

**Ondernemingsplan 2015**  
**Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust**



**Vlaanderen**  
is maritiem

# Inhoud

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Algemene inleiding.....   | 5  |
| 2   | Het Agentschap MDK + prioritaire projecten .....  | 6  |
| 3   | Beleidsdoelstellingen.....  | 8  |
| 3.1 | - SD 2: Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing .....   | 8  |
|     | <i>3.1.1 - OD 5: Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken .....</i>  | 8  |
|     | 3.1.1.1 Infrastructuurprojecten.....  | 8  |
|     | 3.1.1.2 Fietsroutenetwerk.....  | 8  |
| 3.2 | - SD4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen.....   | 9  |
|     | <i>3.2.1- OD 15: Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie.....</i>   | 9  |
|     | 3.2.1.1 Het ontwikkelen van een robuuste kust.....  | 9  |
|     | 3.2.1.2 Het uitvoeren van een kustbeschermingsprogramma om de bevolking te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone.....   | 9  |
|     | 3.2.1.3 De juridische verankering van de realisatie, het behoud en de bescherming van de zeevering, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone .....  | 11 |
|     | 3.2.1.4 Het gedetailleerd in kaart brengen van de hydrodynamiek en morfologie van de zee en de Schelde .....  | 11 |
|     | 3.2.1.5 Het maken van weerberichten voor de zee en de kust ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en ter ondersteuning van waterbouwkundige werken aan de kust en het uitgeven van stormvloedwaarschuwingen in het kader van overstromingsrisico's ..... | 11 |
|     | <i>3.2.2 - OD 16: Investeren met aandacht voor de leefomgeving.....</i>   | 11 |
|     | 3.2.2.1 Het bevorderen van de beleving van de kust.....   | 11 |
|     | <i>3.2.3 - OD 18: Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken .....</i>   | 12 |
|     | 3.2.3.1 Het bevorderen van de beleving van de kust.....   | 12 |
|     | 3.2.3.2 Het bevorderen van de recreatie op en langs het water .....   | 12 |
| 3.3 | - SD 5: Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid.....  | 13 |
|     | <i>3.3.1- OD 22: Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen.....</i>  | 13 |
|     | 3.3.1.1 Het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering met het oog op een gestroomlijnde organisatie en de coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf de zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd.....  | 14 |

|         |  |    |
|---------|--|----|
| 3.3.1.2 | Het verder implementeren van het GNB-verdrag met het oog op een veilige en vlotte scheepvaart alsook een optimale benutting van de vaarwegcapaciteit in het Scheldegebied.....   | 17 |
| 3.3.1.3 | Het verbeteren van het proces verkeersbegeleiding en het inzetten van moderne navigatie-ondersteunende middelen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit .....   | 19 |
| 3.3.1.4 | Het gedetailleerd in kaart brengen van de hydrodynamiek en morfologie van de zee en de Schelde .....   | 22 |
| 3.3.1.5 | Het maken van weerberichten voor de zee en de kust ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en ter ondersteuning van waterbouwkundige werken aan de kust en het uitgeven van stormvloedwaarschuwingen in het kader van overstromingsrisico's .....                    | 25 |
| 3.4     | - SD 8: Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid .....   | 26 |
|         | <i>3.4.1- OD 31: Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken.....</i>  | 26 |
| 3.4.1.1 | Het Loodswezen wordt geoptimaliseerd: het uitbouwen van een moderne en performante loodsenorganisatie en het reorganiseren van het proces loodsen en beloodsen met het oog op een klantgerichte en betrouwbare loodsdienstverlening tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs ..... | 26 |
|         | <i>3.4.2 - OD 32: Grondbeheer.....</i>   | 28 |
|         | <i>3.4.3 - OD 34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer .....</i>  | 28 |
| 3.4.3.1 | EDelta.....  | 28 |
| 3.4.3.2 | Betalingen.....  | 28 |
| 3.4.3.3 | PPS contracten.....  | 29 |
| 3.5     | - SD 9: Correcte, coherente en leesbare regelgeving .....  | 29 |
|         | <i>3.5.1- OD 35: De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten.....</i>  | 29 |
| 3.5.1.1 | Landmeters.....  | 29 |
| 4       | Doelstellingen met betrekking tot recurrente taken en beheersdoelstellingen.....   | 29 |
| 4.1     | - BHD 1 Investerings in en continue modernisering van de vaartuigen van VLOOT  | 29 |
| 4.2     | - BHD 2 Een bijdrage leveren aan de beperking van de vervoerssector op mens en milieu .....  | 30 |
| 4.3     | - BHD 3 De coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum als SAR-autoriteit.....   | 31 |
| 4.4     | - BHD 4 De organisatie van de inzet en de exploitatie van de specifieke SAR-schepen en het voorzien van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening.....   | 32 |
| 4.5     | - BHD 5 De rol van MDK in 'Kustwacht' als kustwachtpartner en Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan .....   | 32 |
| 4.6     | - BHD 6 MDK ontwikkelen met betrekking tot de specifieke maritieme knowhow binnen het Vlaamse Gewest.....  | 34 |
|         | <i>4.6.1- BHD 6.1 De maritieme knowhow intern verankeren en uitbreiden .....</i>   | 34 |
| 4.6.1.1 | Informatieplatform .....   | 34 |
| 4.6.1.2 | Bedrijfscontinuïteit.....  | 34 |

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 4.6.13 | Vormingsplan .....  | 34 |
| 4.6.14 | Specifieke aandachtspunten .....  | 35 |
| 4.6.2  | <i>- BHD 6.2 De maritieme knowhow extern verankeren en uitbreiden.....</i>                                      | 35 |
| 4.7    | BHD 7 Personeel .....   | 37 |
| 4.8    | BHD 8 Klantenenquête MDK .....  | 38 |
| 4.9    | BHD 9 Kwaliteitsbeleid.....   | 38 |
| 4.10   | BHD 10 Digitalisering .....   | 38 |
| 4.11   | BHD 11 Begroting .....  | 39 |
| 4.12   | BHD 12 Integriteitsbeleid MDK.....  | 40 |
| 5      | Doelstellingen opgelegd door regeringsafspraken.....  | 40 |
| 5.1    | - RA 1 Risicomanagement.....  | 40 |
| 5.2    | - RA 2 Zelfevaluatie MDK .....  | 41 |
| 5.3    | - RA 3 Aanbevelingen Audit Vlaanderen .....   | 41 |
| 5.4    | - RA 4 Aanbevelingen security audit MDK.....  | 41 |
| 5.5    | - RA 5 Audit Rekenhof, duurzaam en innovatief aanbesteden en correct financieel<br>beheer en rapportering ..... | 41 |
| 6      | Doelstellingen met betrekking tot welzijn .....   | 43 |
| 7      | Doelstellingen met betrekking diversiteit en gelijke kansen .....   | 44 |
| 8      | Bijlagen.....   | 46 |

# 1 Algemene inleiding

Overeenkomstig artikel 3 van het oprichtingsbesluit heeft het agentschap volgende missie:

*Wij, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse overheid, dragen zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse Havens. We zijn verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse Kust tegen overstromingen en ijveren voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.*

In haar **Regeerakkoord** 'Vertrouwen, verbinden, vooruitgaan' van 23 juli 2014 zet de Vlaamse Regering haar plannen uiteen met de daaraan gekoppelde doelstellingen.

De doelstellingen en acties die relevant zijn voor het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust situeren zich binnen het volgende kader:

- II Bestuurszaken
  - Voluit voor de overheidsklant
  - Overheidspatrimonium als troef
- VII Mobiliteit en Openbare Werken
  - Verknoping van netwerken
  - Investerings in fietsbeleid – kwaliteitsvol fietsroutenetwerk
  - Investerings in de optimale ontsluiting van de havens
  - Investerings in een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennetwerk
  - Veiligheid op het waterwegennetwerk – kustbescherming
  - Bestuurlijke vereenvoudiging
- VIII Ruimtelijke Ordening
  - Modernisering van het instrumentarium + efficiëntere overheid
- X. Leefmilieu en natuur
  - Natuur
- XXIV Financiën en begroting

De doelstellingen uit het Regeerakkoord werden door de minister verder uitgewerkt in haar **Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019**. Het agentschap engageert zich tot het mee realiseren van volgende acties opgenomen in de Beleidsnota:

- SD 2: Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing
  - OD 5: Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken
- SD4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen
  - OD 15: Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie
  - OD 16: Investeren met aandacht voor de leefomgeving
  - OD 18: Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken
- SD 5: Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid
  - OD 22: Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen
- SD 8: Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid
  - OD 31: Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken
  - OD 32: Grondbeheer
  - OD 34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer
- SD 9: Correcte, coherente en leesbare regelgeving

- OD 35: De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten

Een gedetailleerde link tussen de bepalingen in het Regeerakkoord en de Beleidsnota enerzijds en de strategische en operationele organisatiedoelstellingen van het agentschap anderzijds zijn opgenomen als bijlagen bij het Ondernemingsplan.

De uitvoering van het beleid wordt jaarlijks gespecificeerd in de beleidsbrief van de minister. De acties en doelstellingen van de beleidsbrief worden door het agentschap jaarlijks vertaald in haar Ondernemingsplan.

Het agentschap draagt bij tot de realisatie van de overkoepelende missie van het beleidsdomein MOW: *Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken staat op een duurzame manier in voor een veilige, vlotte en slimme mobiliteit en voor het geïntegreerd en efficiënt beheren en realiseren van infrastructuur ten dienste van maatschappij en economie in Vlaanderen*

## 2 Het Agentschap MDK + prioritaire projecten

Het Agentschap MDK werd opgericht bij Besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 en is operationeel sinds 1 april 2006 (Besluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2006).

Het agentschap draagt zorg voor vlot en veilig scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens, speelt een sleutelrol in de Kustwacht en is bovendien de motor van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) van de Scheldemonden. Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone. Daarenboven verzorgt het de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening voor Vlaanderen.

Het agentschap heeft vier operationele afdelingen (Dab Vloot, Dab Loodswezen, afdeling Scheepvaartbegeleiding en afdeling Kust) en een Stafdienst:

1. **Loodswezen** heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.
2. **Scheepvaartbegeleiding** begeleidt samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.
3. **Vloot** is een rederij gespecialiseerd in het management (technisch, operationeel, nieuwbouw) van schepen die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche;
4. **Kust** zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee. Zij bevordert de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust. Kust brengt de zee en de Schelde in kaart en maakt weerberichten voor de zee en de kust.

De **Stafdienst** verstrekt beleidsadvies, vervult agentschapsbrede taken, trekt de horizontale processen en zorgt zo dat het gezamenlijke resultaat leidt tot het behalen van de organisatiedoelstellingen.

Aan het hoofd van het agentschap staat de administrateur-generaal. Hij is tevens de Vlaamse voorzitter van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart en van de structuur Kustwacht.

Het agentschap heeft als missie:

*"Wij, het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse Overheid, dragen zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. We zijn verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijveren voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone."*

Om deze missie waar te maken, voorziet artikel 4, §1, van het Oprichtingsbesluit de volgende taken voor het agentschap:

1. voor de maritieme dienstverlening:

- a) het veilig loodsen en beloodsen van schepen;
- b) het verzekeren van het nautisch beheer door het leveren van Vessel Traffic Services (VTS) en het operationeel houden van het MRCC, alsook het uitoefenen van het dagelijkse beheer van scheepsbewegingen conform de ketenbenadering;
- c) het beheer van de Schelderadarketen, de VTS- en MRCC-infrastructuur;
- d) het markeren en signaleren van de maritieme vaarwegen;
- e) het uitvoeren en coördineren van de reddings- en sleepactiviteiten op zee en het verlenen van hulp bij noodgevallen;
- f) het ter beschikking stellen van bemande en bedrijfsklare vaartuigen;
- g) het exploiteren van veren.

2. voor het kustzonebeheer:

- a) de verdediging van de kust tegen de zee, de stormvloed en de overstromingen;
- b) het beheer van de stranden en van de zeeerende duinen en kustverdedigingsconstructies;
- c) de infrastructuur van de kustjachthavens in Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort alsook van de vissershavens te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort met inbegrip van de baggerwerken die nodig zijn voor het gebruik ervan.

3. voor de hydrografische dienstverlening:

- a) de hydrografische activiteiten langs de kust, op het Belgisch Continentaal Plat en op alle maritieme toegangswegen;
- b) het uitvoeren van internationale verplichtingen ten aanzien van de Internationale Hydrografische Organisatie.

4. voor wat betreft de hydrometeorologische dienstverlening: de hydrometeorologische activiteiten langs de kust en op het Belgisch Continentaal Plat.

Voor 2015 ligt, naast de dagelijkse activiteiten, de focus op volgende projecten:

| Projecten 2015   |
|--|
| MDK 15/01: Kustwacht   |
| MDK 15/02: Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB)   |
| MDK 15/03: Optimalisatie van de ketenwerking in de havens  |
| MDK 15/04: Technologisch op peil houden en uitbreiding van de Schelderadarketen, inclusief een nieuw ICT-Enterprise Architectuur |
| MDK 15/05: Inzet loodsenpersoneel voor derden  |
| MDK 15/06: Vervangingsinvesteringen van oude vaartuigen  |
| MDK 15/07: Optimaliseren inzet van de loods  |
| MDK 15/08: Verhuis van MDK-diensten gehuisvest op oosteroever (Foxtrot) Oostende   |
| MDK 15/09: Verdere uitbouw en professionalisering van de rederijwerking van VLOOT  |
| MDK 15/10: Structurele oplossing Mercator  |
| MDK 15/11: De Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart en maakt weer-  |

|   |
|---|
| berichten voor de zee en de kust  |
| MDK 15/12: De afdeling Kust bevordert de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust |
| MDK 15/13: De afdeling Kust zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee  |
| MDK 15/14: Integriteitsbeleid MDK   |
| MDK 15/15: Risicoanalyse MDK  |

### 3 Beleidsdoelstellingen

**3.1 - SD 2: Ik vertrek van sterke en betrouwbare netwerken die elke deelnemer garantie biedt op een betrouwbare reistijd en een kwaliteitsvolle, veilige verplaatsing**

**3.1.1 - OD 5: Volledige netwerken: ik voer de meest probleemoplossende infrastructuurprojecten uit om de huidige verkeers- en vervoersnetwerken performanter, efficiënter en meer samenhangend te maken**

#### 3.1.1.1 Infrastructuurprojecten

- Voor investeringen werkt MDK via een planmatige aanpak. Dit betekent onder meer de opmaak van masterplannen en het objectiveren van de keuze van investeringen door toepassing van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) en de opmaak van MER-rapporten waar nodig.
- Bij de uitvoering van infrastructuurprojecten wordt ook de nodige aandacht besteed aan het voorschrijven van het gebruik van duurzame materialen
- Binnen de budgettaire ruimte heeft MDK ook oog voor de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van het ontwerp

#### 3.1.1.2 Fietsroutenetwerk

Bij de projecten is er aandacht voor de recreatieve ontsluiting voor wandelaars en fietsers. Zo voorziet het bestek van het Zwinproject dat er een wandel- en fietspad op de nieuwe dijk geïntegreerd wordt. De uitvoering van de stormmaatregelen te Blankenberge maakt deel uit van een integrale wandeling van het Ooster- tot het Westerstaketsel met aandacht voor een passende groenaankleding en materiaalgebruik.

De volgende studies en investeringen voor het Masterplan Kustveiligheid worden in 2015 gerealiseerd:

- Kust:
  - De bouwvergunning voor de aanleg van de nieuwe Zwindijk werd in november 2014 ingediend. Het bestek voor het duurzaam behoud en de uitbreiding van het Zwin als natuurlijk intergetijdengebied en de bouw van de nieuwe Zwindijk inclusief superstructuur, uitkijpunten en wandel- en fietspad, wordt aanbesteed. De start van de werken is voorzien voor eind 2015 – begin 2016. MDK staat in voor de monitoring van het grondwater in het projectgebied rond het uitgebreide Zwin na de doorbraak van de huidige Internationale Dijk gedurende een periode van 5 jaar.



## 3.2 - SD4: Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen

### 3.2.1 - OD 15: Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptatie

#### 3.2.1.1 Het ontwikkelen van een robuuste kust

In het kader van Vlaamse Baaien zet MDK in op de realisatie van een robuuste kust: versnelde uitvoering van de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid op korte termijn, alternatieve voedingsmethodes voor de korte en middellange termijn en innovatieve zeeveringstechnieken en ruimtelijke visie voor de langere termijn. Daarbij worden win-winsituaties onderzocht in het kader van het optimaliseren van de maritieme toegang tot de havens.

Wanneer van toepassing zal MDK ook voor de andere onderdelen van Vlaamse Baaien haar kennis en ervaring inbrengen. Afdeling Kust is projecttrekker kustveiligheid binnen de werkgroep Onderzoek en Monitoring van de VNSC in het kader van een robuuste kust.

| Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling: |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| Kust  |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Zachte maatregelen Masterplan Kustveiligheid*                 | 7.515.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MII06 7320 |

\*Deze bedragen komen meermaals voor bij de verschillende doelstellingen maar het gaat steeds om dezelfde projecten binnen "Ontwikkeling Kust" dus mogen de bedragen niet worden gecumuleerd.

#### 3.2.1.2 Het uitvoeren van een kustbeschermingsprogramma om de bevolking te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone

Op 10 juni 2011 heeft de Vlaamse Regering het Masterplan Kustveiligheid goedgekeurd. Dat plan is essentieel om de Vlaamse kust en de kusthavens op een veiligheidsniveau van minstens een 1000-jarige stormvloed te brengen.

De volgende studies en investeringen voor het Masterplan Kustveiligheid worden in 2015 gerealiseerd:

- Kust:
  - Het technisch en architecturaal ontwerp voor de golfdempende uitbouw in Middelkerke wordt aanbesteed in 2015 waarna de studie zal starten.
  - Om bresvorming te voorkomen, moeten de zachte maatregelen in Raversijde-Mariakerke worden aangevuld met waterkeringen. Het technisch en architecturaal ontwerp wordt in 2015 en 2016 verder uitgewerkt.
  - De harde zeeverende maatregelen op de zeedijk in De Haan-Wenduine worden in 2015 gefinaliseerd.
  - De bouwvergunning voor de aanleg van de nieuwe Zwindijk werd in november 2014 ingediend. Het bestek voor het duurzaam behoud en de uitbreiding van het Zwin als natuurlijk intergetijdengebied en de bouw van de nieuwe Zwindijk inclusief superstructuur, uitkijkpunten en wandel- en fietspad, wordt aanbesteed. De start van de werken is voorzien voor eind 2015 – begin 2016. MDK staat in voor de monitoring van het grondwater in het pro-

jectgebied rond het uitgebreide Zwin na de doorbraak van de huidige Internationale Dijk gedurende een periode van 5 jaar.

- We werken verder aan het plan van aanpak voor de uitvoering van de voeding van de zachte maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid. Dit gebeurt op basis van de resultaten van het onderzoek en de monitoring uit het uitgevoerde proefproject 'vooroeversuppletie Mariakerke'. Ook voor het onderhoud van de harde maatregelen wordt verder gewerkt aan de uitwerking van een plan van aanpak.
- Havens:
  - De ontwerpstudies voor de stormvloedkering in Nieuwpoort en het bedieningsgebouw worden voltooid in het kader van de bouwaanvraag in 2015.
  - Voor de Visserijsluis in Oostende wordt in 2015 een bestek in de markt gezet om de zee-waartse ebbe-deuren te vervangen.
  - In de haven van Oostende worden de tweede en derde fase van de veiligheidsmaatregelen langs de havengeul verder voorbereid. In het bijzonder zal in 2015 de voorbereiding aanvangen waarbij kosten, baten en milieueffecten bepaald worden van verschillende alternatieven om overstroming van het achterland via de haven van Oostende te vermijden.
  - Voor de stormmaatregelen rond de haven van Blankenberge wordt in 2015 de studie gefinaliseerd waarna de bouwvergunning wordt aangevraagd en de werken worden aanbesteed.
  - Het ontwerp van de overstromingsmaatregelen in de haven van Zeebrugge wordt verder gezet.
- Hertoetsing:
  - In 2014 werd de tweede toetsing van de veiligheid van de zeewering van de Vlaamse kust aangevat. De eerste toetsing werd voltooid in 2008. De tweede toetsing omvat 2 onderdelen:
    - o de actualisatie van het bestaande hydraulisch randvoorwaardenboek en de bestaande leidraad voor toetsing van de veiligheid, deze wordt gefinaliseerd in 2015
    - o de eigenlijke veiligheidsberekeningen, voorzien in 2015, op basis van het geactualiseerde hydraulisch randvoorwaardenboek en de geactualiseerde leidraad voor toetsing.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b>        |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| aKust zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee. |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Architecturale ontwerpen en technische studies                              | 1.953.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Ecologische monitoring en zandsuppleties*                                   | 7.515.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Harde maatregelen Masterplan Kustveiligheid                                 | 19.210.000 euro                              | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Technische ondersteuning*   | 280.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |

\* Deze projecten komen meermaals voor in de tabellen maar het gaat steeds om dezelfde projecten dus mogen de bedragen niet gecumuleerd worden.

### 3.2.13 De juridische verankering van de realisatie, het behoud en de bescherming van de zeewering, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone

Het Dijkendecreet, dat toelaat snel en efficiënt dijken met het oog op hoogwaterbescherming te bouwen, blijft behouden en wordt desgevallend uitgebreid voor de kust.

| Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:                                  |  |                                 |
|--|--|---------------------------------|
| aKust zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee.                    |  |                                 |
| <i>Naam project:</i>   | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i> |
| <ul style="list-style-type: none"><li>Juridische verankering Masterplan Kustveiligheid</li></ul> | Niet van toepassing                          | Niet van toepassing             |

### 3.2.14 Het gedetailleerd in kaart brengen van de hydrodynamiek en morfologie van de zee en de Schelde

Zie 3.3.14

### 3.2.15 Het maken van weerberichten voor de zee en de kust ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en ter ondersteuning van waterbouwkundige werken aan de kust en het uitvoeren van stormvloedwaarschuwingen in het kader van overstromingsrisico's

Zie 3.3.15

## ***3.2.2 - OD 16: Investeren met aandacht voor de leefomgeving***

### 3.2.2.1 Het bevorderen van de beleving van de kust

Verschillende zeedijken moeten volgens het Masterplan Kustveiligheid worden aangepast. Daarbij gaat veel aandacht naar de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit en de recreatieve meerwaarde. De gemeenten staan in voor de architecturale meerkost voor verfraaiing.

In 2015 worden de grote aanpassingswerken aan de zeedijken voortgezet. In Nieuwpoort wordt fase 5 van de zeedijkrenovatie afgewerkt. Op de zeedijk in De Haan-Wenduine komen er harde zeewerende maatregelen. De aanpassingswerken worden in 2015 gefinaliseerd. De zeedijk wordt 3 tot 10 meter breder en stormmuren, uitgevoerd in de vorm van zitbanken en trapconstructies, moeten de bewoning op de dijk en het achterland beschermen. In 2015 zetten we verder in op het ontwerpen en het opmaken van de uitvoeringsplannen voor de aanpassing van de zeedijk te Oostende-Raversijde tot Maria-kerke en voor de golfdempende uitbouw in Middelkerke.

Bij de projecten is er aandacht voor de recreatieve ontsluiting voor wandelaars en fietsers. Zo voorziet het bestek van het Zwinproject dat er een wandel- en fietspad op de nieuwe dijk geïntegreerd wordt. De uitvoering van de stormmaatregelen te Blankenberge maakt deel uit van een integrale wandeling van het Ooster- tot het Westerstaketsel met aandacht voor een passende groenaankleding en materiaalgebruik.

In het kader van de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor Natura 2000-gebieden werkt afdeling Kust samen met ANB. Hierbij blijft de beschermingsfunctie tegen overstromingen en stormen van de stranden en duinen evenwel primeren. De prioritaire acties zijn de uitbreiding van het Zwin en een grootschalige aanpak van invasieve exoten aan de kust. In 2015 wordt gestart met een inventarisatie van alle exoten aan de kust. De start van de werken voor de aanleg van de nieuwe Zwindijk is voorzien eind 2015- begin 2016.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b> |  |                                  |
|--|--|----------------------------------|
| aKust bevordert het beleven van de kust                                |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>   | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Geïntegreerd beheer kustgebieden*                                    | 266.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Technische ondersteuning*  | 280.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Onderhoudscontracten kust en kustjachthavens*                        | 19.412.000 euro                              | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI106 1410 |

\* Deze projecten komen meermaals voor in de tabellen maar het gaat steeds om dezelfde projecten dus mogen de bedragen niet gecumuleerd worden.

### **3.2.3 - OD 18: Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken**

#### **3.2.3.1 Het bevorderen van de beleving van de kust**

Zie 3.2.2.1

#### **3.2.3.2 Het bevorderen van de recreatie op en langs het water**

De afdeling Kust investeert in 2015 in volgende werkzaamheden ten behoeve van waterrecreatie:

- Kust:

De (zand-)suppleties in diverse kustgemeentes verhogen de recreatieve waarde en maken het de gemeentes en de watersportclubs mogelijk om de stranden uit te baten. In het bijzonder worden in 2015 extra zandsuppleties voorzien op de zwakke zones van Knokke-Heist en Wenduine. Voor de uitbating worden strand- en zeedijkconcessies afgesloten met de kustgemeentes en concessies met de watersportclubs voor de oprichting van de permanente constructies.

- Kustjachthavens:

In nauwe samenwerking met de partners via het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme streeft afdeling Kust overal naar een evenwicht tussen beroepsvaart, natuurontwikkeling, waterbeheersing, recreatie en toerisme. De projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen. Deze projecten worden uitgevoerd in overleg met de sector.

De afbraak van de Jacques Brelsteiger, de Kielbank en de verdere herinrichting van het Tijdok in Zeebrugge worden gefaseerd in uitvoeringsplannen gegoten voor een optimalere inrichting van de jachthaven. De steigers tussen de Jacques Brelsteiger en de Kielbank worden als eerste fase aangelegd en afgewerkt begin 2015. De afbraak van de Jacques Brelsteiger wordt aanbesteed in 2015.

In Blankenberge wordt de heraanleg van de glooiing van de oude haven in 2015 gefinaliseerd. Voor Oostende startte in januari 2015 de renovatie van de rechteroeverglooiing van de Noordede. Voor de inrichting van het Vuurtorendok in Oostende wordt vanaf 2015 werk gemaakt van een gedetailleerd masterplan met afstemming van recreatief en professioneel gebruik van de ambachtenzone.

In Nieuwpoort wordt begin 2015 de vernieuwing van de buispalen in de buitenhaven en de renovatie van de glooiing aan de Ganzepoot afgewerkt. Ook wordt de renovatie van de glooiing zone slibway tot de stormmuur voorbereid.

De actualisatie van het plan-MER voor het Masterplan rechteroever Nieuwpoort wordt afgerond tegen medio 2015. Het Provinciaal RUP voor het plangebied wordt na actualisatie van het plan-MER ingeleid. De waardenbepaling wordt gefinaliseerd. De bouw van het dok en de inrichting van het openbaar domein moeten worden gedragen door de meerwaarde uit het project. Het project heeft in het voortraject impact op de reguliere begroting.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b> |  |                                  |
|--|--|----------------------------------|
| aKust bevordert de recreatie op en langs het water                     |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>   | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Ecologische monitoring en zandsuppleties*                            | 7.515.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Geïntegreerd beheer kustgebieden*                                    | 266.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Technische ondersteuning*  | 280.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Investerings kustjachthavens   | 6.192.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI104 7320 |
| • Onderhoudscontracten kust en kustjachthavens*                        | 19.412.000 euro                              | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI106 1410 |

\* Deze projecten komen meermaals voor in de tabellen maar het gaat steeds om dezelfde projecten dus mogen de bedragen niet gecumuleerd worden.

### ***3.3 - SD 5: Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid***

#### ***3.3.1 - OD 22: Vlaamse Zeehavens verder ontwikkelen***

### 3.3.1.1 Het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering met het oog op een gestroomlijnde organisatie en de coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf de zee tot aan de aanlegplaats in de haven en omgekeerd

Het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering komt ten goede van de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Een vlotte scheepvaart houdt in dat de hele scheepsreis vanaf de loodskruispost op zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd, zonder oponthoud of wachttijden kan verlopen. Het management van het scheepvaartverkeer moet hierop worden afgestemd, waarbij alle bij de verkeersafwikkeling betrokken partijen optimaal samenwerken. De belangrijkste uitdagingen daarbij zijn het in overleg tussen de betrokken havens en de Permanente Commissie uitwerken van een geïntegreerd verkeersmanagement voor:

- de scheepvaart naar en op het kanaal Gent-Terneuzen;
  - de scheepvaart naar Antwerpen.
- Geïntegreerd verkeersmanagement kanaal Gent-Terneuzen

De ingebruikname van de nieuwe zeesluis Terneuzen, voorzien in 2021, zal een grote impact hebben op de scheepvaartafwikkeling op het kanaal Gent-Terneuzen vanwege de verhoging van de verkeersintensiteit en de schaalvergroting. Bovendien zal tijdens de bouw van de nieuwe sluis (mogelijke start in 2017) verkeershinder ontstaan. De Permanente Commissie en de havenbedrijven Gent en Zeeland Seaports willen zich hierop voorbereiden door een geïntegreerd verkeersmanagement in te stellen voor het kanaal, rekening houdend met het te verwachten verkeersbeeld en met een efficiënte inzet van personeel en middelen. De geïntensiveerde samenwerking moet niet alleen leiden tot een betere dienstverlening aan de scheepvaart maar ook tot meer kostenefficiëntie. Rekening houdend met de voormelde randvoorwaarden is onderzocht op welke vlakken een verdergaande samenwerking mogelijk is. Uit het onderzoek zijn een aantal mogelijke samenwerkingsprojecten naar voor gekomen, waaronder het inrichten van één gemeenschappelijk werkvloer.

Eind 2014 is een overeenkomst ondertekend waarin tussen de partijen afspraken zijn vastgelegd om te bekijken of en hoe de aangegeven samenwerkingsprojecten concreet kunnen worden ingevuld. Op basis van de bevindingen van het onderzoek kan dan worden beslist om al dan niet tot de implementatie ervan over te gaan.

- Geïntegreerd verkeersmanagement Antwerpen

De geïntegreerde samenwerking tussen alle ketenpartijen, met als cruciale as de samenwerking tussen de Permanente Commissie en het havenbedrijf Antwerpen, heeft als doel om optimaal voorbereid te zijn op:

- de evolutie van de containervaart naar het Deurganckdok en de verdergaande schaalvergroting;
- de aangekondigde verhuis van rederij MSC vanuit het Delwaidedok naar het Deurganckdok (in de loop van 2015);
- de alliantie van 2M tussen de rederijen Maersk en MSC;
- en vervolgens de ingebruikname van de Deurgancksluis voorzien in de eerste helft van 2016.

Ook voor de scheepvaartafwikkeling naar en vanuit de Antwerpse haven wordt gestreefd naar het inrichten van één gemeenschappelijke werkvloer waarop alle ketenactoren vertegenwoordigd zijn.

Het streven is om in het voorjaar 2015 een plan van aanpak ter goedkeuring voor te leggen aan de Permanente Commissie en het havenbedrijf Antwerpen, waarna de implementatie kordaat kan worden aangepakt.

- Havencoördinatiecentra

## **Antwerpen**

Een gemeenschappelijke werkvloer voor het GHA (gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen) en MDK is een noodzaak in functie van de ketenwerking. De toestand van Blok A aan de Zandvlietsluis, waar momenteel de verkeersleiding gehuisvest is, voldoet steeds minder aan de eisen. Het Havenbedrijf Antwerpen en MDK willen in overleg dit Antwerpen Coördinatie Centrum (ACC) realiseren.

Begin juni 2014 besliste de haven van Antwerpen tot consolidatie van haar activiteiten aan de Van Cauwelaert sluis. Hierdoor komt blok B aan de Potpolderweg, gelegen naast het terrein waar de bouw van het ACC voorzien was, volledig leeg te staan.

Een volledige renovatie van blok B met uitbreiding (nieuwbouw) voor de gemeenschappelijke werkvloer en een gedeeltelijke renovatie van blok C kan de opportuniteit bieden om het nieuwe ACC onder te brengen in deze bestaande gebouwen.

Aangezien we dan spreken over een herinrichting/uitbreiding van de bestaande gebouwen in plaats van volledige architecturale nieuwbouw, spreken we ook over een heel ander budget in vergelijking met de vroegere plannen voor de nieuwbouw van het ACC. Dit houdt ook in dat er vrij snel een doorstart kan gemaakt worden.

De nieuwe gezamenlijke werkvloer voor het havencoördinatieplatform in Antwerpen zal een impuls geven tot het opstarten van een meer geïntegreerde en efficiëntere samenwerking in het kader van pro-actieve verkeersbegeleiding en het scheepvaart verkeersmanagement van en naar Antwerpen.

## **Zeebrugge**

De inrichting van een nieuwe werkvloer op de zesde verdieping van het Haven Coördinatie Centrum Zeebrugge wordt in samenwerking met afdeling Gebouwen (AFM) en het havenbedrijf Zeebrugge opgestart. In het kader van een verbeterde ketenwerking zal overleg opgestart worden tussen de verschillende ketenpartners om de procedures verder uit te werken en indien nodig te optimaliseren.

## **Gent**

Op het kanaal Gent-Terneuzen maakt de gemeenschappelijke werkvloer deel uit van een globale aanpak met Nederland en de havenbedrijven Zeeland Seaports en Gent.

Deze aanpak wordt in 2015 verder uitgewerkt in het kader van het MIGHT project voor het geïntegreerd scheepvaart verkeersmanagement op het Kanaal Gent-Terneuzen.

- Subsidiëring havenkapiteinsdiensten

In 2015 wordt met betrekking tot het scheepvaartbegeleidingsdecreet van 16 juni 2006 het hernieuwd Ontwerp van Besluit voorgelegd aan de Vlaamse Regering betreffende het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de activiteiten van hun havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Dit besluit omvat het wetgevend kader waardoor er 3 – jaarlijkse subsidie-overeenkomsten met de havens kunnen opgemaakt worden en die nu dienen vernieuwd te worden.

Aan dit besluit dienen nog de nodige aanpassingen te gebeuren om enerzijds het subsidiëren van VTS –investeringen mogelijk te maken en anderzijds het wetgevend kader conform te maken aan de nieuwe algemene regels inzake subsidiëringen.

De subsidiebedragen binnen deze huidige subsidieovereenkomsten zijn bepaald op basis van de boekhoudkundige cijfers van het jaar 2011 en het raamwerk opgesteld door Rebelgroup in het kader van de studie naar aanleiding van de overeenkomst 2007-2009. Tijdens het jaar 2015 moet er gekomen worden tot een nieuw raamwerk voor het berekenen van de bedragen. Een studie met een externe dienstverlener zal hiervoor opgestart worden. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met de betreffende Europese regelgeving inzake staatssteun.

- Langetermijnsvisie VTS 2020

De afdeling Scheepvaartbegeleiding zal in 2015 verdere stappen ondernemen om de accreditatie te verlengen van de opleiding van het VTS personeel conform de IALA V-103 aanbeveling (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). Dit garandeert dat de opleiding gebeurt conform internationaal vastgelegde en gehanteerde normen.

De Langetermijnsvisie VTS 2020 wordt verder uitgewerkt, met het Beheer- en Exploitatieteam Schelderadarketen als expertisecentrum, via een rollend meerjarenprogramma voor technologische en innovatieve projecten.

Het uitvoeren van technische VTS-investeringsprojecten voor de vernieuwing en uitbouw van systemen voor scheepvaartbegeleiding (VTS of Vessel Traffic Services) en het elektronisch uitwisselen van maritieme informatie tussen de verschillende nautisch-operationele partners in de ketenbenadering, wordt ondersteund in de vier Vlaamse zeehavens. Hiervoor worden zowel ICT-, cameranetwerken als radarsystemen verder uitgebouwd en op complementaire wijze aan elkaar gekoppeld. Op deze wijze wordt door middel van technologische projecten ondersteuning gegeven om operationele processen en procedures op een meer gestroomlijnde manier uit te voeren, in te plannen en op elkaar af te stemmen. Deze investeringsprojecten worden uitgevoerd vanuit een geïntegreerde technologische visie voor de uitbouw en exploitatie van de Schelderadarketen. Op deze wijze worden de technologische platformen van radar- en ICT-toepassingen voor de verkeersafwikkeling over de gehele keten op elkaar afgestemd.

Op basis van een in 2013 gesloten principeovereenkomst met Defensie voor een verregaande samenwerking en synergie tussen de Radiomaritieme diensten van de marine Zeebrugge en het MRCC Oostende werd in 2014 een operationeel en technisch voorbereidingstraject uitgevoerd met als doel om begin 2015 te komen tot een geoptimaliseerde samenwerking die ondersteund wordt vanuit één gemeenschappelijke werkvloer in Oostende waar beide diensten gehuisvest zullen zijn.

Binnen de activiteiten voor de VTS-investeringsprojecten in de havengebieden wordt in 2015 verder geïnvesteerd in een herwaardering en kostenefficiënte vernieuwing van de infrastructuur voor seinen en lichten in Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge. In Oostende wordt, aansluitend op het in 2014 opgeleverde project van afdeling Maritieme Toegang voor de nieuwe haventoeegang, een volledig nieuwe infrastructuur geïnstalleerd met scheepvaartseinen en vaste signalisaties. Daarbij wordt ook voor de vaste seinen en lichten voornamelijk in Oostende, Blankenberge en Nieuwpoort een rationalisatieoefening opgestart om op termijn te komen tot afgeslankte, kostenefficiënte en duurzame technologische installaties die gebaseerd zijn op de geldende internationale IALA-normen (International Association of Lighthouse Authorities) en op de best beschikbare technologie. Deze competenties zullen ook verder ter beschikking worden gesteld aan andere entiteiten om te komen tot een geharmoniseerde en gestandaardiseerde aanpak met betrekking tot het ontwerpen, leveren, plaatsen en onderhouden van vaste seinen en lichten.



Daarnaast wordt maximaal ingezet op het creëren van meerwaarde voor (externe) klanten en gebruikers van de beschikbare VTS infrastructuur. Het webgebaseerd beschikbaar stellen van radar- en camerabeelden aan partners werd in 2014 operationeel gelanceerd en wordt in 2015 verder uitgebouwd. Dit omvat onder meer het webgebaseerd beschikbaar stellen van de camerabeelden in het havengebied Zeebrugge, Gent of Nieuwpoort aan zowel de eigen partners (Vlaams Gewest en havenautoriteiten) als aan externe partners zoals de Scheepvaartpolitie of andere.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b>   |  |                                  |
|--|--|----------------------------------|
| <b>Scheepvaartbegeleiding</b>  |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>   | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| Havenkapiteinsdiensten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidiering HKD Verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.</li> </ul>   | 15.002.100 euro                              | MCO-IMIF2C-WT:<br>MCO MI109 3122 |
| VIF-projecten <ul style="list-style-type: none"> <li>• VTS-investeringsprojecten in de havengebieden (voor o.a. het uitbouwen van havencoördinatiecentra), investeringsprojecten in MRCC apparatuur en investeringsprojecten op UKZ</li> </ul> | 2.839.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |

### 3.3.1.2 Het verder implementeren van het GNB-verdrag met het oog op een veilige en vlotte scheepvaart alsook een optimale benutting van de vaarwegcapaciteit in het Scheldegebied

Het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) in het Scheldegebied dat op 1 oktober 2008 in werking is getreden, beoogt een gezamenlijke en evenwaardige Vlaams-Nederlandse bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de realisatie van de volgende doelstellingen:

1. veilige afwikkeling van de scheepvaart;
2. vlotte afwikkeling van de scheepvaart door het optimaliseren van de nautische ketenbenadering;
3. optimale benutting van de beschikbare vaarwegcapaciteit.

De samenwerking binnen zowel de Permanente Commissie, het GNB beleidsorgaan, als binnen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, het uitvoerend GNB orgaan, blijft een continue opdracht. Het scheepvaartgebeuren gaat immers 24/24, 7/7 door. Gebeurtenissen van alle aard kunnen de veiligheid en vlotheid op proef stellen. Denken we hierbij aan wisselende weersomstandigheden, beperkingen in middelen en mensen, maar ook externe oorzaken zoals syndicale actiedagen, kunnen een versturende invloed hebben. Om de schade aan ons imago alsook de schade aan het ondernemersvertrouwen te beperken, is nagegaan hoe we vanuit de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit adequaat kunnen anticiperen. Hiertoe is de procedure 'syndicale actie' geëvalueerd:

- a) Op nautisch-technisch vlak worden de vaartijd tussen de startplaats en de aankomstplaats van de scheepsreis berekend, dit is tijd om van de loodskotters op zee tot een sluis of kade te varen.

In functie van deze vaartijd in relatie tot de starttijd en de duur van de syndicale actie, wordt tijdig geanticipeerd en de opvaart of afvaart waar nodig gestopt, zodat geen enkel schip zich halfweg haar reis in een onveilige situatie kan bevinden.

Dit planmatig denken vindt plaats ruim voorafgaand aan de start van de actie alsook ruim voorafgaand aan het voorziene einde van de actie. Hierdoor moet in de toekomst de schade van de actie tot een minimum beperkt worden.

- b) Op vlak van communicatie wordt zo vroeg als werkbaar, aan de betrokken havens en maritieme verenigingen, een vooraankondiging gemaakt van de te voorziene mogelijke hinder. Er wordt hierbij gestreefd naar een eenduidige en inspanningsgerichte boodschap. Tijdens het verloop van de syndicale actie wordt binnen de GNA veelvuldig de toestand herbekeken, met bijhorende opschaling tot het nodige niveau. Bij wijzigende omstandigheden wordt telkenmale alle relevante info onmiddellijk naar de belanghebbende ketenpartners gecommuniceerd.

De goede samenwerking zal zich ook in 2015 focussen op de drie voormelde hoofddoelstellingen van het GNB. De nautische ketenbenadering en de veilige scheepvaart komen elders in het ondernemingsplan aan bod. Onderstaand staat een toelichting bij de optimale benutting van de vaarwegcapaciteit.

- Optimale benutting vaarwegcapaciteit

#### **Grootste containerschepen varen naar Antwerpen**

Dankzij de Scheldeverdieping (volledig gerealiseerd eind 2010) heeft de Permanente Commissie op basis van proefvaarten de maximum toegelaten scheepsdiepgang en scheepafmetingen voor de vaart naar Antwerpen stelselmatig kunnen optrekken. Zo was tot in 2009 de maximum toegelaten scheeps lengte op de Westerschelde 360 meter. Inmiddels kunnen de grootste containerschepen ter wereld veilig en probleemloos de Westerschelde op- en afvaren, zoals is gebleken uit de succesvolle aanlopen met Maersk schepen van de Triple E klasse (lengte: 400 m, breedte: 59 m; capaciteit: 18.000 TEU).

De Permanente Commissie blijft de evolutie in de containervloot nauwgezet opvolgen. Indien rederijen met nieuwe scheepstypes langer dan 360 m de Schelde willen opvaren, moeten zij een volledig scheepsdossier indienen op basis waarvan testen worden uitgevoerd op de vaarsimulator in het Waterbouwkundig Laboratorium Antwerpen. Die simulatievaarten moeten uitwijzen onder welke voorwaarden er (eerst als proef) daadwerkelijke scheepsreizen naar Antwerpen kunnen plaatsvinden.

#### **Schaalvergroting**

De Scheldeverdieping heeft een positief effect op het jaarlijkse aantal schepen met een lengte vanaf 360 meter die Antwerpen aanlopen. In 2010, vóór de Scheldeverdieping, bedroeg dit aantal 72. In 2011 en 2012 is dit opgelopen tot 118 resp. 141. In 2013 hebben al meer dan 300 dergelijke schepen de haven van Antwerpen aangedaan.

#### **Probabilistisch toelatingsgebied – dynamische kielspeling**

Uit onderzoek van de afdeling Maritieme Techniek van de Universiteit Gent is gebleken dat er winst te boeken is inzake de nautische toegankelijkheid, in het bijzonder m.b.t. de tijpoorten en scheepsdiepgang, bij het overschakelen van een deterministisch naar een probabilistisch toelatingsbeleid. Nu geldt de deterministische methode die uitgaat van een vast kielspelingspercentage. De probabilistische me-

thode gaat uit van een variabele of dynamische kielspeling afhankelijk van de actuele golfcondities en rekening houdend met de kans op bodemraking van een schip.

Het vereiste vervolgonderzoek is inmiddels uitgevoerd. Op basis daarvan heeft de Permanente Commissie de aanvaardbare kans op bodemraking vastgesteld op 1 op 10.000 per jaar en de minimum te hanteren manoeuvreermarge op 5% van de scheepsdiepgang.

Rekening houdend met de resultaten van het vervolgonderzoek is de aanbestedingsfase voor de bouw van de probabilistische tool gelanceerd. Naar verwachting zal de tool in de loop van 2016 in gebruik worden genomen. Belangrijk is dat bij het invoeren van de dynamische kielspeling een draagvlak wordt bereikt bij zowel de loodsen als de maritieme sector.

Verder is uit een sensitiviteitsanalyse gebleken dat het toepassen van de squatformule<sup>1</sup> een van de meest cruciale parameters is bij het bepalen van de dynamische kielspeling en dat daarom verfijning ervan gewenst is. Daarom zullen een aantal meetreizen plaatsvinden aan boord van bovenmaatse en diepstekende schepen om de squat wetenschappelijk en proefondervindelijk te kunnen bepalen.

### **3.3.13 Het verbeteren van het proces verkeersbegeleiding en het inzetten van moderne navigatieondersteunende middelen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit**

Deze operationele organisatiedoelstelling betreft enerzijds het up-to-date houden van de Schelderadarketen teneinde de mondiale toppositie te behouden en te kunnen anticiperen op de schaalvergroting van de schepen. Anderzijds is het van groot belang nauwkeurige hydrografische en hydrometeorologische gegevens te hebben om het scheepvaartverkeer veilig en vlot te laten verlopen.

Via verschillende projecten en deelprojecten worden bij afdeling Scheepvaartbegeleiding nieuwe technologieën ingevoerd voor de verkeersbegeleiding/MRCC, voor het beheer en onderhoud van de Schelderadarketen/MRCC en om de "state of the art" van deze systemen na te streven. De deelprojecten zijn een vervolg van eerder genomen initiatieven (AIS, Centraal Broker Systeem, Business Intelligence, WESP, Hymedis, Virtualisatie, RIS implementatie e.a.) die verder worden uitgebouwd en/of ontwikkeld en geoptimaliseerd worden.

Conform het meerjarenplan SRK zijn een aantal migratieprojecten in uitvoering, andere worden de komende jaren opgestart. Dit zijn hoofdzakelijk vervangingsinvesteringen in combinatie met nieuwe technologieën.

Begin 2015 wordt gestart met de implementatie van de nieuwe Enterprise Architectuur (EA) voor ICT applicaties van de SRK.

De blauwdruk van deze EA werd in 2013 uitgetekend en beschrijft een efficiënt en coherent raamwerk voor alle ICT applicaties die de komende 5 jaar dienen te worden vernieuwd. Op basis van deze blauwdruk werd in 2014 de aanbesteding (OPMB) gehouden.

Het contract heeft een looptijd van 7 jaar, teneinde de migraties van de ICT applicatie naar EA te supporteren.

Het virtualisatieplatform van de SRK wordt sinds 2011 volledig benut voor alle SRK applicaties en sinds 2014 voor alle MRCC applicaties. Hiermee werd een essentiële stap gezet in de reductie van de Total Cost of Ownership (TCO) van de IT-infrastructuur van de SRK/MRCC. Na een aanbesteding in 2014 voor een nieuw service contract voor "Beheer & Onderhoud" van deze "Private Cloud", komt dit contract in voege vanaf 1.3.2015 voor een periode van 3 jaar met 2 x 1 jaar verlengbaar.

---

<sup>1</sup> Squat: inzinking en vertrimming van een schip veroorzaakt door de golven hetgeen de benodigde ruimte onder de kiel (kielspeling) beïnvloedt.

Ingevolge de beoogde optimalisatie van de nautische keten in het GNB-gebied zullen aanpassingen van de ICT-systemen noodzakelijk zijn om snelle, actuele, relevante en transparante gegevensuitwisseling mogelijk te maken. Het betreft vooral aanpassingen aan het Centraal Broker Systeem (CBS) en het IVS, waarbij in het bijzonder voor het IVS in 2015 een vernieuwingstraject wordt opgestart voor implementatie, gebaseerd op de nieuwe Enterprise Architectuur van de Schelderadarketen. De verwachting is dat dit nieuwe IVS operationeel wordt medio 2016.

Tevens zal in 2015 een aanvang worden genomen met een voorstel tot aanbestedingsprocedure voor het op de markt zetten van het CBS, rekening houdend met de nieuwe EA.

Eind 2012 werd het gunningsdossier voor de vernieuwing van de VTS Radar Software- applicatie afgerond. De ingebruikname zal in het begin van 2015 gebeuren. Hiermee worden alle VTS centrales, inclusief het MRCC Oostende en andere (externe) operationele gebruikers voorzien van een vernieuwd innovatief radarbeeldscherm met de laatst beschikbare technologie voor verkeersbegeleiding op basis van het radarverkeersbeeld. In 2014 werd binnen hetzelfde contract de vernieuwde VTS simulator ontwikkeld, deze zal in 2015 operationeel in gebruik genomen worden. De VTS simulator zal, gelet op de technologische schaalvergroting en de uniformisering van de technologische radarsystemen van de verschillende operationele partners in de ketenbenadering, gebruikt worden door personeel van Zelzatebrug en MRCC Oostende maar ook door externe partners/klanten.

Het oude continuïteitsplan VTS-Scheldegebied werd in 2014 op basis van een studie-opdracht volledig geüpdatet. Dit Bedrijfscontinuïteitsplan (BCP) voor SRK/MRCC zal in 2015 en volgende jaren regelmatig worden bijgewerkt, tevens wordt hierbij voorzien in workshops met 1 of meerdere stakeholders van het GNB. Het nieuwe BCP is in overeenstemming met de richtlijnen van de Vlaamse overheid.

De ontwikkeling en uitbreiding van de systemen voor de opvolging van de binnenvaart in de Westerschelde regio en de aanloopgebieden naar de Vlaamse zeehavens (conform de Europese RIS richtlijn) zal in 2014 verder worden gezet. Immers, na de succesvolle implementatie van RIS I (2009 – medio 2012), en de uitvoering van RIS II (2013 – 2014) wordt in 2015 RIS III (2013 – 2015) gefinaliseerd. Voor deze 3 fasen werd een subsidie bekomen van het Europese TEN-T agentschap, deze bedraagt maximaal 1,48 miljoen euro.

Het huidige WESP is een planningstool voor tij-afhankelijke schepen waarbij de kielspeling deterministisch wordt bepaald. Na onderzoek en marktstudie in 2014, zal in 2015 de aanbesteding en realisatie van de probabilistische rekenmodule worden opgestart (genoemd Dynamische Kiel Speling (DKS)). Ingebruikname is voorzien in 2016. In een latere fase zal WESP/DKS geënt worden op de nieuwe EA-SRK.

Een aantal infrastructurele uitbreidingen van de VTS infrastructuur van SRK/MRCC zijn in 2015 aan de orde:

- Radar Oostdijckbank (off-shore): ten behoeve van de inzet van de varende eenheden van DABVloot en voor het veilig transport worden kleine veiligheidsaanpassingen uitgevoerd aan de hijsinstallaties op het heliplatform en de bootlandingsfaciliteiten, tevens zijn in 2015 dringende conserveringswerken gepland.

N.a.v. de hoge te verwachten exploitatiekosten van deze off-shore constructie werd in 2014 gestart met haalbaarheidsstudie voor een alternatieve toren aan de wal. In 2015 zal hierover, na een kosten baten analyse, beslist worden welke keuze weerhouden zal worden.

- Uitbreiding BRA (Boveneinde Rede Antwerpen): begin 2015 zal de aanbesteding geschieden (i.s.m. NV Waterwegen & Zeekanaal) voor de 2 bijkomende betonnen radartorens tussen Kallo en de Royerssluis. De bouw ervan wordt gespreid over 2015/2016. De vooropgezette vervanging in 2015 van de radarsensor op het seinbord ter hoogte van de Royerssluis zal in samenspraak met het GHA (Gemeenlijk Havenbedrijf Antwerpen) geschieden.
- Haven Oostende: de VBS-verkeersbegeleiding van en naar de haven van Oostende wordt voorzien vanuit de verkeerscentrale Zeebrugge. Ingevolge de uitbouw van de nieuwe haventoeegang

Oostende is een aangepaste topologie van de radartorens noodzakelijk. Een aangepaste en vernieuwde SRK-radartoren en aangepaste havensignalisatie zal opgeleverd worden op de nieuwe oostelijke havendam in samenwerking met de afdeling Maritieme Toegang. De verhuis van de radarsensor van de vroegere radartoren naar deze nieuwe toren wordt in 2015 gecombineerd met de installatie van een nieuw type van aandrijving van deze antenne, die op lange termijn kostefficiënter is in onderhoud, maar ook zeer geluidsarm is en op deze wijze rekening houdt met de verdere toeristische ontwikkeling van deze locatie. Tevens wordt een kleinere havenradarsensor voorzien aan de voet van deze toren voor het dekken van de schaduwzones in de toegangseuvel van en naar het havengebied Oostende.

- SRK Noord: na de goedgekeurde aanbesteding in 2013 zijn de werken voor deze extra radartoren ter hoogte van "Neeltje Jans" (NL) in volle uitvoering. De ingebruikname is voorzien in de tweede helft van 2015.
- Hedwige/Prosperpolder: ingevolge het ontpolderingsproject zullen bijkomende radartorens noodzakelijk zijn. Op basis van de resultaten van uitgevoerde studies zal in samenspraak met het VNVC en de NV Waterwegen & Zeekanaal het vergunnings- en aanbestedingstraject verder worden uitgevoerd teneinde deze bijkomende radartorens uiterlijk eind 2015 in gebruik te nemen.
- Cluster Hansweert (NL): in 2015 wordt verder aan het vergunnings- en aanbestedingstraject voor 2 bijkomende radartorens opgestart teneinde de ingebruikname is voorzien tegen medio 2016.
- Communicatiemomenten voorzien: intern, extern, meehelpen bij opleveringen, erover waken dat de keten als geheel gezien blijft.

In 2013 werd een studie uitgevoerd bij BET-SRK om een volwassenheidsbepaling te doen van de informatiebeveiliging. Op basis van de resultaten hiervan is in 2014 gestart met het opstellen van een SRK Informatie beveiligingsbeleid. Dit beleid zal in overeenstemming zijn met het ICT-security actieplan van het beleidsdomein MOW. In 2015 zullen gedragscodes en handleidingen met betrekking tot het informatie beveiligingsbeleid worden opgesteld, alsook beveiligingsrichtlijnen voor aanbestedingen en overeenkomsten.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding zet zich in 2015 verder actief in om de Europese verplichtingen na te komen betreffende het regionaal en transnationaal uitwisselen van scheepvaartgegevens in het bijzonder of in bredere zin betreffende het uitwisselen van algemene "maritime surveillance" gegevens met de Europese lidstaten en het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap (EMSA). België scoort zeer goed wat betreft het uitvoeren en nakomen van deze Europese verplichtingen, hoofdzakelijk gebaseerd op de Vlaamse ICT-realisatieprojecten en samenwerkingsverbanden met de Vlaamse zeehavens. Deze informatie-uitwisseling vindt niet enkel op Europees vlak plaats, maar ook tussen de verschillende regionale en federale overheden. De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft op basis van het Central Broker Systeem een regionaal maritiem informatienetwerk uitgebouwd dat als "single window" fungeert voor de eenmalige melding van maritieme informatie vanuit de verschillende lokale belanghebbenden en betrokkenen in het kader van de Europese Monitoring richtlijn. In het kader van de nieuwe Europese FAL richtlijn (EU Directive 2010/65) wordt in 2015 verder gewerkt aan de realisatie van een aantal pilootprojecten in uitvoering van een groots Europees samenwerkingsproject binnen het TEN-T steunprogramma ANNA (Advanced National Networks for Administrations). Binnen dit programma is veelvuldig overleg noodzakelijk om deze gemengde Vlaamse/Federale maritieme bevoegdheden juridisch en technologisch in de praktijk uit te werken. Het bestaande havenlandschap op basis van de huidige haveninformatiesystemen wordt daarbij zoveel mogelijk gerespecteerd. Ook wordt er ingezet op een maximaal hergebruik van bestaande systemen bij het ontsluiten van maritieme informatie naar de kustwachtpartners in België toe, via de door Vlaanderen ontwikkelde SafeSeaNet toepassingen.

Bij het ANNA-project is ook een budget voorzien (door Europa) om communicatie te voeren. België heeft 92.000 euro gekregen. Afdeling Scheepvaartbegeleiding wil de communicatie faciliteren naar de

stakeholders (vier Vlaamse zeehavens, andere autoriteiten) en zo communiceren naar de scheepsagenten en de rederijen over deze administratieve vereenvoudiging. Dit pas in het Flanders Port Area-verhaal en de entiteit overschrijdende samenwerking van de overheden. Het feit dat we samen en gecoördineerd communiceren betekent een besparing en een uniforme boodschap.

Binnen SafeSeaNet zal gestart worden met het operationeel uitwisselen van informatie in verband met incidenten in Europese wateren tussen afdeling Scheepvaartbegeleiding (als Belgische SafeSeaNet Nationaal Competente Autoriteit) en het Europees SafeSeaNet systeem. Deze informatie zal in België ook met de kustwachtpartners uitgewisseld worden.

Op Europees vlak zijn er heel wat ontwikkelingen opgestart op beleidsniveau. Hierdoor blijft in 2015 een intensieve aanwezigheid op de diverse Europese werk- en projectgroepen van de EC (e-maritime), EMSA, IMO en IALA (e-navigation) nodig. Om mee te helpen bepalen welke weg er wordt ingeslagen, is een actieve rol hierin noodzakelijk voor afdeling Scheepvaartbegeleiding.

| Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:   |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| Scheepvaartbegeleiding  |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| Technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen/beheer & onderhoud en het technologisch op peil houden van de SRK en VTS-infrastructuur:              |  |                                  |
| • Schelderadarketen (migratie, vernieuwing, virtualisatie, werken, studies, VTM/RIS, nieuwe technologieën)  | 2.367.000 euro                               | MCO-1MIF2C-WT:<br>MCO MI117 7320 |
| • Beheer- en exploitatiekosten en onderhoudscontracten voor de SRK, VTS en MRCC infrastructuur  | 732.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Beheer- en exploitatiekosten en onderhoudscontracten voor de SRK, VTS en MRCC infrastructuur  | 4.516.000 euro                               | MCO-1MIF2C-WT:<br>MCO MI105 1211 |
| • Terugbetalingen Nederland van investeringsuitgaven SRK cfr. Radarverdrag.   | 1.224.000 euro                               | MCO-1MIF2C-WT:<br>MCO MI116 7320 |
| • Terugbetaling Nederland van personeels- en exploitatie-uitgaven SRK cfr. Radarverdrag en van onderhoudskosten lichtboeien en lichtbakens cfr. Verlichtingsverdrag | 6.892.000 euro                               | MCO-1MIF2C-WT:<br>MCO MI104 1211 |

### 3.3.14 Het gedetailleerd in kaart brengen van de hydrodynamiek en morfologie van de zee en de Schelde

Het team Vlaamse Hydrografie stelt volgende acties voorop in 2015:

- Hydrografische peilingen

Met de nog steeds toenemende afmetingen en diepgang van de grootste schepen die regelmatig de Vlaamse Havens aandoen, is een nauwkeurige en betrouwbare kennis van de nautische bodem essentieel. Voor een optimalere beloodsing onderzoekt de Vlaamse Hydrografie daartoe met nieuwe meettechnieken de mogelijkheden om de nautische bodem in de Vlaamse havens nauwkeuriger in beeld te brengen.

Opname en verwerking van backscatterdata van multibeammetingen werd in 2014 opgestart en zal in 2015 verder toegepast worden om bijkomende input van bodemkenmerken te bekomen in het kader van zeevering en beloodsing. Via de aankoop en installatie van apparatuur voor magnetometrie zal de Vlaamse Hydrografie beter obstakels op de bodem in kaart kunnen brengen. Deze aanvullende informatie over geregistreerde obstakels verbetert de veiligheid van de scheepvaart en laat toe waar nodig bergingswerken efficiënt uit te voeren.

Ook het noordelijk deel van het Belgisch Continentaal Plat zal 3-jaarlijks opgemeten worden om te voldoen aan de eisen van de International Hydrographic Organisation (IHO) en de North Sea Hydrographic Commission (NSHC) resurvey strategy.

Het verder optimaliseren van de maritieme toegankelijkheid vereist het verkrijgen van detailinzicht in de morfologie van het Schelde-estuarium en het Belgisch Continentaal Plat. Voor deze zone zullen gebiedsdekkende multibeam metingen worden uitgevoerd. Deze metingen passen binnen het project "Agenda van de Toekomst".

Gelet op de hoeveelheid en de grootte van de hydrografische data ter beschikking gesteld via de open webapplicatie is investeren in een gebruiksvriendelijke toegang tot deze data aan de orde.

- Nautische kaarten

De schaalvergroting in de scheepvaart vereist navigatiekaarten met een steeds grotere graad van detail en updatefrequentie. Nationale en internationale afspraken en nieuwe uitdagingen vragen een verdere uitbouw en optimalisatie van de Vlaamse Hydrografie.

Voor het efficiënter afstemmen van het baggeren en het loodsen in de vaargeulen werd de noodzaak voor het invoeren van een gemeenschappelijk elektronisch peilplan (ECS) door de Permanente Commissie bekrachtigd. De uitvoering hiervan vereist een uitbreiding van het ECS-team met drie personeelsleden en extra IT-middelen. De uitbreiding van het ECS-team zal gebeuren binnen de beschikbare budgettaire middelen.

Om de productie van de verschillende cartografische producten te stroomlijnen, zal het CARTIS managementsysteem in 2015 in gebruik worden genomen.

- Getij- en stroommetingen

De stroom- en getijmeetcampagnes om tegen eind 2016 een nieuwe stroomatlas te maken voor het Belgisch Continentaal Plat worden voortgezet. Om het getij en de stromingen sneller en flexibeler te bepalen wordt verder gewerkt aan de omzetting van de metingen naar een fijnmaziger grid. De getijmeter in Oostende wordt vernieuwd.

In 2015 en 2016 worden de hydrodynamische modellen verfijnd. In 2015 wordt eveneens een aanvang genomen met de opzet van morfologische modellen ten behoeve van het Masterplan Kustveiligheid en de impact van klimatologische wijzigingen op de kust en de havens.

- Meetnet Vlaamse Kust

Tijdens het stormseizoen van de winter 2014-2015 brengen we de golfdempende impact van de ondiepe zandbanken voor de kust verder in beeld. De meetnetten Vlaamse Banken en Vlaamse Kust brengen daarmee de hydrodynamiek van de Vlaamse kust in model in ondersteuning van het uitvoeren van het Masterplan Kustveiligheid en het project Vlaamse Baaien.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b>   |  |                                  |
|--|--|----------------------------------|
| Het gedetailleerder in kaart brengen van de hydrodynamiek en morfologie van de zee en de Schelde.  |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>   | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Monitoring plaatrandstor-<br>tingen  | 500.000 euro                                 | Budget MT                        |
| • Systeemmonitoring Boven<br>Zeeschelde en bijrivieren,<br>inclusief inzet schepen<br>Vloot  | 155.000 euro                                 | Budget W&Z                       |
| • Peilingen Hydrografie  | 3.486.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Nieuwe en vervangen ap-<br>paratuur hydrografie en<br>hydrometeo – investeren<br>patrimonium – aanstellen<br>veiligheidscoördinator –<br>diversen* | 562.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Onderhoudscontracten Hy-<br>drografie  | 120.000 euro                                 | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |
| • Algemeen onderhoud*  | 211.000 euro                                 | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |
| • Hydrometeo*  | 2.500.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Cartografie  | 325.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Onderhoud cartografie  | 261.000 euro                                 | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |

\* Deze projecten komen meermaals voor in de tabellen maar het gaat steeds om dezelfde projecten, de bedragen mogen dus niet gecumuleerd worden.



**3.3.1.5 Het maken van weerberichten voor de zee en de kust ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer en ter ondersteuning van waterbouwkundige werken aan de kust en het uitgeven van stormvloedwaarschuwingen in het kader van overstromingsrisico's**

- Meetnet Vlaamse Banken

Om de kwaliteit en de gebruiksvriendelijkheid van het Meetnet Vlaamse Banken te optimaliseren, wordt enerzijds de kwaliteitscontrole verder geïntensifieerd en anderzijds een mobiele app geïnstalleerd.

In 2015 is de realisatie voor het automatisch meteostation op de oosteroever in Oostende voorzien. We finaliseren ook het inrichtingsplan en de aanvraag van een bouwvergunning voor de aanleg van een automatisch meteostation op de westkust.

In het kader van het decreet Geografische Data Infrastructuur wordt ook hydrometeorologische data via een open webapplicatie ter beschikking gesteld sedert 1 maart 2014. In 2015 wordt deze webapplicatie verder uitgebreid met historische data.

In 2015 zal de bestaande software aangepast en aangevuld worden om de hydrometeoatlas te actualiseren.

- Oceanografisch Meteorologisch Station

Informatie over het weer op zee is belangrijk voor de veiligheid van de scheepvaart en van infrastructurele werken op zee en aan de kust. Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) maakt voor alle professionele gebruikers een zee- en kustweerbericht. Ze zijn aangevuld met een kustweerbericht voor recreatief gebruik.

- Stormvloedwaarschuwingssysteem

Het Team Vlaamse Hydrografie is verantwoordelijk voor het operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem op zee en langs de kust. Het Oceanografisch Meteorologisch Station levert hiertoe de nodige gegevens. De stormvloedwaarschuwing wordt naar de bevoegde instanties verstuurd die op basis daarvan de nodige acties ondernemen. Voor het efficiënt opvolgen van de verwittigingsprocedure bij een stormvloedwaarschuwing is real-time visualisatie noodzakelijk. Dit is een digitalisering en visualisering van de impact van de stormvloed en de al dan niet genomen maatregelen.

| <b>Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling:</b>  |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| <b>Het maken van weerberichten voor de zee en de kust en het uitgeven van stormvloedwaarschuwingen</b>                              |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Hydrometeo*   | 2.500.000 euro                               | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |
| • Nieuwe en vervangen apparatuur hydrografie en hydrometeo – investeren patrimonium – aanstellen veiligheidscoördinator – diversen* | 562.000 euro                                 | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI105 7320 |

|                                       |                |                                  |
|---------------------------------------|----------------|----------------------------------|
| • Onderhoud Meetnet Vlaamse Banken    | 2.997.000 euro | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |
| • Controle en toezicht meetnet (BIPT) | 40.000 euro    | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |
| • Algemeen onderhoud*                 | 211.000 euro   | MCO-1MIF2B-WT:<br>MCO MI107 1410 |

\* Deze projecten komen meermaals voor in de tabellen maar het gaat steeds om dezelfde projecten, de bedragen mogen dus niet gecumuleerd worden.

### **3.4 - SD 8: Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid**

#### **3.4.1 - OD 31: Slagkrachtige overheid: uitvoeren kerntaken**

Het agentschap verbindt er zich toe verbetertrajecten op te stellen zodat efficiëntiewinsten worden gerealiseerd.

Het regeerakkoord stelt dat een kerntakenplan opgesteld wordt tegen 1 januari 2015 in nauw overleg met de administratie. Dit kerntakenplan beschrijft welke taken nog door de overheid dienen uitgevoerd te worden, welke taken op een andere wijze efficiënter kunnen worden uitgevoerd en eventueel welke nieuwe taken de overheid nog dient uit voeren.

De jaarlijkse of meerjarige ondernemingsplannen zijn een operationele vertaling van de doelstellingen in de beleidsnota en de beleidsbrieven. MDK zal vanaf 2015 gebruik maken van de uitgewerkte monitoringstool waardoor de planlasten verminderen die gepaard gaan met het opstellen en opvolgen van de jaarlijkse ondernemingsplannen.

##### **3.4.1.1 Het Loodswezen wordt geoptimaliseerd: het uitbouwen van een moderne en performante loodsorganisatie en het reorganiseren van het proces loodsen en beloodsen met het oog op een klantgerichte en betrouwbare loodsdienstverlening tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs**

De Dab Loodswezen van het Agentschap MDK staat in voor het loodsen en beloodsen van zeeschepen naar en van de Vlaamse zeehavens. Deze taak is een veiligheidsfunctie en een taak van economisch belang voor de Vlaamse Havens.

De bestaande samenwerkingsovereenkomsten tussen de Vlaamse en Nederlandse Loodsdienst worden herzien. Er is een werkgroep bestaande uit leden van het Vlaams en Nederlandse Loodsdienst, het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en ondersteund door de juridische experts van de twee partijen om een nieuwe samenwerkingsovereenkomst op te stellen. Deze werkgroep wordt voorgezeten door de heer Axel Buyse, Algemeen Afgevaardigde van de Vlaamse Regering in Nederland.

Om de tarieven te bepalen zal ieder jaar aan de hand van de kosten van de beide loodsdiensten (Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden en Vlaams Loodswezen) een berekening worden gemaakt. Belangrijk daarbij is dat de kosten die door de tarieven moeten worden gedekt, zo veel als mogelijk door efficiëntiematregelen zullen worden beperkt. In het kader van een duurzame optimalisatie van de DAB Loodswezen is het streven om vanaf 2015 tot 2021 stapsgewijs te komen tot een kostenreductie

van ca. 5,7 mln. euro. Hiertoe loopt er eveneens overleg met de representatieve vakorganisaties en de beroepsverenigingen van het Vlaamse Loodswezen.

Bij de vaststelling van de loodsgeldtarieven moet rekening worden gehouden met de benchmark van de stijging van de loodsgeldtarieven in de ons omringende havens gelegen in de Hamburg Le Havre range. Die studie over de benchmark zal door een externe partij worden uitgevoerd. Zo zal rekening worden gehouden met de tariefstijgingen in de ons omringende havens en zal het tarief voor Vlaanderen binnen de perken van die studie worden gehouden.

De nieuwe beloodsingsvloot was in 2013 volledig operationeel. Hierdoor zal de continuïteit van de dienstverlening verhogen en zullen de wachttijden voor de scheepvaart verder worden gereduceerd. De wachttijden bedroegen in 2014 nog slechts 1% van de totale trafiek. Wel wordt vastgesteld dat het scheepvaartverkeer meer en meer op pieken wordt afgewerkt. De nieuwe beloodsingsvloot zal ook een efficiëntere inzet en beschikbaarheid van de loodsen teweeg brengen. De nieuwe beloodsingsmiddelen kunnen immers in slechte weersomstandigheden blijven functioneren. De zogezegde haal- en meeneemreizen naar vreemde havens zullen meer en meer overbodig worden voor SWATH-operabele schepen. Het betreft hier reizen waarbij de loods tijdens de gestopte loodsdienst al aan boord komt in de haven van herkomst of pas van boord gaat in de haven van bestemming. Dergelijke lange reistijden hebben een negatief effect op de beschikbaarheid van loodsen. Verder kunnen de nieuwe vaartuigen het proces 'van en aan boord brengen van een loods' inkorten. Afhankelijk van het type schip kan dit een tijdwinst opleveren. Voor de niet SWATH-operabele schepen zal men nog steeds moeten meevaren omdat de loods niet van boord kan gehaald worden door de SWATH (te laag vrijboord van het zeeschip) of de Jol (gevaar bij te hoge golven op zee).

Aansluitend op de syndicale onrust in februari 2012 over de optrekking van de pensioenleeftijd werd in 2013 het overleg verder gezet met de representatieve vakorganisaties en de beroepsverenigingen over een pakket maatregelen die zowel optimalisatiemaatregelen als een eindloopbaanregeling omvatten. Voorlopig is nog geen overeenstemming bereikt. Na het doorlopen van een bemiddelingsprocedure werd in het voorjaar met alle betrokken partijen terug een overleg opgestart. De bedoeling is om dit overleg in de eerste helft van 2015 af te ronden.

In 2014 werd onderzoek gedaan naar de dynamische kielspeling om de mogelijkheid te onderzoeken of er met grotere diepgangen naar de Vlaamse Havens kan worden gevaren. Hiervoor zullen verder investeringen nodig zijn om de specifieke navigatie-ondersteunende middelen aan te kopen die uitsluitel kunnen geven in de mogelijke diepgangen. Hiervoor zal zeker nog heel wat tijd moeten worden gespendeerd aan onderzoekswerk en proefondervindelijk varen met de benodigde toestellen.

De persoonlijke navigatiemiddelen (laptop met navigatiesoftware) van de loodsen dienen door de verregaande slijtage volledig te worden vervangen. Deze aanbesteding wordt over drie jaar gespreid en worden alle toestellen met hun connectoren vervangen.

Met het oog op de modernisering van de communicatie tussen de loodsen en de schepen wordt in 2015 verder gewerkt aan de vervanging van portofoons die ca. 10 jaar oud zijn. De nieuwe technologie heeft als voordeel dat de batterijen, die het zwakke punt zijn van deze toestellen, langer meegaan en niet meer zo frequent moeten worden vervangen. De nieuwe toestellen hebben ook het voordeel dat ze kleiner zijn en dus handiger om te gebruiken.

Tevens wordt het onderzoek naar drijvende veiligheidskleding van de loodsen om tevens de koude-schok op te vangen bij het in het water terecht komen verder onderzocht en getest. De aankoop voor de zee- en kustloodsen wordt gepland na de testen die in 2015 worden uitgevoerd.

De ontvangsten van de loodsgelden worden voor 2015 geraamd op ongeveer 71.819 duizend euro. De dotatie ter dekking van de exploitatiekosten bedraagt voor 2015, 27.582 duizend euro. De diverse inkomsten worden voor 2015 op 2.042 duizend euro geraamd. Het totaal wordt op 114.417 duizend euro

geraamd.

Aan het loodsen en beloodsen van schepen zijn een aantal uitgavenposten verbonden. Door de nieuwe aanrekeningregels worden deze niet meer op kasbasis in de begroting bijgehouden maar op bedrijfs-economische kosten. Dit wil zeggen niet meer op het moment van betaling maar op het moment van het ontstaan van de kosten. De belangrijkste kosten voor 2015 zijn de personeelskosten en de toelagen aan loodsen en ander personeel (58.746 duizend euro) en de kosten voor beloodsing op zee (34.650 duizend euro) en te land (2.817 duizend euro). De totale kosten worden op 114.417 duizend euro geraamd.

| Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling: |  |                                 |
|---|--|---------------------------------|
| Dab Loodswezen  |  |                                 |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i> |
| Modernisering beloodsingstechnieken:                            |  |                                 |
| • Navigatieondersteunende middelen SNMS light                   | 350.000 euro                                 | MCD-MIF2ZZ-PR                   |
| • Navigatieondersteunende middelen Veiligheidskledij            | 80.000 euro                                  | MCD-MIF2ZZ-PR                   |
| • Navigatieondersteunende middelen Portofoons                   | 80.000 euro                                  | MCD-MIF2ZZ-PR                   |

### **3.4.2 - OD.32: Grondbeheer**

Tijdens deze legislatuur onderzoekt MDK mee hoe het grondbeheer binnen MOW efficiënter georganiseerd kan worden om de gronden die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de kerntaken tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs in de markt te kunnen zetten en hoe de opbrengsten aangewend kunnen worden om investeringen binnen MOW te financieren.

### **3.4.3 - OD 34: Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer**

#### **3.4.3.1 EDelta**

Binnen het agentschap MDK wordt maximaal gebruik gemaakt van de typebestekken in e-Delta. In e-Delta kan men tevens de volledige overheidsopdracht aanmaken en opvolgen. Het start bij de opmaak van het bestek via het gebruik van de standaardbestekken en de catalogus genormaliseerde posten. Daarna volgt de plaatsing van de opdracht en vervolgens de uitvoering. Hierbij kan men zowel het financieel beheer als het beheer van het contract en eventuele wijzigingen bijhouden. Zo worden bijvoorbeeld zowel de toezichter als de projectingenieur bij de opmaak/goedkeuring van het prestatie-register door het programma gewezen op de mogelijke overschrijding van de vermoedelijke hoeveelheid (2-voud, 3-voud,...). Op deze manier wordt men er nogmaals attent op gemaakt dat een heronderhandeling van de eenheidsprijzen mogelijks aan de orde komt. Door het gebruik van e-Delta worden verschillende efficiëntiewinsten geboekt.

#### **3.4.3.2 Betalingen**

MDK levert een continue inspanning om niet- betwiste (delen van) facturen binnen 30 dagen te betalen.

MDK registreert dagelijks alle schuldvorderingen en vorderingsstaten zodat het goedkeuringsproces tijdig afgehandeld wordt en dus een tijdige betaling van de niet-betwiste delen van facturen nauwgezet opgevolgd wordt.

MDK past in dit verband de geldende regelgeving toe.

### **3.4.3.3 PPS contracten**

MDK houdt rekening met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten. Daarom zal MDK slechts voor een PPS opteren als het een aantoonbare meerwaarde oplevert

## ***3.5 - SD 9: Correcte, coherente en leesbare regelgeving***

### ***3.5.1 - OD 35: De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten***

#### **3.5.1.1 Landmeters**

De voorbije jaren schakelde de Vlaamse overheid bij een aantal projecten beëdigde landmeter-experts in voor de opmeting en waardering van projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen. In overleg met de aankoopcomités zal MDK deze aanpak bij nog meer projecten toepassen.

## **4 Doelstellingen met betrekking tot recurrente taken en beheersdoelstellingen**

### ***4.1 - BHD 1 Investerings in en continue modernisering van de vaartuigen van VLOOT***

VLOOT is een rederij gespecialiseerd in het management van schepen die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche. VLOOT werd als 'DAB' geoperationaliseerd en voerde een aantal efficiëntieverhogingen door. Deze beleidskeuze resulteerde in een verbetering van de dienstverlening.

Algemeen kan gesteld worden dat de acties die de voorbije jaren voorzien waren vrij goed gerealiseerd werden en dat de vernieuwing en de gemiddelde leeftijd van de vaartuigen van VLOOT in positieve zin evolueren. Deze tendens moet uiteraard verder worden gezet en is een blijvend aandachtspunt voor de komende jaren (cfr. indicator 1.5.1. Kengetallen en indicatoren MDK ondernemingsplan).

Het spreekt voor zich dat Vlaanderen via MDK ook in 2015 voor haar eigen rederij als voorbeeld moet kunnen beschouwd worden en er dus ook voor de eigen vaartuigen, een hoogtechnologisch uitgeruste en milieuvriendelijke vloot van vaartuigen in een duurzame topregio moet kunnen gewaarborgd worden. Het is in dit kader belangrijk dat Vlaanderen de slagkracht van haar eigen rederij blijft versterken door een verdere specialisatie in het management van haar schepen (technisch, operationeel, nieuwbouw) binnen de overheidsniche en ook de professionalisering en verantwoordelijkheid van haar organisatie, o.m. door kostenbeheersing en versterking van de samenwerkingsverbanden in het kader van de inzet van haar vaartuigen, kan verder zetten.

Ook in 2015 wil MDK verder inzetten op het versterken van een duurzaam milieubeleid van de overheidsrederij en de inzet op het verder vergroenen van de eigen Vlaamse vloot door:

- het bouwen en onderhouden van technologisch uitgeruste milieuvriendelijke vaartuigen van de Vlaamse overheid als voorbeeld in een duurzame topregio en als leeromgeving voor studenten en leerlingen van het maritiem onderwijs. Het uitvoeren van het vervangings-/investeringsplan is een absolute vereiste om te verzekeren dat VLOOT aan zijn wettelijk vastgelegde dienstverlening kan voldoen en ook tegemoet kan komen aan de functionele eisen van de klanten en nieuwe evoluties;
- het versterken van de slagkracht van de rederij door:
  - het versterken van de specialisatie in het management (technisch, operationeel, nieuwbouw) van milieuvriendelijke schepen die ingezet worden binnen de overheidsniche;
  - het versterken van de samenwerkingsverbanden in het kader van de inzet van de vaartuigen van de overheidsrederij
  - het versterken van de organisatie d.m.v. professionalisering en verantwoordelijkheid van de subentiteiten (o.a. kostenbeheersing)

Waar mogelijk ondersteunt VLOOT met haar veerdiensten ook de co-modaliteit en stimuleert het gebruik van een alternatieve verbinding met het wegennet via de inzet van veerdiensten op volgende plaatsen:

- te Oostende
- te Nieuwpoort
- op het kanaal Gent-Terneuzen
- op de Schelde

Naast de projecten die lopen en waarvan de budgettaire impact reeds gekend is, worden in 2015 enkele nieuwe projecten opgestart in het kader van deze kerntaak. In het bijzonder betreft het hier de bouw van een nieuw vaartuig om hydrografische peilingen te kunnen doen. Het vaartuig zal ingezet worden vanuit Antwerpen en een aantal diverse buitengewone onderhoudswerken uitvoeren. Daarnaast werd ook rekening gehouden met het geraamde bedrag voor de dringende onderhoudswerken aan de Mercator.

De totale budgettaire impact voor deze nieuwbouw wordt voor 2015 geraamd op 5.624 duizend euro vastleggingskrediet (VAK) en 6.350 duizend euro vereffeningskrediet (VEK).

Deze vervangingsinvesteringen kaderen net als de andere investeringen van VLOOT volledig in het verder optimaliseren van de dienstverlening van VLOOT als reder met alle aandacht voor milieu, mobiliteit en efficiëntieverhogingen.

Om de werkingskosten voor het ter beschikking stellen van de varende eenheden te dekken is in 2015, 13.807 duizend euro vastleggingskrediet (VAK) en 12.810 duizend euro vereffeningskrediet (VEK) voorzien (incl. veerdiensten).

Bijkomend dient ook rekening gehouden te worden met de Charterhuur Wandelaar Invest (nieuwe beloodsingsmiddelen) ten bedrage van 10.735 duizend euro (VAK en VEK).

#### ***4.2 - BHD 2 Een bijdrage leveren aan de beperking van de vervoerssector op mens en milieu***

De vaarwegen in het Scheldegebied blijven veilig ondanks de opmerkelijke schaalvergroting van de zeescheepvaart. Dit blijkt uit de jaarlijkse monitoring van de nautische veiligheid. Vanaf 2006 is het monitoringssysteem aangepast, gedetailleerd en uitgebreid waardoor een vollediger en adequater veiligheidsbeeld beschikbaar is. De minder volledige en minder nauwkeurige registratiereeks voor de jaren voorafgaand aan 2006 kan daarom niet zomaar worden vergeleken met de reeks vanaf 2006. Toch

kan men uit de samenvoeging van beide reeksen afleiden dat er sinds 1980 een algemeen dalende trend optreedt inzake het jaarlijkse aantal ongevallen vanaf de aanlooproute op zee tot in de Antwerpse haven.

Het aantal aanvaringen tussen schepen, de ergste soort ongevallen, is vrij gering. Het merendeel van de voorvallen zijn zeer beperkt van aard en betreffen strandingen of aanvaringen met een boei.

Verder heeft er zich sedert 2005 geen enkele zware aanvaring meer voorgedaan die van invloed had kunnen zijn op het externe veiligheidsrisico, dit is het risico voor de bevolking en de omgeving veroorzaakt door het transport van giftige of brandbare stoffen. Het betreft schadegevallen waarbij de scheepswand of de ladingruimte wordt gepenetreerd waardoor lading kan vrijkomen.

| Evolutie aantal zware schadegevallen met mogelijke gevolgen voor extern risico |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|--|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| Jaar   | 90 | 95 | 00 | 01 | 02 | 03 | 04 | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| Aantal   | 6  | 2  | 0  | 2  | 0  | 1  | 0  | 1  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |

De ambitie is om het huidige, hoge veiligheidsniveau minstens in stand te houden. De Permanente Commissie laat daarom de veiligheidssituatie nauwgezet monitoren om waar nodig in te grijpen. Verder analyseert de door de PC ingestelde Commissie Nautische Veiligheid scheepsincidenten en bijna-ongevallen om er interne lering uit te trekken en bij de Permanente Commissie veiligheidsaanbevelingen in te brengen.

### ***4.3 - BHD 3 De coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum als SAR-autoriteit***

Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) Oostende van de afdeling Scheepvaartbegeleiding is het eerste aanspreekpunt voor alle incidenten op zee. Ze doet de coördinatie, heeft leiding over en houdt het toezicht op de SAR acties. Naar aanleiding van ongevallen of risico-omstandigheden kan het MRCC alle passende maatregelen nemen, waaronder het toewijzen van een toevluchtsoord, om de vlotheid en de veiligheid van het verkeer, de bescherming van de vaarweginfrastructuur, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu en de vaarweg en zijn aanhorigheden te beschermen, voor zover deze betrekking hebben op het gebruik en de bescherming van de vaarweg, uitlopend naar de kustlijn, het strand en de duinen, en/of erop gericht zijn het scheepvaartverkeer op de meest doeltreffende wijze te begeleiden.

Om haar taken naar behoren te kunnen uitvoeren en in te spelen op de nieuwe ontwikkelingen wordt er in 2015 verder gewerkt op basis van wetgeving en operationele competenties:

- Verstrekken van bijzondere voorwaarden voor uitzonderlijke transporten en activiteiten
- Opmaken van nautische beheersmaatregelen voor Ultra Large Crude Carriers (ULCC's) naar de haven van Zeebrugge
- Bebakenings- en verlichtingsplannen, adviezen en routeringsmaatregelen windmolenparken
- Uitbouw communicatiesystemen met de hulpdiensten landzijde
- Ontwikkelen operationele modules in ASIS (oa. Incidentenmodule)
- Integratie Radio Maritime Dienst (RMD) op operationele werkvloer MRCC
- Organiseren en/of medewerking verlenen aan reddingsoefeningen op nationaal en internationaal vlak
- Integratie en opleiding nieuwe ontwikkelingen: Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT), SafeSeaNet (SSN).
- Opsporings- en reddingsacties in het opsporings- en reddingsgebied ondersteunen en coördineren.

Het MRCC is tevens aangeduid als MAS autoriteit. Een Maritieme Assistentiedienst of "MAS" vormt het contactpunt tussen de kapitein en de betrokken kuststaat, wanneer door de toestand van het schip informatie dient te worden uitgewisseld, zonder dat er sprake is van een situatie die kan leiden tot een SAR-operatie.

#### ***4.4 - BHD 4 De organisatie van de inzet en de exploitatie van de specifieke SAR-schepen en het voorzien van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening***

Ook in 2015 worden acties ondernomen om het algemeen veiligheidsgevoel voor de waterweggebruiker te verhogen:

- Specifieke opleiding voor de VLOOTbemanning van de SARunits
- Veiligheidsopleidingen VLOOTbemanningen algemeen
- Gezamenlijke oefeningen met andere reddings- en hulpdiensten (incl. oefeningen in kader van rampenplannen)
- Het bedrijfsklaar houden van multifunctionele boeienleggers die ook kunnen ingezet worden in het kader van de eerstelijns hulpverlening in geval van incidenten en rampen binnen het ambtsgebied van MDK
- Het bedrijfsklaar houden van SARunits
- Duurzame innovaties binnen het boeien- en bakenpark
- Duurzame innovaties binnen VLOOT
- Het bedrijfsklaar houden van Automatische Externe Defibrillatoren (AED-toestellen) aan boord van VLOOT-vaartuigen en aan de wal (VLOOT-locaties).

Voor de investeringen in de duurzame boeien en bakens wordt in de begroting van VLOOT 542 duizend euro vastleggingskrediet (VAK) en 658 duizend euro (VEK) voorzien. De werkings- en investeringskosten voor de varende eenheden die het boeienwerk uitvoeren, zitten vervat in BHD 4.1.

#### ***4.5 - BHD 5 De rol van MDK in 'Kustwacht' als kustwachtpartner en Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan***

De vier entiteiten van het Agentschap MDK zijn allen kustwachtpartners. Bovendien is de Administrateur-Generaal van het Agentschap MDK de Vlaamse voorzitter van de Kustwacht, op die manier kan hij coördinerend optreden voor alle Vlaamse kustwachtpartners. Naast de 4 entiteiten (DAB Vloot, DAB Loodswezen, afdeling Kust en afdeling Scheepvaartbegeleiding) van MDK, maken ook de volgende diensten en afdelingen deel uit van de structuur Kustwacht: Dienst Zeevisserij, afdeling Internationaal Milieubeleid, afdeling Haven- en Waterbeleid, afdeling Maritieme Toegang.

- Project kustwachtcentrale

In 2014 werd er beslist om het project op te splitsen met doelstellingen op korte, middellange en lange termijn. Op korte termijn worden smartdoelstellingen geformuleerd en wordt de beschikbaarheidskalender van de middelen uitgetest. Het doel is om een handige tool te hebben die kustwachtbreed een voordeel biedt. De meerwaarde ligt erin om in één oogopslag een zicht te hebben op de verschillende middelen van de kustwachtpartners die kunnen ingezet worden in het kader van maritiem incidenten-respons en dit door middel van het afsluiten van duurzame afspraken. Op middellange termijn zullen de duurzame afspraken juridisch vertaald worden, de informatiedelingsconvenant intern MIK wordt afgewerkt, de gouverneur zal als bestuurlijke overheid op zee voor de politie verankerd worden en de



beschikbaarheidskalender zal evolueren naar een planningskalender. De werkzaamheden betreffende de informatiedelingsconvenant tussen het MIK en het MRCC zullen worden opgestart.

In 2015 zal er projectmatig verder gewerkt worden aan het bepalen van de sterkten, zwakten en de problemen om tot één kustwachtcentrum te komen.

Op lange termijn: De uitbouw van een KWC tot een 24/7 kustwachtcentrum waarbij alle gezamenlijke competenties voorhanden zijn met gedetacheerde personeelsleden en die de mogelijkheid verkrijgt om varende en vliegende middelen aan te sturen op basis van de nodige akkoorden tussen de kustwachtpartners.

- Noodplanning

Op 22 oktober 2014 werd het Algemeen Nood- en Interventieplan (ANIP) Noordzee goedgekeurd op het beleidsorgaan Kustwacht. In 2015 zal er vooral verder gewerkt worden aan het Bijzonder Nood- en Interventieplan (BNIP) Cruiseschepen, het actualiseren van het operationeel plan voor schepen die bijstand behoeven en het multidisciplinair stappenplan voor de juridische-financiële cel van het ANIP Noordzee. Ook de procedures voor de inzet van het Maritime Incident Response Group (MIRG) team zullen worden uitgeschreven met de bevoegde kustwachtpartners.

- Marien Ruimtelijke Planning

Ter uitvoering van het koninklijk besluit tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan is de raadgevende commissie opnieuw opgestart en wordt er verder gewerkt met alle bevoegde instanties onder voorzitterschap van DG Leefmilieu. Er is een plan van aanpak voorgesteld waarin zowel acties ter realisatie van de milieudoelstellingen, veiligheidsdoelstellingen, sociale doelstellingen als initiatieven ter bevordering van de samenwerking in opgenomen zijn.

- Windmolenparken

Er worden jaarlijks een aantal werkgroepen georganiseerd waar steeds de operationele situatie en de stand van zaken wat betreft vergunningen overlopen wordt. Een terugkomend agendapunt is het overzicht van de buitenlandse publieksconsultaties en het gecoördineerd Belgisch-Vlaams advies. In 2015 zal vooral het Nederlandse windmolenpark Borssele en de plannen daarrond speciale aandacht krijgen.

In een subwerkgroep van de werkgroep windmolenparken onder voorzitterschap van DG Maritiem Vervoer werd een dossier voorbereid voor de IMO betreffende veiligheidsmaatregelen rondom de windmolenparken. Het instellen van een nieuw scheepsrouteringssysteem in 3 gebieden in de Belgische zeegebieden werd goedgekeurd door het beleidsorgaan Kustwacht en zal worden voorgelegd aan de IMO. MDK heeft hierin een belangrijke rol gespeeld en zal dat ook blijven doen met speciale aandacht voor het opstellen van mitigerende maatregelen.

- Internationale en Europese dossiers

De structuur kustwacht heeft steeds meer Europese en internationale dossiers op de agenda staan waarin één of meerdere entiteiten van MDK een rol spelen. Voorbeelden zijn: de Cooperation Group on places of refuge en de Correspondence group voor het opstellen van operational guidelines on places of refuge, EU Maritime Security Strategy, Common Information Sharing Environment (CISE), EU Coast Guard Functions Forum en het North Atlantic Coast Guard Functions Forum (NACGF). Deze dossiers gaan meestal gepaard met buitenlandse zendingen, afstemmings- en voorbereidingsvergaderingen met als doel om een gecoördineerd Belgisch-Vlaams standpunt te bereiken in samenspraak met alle bevoegde kustwachtpartners.

## **4.6 - BHD 6 MDK ontwikkelen met betrekking tot de specifieke maritieme know-how binnen het Vlaamse Gewest**

### **4.6.1 - BHD 6.1 De maritieme knowhow intern verankeren en uitbreiden**

#### **4.6.1.1 Informatieplatform**

Een belangrijk aandachtspunt binnen het Agentschap MDK is het ter beschikking hebben en intern/extern ter beschikking stellen van actuele, accurate en correcte gegevens betreffende o.a. de scheepvaart, hydrometeo, hydrografie, ... Om de hiertoe benodigde gegevensdeling te realiseren is binnen het Agentschap MDK geopteerd om een informatieplatform te creëren. De doelstelling hierbij is dat alle afdelingen en DAB's van het agentschap over dezelfde correcte gegevens beschikken en dat extern op eenvormige wijze gegevens aangeleverd kunnen worden.

#### **4.6.1.2 Bedrijfscontinuïteit**

De lopende initiatieven inzake bedrijfscontinuïteit worden ontsloten door een bedrijfscontinuïteitsplan.

Aansluitend op het door de Directieraad op 18 maart 2013 goedgekeurde kaderplan werd in 2014 vooral ingezet op de verdere uitwerking van het procesmanagement en werden de kritische, essentiële en noodzakelijke processen geïnventariseerd.

Zo werd een globaal procesmodel voor MDK uitgewerkt met een één op één relatie tussen de kernprocessen en de organisatie onderdelen wat in voorkomend geval een later bedrijfscontinuïteitsplan (BCP) per afdeling / DAB faciliteert. Zo kadert de huidige uitwerking van het bedrijfscontinuïteitsplan voor de Schederadarketen en het MRCC perfect binnen bovenvermeld kader.

De voortgang van het BCP-dossier werd doorkruist door onduidelijkheid en voortschrijdend inzicht op organisatieniveau (aanbevelingen Audit Vlaanderen, problematiek van de corporate BCM-werkgroep annex kennisdelingsnetwerk etc.) waardoor ook op niveau van het beleidsdomein MOW (MCB) een afwachtende houding werd ingenomen.

De focus aangaande continuïteitsmanagement is daardoor tijdelijk verschoven van een globale aanpak naar een meer thematisch gerichte aanpak. Zo werkt momenteel een themagroep binnen de Vlaamse Overheid en (zeer recent) het beleidsdomein MOW rond de elektriciteitschaarste. Eveneens is er binnen het project "ICT-beveiligingsbeleid MOW" een gemeenschappelijk actieplan opgestart aangaande de Disaster Recovery procedures m.b.t. ICT-assets. Deze thema's dienen op termijn onderdelen te vormen van een globaal bedrijfscontinuïteitsplan (BCP).

#### **4.6.1.3 Vormingsplan**

De interne verankering en uitbreiding van de maritieme knowhow wordt ontsloten door het vormingsplan.

De VTO (vorming, training en opleiding) is gebaseerd op de volgende krachtlijnen:

- de VTO is gericht op de wendbaarheid van de organisatie en de inzetbaarheid van individuen;
- de VTO ondersteunt een leercultuur;
- leren en ontwikkelen is geïntegreerd binnen een ruimer personeelsbeleid;
- MDK investeert in de ontwikkeling van iedereen;
- het ontwikkelingsaanbod is gedifferentieerd en transparant;
- rollen en verantwoordelijkheden worden duidelijk gedefinieerd;
- de VTO wordt gemonitord.

De vormingsinventaris geeft een overzicht van de VTO binnen MDK van:

- zowel het onthaal als de introductietrajecten en de voortgezette beroepsopleiding
- zowel de algemene programma's als de zeer gespecialiseerde zeewezen-programma's.

De monitoring van de VTO is gebaseerd op de rapporteringsdefinities van de Vlaamse overheid: VTO-participatie, VTO-concentratie, VTO-duur en VTO-kost. Deze indicatoren laten toe om de reële opleidingsinspanningen van MDK nauwkeuriger in kaart te brengen en dus ook de minder formele beroepsopleiding (zoals de specifieke zeewezen-opleidingen) meer kwantitatief te benaderen.

Als bijlage is het vormingsplan MDK gevoegd.

#### 4.6.1.4 Specifieke aandachtspunten

Voor de hydrografie, de hydrometeorologie en in het kader van waterbouw voor zeevering is het van primordiaal belang om op de hoogte te blijven van de meest recente ontwikkelingen en knowhow. Daartoe wordt binnen de teams Vlaamse Hydrografie en Ontwikkeling Kust op permanente basis voorzien in opleiding. Dit gebeurt enerzijds door dagelijks samen te werken rond projecten, anderzijds door ook in 2015 verder deel te nemen aan opleidingen inzake waterbouw, hydrografie en hydrometeorologie. De Vlaamse Hydrografie heeft een structurele samenwerking met de Hogere Zeevaartschool om opleidingen te geven en te volgen.

De scheepsbemanning beschikt over het door hun functie vereiste STCW-certificaat. Vanaf 2015 worden de noodzakelijke opleidingen voor varende personeelsleden opgestart om te voldoen aan de nieuwe voorwaarden ingevolge het 'Manilla-amendement' aan het internationaal STCW-verdrag dat onder meer refresher-courses voorschrijft om het vereiste STCW-certificaat te kunnen behouden. Het vormingsplan voorziet eveneens in de opleiding van de technische profielen in de nieuwe technieken en in opleiding en training om de personeelsleden met de geschikte competenties te kunnen laten doorgroeien.

De opleiding van de loodsen is gebaseerd op IMO Resolutie A960, aanbevelingen voor opleiding en certificatie, en operationele procedures voor maritieme loodsen (geen diepzeeloodsen). Dit is de officiële internationale standaard aan dewelke elke competente loodsenautoriteit zou moeten voldoen. DAB Loodswezen heeft een vaste leidraad ontwikkeld waarin alle opleidingen gebundeld zijn voor de opleiding van loodsen op proef en de permanente opleiding van actieve loodsen.

De opleiding en training van het VTS personeel binnen de afdeling Scheepvaartbegeleiding gebeurt conform de internationaal gehanteerde V-103 aanbeveling van IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities). In 2008 werd de VTS opleiding hiervoor geaccrediteerd. Een verlenging van deze accreditatie is lopende en wordt verwacht in 2015.

#### *4.6.2 - BHD 6.2 De maritieme knowhow extern verankeren en uitbreiden*

Door een ruime samenwerking met bestaande maritieme opleidingscentra, universiteiten en andere centra/organisaties met maritiem doel kan het agentschap zijn kennis verder doorgeven.

Deze samenwerking wordt onder andere via het project areyouwaterproof ingevuld en uit zich op volgende vlakken:

- informatieverstrekking via de website en informatiebrochures
- promotie en bekendmaking bij de jeugd via advertentiecampagnes bv. LIJNCOM
- uitstraling door de aanwezigheid op evenementen en maritieme beurzen
- middelen zoals opleidingsschepen, onderzoeksschepen
- adviesverlening via voordrachten, lessen

- een Boeiend Klasspel begeleiden in het 5<sup>de</sup> en 6<sup>de</sup> leerjaar lager onderwijs.

Zijn unieke kennis in de relatie met schip en haven stelt het agentschap ook ten dienste van de Vlaamse overheid in het kader van diverse programma's en initiatieven zoals onder meer Flanders Logistics. Het agentschap staat door zijn missie in rechtstreeks contact met reders, agenten, havenbesturen en scheepvaartactoren en heeft hierdoor een bijzondere praktijkervaring opgebouwd die nuttig is bij de ondersteuning en invulling van dergelijke programma's.

De Vlaamse knowhow op nautisch vlak wordt door verschillende andere loodsdiensten gevraagd en gegeven. De Vlaamse loodsen geven aan de hand van vergezelreizen aan boord van zeeschepen en simulatoroefeningen in het Waterbouwkundig labo te Borgerhout opleiding. De loodsen van Senegal, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Panama hebben reeds op onze loodsen beroep gedaan.

Het agentschap beschikt eveneens over een grote technische kennis en ervaring met betrekking tot waterbouw zowel langs de kust als in de jacht- en vissershavens. Naast de expertise inzake waterbouwkundige infrastructuurwerken is eveneens een bijzondere kennis aanwezig in verband met kusterosie, golfdynamiek, beheer van duingebieden, hydrografie en hydrometeorologie.

Om die kennis extern te verankeren heeft de Vlaamse Hydrografie een structurele samenwerking met de Hogere Zeevaartschool om opleidingen te geven en te volgen.

In gevolge het decreet Geografische Data Infrastructuur stelt de Vlaamse Hydrografie haar verwerkte data ook ter beschikking via een open webapplicatie. In 2015 wordt de webapplicatie om hydrometeorologische gegevens ter beschikking te stellen verder uitgebreid met historische data. Gelet op de hoeveelheid en de grootte van de hydrografische data is investeren in snellere verwerkingsprocessen aan de orde.

Met een Vloot van ca. 45 vaartuigen beschikt het agentschap over een zeer specifieke knowhow met betrekking tot rederijactiviteiten en scheepsbouw. Deze kennis zal ook in 2015 verder extern verankerd worden door de uitvoering van de structurele samenwerkingsverbanden die het agentschap heeft met aanbieders van maritiem onderwijs. De specifieke inspanningen om die knowhow blijvend te verankeren, zoals het voorzien van stages aan boord van de eigen vaartuigen, de medewerking aan initiatieven rond scheepsreparatie en scheepsbouw, worden gehandhaafd en waar mogelijk verhoogd ivm opportuniteiten (vb. schaalvergroting) en behoeften (vb. van leveranciers van maritiem onderwijs).

Als competent Authority is het noodzakelijk dat Scheepvaartbegeleiding actief kan meewerken aan Europese regelgeving en op de hoogte blijft van komende veranderingen. Hiervoor is het noodzakelijk dat aanwezigheid op verschillende overlegmomenten van EMSA, IALA, ... kan gegarandeerd blijven.

Het verder versterken van de samenwerking, ook en vooral internationaal en onder meer op het vlak van studie en ontwikkeling is echter noodzakelijk, gelet op het specifiek karakter van de taken van afdeling Kust. Kennisuitwisseling, onder andere over zeevering en over de opmaak van nautische kaarten, is noodzakelijk om het nodige draagvlak voor projecten te realiseren, om het zeeveringsvraagstuk te blijven plaatsen in een groter Europees geheel en als referentiekader voor de opmaak van een langetermijnvisie voor de kust.

In het kader van het extern verankeren en uitbreiden van zijn kennis zal het agentschap hiertoe onder meer actief deelnemen en meewerken aan nationale en internationale studiedagen, congressen, ...

Zo is een voorstel ingediend bij de Europese Commissie om mee te werken als partner in het Europees Project van DG MARE N° MARE/2014/10: "Coastal Mapping". Via dit partnerschap zal afdeling Kust, o.a. een kaart produceren die zowel het droge deel van de kustzone als de zee omvat. Afdeling Kust is ook partner in het EU-project EMODNET – Hydrography. In kader van dit project worden bathymetrische gegevens van het Belgisch deel van de Noordzee, met de bijbehorende meta-informatie en volgens de Europese Inspire richtlijnen beschikbaar gesteld voor het EMODNET-Hydrografie-portaal. In 2015 zullen een aantal acties geautomatiseerd worden waardoor efficiëntiewinst kan geboekt worden.

| Projecten in 2015 verbonden aan deze operationele doelstelling: |  |                                  |
|---|--|----------------------------------|
| Algemeen  |  |                                  |
| <i>Naam project:</i>  | <i>Geschatte budgettaire impact in 2015:</i> | <i>Budgettaire aanrekening:</i>  |
| • Buitenlandse zendingen  | 40.000 euro                                  | MCO-1MAF2Z-WT:<br>MCO MA104 1211 |
| • EU-projecten afdeling Kust                                    | 30.000 euro                                  | MCU-3MIF2D-WT:<br>MCU MI106 7320 |
| • Toetreding tot internationale organen                         | 62.000 euro                                  | MCO-1MIF2A-WT:<br>MCO MI102 1211 |
| • AYW   | 40.000 euro                                  | MCO-1MIF2A-WT:<br>MCO MI100 1211 |

#### 4.7 BHD 7 Personeel

Met het afsluiten van de beheersovereenkomst 2011-2015 werden de lopende veranderingsprocessen inzake personeel gether)groepeerd en geïntegreerd in een ruimer HR-beleidsplan voor de duur van de beheersovereenkomst.

De factor 'personeel' is immers van strategisch belang voor het bereiken van de organisatiedoelstellingen.

Het HR-beleidsplan beperkt zich niet tot strategische keuzes/doelstellingen onder de vorm van een conceptueel plan, maar vertaalt die ook in operationele doelstellingen die verder uitgewerkt worden in acties en/of verbetertrajecten die door de Directieraad gevalideerd zijn en opgevolgd worden.

Het plan is gebaseerd op de door Audit Vlaanderen ter beschikking gestelde 'Leidraad interne controle/organisatiebeheersing'. Door de periodieke maturiteitsinschattingen kan de evolutie binnen MDK opgevolgd worden en is vergelijking met andere entiteiten mogelijk<sup>2</sup>.

De strategische doelstellingen zijn gebaseerd op de managementcode P&O die ook de basis vormt voor de maturiteitsinschatting van de organisatiebeheersing.

Per strategische doelstelling wordt eerst een overzicht gegeven van de huidige situatie.

Daarna wordt een overzicht gegeven van de gewenste situatie.

De kloof wordt vertaald in operationele doelstellingen.

Per operationele doelstelling worden een aantal acties/verbetertrajecten voorzien die onder de vorm van jaaractieplannen opgenomen worden in het ondernemingsplan en dus in de beheers- en beleidscyclus.

Vanaf het jaaractieplan 2013 worden de acties gegroepeerd. De thematische clustering laat toe om in de loop van het jaar beter in te spelen op opportuniteiten en noden.

Het jaaractieplan 2015 voorziet de volgende acties/verbetertrajecten:

- Implementeren van het arbeidsreglement

<sup>2</sup> Beheersovereenkomst, artikel 9 §1

- Uitrollen en beheren van corporate beslissingen inzake P&O (project functieclassificatie, project MOF-rationalisatie, project E-HR, ...)
- Monitoren van de personeelsindicatoren (inclusief besparingen).

Deze doelstellingen zullen in de loop van het jaar geconcretiseerd worden volgens de evolutie in de organisatieontwikkeling.

In 2015 zal een nieuw HR-Beleidsplan voor de duur van de legislatuur uitgewerkt worden dat uitvoering zal geven aan de veranderingsprocessen inzake P&O cf. de beleidsbrieven 'Mobiliteit en Openbare Werken' en 'Bestuurszaken'.

#### **4.8 BHD 8 Klantenenquête MDK**

MDK streeft ernaar de tevredenheid van de klanten te verhogen ten opzichte van de vorige klantenenquête van MDK.

In de loop van 2015 zal MDK via het raamcontract van de Vlaamse Overheid opnieuw een klantenenquête opstarten.

Hierin zullen onder andere volgende benchmarkvragen/ -stellingen zeker meegenomen worden:

- Algemene tevredenheid: "In het algemeen, hoe tevreden bent u over de volledige dienstverlening van ...?"
- Vertrouwen: "Ik heb vertrouwen in ... ."
- Imago: "... geeft algemeen genomen een goede indruk."

#### **4.9 BHD 9 Kwaliteitsbeleid**

In 2014 werd het implementatietraject ISO14001 opgestart bij de afdeling Kust. In het voorjaar van 2015 zullen de resultaten van de milieuaspectenanalyses omgezet worden in een aantal standaardanalyses en bruikbaar gemaakt worden voor het terrein, bijvoorbeeld checklist milieu. Daarnaast wordt het aanduiden van de milieuaanspreekpunten een belangrijk aandachtspunt. De voltooiing van de opdracht is voorzien voor het najaar 2015 waarna de certificatie wordt aangevraagd.

In 2015 wordt werk gemaakt van de aanpassing van de documentenstructuur ISO aan de nieuwe norm ISO9001:2015. Hierin zal onder meer meer aandacht besteed worden aan risico-analyse waardoor deze in het systeem geïntegreerd zullen worden. De afstemming van het kwaliteitsmanagementsysteem op de integratie van het milieumanagementsysteem zal een herwerking van een belangrijk aantal documenten noodzakelijk maken om te komen tot een geïntegreerd kwaliteits- en milieumanagementsysteem.

#### **4.10 BHD 10 Digitalisering**

MDK zet radicaal verder in op het digitaliseren van processen en producten, zowel in de interactie met haar externe klanten als voor de interne communicatie binnen en tussen overheidsdiensten.

Een belangrijk aandachtspunt binnen het Agentschap MDK is het ter beschikking hebben en intern/extern ter beschikking stellen van actuele, accurate en correcte gegevens betreffende o.a. de scheepvaart, hydrometeo, hydrografie, ... Om de hiertoe benodigde gegevensdeling te realiseren is binnen het Agentschap MDK geopteerd om een informatieplatform te creëren. De doelstelling hierbij is dat alle afdelingen en DAB's van het agentschap over dezelfde correcte gegevens beschikken en dat extern op eenvormige wijze gegevens aangeleverd kunnen worden.

Voor het efficiënter opvolgen en beheren van poststukken is binnen MDK in 2014 een nieuw postregistratiesysteem KIS ingevoerd. In 2015 wordt dit postregistratiesysteem gekoppeld aan een applicatie voor digitale archivering.

Ook het gebruik van e-Delta bij overheidsopdrachten genereert efficiëntiewinsten.

De Vlaamse Hydrografie stroomlijnt het productieproces van haar verschillende cartografische producten door in 2015 het CARTIS managementsysteem in gebruik te nemen. Voor het efficiënt opvolgen van de verwittigingsprocedure bij een stormvloedwaarschuwing is real-time visualisatie noodzakelijk. Er wordt daarom gewerkt aan een digitalisering en visualisering van de impact van de stormvloed en de al dan niet genomen maatregelen. In gevolge het decreet Geografische Data Infrastructuur stelt de Vlaamse Hydrografie haar verwerkte data ook ter beschikking via een open webapplicatie. In 2015 wordt de webapplicatie om hydrometeorologische gegevens ter beschikking te stellen verder uitgebreid met historische data. Gelet op de hoeveelheid en de grootte van de hydrografische data is investeren in snellere verwerkingsprocessen aan de orde.

Binnen de afdeling Kust worden de bedrijfsprocessen waarin GIS en/of geografische data een cruciale rol spelen op vlak van overdracht grondenbeheer, grondenbeleid en infrastructuur ondersteund via de GIS-webapplicatie, GISKust. In de loop van 2015 zal de ontwikkeling van de applicatie volledig uitgevoerd zijn, en ten volle kunnen worden ingezet binnen de organisatie.

#### **4.11 BHD 11 Begroting**

De begroting bestaat, gelet op de organisatiestructuur van het agentschap, uit 3 delen:

- Begroting Dab Vloot
- Begroting Dab Loodswezen
- Begroting afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst

Het totale budget van de Dab Vloot bedraagt in 2015 bij initiële begrotingsopmaak 122.094 duizend euro. Hiervan is 26.228 duizend euro afkomstig uit de dotatie. De andere middelen worden gegeneerd uit eigen inkomsten. Deze eigen inkomsten worden voornamelijk gehaald uit de ontvangsten voor terugbetaling van kosten voor beloodsing op zee en voor redebeloodsing en de ontvangsten uit betalingen vanwege de federale overheid i.v.m. douane en scheepvaartpolitiediensten.

De Dab Loodswezen beschikt bij initiële begrotingsopmaak 2015 over een budget van 109.555 duizend euro. Dat budget bestaat uit 23.313 duizend euro dotatie en voor de rest uit eigen inkomsten. Deze inkomsten zijn voornamelijk afkomstig van de ontvangsten van de loodsgelden.

De afdelingen van MDK beschikken over 3 verschillende bronnen van kredieten, beschikbaar gesteld door de Vlaamse Overheid:

##### 1. Bestaansmiddelen 2015:

Het totale budget bedraagt:

- 18.667 duizend euro in VAK
- 18.667 duizend euro in VEK

en wordt aangewend voor personeelskosten, algemene werkings- en investeringskosten en ICT-middelen.

##### 2. Algemene Uitgavenbegroting 2015:

Het totale budget (beleidskredieten) voor de afdelingen van MDK bedraagt:

- 105.539 duizend euro in VAK
- 105.558 duizend euro in VEK.

Deze budgetten worden voornamelijk aangewend voor het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, voor de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten,

voor het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen en voor de werkingskosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen. De dotatie van Dab Vloot en Dab Loodswezen is eveneens opgenomen in de Algemene Uitgavenbegroting van MDK.

De inkomsten voor MDK worden in 2015 geraamd op 8.851 duizend euro. Deze zijn voornamelijk afkomstig uit de inning van de VBS-tarieven en de terugbetalingen van Nederland in het kader van de inrichting van de Schelderadarketen, conform het radarverdrag.

### 3. VIF:

Het totale uitgavenbudget voor de afdelingen van MDK bedraagt bij begrotingsopmaak 2015:

- 47.283 duizend euro in VAK
- 47.509 duizend euro in VEK.

Deze budgetten worden voornamelijk aangewend voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud wat betreft scheepvaartbegeleiding, Vlaamse Hydrografie en waterbeheersing en voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud inzake de basisinfrastructuur van de Vlaamse kustjacht- en vissershavens.

De inkomsten voor MDK worden in 2015 geraamd op 2.116 duizend euro. Deze zijn voornamelijk afkomstig van verkoop van gronden en ontvangsten uit verhuringen, cijzen en retributies ingevolge vergunningen m.b.t. het gebruik van het openbaar domein en ontvangsten uit strandconcessies.

Als bijlage bij het ondernemingsplan is de memorie van toelichting van de initiële begroting 2015 voor MDK gevoegd (Dab's en afdelingen). Dit programma gaat uit van de beleidsnota en de beleidsbrief van de Minister en de daarin gelegde accenten.

## ***4.12 BHD 12 Integriteitsbeleid MDK***

Samen met de externe integriteitscoördinator werd een integriteitsplan opgesteld voor MDK. Dit plan beschrijft onder meer de visie van het agentschap op integriteit. Daarnaast legt het plan de voornaamste acties vast die MDK zal ondernemen om het reeds gevoerde integriteitsbeleid te optimaliseren.

Deze acties zijn:

- het aanstellen van een integriteitscoördinator
- het ontwikkelen van een visie op de interne controle op het niveau van het agentschap
- het communiceren van het arbeidsreglement
- het aanpassen van de richtlijnen
- het opstellen van een monitoringssystematiek
- het opstellen van een communicatiebeleid met betrekking tot integriteit
- het actualiseren van het overzicht van kwetsbare handelingen en functies

De uitvoering van dit plan en de bijhorende acties starten in 2015.

## **5 Doelstellingen opgelegd door regeringsafspraken**

### ***5.1 - RA 1 Risicomanagement***

Resultaten op lange termijn

- MDK kent de belangrijkste risico's die de realisatie van haar doelstellingen bedreigen en neemt de gepaste beheersmaatregelen om deze risico's te beheersen.



Doelstellingen van het project 2015:

- MDK kent de belangrijkste risico's voor één belangrijke kernopdracht /kernproces of belangrijke doelstelling en neemt de gepaste beheersmaatregelen om deze risico's te beheersen

MDK heeft de cyclus van risicomanagement doorlopen, gelooft in de meerwaarde van risicomanagement en voert het vervolgtraject, vastgesteld door de Directieraad MDK uit

### ***5.2 - RA 2 Zelfevaluatie MDK***

In 2015 wordt de jaarlijkse zelfevaluatie MDK uitgevoerd. Op basis van de resultaten worden aandachtspunten geformuleerd volgens prioriteit.

### ***5.3 - RA 3 Aanbevelingen Audit Vlaanderen***

Naar aanleiding van de aanbevelingen in de auditrapporten van Audit Vlaanderen heeft MDK per aanbeveling een plan van aanpak uitgewerkt om zijn maturiteitsscore te verhogen. Deze actieplannen lopen voor sommige aanbevelingen over verschillende jaren. MDK voert de actieplannen uit met streefdatum in 2015.

### ***5.4 - RA 4 Aanbevelingen security audit MDK***

De beleidsraad MOW heeft in 2013 aan alle entiteiten van het beleidsdomein, zo ook het agentschap MDK, de opdracht gegeven een studie op te zetten over de veiligheid en de risico's van ICT en operationele systemen en netwerken binnen de entiteit. Deze ICT-security screening is uitgevoerd door Gartner.

Er zijn in deze audit 10 bevindingen geconstateerd voor het agentschap MDK, waarvan 1 als aanvaardbaar wordt beschouwd en 3 toe te schrijven zijn aan de ICT-dienstverlener van de Vlaamse Overheid. Er zijn m.a.w. 6 niet-aanvaardbare bevindingen waarvoor MDK 'sturend' is. Belangrijk om op te merken is dat er geen bevindingen voor MDK zijn geconstateerd die 'de organisatie in gevaar brengen'.

Op basis van de globale audit binnen het beleidsdomein MOW zijn er 7 gezamenlijke actieplannen gedefinieerd aangaande volgende thema's:

- Inrichten ICT-beveiligingsbeleid MOW
- Fysieke beveiliging gebouw en netwerkinstallaties
- Toegangsbeheer
- Disaster Recovery
- Classificatie van assets
- Wijzigingsbeheer
- Procedurele en softwarematige maatregelen voor netwerkbeveiliging

De uitvoering van deze actieplannen is opgestart in 2014. Zo is, onder aansturing van het agentschap MDK, het ICT-beveiligingsbeleid voor het beleidsdomein MOW opgesteld en goedgekeurd door het Management Comité van het Beleidsdomein.

Het agentschap MDK werkt in 2015, naast de concrete implementatie van het ICT-beveiligingsbeleid binnen de organisatie, verder aan de realisatie van de actieplannen.

### ***5.5 - RA 5 Audit Rekenhof, duurzaam en innovatief aanbesteden en correct financieel beheer en rapportering***

In navolging van het rapport van het Rekenhof betreffende de verrekeningen bij MDK heeft de afdeling Kust volgende doelstelling geformuleerd: de dossiers (aanbestedingsdatum voor 2011) en/of dossiers,

waarbij de werken/diensten op het terrein effectief werden uitgevoerd tegen 30.06.14, ook administratief afgehandeld te hebben. Op deze manier zullen de cijfers na 2015 betreffende verrekeningen en verwijlinteressen in positieve zin evolueren.

Aandacht gaat uit naar het kwalitatief en correct aanbesteden, dit om latere verrekeningen, betwistingen en verwijlinteressen te vermijden. Een euro besteed aan verwijlinteressen is een euro die niet besteed kan worden aan investeringen. Daarom levert de entiteit in samenwerking met de collega entiteiten een continue inspanning om niet-betwiste (delen van) facturen binnen 30 dagen te betalen. Door een dagelijkse uniforme registratie van alle schuldvorderingen en vorderingsstaten en een adequate rapportering kan een tijdige afhandeling van het goedkeuringsproces en dus een tijdige betaling van de niet-betwiste delen van facturen nauwgezet opgevolgd worden. Het opvolgen van de mogelijkheden van e-invoicing kan ook bijdragen aan het onderdeel tijdige betaling.

Voor een optimaal financieel beheer zal in samenspraak met de andere entiteiten één globaal dienstorder (als een soort 'procedurehandboek betalingen') worden opgemaakt dat alle bestaande dienstorders en instructies voor het financieel beheer van overheidsopdrachten integreert. Tevens worden er hierover opleidingen voorzien.

De mogelijkheden die geboden worden via e-procurement worden maximaal benut. Door te werken met meer uniforme typebestekken en gezamenlijke aanbestedingen via eDelta kunnen efficiëntiewinsten worden geboekt. De kwaliteit van de aanbestedingsdossiers en de beoordeling is hierbij een permanent aandachtspunt. Uit het blijven bijhouden van de verrekeningsindex (én de oorzaken van de verrekeningen) wordt geleerd om de bestekken verder te verbeteren.

Voor de meest optimale voorbereiding van een aanbestedingsdossier zal de entiteit nauwgezet bestaande dienstorders en instructies toepassen en deze desgevallend in samenspraak met de andere entiteiten optimaliseren (IKZ-procedure, procedure 'opmaken en opvolgen aanvraagdossier stedenbouwkundige vergunning', toepassing Pressetexte, samenwerking TOD en ATO,...). In overleg met de Inspectie van Financiën worden tevens duidelijke richtlijnen opgesteld over de juridische aspecten inzake verrekeningen waarbij hierover ook opleidingen worden aangeboden aan de personeelsleden van MOW. MDK past het nieuw uit te werken protocol 'verrekeningen' toe.

Via intensieve samenwerking en gecoördineerde aanpak tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt er een globaal plan van aanpak uitgerold waarvan een aantal van de bovenstaande maatregelen onderdeel zullen uitmaken, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlinteressen.

De komende jaren dient rekening gehouden met de belangrijke en stijgende budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-projecten. PPS blijft een belangrijk instrument om expertise van private partners in te brengen en biedt de mogelijkheden om tot een correctere risicospreiding tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te komen. We moeten ook rekening houden met de steeds strengere Europese regels inzake de budgettaire aanrekening van PPS-contracten. Daarom zal de entiteit alleen voor een PPS opteren waar dit een aantoonbare meerwaarde oplevert.

Inzetten op een transparant financieel beheer en rapportering. De financiële rapportering zal bestaan uit een recurrent deel (o.a. werking en onderhoudscontracten) en een projectmatig deel. De rapportering wordt enerzijds een vertaling van de meerjarige overeenkomsten en recurrente kosten en ontvangsten. In de rapportering wordt eveneens de realisatiegraad van de ontvangsten opgenomen. In de uit te werken financiële rapportering wordt een deelrapport gewijd aan de koppeling van de personeelsbezetting met de beschikbare wedderefertekredieten (en orderekening departement MOW prefianciering Loodswezen). Daarnaast wordt er op basis van de goedgekeurde fysische programma's een projectrapportering opgemaakt die een duidelijke koppeling bevat tussen budget en timing. Rapportering

ringen worden opgebouwd zowel vanuit eenjarig, als vanuit meerjarig perspectief. De financiële rapporteringen worden opgemaakt over de kredieten waarover MDK beschikt, namelijk

- AUB (met inbegrip van apparaatskredieten)
- VIF
- kredieten DAB Loodswezen (+orderekening departement MOW prefinanciering Loodswezen)
- kredieten DAB Vloot

De financiële rapporteringen worden eveneens bezorgd aan de Inspectie van Financiën.

Acties 2015:

- Monitoren van het financieel proces voor het gehele ministerie MOW met een (bij-)sturende rol van de entiteit met het oog op het beperken van de verwijlinteressen;
- Via intensieve samenwerking tussen de verschillende entiteiten binnen MOW, wordt er een globaal plan van aanpak uitgerold, met de noodzakelijke stappen en indicatoren tot het reduceren van de verwijlinteressen.
- Toetsen van de opgeleverde aannemingsopdrachten aan de prestatie maatstaven opgenomen in de verrekeningsindex;
- Opvolgen en bijhouden van de oorzaken van verrekeningen;
- Onderzoek naar het toepassen van innovatieve aanbestedingstechnieken en financiering met meerwaarde in afstemming en delen van expertise met andere MOW entiteiten
- Uniforme financiële rapportering over recurrente uitgaven en ontvangsten
- Uniforme financiële rapportering met betrekking tot projecten, met aandacht voor planning en betaalkalenders.

## 6 Doelstellingen met betrekking tot welzijn

Op het niveau van het agentschap zal in 2015 samen met de Gemeenschappelijke Dienst Preventie en Bescherming (GDPB) en de coördinator veiligheid en preventie worden verder gewerkt aan een globaal preventieplan voor het agentschap, rekening houdend met de subsidiariteit en reeds lopende globale preventieplannen in de afdelingen en DAB's. Hiertoe zal nagegaan worden welke acties ter bevordering van welzijn op het werk op niveau van het agentschap kunnen worden georganiseerd. Door deze schaalvergroting wenst het agentschap op efficiënte wijze gebruik te maken van de diensten van de GDPB.

In het kader van het Vloot Globaal Preventie Plan wordt in 2015 verder gewerkt aan een aantal acties die eerder zijn opgestart en die gespreid zijn over een aantal jaren (2011-2015):

- Certificatie van schepen door de bevoegde federale overheidsinstanties;
- Opmaak van Ship Specific Manuals bij het in dienst nemen van nieuwe schepen en bij het opstarten van nieuwe dienstverlening aan boord van de reeds operationele vaartuigen;
- Uitvoeren van de acties die voortvloeien uit de Marpol Gap analyse;
- Het verder optimaliseren van het beleid inzake gevaarlijke producten en gevaarlijke arbeidsmiddelen
- Verder analyseren van risicoanalyses en definiëren van verbeteracties (o.a. werken op hoogte, ....)
- Uitvoeren van specifieke thema audits o.a. inzake het correct dragen van Persoonlijke Beschermingsmiddelen (PBMs)

De uitvoering van deze acties wordt gemonitord in het kader van zowel interne als externe audits. Evaluatie van de uitvoering wordt tussentijds opgevolgd via de Safety, Health, Environment & Quality (SHEQ)-manager en de jaarlijkse managementreview.

Het jaaractieplan 2015, onderdeel van het globaal preventieplan van de afdeling Kust, stelt in samenwerking met de coördinator veiligheid en preventie, volgende prioriteiten:

- Organiseren van een sensibiliseringscampagne voor het dragen van werk- en beschermkledij
- Coördineren van de veiligheidsaspecten vanuit het agentschap naar derden toe die werken uitvoeren voor het Team Ontwikkeling Kust, het Team Vlaamse Hydrografie en het Juridisch Beleid en districtsbeheer
- Opmaken van brandpreventiedossier(s) ingevolge het KB van 28 maart 2014.

Binnen afdeling Scheepvaartbegeleiding zal er extra aandacht besteed worden aan:

- De ergonomische aspecten voor de mensen in de continudienst
- Het coördineren van de veiligheidsaspecten vanuit het agentschap naar derden toe die werken uitvoeren voor de afdeling Scheepvaartbegeleiding op het platform Radar Oostdijckbank (off-shore).

Voor Loodswezen dab worden verdere acties gepland in het kader van onderzoek en aankoop van pakken met een drijvend vermogen om de koudeschok bij een val in het water op te vangen.

## 7 Doelstellingen met betrekking diversiteit en gelijke kansen

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust werkt in een specifieke context waarmee rekening moet gehouden worden: het agentschap is afhankelijk van de uitstroom van de kansengroepen uit het nautisch onderwijs en heeft meer dan 900 veiligheidsfuncties waarvoor een specifieke lichamelijke geschiktheid vereist is..

### 1. Diversiteitsdoelstellingen van MDK voor 2015

- Evenredige vertegenwoordiging in N-1 functies: minstens 40 % vrouwen in 2015
- Personen van allochtone afkomst: 1 % aandeel in het personeelsbestand in 2015 of 1% aandeel in de personeelsinstroom
- Personen met een arbeidshandicap: 0,5 % (was eind vorig jaar 0,77%) aandeel in het personeelsbestand in 2015 of 0,5 % aandeel in de personeelsinstroom

### 2. Gelijke Kansen – en diversiteitsplan 2015

#### 2.a. *Probleembeschrijving*

- Mannen / vrouwen

De maritieme sector is nog steeds overwegend mannelijk. Dit blijkt onder meer uit het aantal vrouwen in het personeelsbestand van MDK. Door de geringe aanwezigheid van vrouwen in het maritiem onderwijs, stromen relatief weinig vrouwen door naar nautische beroepen (loodsen en scheepspersoneel).

- Personen van allochtone afkomst

Hetzelfde fenomeen doet zich voor bij de instroom van personen van allochtone afkomst in nautische functies. Hun beperkte vertegenwoordiging in het nautisch onderwijs vertaalt zich in een geringe aanwezigheid van deze kansengroep in het personeelsbestand van MDK. Bijkomend probleem is de taalbarrière die het voor - vaak zeer geschikte - nautisch-technische functies moeilijk tot onmogelijk maakt om in dienst te komen.

- Personen met een arbeidshandicap

MDK telt meer dan 900 veiligheidsfuncties. De specifieke lichamelijke geschiktheid hiervoor is een internationale vereiste. Deze functies zijn bijgevolg slechts in beperkte mate toegankelijk voor personen met een arbeidshandicap.

### *2.b. Oplossingsstrategie*

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust besteedt als organisatie veel belang aan gelijke kansen en diversiteit.

In de communicatie wordt bijzondere aandacht besteed aan deze onderwerpen.

Het project 'areyouwaterproof' (een project dat jongeren en volwassenen wil stimuleren om te kiezen voor een job op het water') is het forum bij uitstek om personen uit de kansengroepen te stimuleren om te kiezen voor het nautisch onderwijs.

Bij de uitvoering van haar personeelsbeleid streeft MDK naar een grotere vertegenwoordiging van:

- vrouwen, ook in varende en technische functies;
- personen van allochtone afkomst;
- oudere, ervaren personeelsleden.

### 2.c. Uitvoeringsplan (zie bijlage)

## 8 Bijlagen

- 1) Personeelsplan
- 2) Kerntakenplan MDK & VTE's
- 3) Overzicht kengetallen en indicatoren
- 4) Vormingsplan MDK
- 5) PEP-bezetting
- 6) Uitvoeringsplan Gelijke Kansen en Diversiteitsplan MDK 2015
- 7) Fysisch programma VIF 2015
- 8) Uittreksel uit de memorie van toelichting van de initiële begroting 2015 voor MDK (Dab's en afdelingen)

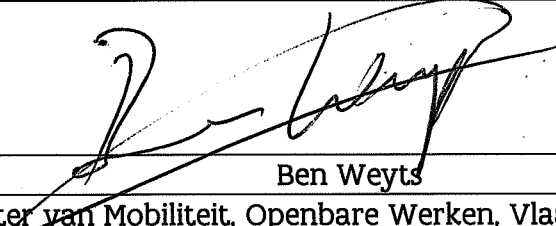
\*\*\*

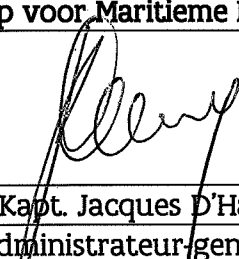
\*

21 SEP. 2015

Opgemaakt te Brussel, op .....

Ieder van de ondertekenende partijen verklaart een door alle partijen ondertekend exemplaar te hebben ontvangen.

|  |
|--|
| <b>Voor de Vlaamse Regering</b>  |
|       |
| Ben Weyts  |
| Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn |

|   |
|---|
| <b>Voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust</b>                   |
|  |
| Kapt. Jacques D'Havé  |
| Administrateur-generaal   |