van gecoördineerd toezicht en controle de doelstellingen rond veiligheid (evenals het creëren van een level playing field) kunnen nastreven.

Ter concretisering van het Scheepvaartdecreet stelt de Vlaamse Regering momenteel verschillende uitvoeringsbesluiten vast, ter vervanging van oude besluiten en ter ontwikkeling van nieuw beleid. We zetten volop in op het toepassen van de mogelijkheden van bestraffing via bestuurlijke handhaving, dat moet resulteren in een 'lik op stuk'-beleid<sup>24</sup>.

#### ***In samenwerking met onze partners willen we***

- *tegen 2030 kritische punten op de waterweg structureel in kaart brengen en aanpakken volgens methodiek en op basis van een overzicht van incidenten en risicofactoren op de waterweg;*
- *geen slachtoffers in het binnenvaartverkeer tegen 2050.*







STRATEGISCHE DOELSTELLING

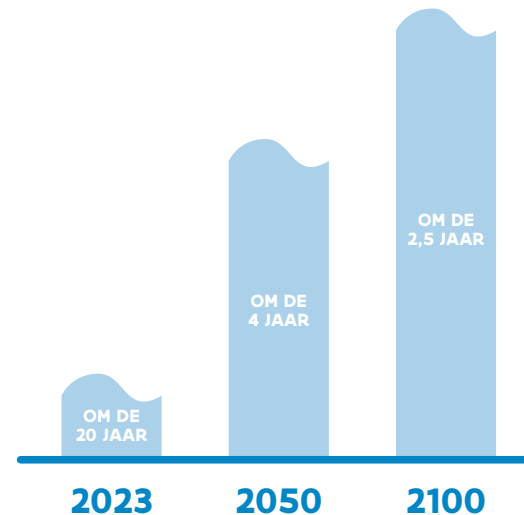


WE CREËREN  
EEN VEERKRACHTIG WATERSYSTEEM

# CONTEXT EN UITDAGINGEN

Waterbeheer omvat met het beschermen tegen hydrologische extremen (droogte en hoogwater) één van de kerntaken van De Vlaamse Waterweg nv. Waterbeheer omvat eveneens het geheel van activiteiten en maatregelen om water op een gecontroleerde en duurzame manier te beheren en om met de inrichting en het beheer van de waterwegen maximaal bij te dragen aan een ecologisch waardevol watersysteem.

Na de wateroverlast van juli 2021 – die vooral in het oosten van ons land catastrofale gevolgen had - bracht een expertenpanel onder het voorzitterschap van de Nederlandse watergezant Henk Ovink in opdracht van de Vlaamse regering in juli 2022 haar advies 'Weerbaar Waterland: Ons voorbereiden op wat al gebeurt' uit. Het bevat een 10-punten programma en een gedetailleerd plan van aanpak om Vlaanderen verder te beschermen tegen overstromingen. 'Weerbaar Waterland' adviseert om kennis, middelen, capaciteit en instrumentarium toe te spitsen op vier werven. Twee ervan, het versterken van de huidige werking op getijdenrivieren en het



versterken van de werking rondom waterlopen, hebben betrekking op projecten van De Vlaamse Waterweg nv. Vlaanderen versneld water-weerbaar maken kan enkel maar door ook onze eigen investeringen in waterbeheer te versnellen. Ook de uitvoering van het advies van de takforce 'Weerbare Westhoek', dat in december 2023 door de Vlaamse Regering werd gevalideerd, zullen we nauwgezet opvolgen.

De komende decennia zullen we ons moeten aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering op watergerelateerde risico's, zoals een stijgende zeespiegel, extreme neerslag en langdurige droogte. Die context maakt dat we ons waterbeheer continu zullen moeten optimaliseren op het gebied van infrastructuur en dagelijks beheer. De trend naar drogere zomers zal zich doorzetten. Het vraagstuk naar de verdeling van water zal hiermee nog meer precair worden en het behouden van streefpeilen zal meer onder druk komen staan. Tegelijk zullen ook periodes met hevige neerslag toenemen, waarbij de beschikbare afvoeren bergingscapaciteit niet zullen volstaan. In een klimaatscenario met hoge impact neemt de oppervlakte van het fluviaal overstroombaar gebied in Vlaanderen tot 2050 gemiddeld toe met 20 tot 30% tegenover het huidige klimaat<sup>25</sup>. De kans op overstromingen zal sterk toenemen: simulaties tonen aan dat overstromingen die zich nu in een gemeente eens in de 20 jaar voordoen, tegen 2050 elke 4 jaar kunnen gebeuren en tegen 2100 zelfs elke 2,5 jaar<sup>26</sup>.



# AMBITIE

---

Al deze uitdagingen worden maximaal aangepakt via integrale, opschaalbare en natuur-gebaseerde oplossingen, die ook de ecologische doelstellingen voor de waterlopen helpen realiseren. Er is een groeiend besef van het belang van een veerkrachtig watersysteem voor de binnenvaart en voor andere gebruiksfuncties van de waterwegen. Een goed functionerend watersysteem is van vitaal belang voor het handhaven van bevaarbare waterwegen, het voorkomen van overstromingen en het aanleveren van ruw water voor drink- of proceswater. Om deze uitdagingen optimaal te kunnen aanpakken, streeft De Vlaamse Waterweg nv ernaar dat alle medewerkers zich bewust zijn van de klimaatuitdaging en zich een duurzaamheidsmentaliteit aanmeten om zo te kunnen bijdragen aan een veerkrachtig en klimaatrobuust waterwegennet. Daarenboven heeft Vlaanderen zich als doel gesteld tegen 2030 10.000 ha bijkomend bos te realiseren. De afstemming met het integraal waterbeheer en klimaatadaptatie vormt hierbij een centraal principe.<sup>27</sup> De ambitie is het herstellen van de natuurlijke dynamiek in valleigebieden. We willen de bergingscapaciteit van beek- en rivierlandschappen maximaal benutten en waar wenselijk bijkomende natte natuur creëren.<sup>28</sup>

Tegen 2050 beschikt Vlaanderen 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. Om de uitdagingen betreffende de klimaatverandering het hoofd te bieden, wordt er op een doordachte manier geïnvesteerd, waarbij gedragen en risicogebaseerde doelstellingen worden gehanteerd en vertaald naar gebiedsgerichte en haalbare maatregelen. Desondanks zal klimaatverandering onvermijdelijk gevolgen hebben voor de binnenvaart en andere economische activiteiten die afhankelijk zijn van waterwegen. Op deze uitdagingen wordt maximaal geanticipeerd en ze worden maximaal samen aangepakt.





Water zal in de komende decennia een internationale topprioriteit zijn. Vlaanderen kan hieruit op twee manieren kansen puen: enerzijds door via een goed beheer van het eigen watersysteem de risico's en kosten voor de eigen bevolking en bedrijven onder controle te houden, anderzijds door in te spelen op de internationale vraag naar kennis en expertise.<sup>29</sup>

We bouwen onze expertise voortdurend uit waardoor onze organisatie wordt gezien als een internationale autoriteit. Verspilling wordt structureel vermeden, water wordt gespaard in tijden van overvloed, en de grondvoorraden worden beschermd.<sup>30</sup>



# OD 1

## VANUIT EEN SYSTEEMVISIE GEVEN WE INVULLING AAN SLIM WATERBEHEER

---

De laatste jaren kwam de droogteproblematiek sterk op het voorplan, inclusief een aantal daaraan gekoppelde fenomenen (zoals blauwalgen, verzilting, troebelheid ...) en de droogteperiodes gingen gepaard met een stijgende druk op de waterverdeekwesties (voeding van kanalen, behouden van streefpeilen en garanderen van ecologische minimumdebieten). Daarnaast is ook de urgentie rond de impact van waterbomscenario's de laatste jaren uitdrukkelijk gestegen, met nood aan doorwerking in noodplanning, ruimtelijk beleid en de opmaak van aangepaste investeringsprogramma's. Om deze uitdagingen naar coherente doelstellingen te kunnen vertalen, zal meer aandacht moeten gaan naar een (gebiedsgerichte) watersysteemvisie, waarin we zowel de fysieke als maatschappelijke factoren in rekening brengen.

Een gebiedsgerichte systeemvisie geeft voor een afgelijnd gebied aan welke functies binnen het watersysteem bepalend en prioritair zijn. Hieruit kunnen we afleiden welke inspanningen geleverd moeten worden om tot een

optimalisatie te komen. Zulke visie moet vanzelfsprekend over een groot draagvlak beschikken. Enkel een gedragen visie garandeert dat we een coherent beleid kunnen voeren met het oog op investeringen in onder andere scheepvaart- en waterbergingsinfrastructuur, ecologisch herstel, captatievergunningen en ontwikkelingen van watergebonden bedrijven. De doelstellingen vanuit de verschillende traditionele sectoren (bv. doelstellingen over overstromingsrisico's, ecologisch herstel of versterking van de binnenvaart) en de maatschappelijke noden moeten we op elkaar en op de regionale context afstemmen en in realistische maatregelenprogramma's omzetten.

Zeker binnen een context met versnellende impact van klimaatverandering is het daarbij cruciaal om op een integrale wijze en met no regret-maatregelen aan systeemherstel te werken<sup>31</sup>. Er is nood aan een verdere uitwerking en stroomlijning hiervan, zowel buiten als binnen onze organisatie. Dit kunnen we niet alleen. We werken daarom samen met verschillende partners

(andere overheden, gemeenten, natuurverenigingen ...), om deze doelstellingen te realiseren en een duurzaam waterbeheer in Vlaanderen te waarborgen.

In de beoogde systeemvisie over waterbeheer moeten we ook een visie rond ruimtebeslag meenemen. Ruimte is in Vlaanderen erg schaars geworden. Er bestaat immers een grote ruimtevraag vanuit verschillende sectoren: wonen, industrie, infrastructuur, waterbeheer, landbouw, hernieuwbare energie... We beseffen dat we inmiddels tegen de limieten aanbotsen, en dat we in de toekomst (nog) zuiniger met onze ruimte moeten omgaan. We zullen ernaar streven dat een hoger ruimtelijk rendement zich vertaalt in een hoger economisch rendement en in het realiseren van maatschappelijke winsten.

Cruciale factor bij dit alles is de nood aan het opzetten van een 'waterzekerheidsfonds' dat voorziet in een legislatuur overschrijdende structurele financiering van investeringen in waterbeheersing.

Daadkrachtig en doelgerichte investeringsprogramma's gericht op het verhogen van de waterweerbaarheid vereisen een goedgekeurde meerjarenvisie waarbij de uitvoering ervan kan rekenen op een welbepaald en vooraf vastgelegd budget.

#### **We ambiëren:**

- *tegen 2030 voor elke waterweg een systeemvisie uitgewerkt en afgestemd te hebben met relevante stakeholders. Deze systeemvisie omvat de verschillende functies en noden van de waterweg en hun onderlinge relatie (binnenvaart, waterbeheer, intrinsieke ecologische waarden, medegebruik ...);*
- *een internationale autoriteit inzake slim waterbeheer te zijn.*



## OD 2

# REALISEREN VAN MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD BESCHERMINGSNIVEAU TEGEN OVERSTROMINGEN EN DROOGTE

---

Iedereen herinnert zich nog levendig de ‘waterbom’ van juli 2021 die niet alleen in de Vesdervallei maar ook in de Maas- en Demervallei voor veel schade zorgde. Ook de watersnood in West- en Oost Vlaanderen in november 2023 en januari 2024 was groot. Enorme inspanningen van alle betrokkenen op het terrein konden erger voorkomen. In de zomer van 2022 was er daarentegen extreme droogte met invloed op fauna en flora, drinkwatervoorraad en economie waarbij enkel door het inzetten van grootschalige pompen de binnenvaart op het Albertkanaal mogelijk bleef. De extreme weersomstandigheden volgen elkaar alsmaar sneller op. Er zijn al heel wat maatregelen genomen, maar er is meer nodig.

Na de waterbom werkte De Vlaamse Waterweg nv mee aan het uitwerken van wat-als-scenario’s. Hieruit bleek dat in het meest extreme geval de schade zou oplopen tot 1,8 miljard euro, waarbij 86.000 woningen getroffen worden. Tegelijk ging een multidisciplinair

expertenpanel aan het werk onder leiding van de Nederlandse watergezant Henk Ovink. Het doel was het definiëren van de hoogwaterveiligheid, het formuleren van adviezen en het bepalen van prioritaire maatregelen. Het advies ‘Weerbaar Waterland – Ons voorbereiden op wat al gebeurt’ werd in 2022 voorgesteld aan het Vlaams Parlement. Het schuift een systeemaanpak met een tiental actiepunten naar voren. Het gewenste veiligheidsniveau kunnen we enkel bereiken als we de natuurlijke werking van het watersysteem in elk bovenstrooms landschap en in elke vallei herstellen. Als water niet de ruimte krijgt, zal het zelf zijn weg zoeken. Daarnaast moeten er meer waterbergingsmogelijkheden komen, ook verder af van de bestaande waterlopen. Natuurgebaseerde oplossingen moeten voorrang krijgen, waarbij waterzekerheid niet alleen op waterveiligheid maar ook op voldoende watervorraden slaat.

We willen hierbij onze rol ten volle opnemen. We willen de maatschappij beschermen tegen de gevolgen van





zowel 'te veel' als 'te weinig' water, daarbij beseffend dat een totale bescherming onrealistisch is. Bij het vastleggen van de doelstellingen voor waterveiligheid hanteren we daarom een risico-gebaseerde invulling, waarbij we de maatregelen die (binnen de budgettaire context) uitvoerbaar zijn én veel bijdragen aan het inperken van schadelijke gevolgen, eerst uitvoeren. Zoals vooropgesteld in 'Weerbaar Waterland' wordt hierbij gefocust op valleierherstel en bovenstroomse maatregelen (die evenwel meestal buiten onze bevoegdheden vallen), waarvoor we inzetten op de juiste partnerschappen. Het creëren van buffer- en infiltratiecapaciteit dient immers zowel hoog- als laagwaterdoelstellingen. Tegelijk willen we maximaal voorbereid zijn in geval van nood: we beschikken over de juiste informatiekkanalen, procedures en infrastructuur om de impact minimaal te houden.

De komende jaren zullen we een gedeeltelijk antwoord kunnen bieden door de zogeheten climate proofing van projecten en programma's. Zowel qua klimaatmitigatie als -adaptatie moeten we daarbij de juiste keuzes maken. Hetzelfde geldt voor het bieden van ruimte voor waterinfiltratie en -berging in onverharde en natte gebieden. Dit levert in deze context veelal no regret-oplossingen op, en draagt bij aan ecologisch herstel.





Het **Sigmaplan** vindt zijn oorsprong bijna een halve eeuw geleden. Na enkele catastrofale overstromingen besliste de Belgische regering begin 1977 tot de uitvoering van het Sigmaplan (met de 'S' van Schelde, naar het voorbeeld van het Nederlandse Delta-plan), dat als hoofddoelstelling het bereiken van voldoende veiligheid tegen overstromingen als gevolg van stormvloed en uit de Noordzee had. Momenteel wordt het Sigmaplan 2.0, een geactualiseerde versie van het oorspronkelijke plan, uitgevoerd. Hierbij voeren we dijkverhogingen uit, leggen we (gecontroleerde) overstromingsgebieden en gebieden met gereduceerde getijdencyclus aan en voeren we ontpolderingen uit, zoals het ontpolderingsgebied van de Hedwige-Prosperpolder.

Het expertenpanel Weerbaar Waterland bevestigt dat het Sigmaplan in de toekomst broodnodig blijft, aangezien door de klimaatverandering en de stijging van de zeespiegel het risico op overstromingen alleen maar toeneemt. Een bijgestelde actualisatie van het Sigmaplan – een Sigmaplan 3.0 – is volgens het expertenpanel dan ook nodig. De zeespiegelstijging omvat echter maar één aspect van de klimaatverandering. Meer en meer worden we ook met allerlei andere aspecten geconfronteerd (uitzonderlijke droogtes en langdurige hittegolven, lage grondwaterstanden, verzilting, intense neerslagbuien, noodweer, stormen, uitzonderlijke wassen, zomeroverstromingen ...). Ook vanuit deze optiek is het wenselijk om een verdere optimalisatie en toekomstgerichte bijsturing van het geactualiseerde Sigmaplan door te voeren.

In het Sigmaplan 3.0 worden mogelijk een aantal 'reservegebieden' aangesneden. De studies daarvoor zijn gestart in 2023. We werken intussen vooral aan de realisatie van de noodzakelijke bergingscapaciteit in de valleien van de tijgebonden Schelde, Durme, Rupel Nete's, Dijle en Zenne en in de Demervallei, en we stemmen de waterkeringsinfrastructuur af op impactmodelleringen met de nieuwste klimaatscenario's. We doen dat met oog voor de ontwikkeling van riviernatuur, recreatie en lokale economie. Dit vormt een uitdagende evenwichtsoefening.

Een integrale benadering met aandacht voor andere functies en innovatie komen in de projecten tot uiting zoals bij de realisatie van een mobiele waterkering op de Scheldekaaien in Antwerpen.


In het **Strategisch Plan Ruimte voor Water Dendervallei** koppelen we oplossingen voor wateroverlast en waterschaarste aan kansen op vlak van wonen, economie, natuur, landbouw en toerisme. De Dender is – bij aanhoudende neerslag – één van de snelst stromende rivieren van Vlaanderen. Bij hevige neerslag is er een manifest gebrek aan afvoercapaciteit. Bovendien zijn de huidige stuwen erg verouderd. Met het oog op een betere waterafvoer dringt zich daarom een vernieuwing van de stuwen op. Op Vlaams grondgebied vernieuwen we zes van de acht stuwen en de stuw van Teralfene schaffen we af. De nieuwe, geautomatiseerde stuwen zullen zorgen voor meer nauwkeurigheid en veiligheid.

Het **IJzerbekken** beschikt – door de aanwezigheid van een overstromingsgebied van ca. 4.000 ha - over heel wat ruimte voor water bij hoge neerslaghoeveelheden. Ter beveiliging van de dichtste bebouwing rond het overstromingsgebied legden we een ringdijk aan de Blankaart, tot ruim boven de historische peilen. Bij de wateroverlast van november 2023 werd evenwel vastgesteld dat deze winterdijk niet volstond. Het werd ook duidelijk dat er in uitzonderlijke omstandigheden nood is aan de (tijdelijke) inzet van pompen.

De afwatering naar zee moet verzekerd worden via het sluisencomplex 'Ganzepoot' in Nieuwpoort, en door de instandhouding en modernisering van de infrastructuur (onder meer in Veurne en Fintele, waar de sluisen meer dan 100 jaar oud zijn). Voor het waterbeheer zijn het Lokanaal en het Kanaal Ieper-IJzer zeer belangrijke schakels. Deze voeren respectievelijk één vierde en drie vierden van het debiet van de IJzer af. We geven uitvoering aan de maatregelen (kort en lange termijn) die zijn vervat in het advies Weerbare Westhoek.







Om in de toekomst het risico op overstromingen verder te beperken wordt in het kader van het Seine-Schelde-programma de opmaak van een **'Watersysteemstrategie Leie, Boven-Schelde en de Gentse kanalen'** opgestart. Doel is te komen tot een klimaatrobuust en multifunctioneel watersysteem. Bijzondere aandacht zal gaan naar de buffering van Leie- en Scheldewater, en naar de **afvoerwegen naar zee**, waarop zeespiegelstijging en extreme klimaateffecten (piekneerslag en droogte) zullen ingrijpen.

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



Met het **programma rond waterkracht en pompcentrales** combineren we het opwekken van hernieuwbare energie met een pompcapaciteit. Waar bij hoogwater op een duurzame manier energie wordt opgewekt, bestaat bij droogte de mogelijkheid om via het terugpompen van schutverliezen de gevolgen voor de scheepvaart te beperken. In de komende jaren willen we sneller en meer hernieuwbare energie opwekken en gebruiken.

**We willen zien dat:**

- we in 2030 beschikken over risico-gebaseerde doelstellingen wat betreft waterzekerheid, en we deze vertaald hebben naar realiseerbare gebiedsgerichte programma's.
- Sigmaplan 2.0 gerealiseerd is tegen 2030.
- In 2050 een veerkrachtig watersysteem in staat is klimaatschokken op te vangen en dat we voldoen aan de beschermingsnormen voor overstromingen en droogte.



## OD 3

# SAMEN MET ONZE PARTNERS WERKEN WE AAN HET BEHOUDEN EN VERBETEREN VAN DE ECOLOGISCHE WAARDE VAN HET WATERSYSTEEM

---

Een ecologisch waardevol waterwegennetwerk is voor De Vlaamse Waterweg nv van groot belang, in de eerste plaats vanwege de positieve impact die het heeft op de natuur en het milieu in Vlaanderen. Een goed functionerend ecosysteem met een grote biodiversiteit is immers beter in staat om verstoringen op te vangen, wat cruciaal is in het licht van klimaatverandering. Daarnaast levert het directe en indirecte maatschappelijke en economische voordelen op, bijvoorbeeld door het ondersteunen van recreatie en toerisme, en door het verbeteren van de algemene leefomgeving, wat dan weer een positieve invloed kan hebben op vastgoedwaarden. Om maximaal bij te dragen aan een ecologisch waardevol waterwegennetwerk, investeren we bij de sterk gewijzigde rivieren gericht in hydrologisch- en structuurherstel, evenals in het aantakken van oude meanders. Op die manier dragen we bij aan het behalen van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water<sup>32</sup>.

Het project **rivierherstel Leie** is een onderdeel van het Europese Seine-Scheldeproject. Dat project heeft in Vlaanderen als doel het verbeteren van de bevaarbaarheid van de Leie tussen Gent en Wervik en het herstel van natuur-, landschaps- en recreatiewaarden in de Leievallei tussen Deinze en Wervik. Het project omvat onder meer

- het herstellen van oude Leiemeanders (door De Vlaamse Waterweg nv);
- het opnieuw koppelen van oude Leiemeanders aan de Leie zelf (door De Vlaamse Waterweg nv);
- het ontwikkelen van 500 ha watergebonden natuur in 10 gebieden langs de Leie van Wervik tot Deinze (door het Agentschap voor Natuur en Bos).



Bij de realisatie van projecten zoeken we steeds naar natuurgebaseerde oplossingen en brengen we vooraf maximaal ecosysteemdiensten in rekening. Zo streven we, ook voor de zoet-zout barrières die we beheren, naar een optimale balans om vismigratie alle kansen te bieden. Tevens stemmen we ons vergunningenbeleid zo veel als mogelijk af op het behalen van ecologische doelstellingen en op de doorwerking van ecologische minimumdebieten in het afwegingskader voor droogte.

Wat betreft waterkwaliteit zijn er een aantal uitdagingen waarvoor de opmaak van een gericht maatregelenprogramma nodig is. Zo moeten we beter zicht krijgen op de oorzaken van verzilting en verhoging van de troebelheid, het woekeren van blauwalgen of problematische nalevering uit vervuilde waterbodems, zodat we gerichte mitigerende maatregelen kunnen nemen<sup>33</sup>. Bij het bestrijden van watervervuiling en zwerfvuil zullen we brongerichte maatregelen nemen in combinatie met een effectief handhavingsbeleid. Ook bij sedimentbeheer en vervuilde aanslibbingen zullen we de problemen bij de bron aanpakken.

#### **Tegen 2030 zorgen we ervoor dat**

- *we maatregelenprogramma's uitwerken voor wat we zelf kunnen bijdragen aan het herstel van de structuurkwaliteit van onze van oorsprong natuurlijke waterwegen en wat we kunnen doen richting het beheersen van de impact van invasieve exoten, de vertroebeling van de Zeeschelde, de verziltingsproblematiek, blauwalgenbloei en calamiteiten met milieu-impact;*
- *ons vergunningenbeleid watercaptaties voldoende is onderbouwd en verfijnd om naast afwegingen betreffende waterkwantiteit ook afwegingen betreffende duurzaamheid, klimaatverandering en ecologie te integreren;*
- *we voor relevante projecten ecosysteemdiensten opnemen in kosten-batenanalyses.*



## OD 4

# SLIM PEILBEHEER REALISEREN

---

We hanteren verschillende streefpeilen voor de waterstanden op de waterwegen. Deze streefpeilen worden vastgesteld om de waterveiligheid, de scheepvaart en andere gebruiksfuncties te waarborgen. Hoewel vele gebruiksfuncties gebaat zijn bij stabiele waterpeilen, kunnen streefpeilen (bijvoorbeeld per seizoen) variëren op basis van de specifieke omstandigheden en vereisten van elke waterweg. Er wordt rekening gehouden met verschillende factoren zoals hydrologische gegevens, ecologische overwegingen, economische behoeften en veiligheidsaspecten bij het bepalen van de streefpeilen voor elke waterweg in Vlaanderen. Dit om een evenwicht tussen de verschillende gebruiksfuncties te bereiken.

De optimalisatie naar een 'slim' peilbeheer zet in op de juiste combinatie van geautomatiseerde en modelmatig ondersteunde sturing. De beweegbare kunstwerken die we inzetten om de streefpeilen zoveel als mogelijk te garanderen, willen we automatisch en vanop afstand aanstuurbaar maken via het 'programma afstandsbediening' (zie SD1, OD6 van dit

Strategisch Plan). De doelstelling is om in 2032 alle beweegbare kunstwerken op afstand aan te sturen vanuit drie centrales. Afstandsbediening biedt tegelijk de opportuniteit om het waterbeheer en het effectief ophouden en/of sturen van water accuraat en datagedreven te laten verlopen op systeemniveau.

Een gedegen doorrekening van de hydrologische modellen (i.e. met de meest recente klimaatscenario's) laat toe om zowel de stuw- en pompinfrastructuur als de beheerbeslissingen continu afgestemd te houden op de veranderende context. Heel concreet is het precies op die basis dat we in het Denderbekken aan de uitbouw van een nieuw arsenaal stuw werken. We focussen op (a) de uitbouw van een modelinstrumentarium (onder meer het continue verbeteren van waterbalansmodellen), en (b) het optimaliseren van de operationele monitoring, waarbij we een volledige dekkingsgraad ambiëren. 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. We kunnen niet genoeg benadrukken dat dit een heel complex evenwicht is dat een innovatieve aanpak vereist.

Om dit te realiseren, investeren we voor waterbeheer verder in 'beslissingsondersteunende systemen' (BOS). Dit is een combinatie van modellen die op basis van diverse parameters (waterpeilen, debieten, waterafnames ...) ondersteuning biedt bij het maken van de noodzakelijke keuzes op het gebied van waterbeheer (peilbeheer, watercaptaties, waterkwaliteitsbewaking). Dit geheel van modellen en systemen resulteert in een digital twin: een digitale kopie van de werkelijkheid van de Vlaamse waterwegen die we verder uitbouwen.

***We streven samen met onze partners ernaar dat er in 2032 een slim peilbeheer is***

- *100% van de kunstwerken zijn waterbeheersende kunstwerken die op afstand gemonitord worden en op afstand bestuurbaar zijn;*
- *waterbeheersende kunstwerken hebben met, waar mogelijk, een automatische werking (peil of debiet gerefereerd);*
- *waarbij 95% van de tijd de streefpeilen worden gerespecteerd.*







STRATEGISCHE DOELSTELLING



WE REALISEREN  
EEN HARMONIEUS MEDEGEBRUIK

# CONTEXT EN UITDAGINGEN

---

De missie van De Vlaamse Waterweg nv stelt dat we een multifunctioneel gebruik moeten stimuleren<sup>34</sup>. Onze waterwegen vervullen immers een brede maatschappelijke rol en worden aangesproken voor economische, waterbeheer-, natuur-, landschaps- en recreatieve functies. Hierdoor kan er een spanningsveld ontstaan tussen het hoofdgebruik dat eigen is aan de waterwegen (economie en waterbeheer) en het medegebruik.

Het begrip 'medegebruik' verwijst naar gedeeld gebruik. Het houdt in dat meerdere partijen toegang hebben tot dezelfde waterweg maar dat coördinatie gewenst is om de verschillende vormen van gebruik toe te

laten. Om dat mogelijk te maken, stellen we regels en voorschriften vast. Deze kunnen betrekking hebben tot snelheidsbeperkingen, veiligheidsmaatregelen en milieubescherming. Het doel is om ervoor te zorgen dat verschillende gebruikers harmonieus naast elkaar kunnen bestaan. Wij zijn als beheerder van de waterwegen en jaagpaden een belangrijke speler in het mobiliteitsnetwerk van Vlaanderen. Een belangrijke uitdaging is een goed evenwicht tussen de verschillende vervoersmodi te realiseren en ze optimaal op elkaar te laten inwerken. Voor ons is medegebruik een vorm van verweving van functies, waarbij de hoofdfuncties steeds voorrang hebben op het medegebruik.

## AMBITIE

---

Waterwegen zijn een bron van leven en beleving. Wij ambiëren in de eerste plaats een veilig medegebruik waarbij we tegemoetkomen aan maatschappelijke uitdagingen, maar steeds met respect voor onze decretale taken. We erkennen het potentieel van de waterwegen en omliggende gebieden voor sport en recreatie, functioneel medegebruik, wonen, energiewinning en natuurbeleving. Tegen 2050 ambiëren we een gestage en veilige ontwikkeling van deze medegebruiksfuncties op de geschikte plaatsen en tijdstippen. Dit doel moet gelezen worden in het licht van de hoge ambities die we hebben voor het bevorderen van de binnenvaart

en het creëren van een veerkrachtig watersysteem; de kernfuncties van de waterweg. We creëren kaders en faciliteren medegebruik om te komen tot een harmonieus gebruik van de waterweg, maar de veiligheid en rendabiliteit van de binnenvaart is voor ons van primordiaal belang. In 2050 zijn we samen met onze partners in staat onze waterwegen optimaal in te zetten voor de verschillende gebruiksvormen met oog voor de beschikbare ruimte, de maatschappelijke vraag en de economische en ecologische functies van de waterwegen. Hiertoe zoeken we innovatieve en duurzame oplossingen.







## OD 1

# WE REALISEREN EEN DUURZAAM EN VEILIG, FUNCTIONEEL EN RECREATIEF MEDEGEBRUIK VAN DE JAAGPADEN ALS SHARED SPACE

Jaagpaden vervullen een brede maatschappelijke rol. Het spreekt voor zich dat de multifunctionaliteit ervan in een beperkte ruimte soms tot conflicten leidt. We werkten hierrond een beleidsvisie uit die de basis moet vormen voor overleg en samenwerking met diverse overheden, organisaties en stakeholders. De 'Beleidsvisie functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen', werd in 2023 gevalideerd. De algemene doelstellingen voor het medegebruik zijn het versterken van duurzame en verkeersveilige personenmobiliteit en het vergroten van het potentieel voor recreatie, toerisme en natuurbeleving.

In 2021 werden meer dan één miljoen containers over de waterwegen in Vlaanderen vervoerd. Vlaanderen heeft zichzelf als ambitie gesteld om het goederenvervoer via de binnenvaart met 32% te doen stijgen tegen 2030, wat ook een groei in overslagactiviteiten en gebruik van het jaagpad noodzaakt. Om het vervoer via binnenvaart maximaal te versterken, stellen we daarom het vrijwaren van de huidige en potentiële locaties in

functie van binnenvaart als uitgangspunt voorop. Voor ons is en blijft een jaagpad in eerste instantie een dienstweg die de toegankelijkheid van waterwegen en bedrijventerreinen moet verzekeren.

Studies tonen aan dat het toewijzen van het statuut van fietssnelweg in de strikte betekenis van het woord aan de jaagpaden niet mogelijk is zonder te raken aan de essentiële eigenschappen en kwaliteiten van het jaagpad met een veelheid van medegebruikers<sup>35</sup>. Vlaanderen telt meer dan 2.000 kilometer jaagpaden, waarvan 590 kilometer is aangeduid als fietssnelweg. Het is daarbij logisch dat de term 'fietssnelweg' hoge verwachtingen schept. Wij hebben een belangrijke rol te spelen in het verzoenen hiervan met het shared space-concept van het jaagpad. Shared space betekent dat medegebruikers niet expliciet gescheiden worden en dat de verschillende stromen verenigd worden. Er is daarom nood aan goede globale communicatie en een duidelijke routetaal op het terrein om het juiste verwachtingspatroon te creëren bij alle medegebruikers<sup>36</sup>.



Wanneer een volwaardige fietssnelweg met een hoge intensiteit noodzakelijk is, kan deze best naast het jaagpad worden uitgebouwd. Op de parallelle fietssnelwegen naast het jaagpad worden de gebruikelijke routetaal en normen volgens de kwaliteitseisen van fietssnelwegen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen gehanteerd. Wij zijn bereid hiervoor gronden ter beschikking te stellen. De inrichting en het wegbeheer moet de initiatiefnemer opnemen.

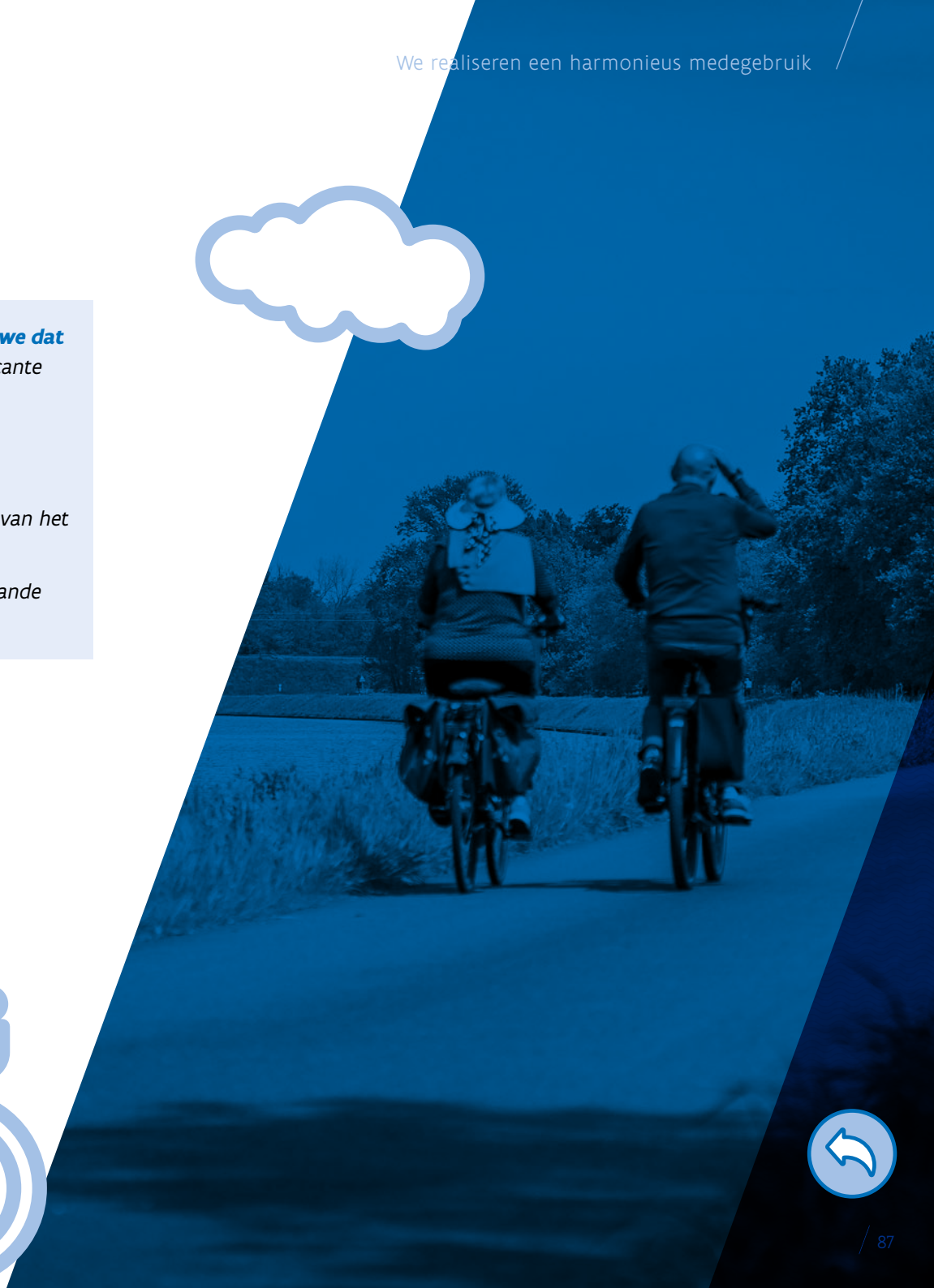
Door het toegenomen gebruik van de jaagpaden, verdient ook de veiligheid van de fietsers meer aandacht. Willen we dat mensen meer de fiets nemen, dan moet dat in veilige omstandigheden kunnen gebeuren. Daarom kiezen we voor een bekrachtiging van de huidige maximale snelheid van 30 km/h op alle jaagpaden en zetten we daarbij in de eerste plaats in op informeren, sensibiliseren en monitoren. Wat betreft verlichting is het eerst en vooral duidelijk dat de verlichting op de jaagpaden de scheepvaart en de natuur niet mag hinderen. Tegelijk beseffen we dat indien we meer mensen op de fiets willen krijgen de nodige verlichting (al dan niet ecologische) uit veiligheidsoverwegingen op weloverwogen locaties zoals jaagpaden in stedelijk

gebied, in de omgeving van sluiscomplexen, of druk gebruikte jaagpaden zal moeten worden geplaatst (op vraag en voor rekening van lokale besturen). Iets waar we versneld op zullen inzetten, is het ijs- en sneeuwvrij maken van de jaagpaden die opgenomen zijn in het fietssnelwegennetwerk. Hoewel wij op dit ogenblik niet over de vereiste financiële middelen beschikken om winterdienst te voorzien, zijn wij van mening dat er op de jaagpaden die opgenomen zijn in het fietssnelwegennetwerk nood is aan een winterdienst op het gehele traject.

Zoals voor alle infrastructuur in ons beheer is er nood aan meer middelen voor preventief, curatief en structureel onderhoud van de jaagpaden. Hierbij leggen we de focus op jaagpaden die ingetekend zijn als fietssnelweg. Een recurrent investerings- en onderhoudsbedrag zal hiervoor noodzakelijk zijn. Door al deze inspanningen zullen we de modal shift in het personenvervoer (van wagen naar fiets/e-bike/speedpedelec) mee faciliteren. Hierbij moet het economisch potentieel – ter ondersteuning van de modal shift van het goederenvervoer – en beheer en onderhoud van de waterwegen gevrijwaard blijven.

***In samenwerking met onze partners zorgen we dat***

- *er in 2030 een neerwaartse trend en significante daling zijn in het aantal*
  - *gekende conflicten tussen watergebonden economie en medegebruik;*
  - *ongevallen op het jaagpad;*
  - *klachten over de toestand en het gebruik van het jaagpad;*
- *we in 2050 streefwaarde 0 op alle bovenstaande indicatoren benaderen.*



## OD 2

# WE FACILITEREN RECREATIE OP HET WATER

---

Recreatie, sport en toerisme kennen een groeiende belangstelling in de samenleving. Dit is een evolutie die zich al enkele decennia doorzet. De missie van De Vlaamse Waterweg nv stelt dat we zorg dragen voor een maatschappelijk verantwoord beleid inzake multifunctioneel waterweggebruik<sup>37</sup>. Dit impliceert dat we ook aandacht besteden aan het faciliteren van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg.

Momenteel bedienen we al heel wat kunstwerken (sluizen en bruggen) op zon- en feestdagen, specifiek voor de pleziervaart. Er worden in Vlaanderen heel wat evenementen georganiseerd op de waterwegen en watergebonden gronden. Voorbeelden zijn wiel-, loop- en zwemwedstrijden, kano- en kajaktochten, wedstrijden voor modelschepen, wandelhappenings, roei- en zeilwedstrijden, vlottentochten, wakeboarding, big jumps, slacklines ... Dit zijn vaak laagdrempelige activiteiten die een breed publiek kennis laten maken met de waterweg. We stellen ons ten aanzien van deze evenementen dan ook positief op. Het potentieel voor zachte waterrecreatie (geen hoge snelheden) zien we bij uitstek op en langs kleine waterwegen. Hardere

waterrecreatie (met hoge snelheden) hoort eerder thuis in daarvoor geselecteerde zones op grotere waterwegen. Zo kunnen deze beide recreatievormen in veilige en gepaste omstandigheden beoefend worden.

Net als bij de jaagpaden is een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van het recreatieve netwerk dat de recreatie niet conflicteert met de beroepsscheepvaart. Onze beleidsvisie op recreatie, die in 2022 werd geactualiseerd, is onze leidraad om ad hoc vragen van private partijen en gemeenten over waterrecreatieve infrastructuur te toetsen. We gaan bijkomende acties ondernemen om het medegebruik te faciliteren. Zo faciliteren we jaarlijks projecten als het bouwen of vernieuwen van (vlottende) steigers, aanleg- en aanmeerfaciliteiten, onderhouds- en baggerwerken, aanleg van jachthavens... Bij de inplanting van nieuwe recreatieve infrastructuur beschikken we over een reeks duidelijke richtlijnen (zie kader). Verder hanteren we het ruimtelijk principe van 'clustering' van waterrecreatieve infrastructuur en faciliteiten. Dat betekent dat aanmeerplaatsen in de buurt van ondersteunende voorzieningen moeten liggen, met een afstand van minder dan 1.500 meter



tussen woonkernen en de waterweg. Kortom: we willen ons voluntaristisch opstellen en waterrecreatie op het Vlaamse waterwegennet alle kansen bieden.

**Richtlijnen voor inplanting van recreatie-infrastructuur:**

1. *Vrijwaren van gebieden met potenties voor watergebonden bedrijvigheid.*
2. *Verzekering van de goede doorstroming van het scheepvaartverkeer, en van de beroepsvaart in het bijzonder.*
3. *Respect voor ecologisch kwetsbare gebieden.*
4. *Voldoende afstand tot kunstwerken als sluizen en bruggen.*
5. *Synergie met bestaande recreatieve mogelijkheden en mogelijkheden voor mobiliteit aan wal.*
6. *Verzekeren van de veiligheid.*

Ook voor zwemmen in open water willen we ons de komende jaren constructief blijven opstellen. De waterkwaliteit van de Vlaamse kanalen, rivieren en beken is de voorbije decennia verbeterd. Sinds de COVID-19-crisis werd gestart met 'sportief' zwemmen, waarbij een aantal zones werden opengesteld. Momenteel zijn er een tiental zwemzones gerealiseerd. Begin 2023 deden

we een bevraging bij lokale besturen. Op basis van hun reacties creëerden we een reeks versoepelingen, onder meer de introductie van een bijkomende categorie 'vrije zwemzones'. Op deze manier wil men de drempel verder verlagen voor gemeenten om zwemzones aan te vragen. We opteren niet voor het Nederlandse scenario ("zwemmen is overal toegestaan, maar niet in kanalen, ligplaatsen, nabij kunstwerken ..."). Enerzijds zou men door de toepassing van deze regels in Vlaanderen ook op een beperkt aantal zwemzones uitkomen, dus is de meerwaarde klein. Anderzijds blijven we de veiligheid op en rond de waterweg vooropstellen.

*We waken er over dat de hinder van evenementen op het water beperkt blijft, waarbij tegen 2030 geen stremming voor evenementen kan plaatsvinden op het TEN-T waterwegennet met doorgaande vaart, met uitzondering van evenementen met een internationaal belang of Belgische en Vlaamse kampioenschappen.*



## OD 3

# WE ZORGEN ERVOOR DAT IEDEREEN DIE OP HET WATER WOONT DIT IN GOEDE EN VEILIGE OMSTANDIGHEDEN DOET EN OP DE JUISTE PLAATS

Wonen op het water neemt de laatste jaren een hoge vlucht. Verschillende Europese havengebieden worden omgevormd tot woonwijken, en binnenstedelijke aanlegplaatsen worden ontmanteld ten gunste van attractieve bestemmingen<sup>38</sup>. Deze nieuwe woonvorm spreekt dus duidelijk veel mensen aan. Wonen op het water moet rustig, aantrekkelijk en - gezien de hoogwatergebeurtenissen van de laatste jaren - ook veilig zijn. De grote vraag overstijgt het aanbod aan beschikbare plaatsen om langdurig aan te meren. In de meeste steden en regio's zijn geen vrije ligplaatsen meer beschikbaar.

Ruimte in Vlaanderen is schaars, daarom moeten we ze optimaal gebruiken. Ook in het woonbotenbeleid is een actief locatiebeleid daarom aan de orde. Onze focus moet liggen op strategische plaatsen waar er geen interferenties zijn met de professionele binnenvaart en waar meerwaarde kan worden gerealiseerd. Net als bij andere maatschappelijke ruimtevraagstukken, benaderen we de beheerde ruimte integraal. We

beschikken over een inventaris van locaties die geschikt zijn om woonboten aan te meren en kunnen dit locatiebeleid dus zonder meer vormgeven. Ons woonbotenbeleid is erop gericht om te reguleren en te beheren; en niet zozeer op verdere uitbouw. Het huidige beleid en het bestaande reglementaire kader hebben de voorbije jaren hun deugdelijkheid bewezen en bieden voldoende rechtszekerheid voor de bewoner en waterwegbeheerder.

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









## OD 4

# WE STIMULEREN ENERGIEWINNING OP EN LANGS HET WATER

---

De Vlaamse Waterweg nv zat de voorbije jaren 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) een pompinstallatie te bouwen waardoor we het waterverbruik van de sluizen ten gevolge van het schutten kunnen reduceren door het terugpompen van water van het afwaartse naar het opwaartse kanaalpand<sup>39</sup>. Zo kan ook de waterafname uit de Maas worden beperkt. De installaties werden zo ontworpen dat ze bij voldoende waterbeschikbaarheid ook in omgekeerde richting als waterkrachtcentrale kunnen werken.

De komende jaren willen we op de ingeslagen weg voortgaan. De expertise die we tijdens het project langs het Albertkanaal hebben opgebouwd, moeten we verzilveren. Binnen onze bestaande innovatieportfolio bouwen we 'water als energiedrager' in de toekomst verder uit. Heel wat van zulke projecten van De

Vlaamse Waterweg nv zijn state of the art en sterk innovatief. Naast onze eigen initiatieven en in overleg met onze stakeholders zullen we een kader voorzien dat energiewinning mogelijk moet maken. We zullen stimulansen geven op diverse terreinen: watergebonden gronden voor energiecentrales, aquathermie<sup>40</sup>, warmtenetten, windmolens, zonnepanelen ... De doelstellingen qua energiewinning sluiten naadloos aan bij de ambitie om onze impact op de klimaatverandering te verminderen, door zoveel als mogelijk gebruik te maken van hernieuwbare energie, die we bovendien zoveel als mogelijk lokaal opwekken. Het spreekt daarbij voor zich dat we mogelijke conflicten tussen energiewinning, scheepvaart en andere medegebruikers zullen trachten te voorkomen.

*We ontwikkelen tegen eind 2025 een visie voor energiewinning op en langs het water.*





## STRATEGISCHE DOELSTELLING



WE BOUWEN DE VLAAMSE  
WATERWEG NV UIT  
TOT EEN WEL-ORGANISATIE

# CONTEXT EN UITDAGINGEN

---

Wij willen een veerkrachtige maar stabiele organisatie zijn. De belangen van onze stakeholders en klanten staan hierbij voorop. Niet alleen moeten de stakeholders ons vlot weten te vinden, ze moeten ook snel geholpen worden bij het ontplooiën van hun activiteiten. Om dat waar te maken, moeten we de kwaliteit van onze dienstverlening minstens bestendigen en - waar nodig - verbeteren. Daarom willen we maximaal efficiënt en effectief werken.

De reflex tot efficiëntieverhoging willen we in de komende legislatuur nog meer naar de oppervlakte brengen en stevig in onze werking verankeren. In dit kader besteden we dan ook voldoende aandacht

aan risicobeheersing. Het maximaal vermijden van (onaangename) verrassingen die niet enkel de vlotte dagelijkse werking maar ook de ontwikkelingstrajecten in het gedrang brengen, is dan ook een must voor een efficiënte en effectieve werking. De belangrijkste risico's, zowel op strategisch als op operationeel vlak, worden daarom volgens een doordachte frequentie en methodiek in kaart gebracht en gemonitord op alle niveaus binnen de organisatie. Risicomanagement wordt daardoor meer en meer verweven in onze managementcultuur. Daarnaast toetsen we in elk project af tot welke organisatiedoelstelling ze bijdragen en in welke mate ze de efficiëntie en effectiviteit verhogen.



We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie







## AMBITIE

---

We streven ernaar dat onze kennis door alle belanghebbenden onderkend wordt in een samenwerkingsmodel. We worden gezien als facilitator par excellence: een organisatie die belemmeringen wegneemt, samenwerkingsverbanden ondersteunt en ervoor zorgt dat de Vlaamse waterwegen en onze organisatie openstaan voor innovatieve projecten en initiatieven.

Dit voortdurend waarmaken vereist een ruimdenkende organisatie met straffe medewerkers. Wij willen erkend worden als een organisatie waar iedereen zich betrokken voelt bij onze maatschappelijke opdracht, waar iedereen zijn individuele verantwoordelijkheid opneemt en eigenaarschap toont. 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. Welzijn blijft dan ook een topprioriteit. Een wel-organisatie wordt tevens ingericht door de kritische bedrijfs- en ondersteunende processen optimaal in te regelen en hier blijvend oog te hebben voor mogelijkheden tot verbetering, in constructief dialoog met de interne klant. We willen op middellange termijn uitgroeien tot een organisatie waarbinnen processen en werkwijzen open worden besproken en waar een gevoel van psychologische veiligheid bestaat om dit te doen. Deze cultuuromslag van continue verbetering vergt tijd.



# OD 1

## WE DRAGEN ZORG VOOR EEN VEILIGE EN PRODUCTIEVE WERKOMGEVING

---

We bevorderen en beschermen de veiligheid en gezondheid van elke medewerker met een coherent geheel van maatregelen en strategieën. Dit betekent dat we garant staan voor veilige arbeidsomstandigheden en hiervoor nauw samenwerken met de Gemeenschappelijke Dienst voor Preventie en Bescherming.

Het is onze ambitie om het risico op arbeidsongevallen, beroepsziekten en andere gezondheidsproblemen zo klein mogelijk te maken. Een veilige werkomgeving bestaat echter uit meer dan risicoanalyses en persoonlijke beschermingsmiddelen om de fysieke veiligheid te garanderen. We willen ook het psychologisch welbevinden versterken. Onze initiatieven in dit kader hebben betrekking op het bevorderen van een goede werk-privébalans, het verminderen van werkgerelateerde stress, het bieden van gezondheidsbevorderende programma's en het verzekeren van een positieve werkcultuur gebaseerd op wederzijds vertrouwen. In een tijdperk van digitale transformatie en innovatie worden we geconfronteerd met vele veranderingen en ontstaat mogelijk 'veranderingsmoeheid' binnen onze organisatie.

We hebben verhoogde aandacht voor het prioriteren van veranderingen en voor de wijze waarop we veranderingen in onze organisatie implementeren. We werken een eigen, breed kader uit ter ondersteuning van onze projectverantwoordelijken, leidinggevenden en bij uitbreiding voor iedereen die met verandering geconfronteerd wordt in zijn taakuitvoering. Het actief beheren van die veranderadoptie ondersteunt de duurzame verankering van veranderingen. Dit moet een vast onderdeel zijn van onze bedrijfsvoering. We helpen onze medewerkers om hun aanpassingsvermogen te vergroten en begeleiden hen in organisatieveranderingen waardoor ze het nodige 'comfort' hebben in hun taakuitvoering in een snel veranderende omgeving.

'Change management' focust op de menselijke kant van organisatieveranderingen en zorgt ervoor dat iedereen die wordt geraakt door verandering deze wil en kan omarmen. Zonder draagvlak en begeleiding in het wegwerken van mogelijke struikelblokken bij de medewerkers hebben ook veelbelovende initiatieven weinig slaagkans. Dit vergt begeleiding, training, co-creatie en communicatie; zoniet zullen



de verbetertrajecten zich niet bestendigen. Door maatregelen in te voeren die zich richten op wederzijds engagement, vertrouwen, autonomie en betrokkenheid, zijn we ervan overtuigd dat we samen met alle medewerkers een productieve en veilige werkomgeving kunnen blijven bieden.

#### **Programma afstandsbediening:**

*Het programma afstandsbediening zet bewust in op het beheren van de brede en diepe verandering die de ambitie om alle beweegbare kunstwerken in 2032 vanop afstand te bedienen met zich meebrengt. Via initiatieven zoals*

- *co-creatie binnen focusgroepen;*
- *transparantie in strategie en beslissingen;*
- *eerlijke en verbindende communicatie met een doordacht gebruik van communicatiekanalen;*
- *het uitbouwen van een community van ambassadeurs van afstandsbediening;*
- *gerichte begeleiding en opleiding voor betrokken medewerkers en het coachen van leidinggevendenden in het omgaan met weerstand;*
- *...*

*wordt er parallel aan de implementatie van afstandsbediening een duurzame adoptie van het bedienen op afstand vanuit drie centrales opgebouwd bij betrokken collega's en externe stakeholders. Geleerde lessen uit het Change Management van het programma nemen we mee om een organisatiebrede aanpak of uniforme toolbox voor veranderbeheer te kunnen implementeren.*

#### **Binnen onze organisatie realiseren we het volgende:**

- *Tegen 2030 hebben we een toolbox voor het beheren van veranderingen geïmplementeerd in onze werking.*
- *Tegen 2030 zien we een duidelijk positief resultaat ten gevolge van het ruim aanbod aan medewerkersondersteunende initiatieven op vlak van psychosociaal welzijn.*
- *We ambiëren dat al onze werkplekken erkend worden als moderne, veilige en gezonde werkruimtes die ontmoeting en samenwerking tussen alle collega's en stakeholders bevorderen.*



## OD 2

# MEDEWERKERS VOELEN ZICH GOED BIJ DE VLAAMSE WATERWEG NV

---

Onze medewerkers zijn het uithangbord van de organisatie en zijn allen vertegenwoordigers van onze employer brand. Uit een personeelspeiling in 2022 bleek dat de algemene tevredenheid van onze medewerkers en de fierheid waarmee ze hun taken doen één van onze sterktes is. Om die fierheid verder aan te wakkeren, is een duidelijk beeld van wat we willen realiseren op middellange (2030) en lange (2050) termijn essentieel. Daarom zetten we in op draagvlak voor besluitvorming en korte besluitvormingsprocessen.

Door inzichtelijk te maken waar de prioriteiten liggen, zullen onze leidinggevenden in staat zijn om op elk niveau de visie, waarden en doelen uit te dragen. Coachend leiderschap is hierbij cruciaal om de betrokkenheid van medewerkers te verhogen en om de genomen beslissingen en visie naar herkenbare doelstellingen op persoonlijk niveau te vertalen. We geven onze medewerkers de kans om de nodige kennis, attitudes en vaardigheden aan te leren en stimuleren de onderlinge communicatie door in te zetten op een positieve feedbackcultuur. 'Werkgeluk' is een fundamentele pijler binnen onze bedrijfscultuur die gebaseerd is op de waarden ondernemend, openheid, daadkracht, vertrouwen en wendbaarheid. Het begrip verwijst naar de mate waarin werknemers

tevredenheid ervaren in hun dagdagelijkse werk. Tevredenheid leidt ook tot meer betrokkenheid, hetgeen op zijn beurt een belangrijke voorwaarde is voor een goede dienstverlening. Door aandacht te hebben voor autonomie en individuele talenten, maken we van onze medewerkers de motor van de organisatie.

We willen uitgroeien tot een organisatie die gekenmerkt wordt door haar waardegedreven cultuur met ruimte voor continue verbetering. Een open en constructieve feedbackcultuur, waarbij medewerkers de rol van 'kritische vriend' opnemen ten aanzien van elkaars werkprocessen en dit in een psychologisch veilige werkomgeving.

### **We streven ernaar dat**

- *we tegen 2030 de employee promotor score minimaal grootste onderscheiding halen in de jaarlijkse personeelspeiling;*
- *we tegen 2050 in de jaarlijkse personeelspeiling op alle bevraagde elementen minstens grootste onderscheiding halen.*





## OD 3

# DE VLAAMSE WATERWEG NV WERKT EFFICIËNT EN EFFECTIEF

---

In onze projecten verwachten we veel van de hertekening van het GIS-landschap (Geografisch Informatiesysteem). De nood daartoe is hoog. Voor de applicaties zelf, maar zeker ook voor de mensen die ermee werken. Met een gestructureerd klantenmanagement willen we de relatie en interactie met (potentiële) klanten beheren. De doelstelling is om een positieve klantenrelatie op te bouwen en te verankeren om invulling te geven aan onze maatschappelijke opdracht.

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

een objectief afwegingskader om onze doelstellingen te prioriteren (cf. supra). Het efficiënt beheren van middelen is tevens noodzakelijk en in het bijzonder wat betreft de diverse Europees gefinancierde projecten, waarmee we een ruime ervaring hebben opgebouwd. In de komende jaren willen we onze expertise verder inzetten om de Vlaamse betrokkenheid op Europese en internationale fora te vergroten en focussen op actuele thematieken. Krachtenbundeling en kennisuitwisseling staan hierbij centraal. Ook willen we wederom succesvol Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuurwerken en mobiliteitsprojecten inzetten. We werken dagelijks aan een efficiënte en duurzame binnenvaart. Dan is het logisch dat we als mobiliteitsspeler ook doén waarvoor we pleiten en dus duurzaamheidsoverwegingen kunnen laten meespelen in te nemen beslissingen. Daarom willen we alle medewerkers een duurzaamheidsmentaliteit eigen doen maken en ook laten uitdragen naar onze externe



partners. Tot slot verweven we een innovatiecultuur doorheen onze organisatie, zodat alle medewerkers in de komende decennia met een innovatieve ingesteldheid en reflex nieuwe projecten en bestaande processen aanvatten. We willen een facilitator/katalysator zijn, met medewerkers die trots bijdragen aan state of the art-projecten<sup>41</sup>.

Wat Europese subsidies betreft, spelen we actief in op het Europees transportbeleid met de doelstelling om maximale Europese subsidie te verkrijgen. We leggen daarbij een uitgesproken focus op het infrastructuur- en transportprogramma **Connecting Europe Facility 2 (CEF2)**. Het CEF2-programma is namelijk specifiek gericht op de grootschalige (transnationale) infrastructurele uitdagingen waar we voor staan, met een navenant beschikbaar budget voor projecten.

#### **We willen zien dat**

- tegen 2027 onze strategische labels volledig geïntegreerd zijn in onze dagelijkse werking.
- tegen 2025 we over een volledig uitgeschreven datastrategie beschikken;
- tegen 2027 elke werknemer onmiddellijk over alle relevante data beschikt voor het uitvoeren van zijn/haar/hun kerntaken;
- tegen 2028 elke werknemer over een virtuele digitale assistent beschikt voor het opvangen van rapporteringstaken en het ondersteunen van zijn/haar/hun kerntaken;
- tegen 2030 er geen enkele medewerker nog overwerkt moet doen, in geen enkel ondersteunend, noch operationeel proces.





# BUDGETAIR KADER



Met dit Strategisch Plan 2030 schuift De Vlaamse Waterweg nv hoge ambities naar voren. Ambities die erop gericht zijn om betrouwbare, toegankelijke, veilige en toekomstgerichte waterwegen aan te bieden zowel op het vlak van harde infrastructuur, omgevingswaarde als gebruik. Om deze ambities waar te maken, is een adequate financiering vereist. In dit hoofdstuk lichten we toe welke investeringen nodig zijn.

In de tabel op pagina 112 en 113 wordt de **investeringsambitie** (linkerhelft) van dit Strategisch Plan in beeld gebracht. De investeringsambitie geeft de vereiste middelen weer om uitvoering te geven aan de strategische en operationele doelstellingen, programma's en strategische projecten van dit plan. Dit voor de periode 2025-2030, met een doorkijk tot 2050.

Hierbij werd geen rekening gehouden met mogelijke prijsevoluties in de toekomst. Het zijn de cijfers zoals op vandaag gekend. Ook de invoering van het tijdelijk handelingskader PFAS-houdende bodemmaterialen zal een grote impact hebben op de uitvoering en de kostprijs van grondverzet in Vlaanderen en dit voor alle

stakeholders in de keten. De volledige budgettaire impact kan momenteel nog niet ingeschat worden en werd niet meegenomen in onze investeringsambitie, maar vormt wel degelijk een risico. De onzekerheid rond stikstof is een bijkomende factor die kan leiden tot vertragingen en heroverwegingen van grote infrastructuurprojecten, met mogelijk grote gevolgen voor de bouwsector. Naast de investeringsambitie wordt in de tabel weergegeven hoe we onze investeringsmiddelen willen inzetten.

De investeringsambitie overschrijdt namelijk de aan De Vlaamse Waterweg nv toegekende investeringsmachtiging. In de periode 2014-2024 werd onze investeringsmachtiging niet geïndexeerd. Over deze periode van 6 jaar kan gesteld worden dat dit een ontwaarding van 50 mln euro op de investeringsmiddelen van 2024 voorstelt. Om tot een realistische **investeringskalender** 2025-2030 te komen, vragen we in eerste instantie om de indexering toe te passen met daarnaast een graduele, structurele verhoging voor de realisatie van onderhouds- en waterbeheerprojecten. Dat laat toe om een investeringsbudget te verhogen tot 330 mln euro in 2025 en verder te laten groeien tot 419 mln





euro in 2030. Naast dit investeringsbudget moeten ook de middelen voor regulier onderhoud - die gefinancierd worden door enerzijds onze eigen inkomsten en anderzijds door de werkingstoelage die we krijgen van de Vlaamse overheid -aan de hand van een groeipad verhoogd worden om in de toenemende onderhouds- en beheerskosten van het aangroeiend patrimonium te voorzien. De investeringskalender (rechterhelft) geeft zo weer hoe we onze investeringsmiddelen willen inzetten. De troeven van de binnenvaart moeten namelijk in de eerste plaats gevrijwaard blijven door te investeren in de **bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van onze waterwegen**. Vlaanderen beschikt over een uitgebreid patrimonium van zowel harde als zachte infrastructuur. Het is een absolute prioriteit dat de bestaande infrastructuur onderhouden blijft: de onderhoudsachterstand wegwerken en structureel aanpassingen doen aan de infrastructuur in lijn met de levenscyclus van het patrimonium zodat de

verwachte levensduur gehaald wordt. Daarvoor is het noodzakelijk dat er voldoende middelen gereserveerd worden voor enerzijds structurele onderhoudsprojecten en regulier onderhoud en anderzijds dat er bijkomende inspanningen geleverd worden om de diepgang op de waterwegen te garanderen. Een onderfinanciering hiervan betekent geen stilstand, maar achteruitgang. Dit brengt hoge risico's met zich mee voor de werking en veiligheid van onze waterwegen. De recent gepubliceerde Asset Wijzer 2023 van het beleidsdomein MOW stelt de investeringsnoodzaak scherp.

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



mln euro. We begrijpen dat het weinig realistisch is dat deze budgetten van vandaag op morgen beschikbaar zullen zijn, vandaar dat we dit graag via een groeipad verwezenlijkt zouden willen zien. Dit maakt het zowel financieel, maar ook organisatorisch behapbaar. Voor het regulier onderhoud betekent dit een jaarlijkse cumulatieve groei van ca. 20 mln euro aan extra budget tot 2030 naar een jaarlijks budget van 125 mln euro. Voor het structureel onderhoud stellen we een groeiscenario voor, verspreid over drie legislaturen, waarbij we evolueren van 99 naar 150 mln euro vanaf 2025 richting 2030 en de twee daaropvolgende legislaturen een budgettair peil van 150 mln euro aanhouden (SD1 – OD 2). Het levenscyclus denken indachtig moet het onderhoudsbudget mee evolueren met de aangroei van het patrimonium en wordt het onderhoudsbudget voorzien bij oplevering van nieuwe infrastructuur. Ongeacht de budgettaire mogelijkheden kiezen we ervoor om budget voor het onderhoud van de infrastructuur primair toe te kennen, waarbij in eerste instantie voldoende middelen voorzien worden voor reguliere onderhoudstaken en in tweede instantie voor het structureel onderhoud en vervangingsbouw. Het niet nakomen van deze onderhoudsverplichting ten aanzien van het eigen patrimonium creëert namelijk grote risico's voor de veiligheid en bedrijfszekerheid op en naast de vaarweg. Ook bij fluctuaties (in plus of min) in ons budget blijft er daarom een constante onderhoudsfinanciering noodzakelijk die hoger ligt dan het gemiddelde van de afgelopen jaren.

We hechten evenveel belang aan het **investeren in een veerkrachtig watersysteem**. Het realiseren van een voldoende beschermingsniveau tegen overstromingen en droogte wordt gerealiseerd door onder meer de uitvoering van waterbeheerprojecten en de realisatie van bijkomende pompcapaciteit. De investeringen in waterbeheer blijven prioritair, zoals onder meer blijkt uit de gevolgen van de waterbom in 2021, de watersnood in West- en Oost-Vlaanderen in 2023 of de effecten van opeenvolgende droge zomers: niet enkel voor het garanderen van de binnenvaart, maar voor de bescherming van Vlaanderen. De investeringskalender voorziet ook hier in een groeipad, waarbij de middelen voor waterbeheer worden opgetrokken van 99 mln euro in 2025 tot 140 mln euro in 2030 (SD 2).

Indien we - zoals hierboven beschreven - voor de veiligheid, kwaliteit en bedrijfszekerheid en het waterbeheer van onze waterwegen willen evolueren naar voldoende middelen om de (water)veiligheid van onze infrastructuur te garanderen, stellen we vast dat de middelen die kunnen toebedeeld worden aan de overige strategische doelstellingen van dit Plan te beperkt zijn om de vooropgestelde doelen te halen.

De **uitbouw van het waterwegennetwerk** vergt echter aanzienlijke investeringen, die de huidige reguliere middelen van De Vlaamse Waterweg nv sterk overstijgen. Willen we de status quo in modal shift van het goederenvervoer doorbreken, dan zal Vlaanderen bijkomend moeten investeren in de uitbouw van

het vaarwegennetwerk. De investeringsambities per waterwegas zijn in onderstaande tabel in beeld gebracht. Wij schuiven prioritair de opwaardering van de Leie-as naar voor. De opwaardering is momenteel in uitvoering en hiervoor zijn bindende Europese engagementen aangegaan. Naast de Leie-as willen we in de periode 2025-2030 verder werken aan de renovatie van de oevers van kanaal Roeselare-Leie, het afwerken van de opwaardering Albertkanaal zone Antwerpen-Wijnegem en het 10.000 tonsvak Zeekanaal Brussel-Schelde, vernieuwen en verhogen van de Netebruggen en de vernieuwing van de bruggen van doortocht Brugge.

We benadrukken dat voor het afwerken van de lopende projecten bijkomende middelen nodig zijn om de uitvoering te realiseren in de periode 2025-2030. Met een investeringsbudget van 66 mln euro per jaar voor moderniseringsprojecten, zal de realisatie van bovengenoemde projecten minstens uitlopen tot 2035 (SD 1 – OD 3).

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

In de investeringskalender worden budgetten voorzien om **de aantrekkelijkheid, het concurrentievermogen**

**en de toegankelijkheid van de binnenvaart te verhogen.** In eerste instantie zorgen we voor expertise en bouwen we een dienstverlening uit die bedrijven ondersteunt in het organiseren van goederenvervoer over de waterweg. We nemen een faciliterende en voorbeeldrol op in het kader van de vergroening van de binnenvaart. Voor het realiseren van bijkomende overslagmogelijkheden werken we verder via publiek-private samenwerking (PPS) met bedrijven. We gaan gericht op zoek naar partners voor het realiseren en uitrusten van watergebonden bedrijventerreinen. Onze ambities liggen ook hier hoger dan de beschikbare middelen (SD 1 – OD 1).

Investeren in de uitvoering van het programma Afstandsbediening en Binnenvaartinnovatie zal ons in staat stellen om de doelstellingen voor **een veilige scheepvaart en een vlotte verkeersdoorstroming** op onze waterwegen te realiseren. Met een investeringsritme van 27 mln per jaar zullen de verschillende projecten die bijdragen tot deze doelstellingen met vertraging worden uitgevoerd.

Om de ambities voor de realisatie van **een veilig medegebruik** waar te maken, zullen we een programma-aanpak hanteren, gericht op het verhogen van de veiligheid van de jaagpaden. De snelheid waarmee we deze projecten en aanpassingen op jaagpaden kunnen aanpakken zal afhankelijk zijn van de beschikbare budgetten. Onze focus ligt in eerste instantie op het onderhouden van de jaagpaden naast de uitbouw van nieuwe infrastructuur voor medegebruik.



	Investeringsambitie				Investeringskalender						
	Gem. Jaarlijks	2025-2030	Duiding	2031-2050	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2030
<b>Totaal</b>	<b>530,6</b>	<b>3.087,8</b>		<b>9.738,0</b>	<b>330,0</b>	<b>352,0</b>	<b>372,0</b>	<b>392,0</b>	<b>412,0</b>	<b>422,0</b>	<b>2.279,9</b>
<b>SD 1: We verhogen het aandeel van de binnenvaart in de modal split</b>	<b>336,5</b>	<b>2019,2</b>		<b>7.702,0</b>	<b>212,0</b>	<b>223,0</b>	<b>233,0</b>	<b>243,0</b>	<b>253,0</b>	<b>263,0</b>	<b>1.424,0</b>
<b>OD 1: Samen met onze partners verbeteren we de aantrekkelijkheid, het concurrentievermogen en de toegankelijkheid van de binnenvaart</b>	<b>31,5</b>	<b>189,0</b>		<b>590,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>20,0</b>	<b>120,0</b>
(PPS-) Laad- en losinstallaties	10,0	60,0	recurrent	200,0							
Terreinontwikkelingen en economische netwerken (o.a. ENA en ENES)	15,0	90,0	recurrent	300,0							
Naar een multimodaal goederenvervoer - Mental shift	1,5	9,0	recurrent	30,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	20,0	120,0
Green Deal Binnenvaart - Programma ondersteuning	1,5	9,0	recurrent	30,0							
Green Deal Binnenvaart - Aanpassing eigen vloot	2,0	12,0	recurrent, investeringsplan in opmaak								
Innovatief vaarverkeer (watertruck, stadsdistributie,...)	1,5	9,0	recurrent	30,0							
<b>OD 2: We garanderen de bedrijfszekerheid, veiligheid en kwaliteit van onze waterwegen</b>	<b>125,0</b>	<b>750,0</b>		<b>3.706,0</b>	<b>99,0</b>	<b>110,0</b>	<b>120,0</b>	<b>130,0</b>	<b>140,0</b>	<b>150,0</b>	<b>749,0</b>
Regulier onderhoud (*Onderhoudsbudget)	(125)	(750)	recurrent, financiering via werkingsstoelage van De Vlaamse Waterweg nv. Deze moet structureel met 50 mln verhoogd worden.	(2500)	(75)	(95)	(115)	(125)	(125)	(125)	(660)
Structureel onderhoud en Vervangingsbouw											
Onderhoudsbaggerwerken	125,0	750,0	recurrent	3000,0	99,0	110,0	120,0	130,0	140,0	150,0	749,0
Uitbouw van Assetmanagement & Smart Maintenance											
PPS-beweegbare kunstwerken			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031	586,0							
PPS-vaste kunstwerken			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031	120,0							
<b>OD 3: Onze waterwegen voldoen aan de internationale normen en economische noden</b>	<b>138,3</b>	<b>830,0</b>		<b>3103,0</b>	<b>66,0</b>	<b>66,0</b>	<b>66,0</b>	<b>66,0</b>	<b>66,0</b>	<b>66,0</b>	<b>396,0</b>
Seine-Schelde Vlaanderen											
Opwaardering Leie-as	46,7	280,0	Beslist beleid (totale project 480 mln)	200,0							
PPS-sluisen Boven-Schelde			PPS in voorbereiding, beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2031	500,0							
Opwaardering kanaal Roeselare-Leie	15,8	95,0	Beslist beleid (totale projectkost 375 mln)	280,0							
Opwaardering kanaal Bossuit-Kortrijk	1,5	9,0	Het betreffen onderzoeks- en studiebudgetten. Afhankelijk van het verloop van het traject budget te voorzien voor onteigeningen (109 mln in periode '25-'30). De uitvoering is nieuw beleid (totale raming 580 mln).	580,0							
Opwaardering kanaal Gent-Oostende	15,0	90,0	De herbouw van de Steenbruggebrug is beslist beleid. Onderzoeks- en studiebudgetten voor de opwaardering zijn opgenomen. De uitvoering van de opwaardering is nieuw beleid (raming 470 mln)	470,0							
Opwaardering Boven-Zeeschelde en Zuidervak Ringvaart	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van de opwaardering is nieuw beleid (te ramen).	270,0							
ABC-as											
Opwaardering kanaal Brussel-Charleroi	11,3	68,0	De uitvoering van de opwaardering is gedeeltelijk nieuw beleid (totale projectkost 265 mln)	198,0							
10.000 tonsvak Zeekanaal Brussel-Schelde afwerken	13,3	80,0	Het opgenomen bedrag voorziet in de uitvoering van baggerwerken								
Albertkanaal en Kempische kanalen											
PPS-bruggen Albertkanaal	12,0	72,0	Lopende beschikbaarheidsvergoedingen	240,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0	72,0
Uitbreiding sluiscapaciteit Wijnegem	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van dit project is nieuw beleid (raming 145 mln)	145,0							
Opwaardering zone Antwerpen-Wijnegem	4,2	25,0									
Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals	1,0	6,0	Het betreft studiebudget. De uitvoering van dit project is nieuw beleid (raming 140 mln)	140,0							
Opwaardering Dender - afw Aalst	8,8	53,0	Beslist beleid (totale projectkost 133 mln)	80,0							
Vernieuwen en verhogen van de Netebruggen	6,7	40,0									



	Investeringsambitie				Investeringskalender							
	Gem. jaarlijks	2025-2030	Duiding	2031-2050	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2030	
<b>OD 5: We realiseren een vlotte verkeersdoorstroming op onze waterwegen</b>	<b>38,0</b>	<b>228,0</b>		<b>249,0</b>								
Afstandsbediening	25,0	150,0	Beslist beleid, realisatie afstandsbediening tegen 2032	75,0								
(Ver-)bouw van dienstgebouwen voor huisvesting van de centrale bediening	7,0	42,0	Beslist beleid, realisatie afstandsbediening tegen 2032		24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	24,0	144,0	
Digitalisering binnenvaart	6,0	36,0	Reccurante investeringen in River Information Services, Smart Shipping, EURIS, proactief verkeersmanagement ...	80,0								
<b>OD 6: We realiseren een veilige scheepvaart voor alle gebruikers van onze waterwegen</b>	<b>3,7</b>	<b>22,2</b>		<b>54,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>24,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>15,0</b>	
Implementatie Scheepvaartdecreet	2,0	12,0	Recurrent	40,0								
Uitbouw van handhaving	1,0	6,0	Recurrent		3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	15,0	
Implementatie ADN Richtlijn	0,7	4,2	Recurrent	14,0								
<b>SD 2: We creëren een veerkrachtig watersysteem</b>	<b>133,3</b>	<b>799,6</b>		<b>2006,0</b>	<b>99,0</b>	<b>110,0</b>	<b>120,0</b>	<b>130,0</b>	<b>140,0</b>	<b>140,0</b>	<b>739,0</b>	
Sigmaplan 2.0	90,0	540,0	Beslist beleid, Realisatie sigmaplan tegen 2030									
Sigmaplan 3.0	2,0	12,0	Onderzoeks- en studiebudgetten zijn opgenomen. Nieuw beleid (te ramen)	1800,0								
Waterbeheer Dender	9,1	54,6	Beslist beleid, investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan. Budget voor stuwen (45 mln) is opgenomen. Budget voor studiewerk (3 mln) is opgenomen. Budget voor aankoop gronden (6,6 mln) is opgenomen. Budget voor uitvoering van strategisch plan Dender (fase2) is nieuw beleid (raming: 130 mln)	130,0								
Waterbeheer IJzerbekken	8,0	48,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan voor het bekken. Conform de beslissing VR wordt in 2025 een bedrag van 26 mln voorzien, vervolgens 4,5 mln per jaar		99,0	110,0	120,0	130,0	140,0	140,0	739,0	
Waterbeheer Maas	3,0	18,0		8,0								
Waterbeheer Leie, Boven-Schelde, Gentse kanalen en afwatering naar zee	5,0	30,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan									
Waterbeheer Zenne en ABC-as	8,5	51,0	Investeringen in afwachting van een gebiedsgericht plan									
Pompcapaciteit uitbouwen	4,5	27,0		20,0								
Slim Waterbeheer	0,5	3,0		10,0								
Ecologisch herstel	2,7	16,0		38,0								
<b>SD 3: We realiseren een harmonieus medegebruik</b>	<b>44,8</b>	<b>269,0</b>		<b>30,0</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>5,3</b>	<b>31,7</b>	
Implementatie beleidsvisie 'Functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen'	43,3	260,0	Beslist beleid, budget voor implementatie visie jaagpaden is opgenomen		5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	26,4	
Recreatie op het water	1,5	9,0	Recurrent	30,0								
<b>SD 4: We bouwen De Vlaamse Waterweg nv uit tot een wel-organisatie</b>	<b>16,0</b>	<b>96,0</b>		<b>224,0</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>7,7</b>	<b>46,2</b>	
Investeren in organisatie en ondersteunende ICT-systemen	10,0	60,0	Recurrent	200,0	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	7,7	46,2	
Investeren in vastgoed (klimaat- en energieplannen)	6	36	Recurrent	24,0								
<b>Diversen</b>					<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>6,0</b>	<b>36,0</b>	



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

Om de subsidiemogelijkheden maximaal te benutten is het verhogen van het Vlaams aandeel van de investering noodzakelijk. Binnen de huidige programmaperiode (2021-2027) zijn de middelen voor grote investeringsprojecten uitgeput. De eerste nieuwe mogelijkheden om projectvoorstellen voor grote infrastructuurprojecten in te dienen, komen er pas in 2028 (start van de derde programmaperiode). Voornamelijk zijn er onduidelijkheden over de toekomstige mogelijkheden voor subsidies voor de binnenvaart en de subsidiepercentages die hieraan vasthangen. De Europese Commissie geeft in haar beleidsdocumenten (Green Deal en Smart and Sustainable Mobility Strategy)

echter duidelijk aan dat de binnenvaart een belangrijke rol zal spelen in het behalen van de doestellingen rond zero-emission society en de vergroening van de transportsector in het algemeen, waarbij er ook meer en meer aandacht is voor fit-for-future-infrastructuur en klimaatbestendige infrastructuur. In dit kader lijkt het voorzien van verdere subsidiemogelijkheden voor de binnenvaart dan ook een logische stap.

Het is ook belangrijk om op Europees niveau voldoende te wegen op de opmaak van het volgende Meerjarig Financieel Kader (MFK), waarin de middelen voor de volgende periode van CEF moeten worden voorzien. Om dit te ondersteunen werd al een eerste insteek gegeven van de nodige aankomende investeringen voor de binnenvaart, dit op het vlak van onder andere infrastructuur, klimaatbestendigheid, fit-for-future, digitalisering, innovatie en vergroening. We willen erop toezien dat de bevoegde diensten van de Europese Commissie (DG MOVE) dit ook meenemen in de besprekingen van het MFK.

Naast subsidiëring kan verder ingezet worden in innovatieve contractvormen, internalisering van externe kosten, leningen .... De voorbije jaren werden innovatieve contractvormen en verschillende vormen van PPS onderzocht en toegepast. Voor het verhogen van de bruggen van het Albertkanaal werden twee DBFM-constructies opgezet. De DBFM-dossiers met betrekking tot de vervanging van vaste en mobiele kunstwerken en

de sluisen Bovenschelde zijn in voorbereiding.

Een bijzonder aandachtspunt is de omvang en de weerslag van beschikbaarheidsvergoedingen gerelateerd aan de lopende en nog op te starten DBFM-projecten. Omdat de financiële impact aanzienlijk is, worden de kosten verbonden aan beschikbaarheidsvergoedingen mee opgenomen in de tabel.

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

Als de middelen zoals voorzien in de investeringskalender niet voorzien worden, moeten we nog scherpere keuzes maken voor de toekenning van de budgetten. De ambities van het voorliggende strategisch plan kunnen dan niet worden waargemaakt en moeten dan nog sterker worden bijgesteld. In het licht van de absolute noodzaak aan een versterkt inzetten op investeringen in onderhoud van het groeiende patrimonium en in waterbeheer zal met name de ruimte voor nieuwe initiatieven sterk ingeperkt worden.



# VERWIJZINGEN

---

- <sup>1</sup> Zie: Briefing European Parliament, 'Inland waterway transport in the EU', PE 698.918, February 2022
- <sup>2</sup> Zie: <https://www.mobiliteitsraad.be/mora/thema-inleiding/logistiek>
- <sup>3</sup> Het wettelijk kader beperkt zich niet tot TEN-T en Decreet Integraal Waterbeleid. Zo zijn ook de EU-richtlijn ADN (over het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) van belang, evenals de voorschriften en ontwikkelingen op niveau van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).
- <sup>4</sup> Hierbij zijn dan 8 flagship aangeduid, i.e. domeinen waar actie nodig is: (1) Infrastructuur fit for future maken (onderhoud) ; (2) Wetgevend kader updaten ; (3) Regelgeving ivm innovaties versnellen ; (4) Klimaatkosten reeds van bij planningsfase meenemen ; (5) Binnenhavens als multimodale HUBS voor alternatieve brandstof ; (6) Holistische visie voor digitalisering / automatisering van de sector ; (7) Bemanningsvoorschriften (regelgeving aanpassen) ; (8) Inzet van emissievrije schepen.
- <sup>5</sup> Het gaat om infrastructuur die aan het kernnetwerk werd toegevoegd op een latere datum, waarbij het niet meer mogelijk was om deze te realiseren tegen 2030. Deze categorie kreeg daarom een aparte naam en ook een andere realisatiedatum.
- <sup>6</sup> Mobiliteitsverslag 2022, Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), p. 58. Zie: [https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA\\_20220617\\_mobiliteitsverslag\\_RAP.pdf](https://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/MORA_20220617_mobiliteitsverslag_RAP.pdf). Op Europees vlak zweeft de modal share van de binnenvaart sinds lange tijd stabiel rond 6% (hoogste in Nederland met 43%, Bulgarije [31%] en Roemenië [28%]). Zie: Briefing European Parliament, 'Inland waterway transport in the EU', PE 698.918, februari 2021.
- <sup>7</sup> Mobiliteitsverslag 2022, Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), p. 55: 'De Mobiliteitsraad Vlaanderen merkt hierbij overigens op dat 'de modal shift gezien [wordt] als oplossing voor uiteenlopende uitdagingen. Anderzijds lijkt de modal shift ook vaak een doel op zich. Over wat het beleid juist wil bereiken met de modal shift is er minder duidelijkheid.'
- <sup>8</sup> Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, p. 36: 'In het goederenvervoer moet een verschuiving van 6,3 miljard tonkilometer van de weg naar alternatieve vervoersmodi (via waterweg of spoorweg) gerealiseerd worden.' Link: [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams\\_Energie-\\_en\\_Klimaatplan\\_actualisatie\\_12\\_mei\\_2023\\_tpletf.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams_Energie-_en_Klimaatplan_actualisatie_12_mei_2023_tpletf.pdf)
- <sup>9</sup> Visie 2050, p. 55. Zie: <https://www.vlaanderen.be/publicaties/visie-2050-een-langetermijnstrategie-voor-vlaanderen>
- <sup>10</sup> Mobiliteitsverslag 2022, Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), p. 55.
- <sup>11</sup> Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, p. 32.
- <sup>12</sup> <https://www.benelux.int/wp-content/uploads/2023/09/M202312-NL-ondertekend-aanhangsel-bij-memorie-van-toelichting.pdf>
- <sup>13</sup> Toekomstvisie RIS (Strategische langetermijnvisie voor de cel RIS), p. 15.
- <sup>14</sup> Synchromodaliteit is het vervoeren van goederen – zonder te wisselen van laadeenheid – waarbij real time wijzigingen aangebracht kunnen worden in het flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk, hierbij heeft de logistieke dienstverlener de regie in handen om voor alle partijen optimaal geïntegreerde oplossingen aan te kunnen bieden. (p. 2 'Synchromodaliteit - Literatuuronderzoek', KennisDC Logistiek Limburg).
- <sup>15</sup> Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, p. 32-33.
- <sup>16</sup> MORA, Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029, p. 20.
- <sup>17</sup> MORA, Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029, p. 21.
- <sup>18</sup> Advies Mobiliteitsraad MORA, 'Fit for 55', 14 oktober 2021, p. 23.
- <sup>19</sup> Ook de Mobiliteitsraad MORA vraagt om een 'mix' van maatregelen: 'subsidies, regelgeving, stimulering, sensibilisering, plafondprijzen, ...'. Zie Advies Mobiliteitsraad MORA, 'Fit for 55', 14 oktober 2021, p. 23.
- <sup>20</sup> Zie ook Inleiding bij dit Strategisch Plan.
- <sup>21</sup> Zie: <https://www.seineschelde.be/seine-schelde-europa-waar>



- <sup>22</sup> CCR staat voor Centrale Commissie voor de Rijnvaart (<https://www.ccr-zkr.org/10000000-nl.html>); CESNI is het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (<https://www.cesni.eu/nl/over-cesni/>); UNECE is de United Nations Economic Commission for Europe (zie: <https://unece.org/>); ADN verwijst naar de European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (zie: <https://unece.org/about-adn>), en RIS staat voor River Information Services (zie: <https://ris.cesni.eu/30-en.html>)
- <sup>23</sup> eFTTI, ofte Verordening (EU) 2020/1056 inzake elektronische informatie over goederenvervoer. Met deze verordening werd een juridisch kader ingesteld dat marktdeelnemers in staat stelt met handhavingsinstanties informatie in elektronisch formaat uit te wisselen over het vervoer van goederen over de weg, per spoor, over de binnenwateren en door de lucht. Zie: <https://eur-lex.europa.eu/NL/legal-content/summary/electronic-freight-transport-information.html>
- <sup>24</sup> Artikelen 110, 133 en 134 van het Scheepvaartdecreet.
- <sup>25</sup> Weerbaar Waterland, p. 43.
- <sup>26</sup> Weerbaar Waterland, p. 64.
- <sup>27</sup> Vlaams Energie en Klimaatplan 2021-2030, p. 161. Zie: [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams\\_Energie\\_en\\_Klimaatplan\\_actualisatie\\_12\\_mei\\_2023\\_tpletf.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams_Energie_en_Klimaatplan_actualisatie_12_mei_2023_tpletf.pdf)
- <sup>28</sup> Ibid., p. 162
- <sup>29</sup> Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen, p. 55-56.
- <sup>30</sup> Visie 2050. Een langetermijnstrategie voor Vlaanderen, p. 56.
- <sup>31</sup> No regret-maatregelen zijn voorzichtigheidsmaatregelen die worden aanbevolen rond een problematiek waarover nog geen volledige wetenschappelijke kennis aanwezig is. Zie: <https://www.vlaanderen.be/pfas-vervuiling/zwijndrecht/no-regret-maatregelen-zwijndrecht#no-regret-maatregelen-in-een-straal-van-5-tot-10-km-rond-3m>
- <sup>32</sup> De belangrijkste doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water zijn: (1) Het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van alle oppervlakte- en grondwaterlichamen; (2) Het bevorderen van een duurzaam watergebruik. De richtlijn heeft als doel om efficiënt watergebruik te bevorderen en waterverspilling te verminderen; (3) Het beschermen en verbeteren van de status van beschermd gebieden en gebieden die afhankelijk zijn van water, zoals wetlands (moerassen); (4) Het bevorderen van de samenwerking tussen lidstaten en stroomgebieden.
- <sup>33</sup> Het beginsel van brongerichte maatregelen (Verdrag betreffende de Werking van de EU (VWEU), artikel 192, lid 2) houdt in dat milieuschade bij voorrang bij de bron moet worden bestreden.
- <sup>34</sup> Visie recreatie op de Vlaamse waterwegen. Versie 2022, p. 18. Zie: [https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/visie\\_recreatie\\_op\\_de\\_vlaamse\\_waterwegen\\_v2022.pdf](https://www.vlaamsewaterweg.be/sites/default/files/download/visie_recreatie_op_de_vlaamse_waterwegen_v2022.pdf)
- <sup>35</sup> Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024, p. 13 en 17. Vgl. ook Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, 2014-2019, p. 22: "Bijkomend kies ik strategisch voor de uitbouw van fietssnelwegen of fietsstrades in congestiegevoelige regio's."
- <sup>36</sup> Wat betreft het begrip 'routetaal', zie: 'De fietssnelwegroutetaal versterkt de identiteit van de fietssnelweg, is een hulpmiddel bij oriëntatie en het volgen van een route. Deze routetaal blijft vormelijk en inhoudelijk zoveel mogelijk uit het vaarwater van de wegcode, ze beconcurrert of vervangt deze niet en heeft dus geen juridische waarde', Handboek routetaal fietssnelwegen (2022), p. 6. Link: [https://fietssnelwegen.be/images/Over-ons/Handboek-Routetaal-Fietssnelwegen\\_april-2022.pdf](https://fietssnelwegen.be/images/Over-ons/Handboek-Routetaal-Fietssnelwegen_april-2022.pdf)
- <sup>37</sup> Zie: <https://www.vlaamsewaterweg.be/missie-en-visie>
- <sup>38</sup> Eisen aan de Rijn als vaarweg (verzoek om bijdragen van de overige CCR comités. Mededeling van het secretariaat. 14 februari 2023), p. 7.
- <sup>39</sup> Zie: <https://www.vlaamsewaterweg.be/pompinstallaties>
- <sup>40</sup> Een vorm van duurzame energie die gebruikmaakt van warmte die zich in oppervlaktewater (zoals rivieren, meren en kanalen) bevindt.
- <sup>42</sup> Voor 'state of the art', zie ook: <https://overheid.vlaanderen.be/huisstijl-en-merkbeleid/internationale-communicatie>. Voorbeelden van projecten waar De Vlaamse Waterweg een pioniersrol vervulde, zijn het binnenvaartplatform EuRIS (gebaseerd op het Vlaamse VisuRIS), en het Single Window for Inland Navigation (SWING).







- |   |   |   |
|---|---|---|
|  Waterbeheer IJzerbekken  |  Waterbeheer Dender                    |  Vernieuwen en verhogen Netebruggen                |
|  Seine Schelde Vlaanderen |  Opwaardering ABC-as                   |  Opwaardering Albertkanaal zone Antwerpen-Wijnegem |
|  Sigmaplan 2.0            |  Waterbeheer Maas                      |  Afstandsbediening                                 |
|  Opwaardering Dender      |  Opwaardering Kanaal Bocholt-Herentals |  Uitbreiding pompcapaciteit                        |



