



Vlaanderen  
is maritiem

# JAAARBOEK

2013

AGENTSCHAP  
MARITIEME  
DIENSTVERLENING &  
KUST

# VOORWOORD

Een jaar geleden drukten we de hoop uit dat er een kentering zou komen in de crisis, die ons reeds vijf jaar in haar greep houdt.

Volgens de Wereldbank lijkt de eurozone nu op het punt te staan om de financiële crisis achter zich te laten. Een voorzichtig positieve wending heeft zich inderdaad in de tweede helft van 2013 voorgedaan.

De trafieken in de Vlaamse havens verhoogden vanaf medio vorig jaar een

opgaande trend. Wie echter de cijfers analyseert merkt dat het herstel broos is. Helaas hebben we de crisis nog niet definitief achter ons gelaten. Maar elk procentje groei helpt om onze doelstellingen te bereiken.

We hopen dan ook dat we de positieve trend van de tweede jaarhelft kunnen verder zetten. 2014 wordt een belangrijk jaar voor Vlaanderen, voor de havensector maar ook voor het agentschap MDK.

Bij het agentschap MDK stellen zich in 2014 belangrijke uitdagingen zowel op economisch als op sociaal vlak.

In overeenstemming met de beslissingen van de Vlaamse regering werden grote inspanningen geleverd om met minder middelen meer te doen, zonder afbreuk aan de dienstverlening. De opgelegde besparingsnorm van 6,5% op het personeel zal in 2014 behaald worden.

De gemiddelde leeftijd van onze Vloot is gedaald tot 15,8 jaar wat positief is voor het milieu en voor een efficiëntere inzet van onze middelen.

De inspanningen geleverd in het kader van het Masterplan Kustveiligheid hebben in 2013 hun nut en noodzaak bewezen.

Op tal van vlakken is onze dienstverlening aan de scheepvaart en de bevolking verder geoptimaliseerd en staat ze zelfs aan de top in vergelijking met de ons omliggende landen zonder dat we de tarieven hebben verhoogd.

Nochtans is goed soms net nog niet goed genoeg. Een aantal belangrijke dossiers zoals het loodsendossier moeten in 2014 beslecht worden! Werk genoeg dus om met eenzelfde dynamiek de inspanningen uit het verleden verder te zetten.

Dit jaarverslag geeft een overzicht van wat vorig jaar werd gerealiseerd en werpt een blik op wat komen moet.



JACQUES D'HAVE

administrateur-generaal



# Charter

**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.**

Onze kernopdracht omvat drie strategische doelstellingen :

» Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer naar de Vlaamse zeehavens.

» Het initiëren en ondersteunen van de hulpverlening met als doel naast de primaire reddingen op zee, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.

» Het uitvoeren van een programma van zeewering om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de andere maatschappelijke functies van de kustzone.

## Visie en structuur

De taken die voortvloeien uit onze missie groeperen we functioneel:

Loodswezen heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart van en naar de Vlaamse havens tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

Scheepvaartbegeleiding begeleidt samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Het maritiem reddings- en coördinatiecentrum is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.

VLOOT is een rederij gespecialiseerd in het management (technisch, operationeel, nieuwbouw) van schepen die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche.

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.

Aan het hoofd van ons agentschap staat de Administrateur-generaal. Hij is tevens de Vlaamse voorzitter van de Permanente Commissie der Scheldevaart en van de structuur Kustwacht.

Zijn Stafdienst biedt ondersteuning bij het gevoerde beleid en verzekert het gecoördineerd samenwerken

## Waarden

Ons agentschap onderschrijft de vier waarden van de Vlaamse Overheid:

### **Klantgerichtheid**

Kwaliteit en klantvriendelijkheid staan centraal. Met het oog op het algemeen belang, maar steeds rekening houdend

met de legitieme behoeften van verschillende soorten klanten, werken we dag na dag aan een dienstverlening op maat.

### **Voortdurend verbeteren**

We optimaliseren onze dienstverlening door procesmatig werken en te focussen op voortdurend verbeteren. Onze blijvende aandacht voor de overdracht van onze vakkennis biedt de beste garantie voor de toekomst. Het management is doordrongen van een steeds groeiend streven naar grotere efficiëntie en blijvende innovatie.

### **Samenwerken**

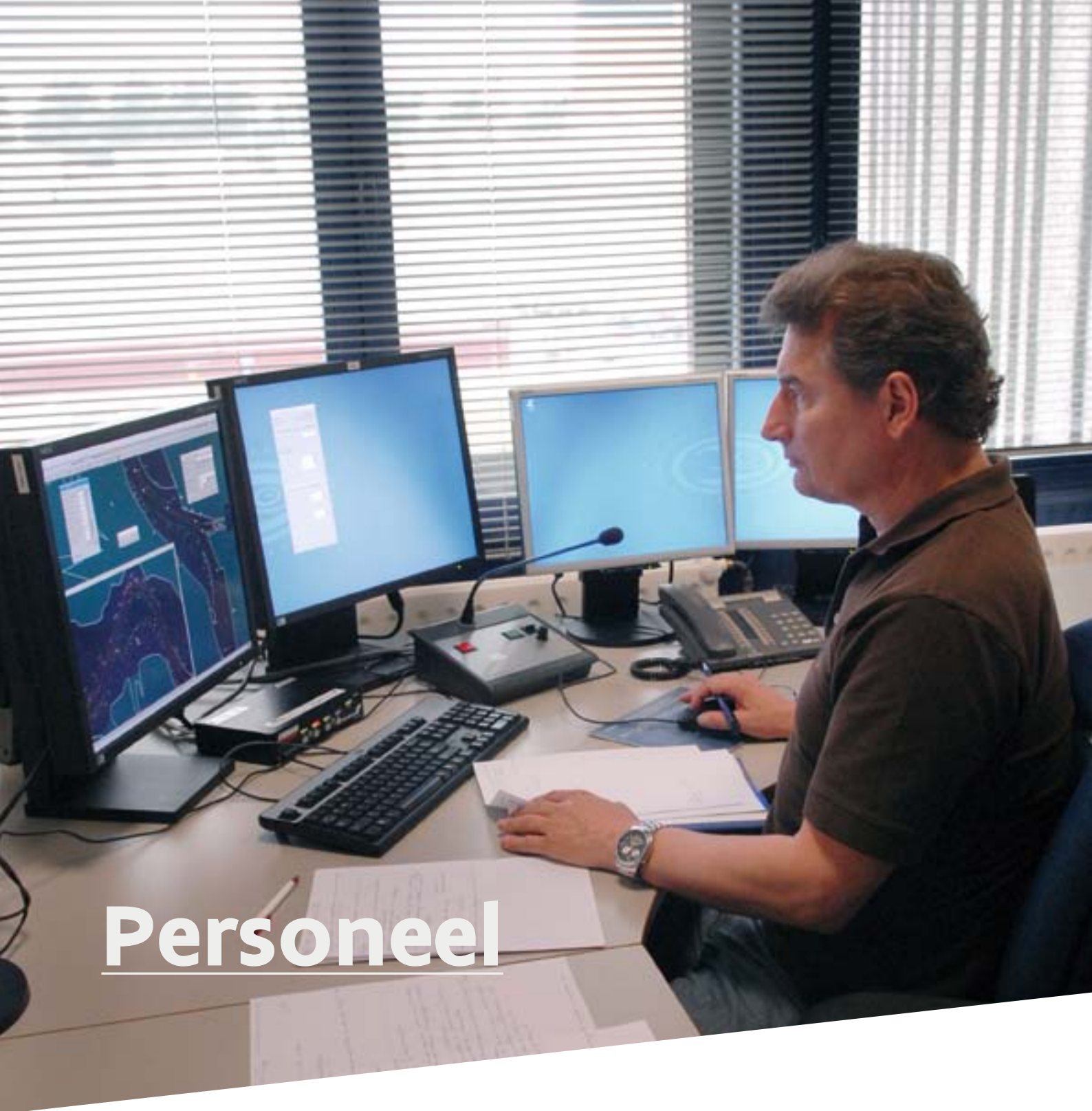
We zijn een deskundig en performant

agentschap met uiterst professionele medewerkers. Ieder is expert op zijn gebied. We geloven sterk in de meerwaarde die samenwerking genereert. Ons doel is steeds om, met het oog op het algemeen belang, een positieve bijdrage te leveren aan het gezamenlijke resultaat.

### **Betrouwbaarheid**

Betrouwbaarheid en integriteit vormen de hoekstenen van onze organisatie. De transparantie van onze dienstverlening, geruggensteund door directe en accurate communicatie, werken het vertrouwen van onze klanten in de hand.





# Personeel

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

Het HR-beleidsplan wordt uitgevoerd met concrete verbetertrajecten in de vorm van jaaractieplannen. De jaaractieplannen worden opgenomen in de jaarlijkse ondernemingsplannen en aldus geïncorporeerd in de beheers- en beleidscyclus.

Het jaaractieplan 2013 is grotendeels uitgevoerd. Acties die nog in uitvoering zijn worden geïntegreerd in het jaaractieplan 2014.

Blikvangers waren:

### De continue dienstverlening in een besparingscontext.

Op 31 december 2013 telde het Agentschap 1278 personeelsleden (1229 VTE).

Hiermee zit het Agentschap op koers om tegen 30 juni 2014 te voldoen aan de door de regering opgelegde 6,5 % besparing op de personeelsaantallen.

Door synergiën, rationalisaties en door de voortgezette procesmatige objectivering van de kwalitatieve en kwantitatieve personeelsbehoefte werd sinds 30 juni 2009 slechts 79% van de uitstroom vervangen bij onverminderde dienstverlening. Dit niettegenstaande 1000 personeelsleden in volcontinu-

dienst werken waarin het personeel in principe 1 op 1 moet vervangen worden. Zo zijn de interne MOF-functies verder gedaald tot 5,4% (versus de 10% norm op het niveau van de Vlaamse overheid).

### De interne verankering en uitbreiding van de maritieme know how.

De interne verankering en uitbreiding van de maritieme knowhow werd ontsloten door een integraal vormingsplan waarin de vaak zeer gespecialiseerde vorming, training en opleiding van het personeel (introductietrajecten en voortgezette beroepsopleiding) nauwkeuriger in kaart wordt gebracht. De specificiteit van het agentschap MDK wordt geïntegreerd in de cor-

porate afspraken binnen de Vlaamse overheid (rapporteringsdefinitie etc.).

Opmerkelijk waren:

- » de samenwerkingsovereenkomst met de Hogere Zeevaartschool voor hydrografische opleidingen
- » de verdere STCW-normering van het scheepspersoneel die ook de doorstroommethodiek van het personeel faciliteert
- » de gegevensdeling via het informatieplatform.

### De verdere automatisering van het personeelsbeheer.

De planning van de prestaties en de registratie van de geleverde prestaties van het continupersoneel werden verder geautomatiseerd.



# Beheersovereenkomst

**De huidige beheersovereenkomst loopt van 01 januari 2011 tot 31 december 2015 en is de tweede beheersovereenkomst van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust sinds de oprichting.**

De beheersovereenkomst legt de wederzijdse rechten en verplichtingen vast van de Vlaamse Regering en het agentschap bij alle activiteiten die verband houden met de scheepvaart op de maritieme vaarwegen en met de kust, zoals vastgelegd in het oprichtingsbesluit.

Voor de concrete uitvoering van de beheersovereenkomst wordt jaarlijks een ondernemingsplan opgemaakt, afgestemd op de begroting. Dit ondernemingsplan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de minister en maakt integraal deel uit van de beheersovereenkomst.

In het ondernemingsplan MDK 2013 werd voor elke operationele doelstelling aangegeven wat er concreet zal uitgevoerd worden in 2013.

Op kwartaalbasis wordt aan de Directieraad van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust gerapporteerd over de resultaten van de indicatoren die opgenomen zijn in de beheersovereenkomst.

Na bespreking en evaluatie door de directieraad worden de resultaten voorgelegd aan de minister en aan het Departement MOW.



# Archiefbeheer

**Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust bezit een schat aan informatie. Met haar archiefbeleid zorgt het agentschap MDK er voor dat alles toegankelijk én raadpleegbaar blijft voor de medewerkers en de externe informatiezoeker. Een goed archiefbeheer zorgt er eveneens voor dat de context van de informatie behouden blijft. De archivaris begeleidt het document- en archiefbeheer van het agentschap MDK en coördineert waar nodig de noodarchivering.**

De focus ligt zowel op het historische archief als op het moderne, dynamische archief.

Documenten, zowel op papier als in digitale vorm, hebben van bij hun ontstaan een aanzienlijke waarde voor de informatiezoeker. Deze dynamische archiefstukken bevinden zich niet noodzakelijk in een archiefruimte maar wel nog op de werkvloer. Ze worden immers nog frequent aangevuld en geraadpleegd.

Een degelijk archief- en documentbeheer ondersteunt de goede werking van het agentschap en hang samen met een efficiënt ruimtegebruik en kennisdeling. Tools hiervoor zijn onder meer een handboek met richtlijnen voor efficiënt archiefbeheer, een post-registratiesysteem en een document managementsysteem.

Het archiefbeleid en -beheer van het agentschap beperkt zich niet tot papieren en digitale documenten. Ook beeldmateriaal is een bron van informatie waarmee men zorgvuldig dient om te gaan.

Daarom heeft MDK in de loop van 2013 een beeldarchief opgezet waarin zowel foto's als afbeeldingen en filmmateriaal die verband houden met de werking van het agentschap bewaard en beheerd worden.

We zijn er ons van bewust dat ook buiten de eigen afdelingen en diensten archief bewaard wordt. Om te vermijden

dat interessante, historische stukken verloren gaan, aanvaardt het agentschap archiefscheningen.

Op die manier kan het agentschap MDK indien nodig én wenselijk relevant archief dat direct aansluit bij haar werking opnemen en bewaren voor het nageslacht.

Er werd een schenkingsbeleid uitgewerkt en een type overeenkomst opgesteld.

Deze schenkingsovereenkomst legt de rechten en plichten vast van zowel de schenker als van de begiftigde.

In 2013 ontving MDK een schenking van de Loodsen Sportvereniging Oostende. Zij dragen een deel van hun archief over aan het agentschap zodat een goede bewaring en beheer gegarandeerd kan worden.





# Gelijke Kansenbeleid



**Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust werkt in een specifieke context waarmee rekening moet gehouden worden. Werken rond diversiteit en gelijke kansen heeft daarom een eigen problematiek.**

De maritieme sector is nog steeds overwegend mannelijk. Door de eerder geringe aanwezigheid van vrouwen in het maritiem onderwijs, stromen relatief weinig vrouwen door naar nautische beroepen zowel in de private als in de publieke sector (loodsen en scheepspersoneel). Deze algemene trend wordt bevestigd in het personeelsbestand van MDK.

Ook de instroom van personen van allochtone afkomst bij maritieme functies correleert met de uitstroom van het maritiem onderwijs. Hun beperkte vertegenwoordiging in dit onderwijs-type resulteert in een beperkte aanwezigheid van deze kansengroep in het personeelsbestand van MDK.

Daarnaast is de situatie van MDK met meer dan 900 veiligheidsfuncties uniek.

Voor deze functies is specifieke lichamelijke geschiktheid immers een in-

ternationale vereiste. Deze functies zijn bijgevolg slechts in beperkte mate toegankelijk voor personen met een arbeidshandicap.

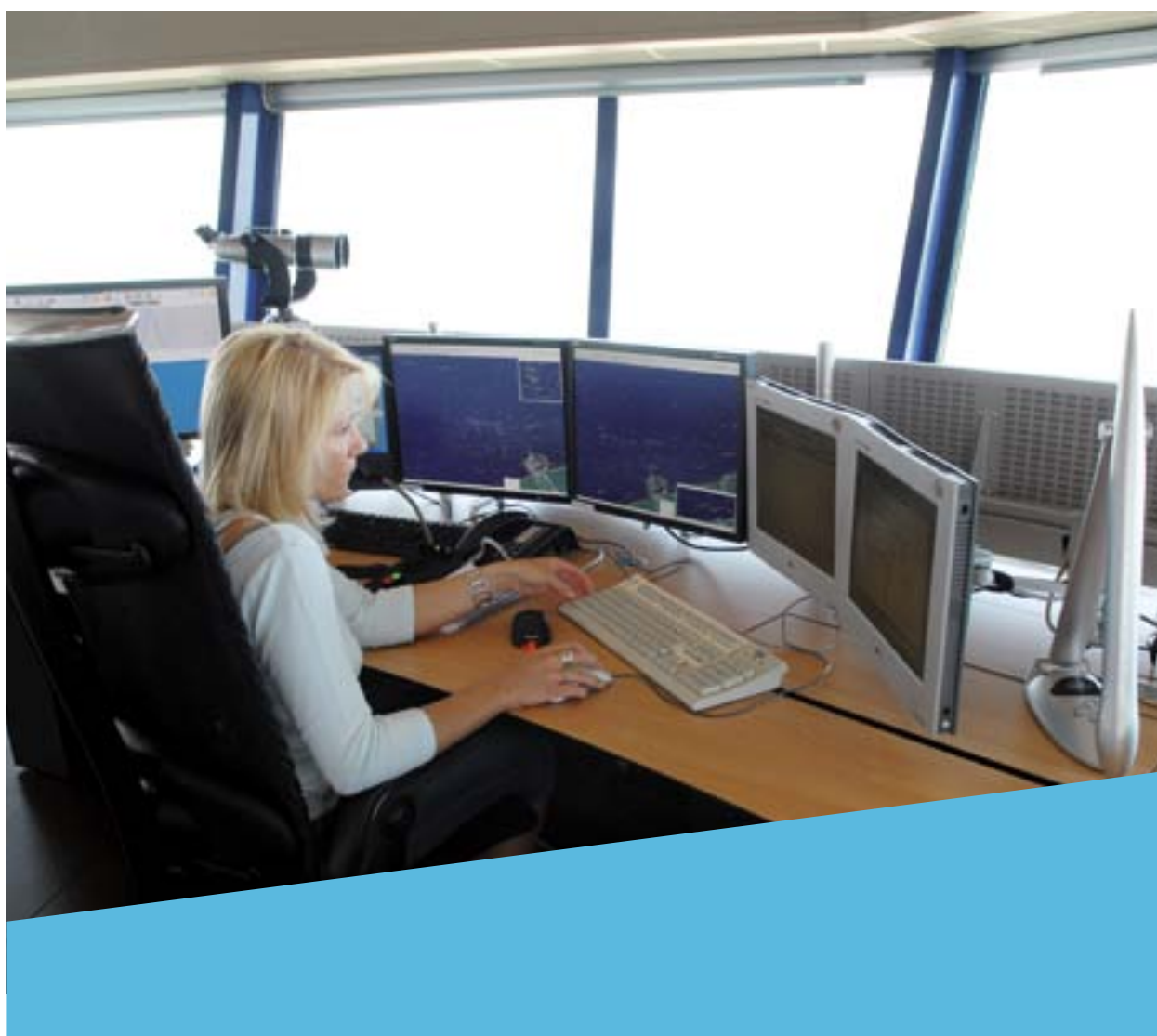
Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust schenkt als organisatie echter bijzondere aandacht voor gelijke kansen en diversiteit. Ook binnen het project 'Integriteit' komt de sensibilisering van het personeel voor gelijke kansen en diversiteit aan bod.

Zo tracht MDK met het project 'areyou-waterproof' (een project dat jongeren

en volwassenen wil stimuleren om te kiezen voor een job op het water) personen uit de kansengroepen te stimuleren om te kiezen voor het maritiem onderwijs.

Bij hun personeelsbeleid streven de verschillende entiteiten van het agentschap naar een grotere vertegenwoordiging van:

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



# Integriteit

De visie op integriteit en het integriteitsbeleid van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust steunt op drie pijlers :

- » De preventieve pijler (stimulerende benadering) dient de organisatie en haar medewerkers weerbaarder te maken tegen integriteitsaantastingen.
- » De tweede pijler (controlerende benadering) is gericht op het vaststellen van overtredingen.
- » In de reactieve pijler (hoe omgaan met integriteitschendingen) wordt aandacht besteed aan de wijze waarop de organisatie moet omgaan met integriteitsaantastingen, zowel naar de collega's en leiding

gevenden toe als naar externe partijen.

Binnen MDK wordt gestreefd naar afstemming tussen een controlerend en stimulerend integriteitsbeleid. Integer handelen zal worden gestimuleerd en integriteitschendingen (niet integer handelen) zullen worden voorkomen, ontdekt en opgevolgd.

De controlerende benadering levert het elementaire wettelijke kader waardoor minimaal integer gedrag binnen de organisatie wordt gewaarborgd. Daarnaast zorgt de stimulerende benadering ervoor dat binnen MDK een ambitieuzer integriteitsbeleid kan opgesteld worden dat verder reikt dan het (morele) minimum.

De controlerende basis (de pijler detectie en controle) is binnen de Vlaamse overheid reeds uitgewerkt in een aantal gedragscodes zoals "De deontologische code van de Vlaamse ambtenaar". Daarnaast behoren ook alle uitgeschreven beleidslijnen en procedures binnen het agentschap tot het controlerend kader. De stimulerende benadering wordt momenteel verder uitgewerkt.

Bij het realiseren van deze visie zal er aandacht geschonken worden aan de communicatie van waarden, normen en gedragsregels, de bespreekbaarheid van integriteit, de jaarlijkse evaluatie van het integriteitsplan en de sensibilisering van de medewerkers om het integriteitsbewustzijn te bevorderen.

# Kwaliteit

## Het agentschap streeft er steeds naar de kwaliteit van haar dienstverlening te verbeteren. Dit gebeurt door gebruik te maken van verschillende middelen.

Als gevolg van de in 2012 uitgevoerde belanghebbendenenquête heeft MDK in 2013 een aantal gerichte verbeteracties ondernomen om de dienstverlening verder te optimaliseren.

De verschillende entiteiten van MDK hebben elk een kwaliteitssysteem dat is aangepast aan de specifieke vereisten en behoeften.

Bij de afdeling Kust werd in 2013 het ISO-kwaliteitsmanagementsysteem voor de hydrometeorologische eindproducten geïmplementeerd en gebeurde de certificatie-audit. Begin 2014 werd het certificaat uitgereikt.

Bij VLOOT werd in 2013 veel aandacht besteed aan opvolging en coördinatie van de nieuwbouw en het in dienstnemen van nieuwe vaartuigen. Voor elk vaartuig wordt in het kader van het project 'slagkrachtige overheid' telkens ook de efficiëntieverhoging binnen VLOOT nagestreefd zonder verlies aan kwaliteit, veiligheid, enz. meer in het bijzonder:

» Met dezelfde output, minder input:

➔ Optimalisering bemanningsmethodiek bij ingebruikname van nieuwe vaartuigen

➔ Optimalisering contract met belanghebbenden/gebruiker ten gevolge van de ingebruikname van nieuwe vaartuigen

» Meer of betere output voortbrengen met dezelfde input door telkens ook de aftoetsing aan de kerntaak van VLOOT als reder

Veel aandacht ging naar het milieu en de verbetering van de dienstverlening in het algemeen.

Het behalen en behouden van een aantal kwaliteits- en veiligheidscertificaten

na 9 audits door externe auditoren in het jaar 2013 kunnen dit staven:

» ISM (International Safety Management)

» ISO 9001

» ISO 14001

Verder blijft MDK onverminderd de actieplannen uitvoeren die opgesteld werden naar aanleiding van de aanbevelingen geformuleerd door het agentschap Audit Vlaanderen in haar auditrapporten.





# Moderne verkeersbegeleiding

**Optimalisatie van de verkeersbegeleiding en de inzet van moderne navigatie ondersteunende middelen zijn een topprioriteit bij het agentschap.**

Om gelijke tred te houden met de schaalvergroting in de scheepvaart is het noodzakelijk dat de Schelderadar-keten zijn mondiale topositie behoudt. Parallel hiermee gaat de zorg voor nauwkeurige hydrografische en hydro-meteorologische gegevens.

Deze operationele doelstelling vertaalt zich in verschillende projecten en deelprojecten bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de afdeling Kust (team Vlaamse Hydrografie).

Conform het meerjarenplan SRK (Schelde Radar Keten) zijn een aantal migratieprojecten in combinatie met de invoering van nieuwe technologieën in uitvoering. In 2013 werd de software van de radarbeeldschermen vernieuwd.

De deelprojecten zijn een vervolg van eerder genomen initiatieven (AIS, Central Broker Systeem, Business Intelligence, WESP, Hymedis Virtualisatie e.a.) die verder worden uitgebouwd en ontwikkeld.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding zette zich in 2013 verder actief in om de Europese verplichtingen na te ko-

men betreffende het uitwisselen van scheepvaartgegevens met de Europese lidstaten en het Europees Maritiem Veiligheidsagentschap (EMSA).

Op Europees vlak zijn er momenteel heel wat ontwikkelingen opgestart op beleidsniveau, waardoor in 2013 een intensieve aanwezigheid en actieve rol is weggelegd op de diverse Europese werk- en projectgroepen van de EC, EMSA, IMO en IALA.

### Vlaamse Hydrografie

Het team Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust levert de nodige input aan de afdeling Scheepvaartbegeleiding en het Loodswezen om de verkeersbegeleiding te optimaliseren.

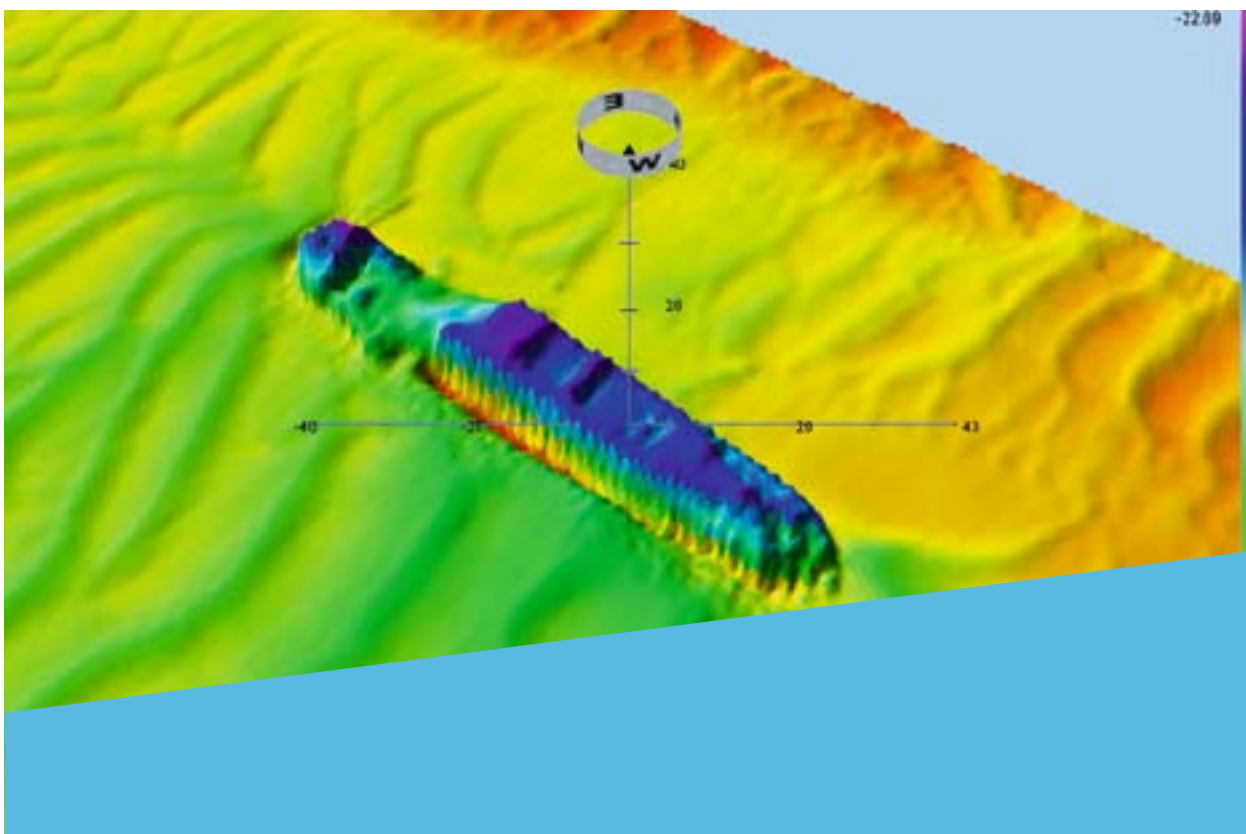
Dit doen ze door onder andere de zee en de Schelde, de kust- en jachthavens en het Kanaal Gent-Terneuzen in kaart

te brengen op basis van bathymetrische metingen.

De hydrometeorologische metingen vormen op hun beurt de input voor de opmaak van het zee- en kustweerbericht, getijdentabellen en stroomatlassen.

De inzet van moderne navigatie ondersteunende middelen zoals de Portable Pilot Unit van het Loodswezen vereisen een nauwe samenwerking met de Vlaamse hydrografie.

Door de schaalvergroting in de scheepvaart is het detailniveau van de nautische bodem immers een kritische factor. De Vlaamse hydrografie is in staat deze data binnen de vastgestelde productietermijn van één week te realiseren.





# Ketenwerking

**De praktijk wijst uit dat een veilige en vlotte scheepvaart enkel kan gerealiseerd worden mits een betrouwbare planning. De nautische ketenbenadering is dan ook een expliciete verplichting opgelegd in artikel 8 van het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied (GNB verdrag).**

Een effectieve coördinatie van het scheepvaartverkeer is enkel mogelijk door een optimale samenwerking tussen de ketenpartners (GNB-organisatie, de verkeersbegeleiding, de havenautoriteiten, de loodsdiensden, de sleepdiensden, de overige nautische dienstverleners en uiteraard het schip). Kort

samengevat komt de ketenwerking erop neer dat een schip vanaf het loodsstation op zee tot aan de ligplaats (of omgekeerd) haar reis zonder onderbreking moet kunnen verder zetten.

Voor de scheepvaart naar en vanuit het kanaal Gent-Terneuzen is in 2013 op basis van de ervaringen de planningstool GTi (Gent-Terneuzen informatie) verder verfijnd.

Dit liet toe de scheepvaart beter te plannen en optimaal gebruik te maken van de beschikbare capaciteit van de sluisen in Terneuzen. Ook voor de scheepvaart naar en vanuit Antwerpen werden verbeterde procedures uitgewerkt.

Door het Loodswezen werd in 2013 een predictiemodel op punt gezet. Het houdt rekening met de manoeuvreersnelheid van het schip, de stroming op

zee en op de Schelde. Daarbij wordt gebruik gemaakt van real-time gegevens en de laatste stand van de techniek waaronder de AIS technologie (Automatic Identification Signal) voor schepen.

Dit model berekent op basis van de gewenste aankomsttijd van de klant, wanneer een schip aan de loodspost op zee de reis moet aanvatten.







# Projecten VLOOT

**De professionalisering en marktconforme werking van de overheidsrederij VLOOT werd in 2013 verder gezet. Deze beleidskeuze resulteerde in een verbetering van de dienstverlening aan haar klanten en partners en in een verdere efficiëntieverhoging, zowel qua inzet van personeel als qua ecologische resultaten.**

VLOOT besteedt veel aandacht aan het milieu (milieuvriendelijkere motoren), de mobiliteit (veerdiensten) en de efficiëntieverhoging (beter afgestemde vaartuigen en bemanningen).

De gemiddelde leeftijd van de vaartuigen van VLOOT blijft in positieve zin

evolueren en bedroeg einde 2013 ongeveer 16 jaar.

In de loop van 2013 werden volgende nieuwe vaartuigen in dienst genomen :

**ZEESCHELDE** – multifunctionele boeienlegger die voornamelijk ingezet wordt op de Schelde vanuit Antwerpen: plechtig ingebruik genomen op 11 maart – mevrouw Ilse Hoet, Vlaams Permanent Commissaris van Toezicht op de Scheldevaart en hoofd van de afdeling Haven- en Waterbeleid van de Vlaamse overheid, doopte het schip in aanwezigheid van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, havenschepen Marc Van Peel en tal van maritieme partners, zowel vanuit Vlaanderen als Nederland;

**PIERRE PETIT** – hydrografisch meetvaartuig dat ingezet wordt voor hydrografische metingen op de Schelde en onderzoek voor het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout: plechtig in gebruik genomen door mevrouw Wivina Demeester – De Meyer en gewezen Vlaams minister van financiën en begroting;

**MAURICE MAETERLINCK** - autoveer in vervanging van een 50-jaar oude veerboot die ingezet wordt op het kanaal Gent-Terneuzen (Langerbrugge): plechtig in gebruik genomen door mevrouw Joke Schauvliege, Vlaams minister van Leefmilieu, Natuur en Cultuur.

Naast de gewone nieuwbouw en vervangingsprojecten werden ook 2 belangrijke eigendomsoverdrachten gerealiseerd van 'oude' vaartuigen die niet meer dienstig waren voor de operationele dienstverlening van VLOOT:

**ZEELEEUW** werd op 3 mei 2013 door de Vlaamse overheid geschonken om ingezet te worden voor zeewetenschap-

pelijk onderzoek ter hoogte van Oost Afrika. De ZEELEEUW deed 21 jaar dienst als loodsboot en vervolgens nog eens 12 jaar als zeewetenschappelijk onderzoekvaartuig voor de Noordzee onder VLOOTvlag. De ZEELEEUW kreeg de naam 'MTAFITI' en is op 25 oktober 2013 aangekomen in haar nieuwe thuishaven Mombasa.

Het historisch vaartuig **DOEL** werd op 12 juni 2013 definitief afgestaan aan de Behoudsvereniging Bebakeningsvaartuig DOEL die het vaartuig al geruime tijd als geklasseerd goed beheerde.

### Informatiseringsprojecten

In het kader van de verdere uitbouw van de performantie van VLOOT als rederij is in 2013 heel wat tijd en middelen besteed aan de digitale bereikbaarheid

van de schepen en de communicatie tussen wal en schip o.a. via opstart sharepointplatform, wifi installaties aan de kade en 3G-verbinden op de verschillende schepen, enz...

VLOOT heeft ook een nieuwe tool in gebruik genomen in het kader van de factuuropvolging waardoor de behandeling van facturen van de leveranciers/aannemers vanaf nu volledig digitaal verloopt. Verder werd in 2013 het 'Finlogsysteem' van VLOOT zo aangepast dat de personeelsvergoedingen automatisch ingelezen worden en de collega's hierover automatisch een bericht in hun professionele mailbox ontvangen. Dit project heeft een vermindering van de papierstroom met circa 20.000 A4 bladen voor gevolg.



# Performante loodsorganisatie

**In 2013 werden de onderhandelingen uit februari 2012 tussen de Vlaamse Regering en de representatieve vakbonden en beroepsverenigingen van loodsen verder gezet. Deze onderhandelingen hadden tot doel een oplossing te vinden voor de pensioenberekening en einde-loopbaanproblematiek van de loodsen.**

Ook de efficiëntieverhoging van het Loodswezen stond op de agenda.

In dit kader werd binnen de overlegstructuren van het Loodswezen en MDK met de vertegenwoordigers van de lood-

sen onderhandeld over aanpassingen aan de dienst- en beurtregeling.

Tevens werden andere efficiëntie verhogende maatregelen technisch voorbereid. Zoals afgesproken in februari

2012 zijn al deze dossiers aan elkaar gekoppeld.

Daarom werd, rekening houdend met de geboekte vooruitgang in de verschillende onderdelen in december 2013 een concreet en geconsolideerd voorstel namens de Vlaamse Regering voorgelegd aan de representatieve vakbonden en de Beroepsvereniging van Loodsen.

Dit werd omstandig besproken met alle partijen. In de loop van 2014 worden deze onderhandelingen verder gezet om finaal tot een duurzaam akkoord te komen.



# Vlotte scheepvaart

**De nieuwe beloodsingsvloot was in 2013 volledige operationeel. Hierdoor werd de continuïteit van de dienstverlening naar alle Vlaamse havens verhoogd en wachttijden voor de scheepvaart verder verlaagd.**

De 3 tenderswaths WIELINGEN, WEST-DIEP en WESTERSCHELDE hebben er samen met de WANDELAAR voor gezorgd dat er een efficiëntiewinst kon behaald worden van 5% op jaarbasis, in vergelijking met het oude beloodsingsconcept.

De wachttijden (als gevolg van loodstekorten) bedroegen in 2013 nog slechts 1,75% van de alle geregistreerde wachttijden. Wel moeten we vaststellen dat het scheepvaartverkeer meer en meer op pieken wordt afgewerkt. Dit maakt

het voor alle ketenpartners en dus ook voor het Loodswezen moeilijk om daarvoor de vereiste middelen in te zetten.

De nieuwe beloodsingsvloot heeft ook een efficiëntere inzet en beschikbaarheid van de loodsen tot gevolg. De nieuwe beloodsingsmiddelen zijn immers langer inzetbaar onder slechte weersomstandigheden. De zogezegde haal- en meeneemreizen naar vreemde havens zijn verminderd in 2013 zodat er meer loodsen beschikbaar zijn.

Tevens hebben de nieuwe vaartuigen het proces 'van en aan boord brengen van een loods' ingekort. Afhankelijk van het type schip levert dit een aanzienlijke tijdswinst op en draagt het tevens bij tot de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

In 2013 werden in samenwerking met VLOOT speciale acties ondernomen om een zo groot mogelijk aantal schepen Swath-operabel te maken.

Het aandeel van de Swath-operabele zeeschepen ligt ongeveer op 75 %. Voor de niet SWATH-operabele schepen wordt bij ongunstige weersomstandigheden LOA (loodsen op afstand) aangeboden binnen de grenzen van de geldende reglementering.

Voor uitgaande niet Swath-operabele schepen moet de loods in dergelijke gevallen nog steeds meevaren omdat het onschepingsmanoeuvre niet onder veilige omstandigheden kan gebeuren (te laag vrijboord van het zeeschip).



# Veilige scheepvaart

**De vaarwegen naar onze Vlaamse zeehavens behoren tot de drukste van gans de wereld. Veiligheid is dan ook een topprioriteit.**

De Westerschelde is een druk en internationaal vaarwater en wordt gebruikt door zeevaart, binnenvaart en recreatievaart.

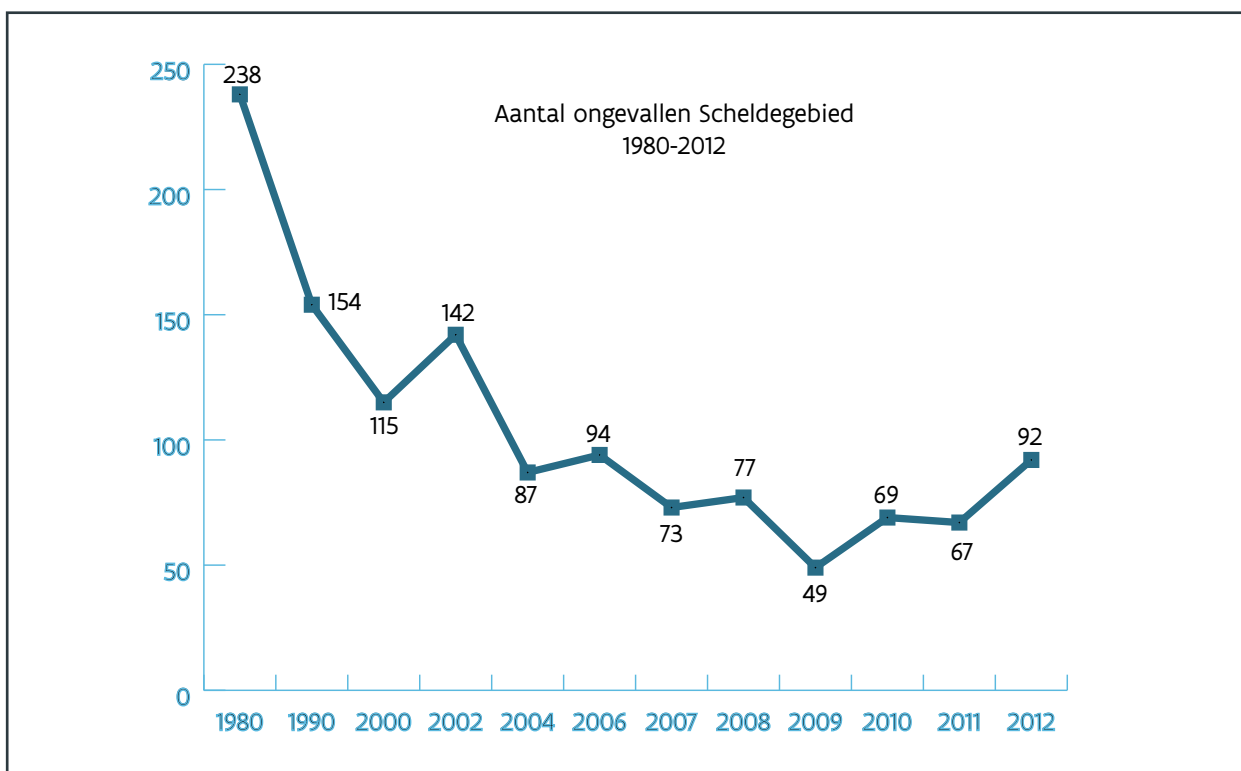
Ondanks het drukke verkeer en de opmerkelijke schaalvergroting van de scheepvaart is het een veilig vaarwater

Dit blijkt uit de jaarlijkse monitoring van de nautische veiligheid. Het monitoringssysteem werd in 2006 aangepast en uitgebreid om een vollediger en accurater veiligheidsbeeld te verkrijgen.

Het grootste deel van de ongevallen betreft strandingen of aanvaringen met objecten zoals boeien.

Aanvaringen tussen schepen vormen minder dan één vierde van het totaal aantal ongevallen.

Het aantal aanvaringen schommelt de laatste jaren tussen 10 en 17. In 2012 en 2013 hebben zich geen ernstige ongevallen voorgedaan.



# MRCC



**Het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum) van het agentschap MDK, heeft een grote verantwoordelijkheid bij de coördinatie van reddingsacties op zee en bij mariene milieu-incidenten.**

Hierbij zijn zowel Vlaamse diensten, als ook federale diensten (scheepvaart-politie, scheepvaart-inspectie, BMM, de Marine, de luchtmachtbasis van Koksijde e.a.) en provinciale diensten betrokken.

Het agentschap ondersteunt en coördineert de reddings- en sleepactiviteiten

op zee als SAR-autoriteit (Search and Rescue) vanuit het MRCC in Oostende. Het MRCC is hét centrale meldpunt voor gebeurtenissen die plaatsgrijpen op zee bijvoorbeeld schepen in nood, ongevallen en olieverontreiniging.

Naast de coördinatie van de reddings- en sleepactiviteiten staat het agentschap ook in voor het snel en doelmatig

inzetten van bemande en bedrijfsklare vaartuigen voor het verlenen van hulp of bijstand op zee via de overheidsrederij VLOOT.

Dit omvat zowel het verlenen van hulp of bijstand aan in moeilijkheden verkerende vaartuigen en andere drijvende vaartuigen als het opsporen en redden van in nood of in moeilijkheden verkerende

personen op zee. 2013 was het eerste volledige werkjaar van de in 2012 gereorganiseerde zeereddingsdienst.

Het MRCC maakt samen met het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) deel uit van de Kustwachtcentrale. Beide componenten van de Kustwachtcentrale werken op complementaire wijze samen.

Volgende tabel geeft een overzicht van de incidenten die door het MRCC van 2005-2013 gemonitord werden :

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Stranding	1	6	13	7	5	6	14	5	11	68
Aanvaring/aandrijving	3	2	7	2	3	3	3	2	3	28
Zinken	0	0	0	0	0	0	6	5	5	16
Motorpech/techn. uitr.	34	66	98	92	124	104	131	144	138	931
Kapseizen	*	*	*	*	*	*	13	0	8	21
Medevac	14	17	17	18	23	20	21	19	23	172
Duikongeval	*	*	*	*	*	*	*	1	0	1
Man over boord	6	12	7	14	20	13	33	10	5	120
Persoon in nood/ vermist	3	7	14	6	10	16	105	95	69	325
Dode op zee, haven	*	*	*	*	*	*	*	4	3	7
Zelfmoordpoging	*	*	*	*	*	*	*	6	9	15
Bruinvislijn	*	*	*	*	*	*	*	3	2	5
Drijvend voorwerp	2	1	5	9	3	1	3	11	19	54
Explosieven	2	0	4	6	11	12	12	5	2	54
Luchtvaartongeval	*	*	*	*	*	*	*	1	0	1
Onderzeebootongeval	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0
Schade aan kabel/pijpleid	*	*	*	*	*	*	*	0	0	0
Pollutie	*	*	*	*	*	*	9	6	9	24
Brand	1	1	1	1	1	2	3	2	4	16
Onbekend/vals alarm	*	*	*	*	*	*		55	74	129
Allerlei	31	36	37	33	64	75	87	6	7	376
Piraterij	*	*	*	*	*	*	2	0	0	2
	<b>97</b>	<b>148</b>	<b>203</b>	<b>188</b>	<b>264</b>	<b>252</b>	<b>442</b>	<b>380</b>	<b>391</b>	<b>2365</b>

# Masterplan Kustveiligheid



**De afdeling Kust werkte in 2013 verder aan de uitvoering van haar Masterplan Kustveiligheid. De Vlaamse Regering keurde dit Masterplan op 10 juni 2011 goed.**

Het is het essentiële sluitstuk om de Vlaamse kust en de kusthavens en –jachthavens tegen 2015 op een veiligheidsniveau van een 1000-jarige storm te brengen.

In 2013 werden de grote aanpassingswerken aan dijken en stranden voortgezet. Daarbij ging veel aandacht naar de



architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit en de recreatieve meerwaarde.

De afdeling Kust zorgt voor de basisbescherming, de gemeenten staan in voor de meerkost van de architecturale verfraaiing.

In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium ondernam de afdeling Kust tevens de hydraulische studies om het ontwerp van stormmuurtjes of stormvloedkeringen in de havens te optimaliseren en te concretiseren.

De afdeling Kust voerde in 2013 volgende investeringen uit in het kader van het Masterplan Kustveiligheid:

» De duinsuppletie aan de Gilles Scott-laan in Koksijde

» De ontwerpstudie voor de stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort

» Het ontwerp van de harde beschermingsmaatregelen in Oostende (Raversijde-Mariakerke) werd via open oproep en in samenwerking met de Vlaamse bouwmeester opgemaakt

» Suppletie van het groeistrand in Oostende

» Bouw van stormmuren langs de Vis-mijnlaan als eerste fase voor de aanleg van veiligheidsmaatregelen langs de havengeul

» De architecturale studie voor de vernieuwing van de Zeedijk in Wenduine

» De ontworpen overstromingsmaatregelen in de havens van Blankenberge en Zeebrugge werden geconcretiseerd in een uitvoeringsbestek.





# Uitbouw kustjachthavens

**Onze kust heeft een uitgesproken multifunctioneel karakter. Het agentschap MDK houdt bij investeringswerken en het beheer van het patrimonium hiermee terdege rekening.**

Steeds wordt getracht om de verschillende functies harmonieus samen te brengen.

Dat gebeurt met aandacht voor de integratie van de zeewering en de ontwikkeling van natuur, recreatie, aantrekkelijkheid en economische activiteiten.

Nadat slechts een tijdelijke bouwvergunning werd ontvangen voor de plaatsing van basisinfrastructuur om het Tijdok van Zeebrugge in te richten als jachthaven werd het ontwerp voor de renovatie van de Jacques Brelsteiger en de verdere inrichting van het Tijdok opgemaakt in 2013.

In Blankenberge wordt de glooiing van de oude haven gefaseerd heraangelegd, waardoor dat deel van de jachthaven in de toekomst meer diepgang kan krijgen. De eerste fase werd in 2013 uitgevoerd.

Daarnaast werd de aanleg afgewerkt van de omgeving van de gerenoveer-

de zone rond het nieuwe clubhuis ter hoogte van de oude spuisluis.

Naar aanleiding van de erfpachtovereenkomst met de nv Vlaamse Visveiling werd de Vismijnlaan in Oostende heraangelegd.

De Ostend Sailing en Racing Club (OSRC) op de oosteroever van de Oostendse havenmond krijgt een nieuwe locatie binnen de nieuwe oostelijke havendam.

De tweede fase voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers en slikken en schorre-eilanden in de Spuikom in Oostende werd voltooid .

In Nieuwpoort is de oude sluisvloer uitgedroogd ter hoogte van de Kromme Hoek.

De glooiingen werden gerenoveerd, waardoor de capaciteit van de jachthaven verder uitbreidt. Ook de toegangsweg tot de Kromme Hoek is gerenoveerd.

De oostelijke glooiing ten zuiden van de aanlandingsplaats van het veer is vernieuwd, het noordelijk gelegen deel werd versneld aanbesteed voor uitvoering begin 2014.



# Maritieme know how

**Een belangrijke maatschappelijk taak is voor het agentschap weggelegd in het verankeren zowel intern als extern en het doorgeven van maritieme know how in Vlaanderen.**

Dit gebeurt door een ruime samenwerking met bestaande maritieme opleidingscentra, universiteiten en andere centra/organisaties.

Tevens stelt MDK zich tot doel om in het kader van haar mogelijkheden en in samenwerking met private ondernemingen de maritieme beroepen bij jongeren te promoten onder meer via het project areyouwaterproof.

In 2013 kreeg dit concreet vorm door :

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

» een Boeiend Klasspel begeleiden in het 5de en 6de 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.

MDK werkt ook actief mee als spreker of initiatiefnemer aan diverse programma's die door gespecialiseerde opleidingsinstituten georganiseerd worden zoals APEC en PORTILOG.



# Belanghebbenden- management en communicatie

**De communicatie en informatie van en naar onze doelgroepen wordt uiterst zorgvuldig opgevolgd en is één van de waarden waar veel belang aan wordt gehecht.**

Met belanghebbenden, klanten en partners is een regelmatige dialoog tot stand gekomen die ondersteund wordt door moderne communicatiemiddelen. In 2013 werd de website verder uitgebouwd met een blog.

Goede communicatie en correcte informatie scheppen vertrouwen en transparantie. Het zijn de sleutels tot een effectief belanghebbendenmanagement. De communicatiemiddelen worden bepaald door de noden van onze klanten en partners:

» Algemene project informatie geven we via website, nieuwsbrieven en jaarverslagen;

» Nieuwe regelgeving en procedures krijgen toelichting tijdens "roadshows" en haven overlegsessies;

» Operationele informatie is praktisch volledig elektronisch zoals het LIS (Loodsen Informatie Systeem) en CBS (Central Broker System). Volgens behoefte kunnen onze klanten de loodsstatus volgen via automatisch verstuurd SMS berichten;

» Concrete dossiers bespreken we tijdens bezoeken met klanten, partners en gemeente- en havenbesturen;

» Elektronische informatieborden informeren de gebruikers van de veerdiensten;

» Regelmatig organiseren we overlegsessies met havenbesturen, klantenverenigingen, scheepsagenten en reders en andere belanghebbenden georganiseerd en treden we met onze belanghebbenden in dialoog;

» Het agentschap neemt deel aan grootschalige PR evenementen om onze dienstverlening ook aan en ruimer publiek kenbaar te maken.



# Klantgerichte informatie

**De afgelopen jaren is de communicatie van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust steeds meer geëvolueerd in de richting van een rechtstreeks contact met klanten en belanghebbenden.**

Met de belangrijkste spelers in het haven- en scheepvaartlandschap is een permanente dialoog opgestart.

Wanneer in het najaar van 2013 een reder de vraag stelde om het grootste containerschip ter wereld naar Ant-

werpen te sturen kon door de directe contacten en de professionele voorbereiding vlug een positief antwoord gegeven worden.

Het kustweerbericht is een ander voorbeeld van evolutie in onze communica-

tie. Dit professionele zeeweerbericht is sinds een aantal jaren ook een belangrijke tool voor het kusttoerisme.

Dit geldt ook voor de info-brochure 'Wijzer op het Water' die alle relevante informatie op het vlak van veiligheid voor waterrecreanten bundelt .

De communicatie van het agentschap MDK werd met een 9 op 10 score gewaardeerd door de klanten.



# Geïntegreerde informatie

**In 2013 is het agentschap MDK begonnen met de organisatie van trainingen voor haar klanten waardoor de kwaliteit van de gegevensuitwisseling geoptimaliseerd wordt en een verdere bijdrage wordt geleverd aan een veilige en vlotte scheepvaart in een steeds complexer landschap.**

De ketenwerking is de hoeksteen van een vlotte en veilige planning van het scheepvaartverkeer.

Om een vlotte en veilige scheepvaart naar onze Vlaamse havens te ondersteunen heeft het agentschap in samenwerking met het instituut Portilog (het vormingscentrum voor havengebonden en logistieke opleidingen van Alfaport)

een cursus 'Nautische Ketenwerking' ontwikkeld.

Deze cursus voor operationele managers van rederijagenturen bundelt de bestuurlijke en regelgevende elementen van de nautische ketenwerking.

De deelnemers krijgen een praktijkgerichte opleiding waardoor het inzicht

in de nautische keten verhoogt wat bijdraagt tot een vlottere en meer efficiënte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar onze havens.

De opleiding werd opgesteld in samenwerking met vertegenwoordigers van het Havenbedrijf Antwerpen en de privébedrijven.

Deze cursus, waar alle entiteiten, van het agentschap hun inbreng hadden, kreeg vanwege de deelnemers een beoordeling van gemiddeld 85 %.

The logo for Portilog features the word 'Portilog' in a large, bold, black sans-serif font. The letter 'i' is stylized with a blue dot above it and a blue vertical bar extending downwards, ending in a small blue circle. A light blue shadow is cast beneath the 'i'.

Havengebonden en Logistieke Opleidingen uit de praktijk



# Crisiscommunicatie

**Als meldpunt voor incidenten op zee is een professionele communicatie in crisissituaties een absolute vereiste.**

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van het agentschap MDK noteerde in 2013 in totaal 391 incidenten op zee.

Professionele en regelmatig ingeefende procedures liggen aan de basis van de hulpverlening waardoor in 2013 opnieuw mensenlevens konden gered worden.

De hulpverlening omvatte zowel bijstand aan vaartuigen in moeilijkheden en het opsporen en redden van personen op zee.

De communicatie met andere overheidsinstanties en de berichtgeving aan de bevolking in geval van dreigend overstromingsgevaar aan zee is vastgelegd in procedures die regelmatig beoordeeld en ingeefend worden.



# Beeldverslag 2013

## JANUARI



7 JANUARI 2013

Eerste van een reeks veiligheidsdagen opgestart met de vertegenwoordigers van Scheepvaartpolitie en VLOOT

## FEBRUARI



2-4 en 8-10 FEBRUARI 2013

Belgian Boat Show te Gent



21 FEBRUARI 2013

Opening fietsenstalling Umicore aan het VLOOTveer te Kruibeke



27 FEBRUARI 2013

Kustforum Oostende

MAART



11 MAART 2013

Doop Zeeschelde te Antwerpen



23 MAART 2013

Opencampusdag Hogere Zeevaartschool Antwerpen

APRIL



13 APRIL 2013

Doop Cosco Belgium aan het Deurganckdok



14 APRIL 2013

Opening Vaarseizoen Zeescouts Antwerpen



16, 18 en 23 APRIL 2013  
MDK Havenoverleg

**MEI**



3 MEI 2013  
Overdracht Zeeleeuw aan Kenia



18 MEI 2013

startschot Raveelwandelingen tvv Kinderkankerfonds



23-25 MEI 2013

Oostende voor Anker



24 MEI 2013  
Opendeur ATCC

**JUNI**



3-14 JUNI 2013  
Apec Seminarie: Nautical Accessibility and Maritime  
Traffic Management



15 JUNI 2013

Zeebrugge: Independence of the Seas - grootste passagierschip dat ooit Benelux haven bezocht

## JULI



6-7 JULI 2013

Navy days Zeebrugge





8-24 JULI 2013

MRCC en Vloot nemen deel aan Reddingsoefeningen  
Drenkelingen aan de kust

## AUGUSTUS



13 AUGUSTUS 2013

Persbreefing WBL Antwerpen EEE-schepen rederij  
Maersk



**21 AUGUSTUS 2013**

Voorzitters Kustwacht bezoeken Wandelaar



**23 AUGUSTUS 2013**

Vertrek MTA FITI (ex Zeeleeuw) uit Oostende



30 AUGUSTUS 2013  
Veiligheidsdag te Nieuwpoort

**SEPTEMBER**



7 SEPTEMBER 2013  
Dag der zeelieden - bloemenhulde Monument der zee-  
lieden te Antwerpen



16 SEPTEMBER 2013

Making Waves - Internationale conferentie over Kustbescherming te Oostende



17 SEPTEMBER 2013

Doop Pierre Petit te Antwerpen



22 SEPTEMBER 2013

Vlaamse havendag in de 4 Vlaamse havens



24 SEPTEMBER 2013

Kick-off vergadering Portilog seminarie Nautische ketenwerking



26 SEPTEMBER 2013

Aankomst nieuwe reedboot Deurloo uit Estland te Oostende



29 SEPTEMBER 2013

Opendeurdag in het WBL te Antwerpen

**OKTOBER**



25-27 OKTOBER 2013

Cap°Kaz Nieuwpoort

**NOVEMBER**



19, 25 EN 27 NOVEMBER 2013

MDK Havenoverleg

DECEMBER

# Portilog

Havengebonden en Logistieke Opleidingen uit de praktijk

5 DECEMBER 2013

Slotzitting Portilog cursus Nautische ketenwerking



9 DECEMBER 2013

Doop Veerboot Maurice Maeterlinck te Gent



are  
you  
water  
proof



**Het agentschap MDK steunt al jaren het project are-youwaterproof. Het samenwerkingsproject bestaat uit de maritieme onderwijsinstellingen, de maritieme werkgevers en de Vlaamse overheid (agentschap MDK).**

Samen streven we ernaar om een zo ruim mogelijk publiek van jongeren, kennis te laten maken met de maritieme opleidingen en sectoren. Areyouwaterproof probeert via haar website [www.areyouwaterproof.be](http://www.areyouwaterproof.be) de nodige

informatie over de maritieme opleidingen en de toekomstmogelijkheden die hieruit voortvloeien weer te geven.

Het aantal leerlingen, studenten en cursisten aan maritieme instellingen is mede door de inspanningen van Areyouwaterproof gestegen in het schooljaar 2012-2013.

Een van de voornaamste realisaties in 2013 was het uitwerken van een klas-

spel voor leerlingen van de basisscholen.

Deze opdracht werd toevertrouwd aan het Centrum Informatieve Spelen. Areyouwaterproof stelde in mei 2013 'Een Boeiend Klasspel' voor.

Leerlingen van de derde graad lager onderwijs krijgen de kans om kennis te maken met de maritieme wereld. Een spelbegeleider neemt gedurende twee uur de klas over van de leerkracht. μ

De leerlingen worden omgetoverd tot kapitein, hoofdwerktuigkundige en matroos. Samen moeten ze drie reizen volbrengen en diverse taken uitvoeren .

'Een Boeiend Klasspel' zal gedurende meerdere schooljaren gratis aangeboden aan alle scholen van het lager onderwijs. In het najaar van 2013 hebben al 21 klassen kennisgemaakt met 'Een Boeiend Klasspel' .





# Permanente Commissie

**De Permanente Commissie (PC) blijft zich focussen op de drie belangrijkste doelstellingen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer: naast vlotheid en veiligheid van de scheepvaart, is het optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit een belangrijk streefdoel.**

**Nautische benutting van de vaarwegcapaciteit in het Scheldegebied**

De schaalvergroting van de zeescheepvaart naar Antwerpen zet zich verder door. De jaarlijkse groei van de gemiddelde bruto tonnenmaat (BT) van de zeeschepen toont dit aan.

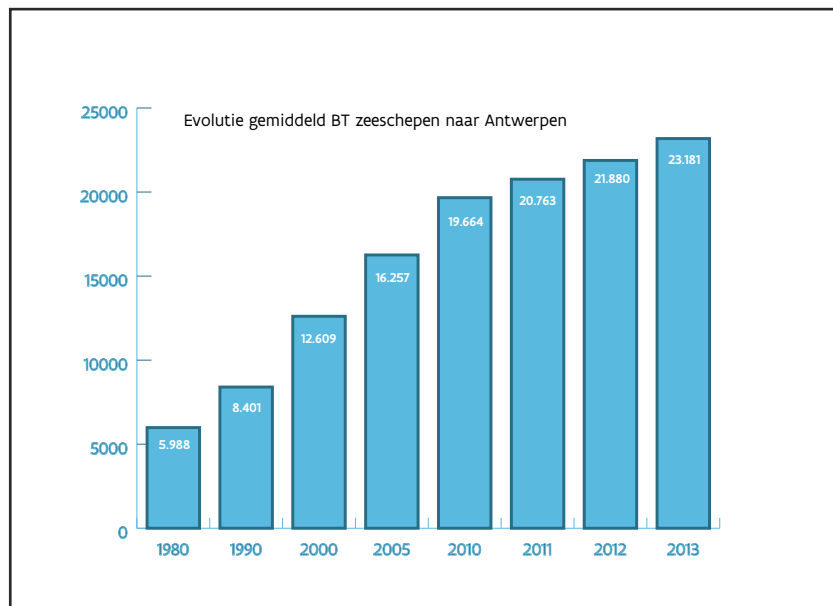
Tot in 2009 was de maximaal toegestane scheepslengte op de Westerschelde 360 meter. In de loop van 2009 is de Permanente Commissie afgestapt van deze lengtelimiet om in te spelen op de schaalvergroting, in het bijzonder van de containervaart. De stijging van het aantal containerschepen langer dan 360 m dat de haven van Antwerpen aanloopt, is opmerkelijk

In de tweede helft van 2013 zijn met positief resultaat vier proefvaarten met COSCO-containerschepen met een lengte van 366 m uitgevoerd om de maximale scheepsdiepgang bij afvaart uit het Deurganckdok met dergelijke scheepstypes op te trekken van 14,5 m tot 15 m.

Na een grondige voorbereiding, waarbij de loodsen een hele reeks simulatievaarten hebben uitgevoerd met dergelijk scheepstype op de vaarsimulator van het Waterbouwkundig Labo Antwerpen, vond medio oktober 2013 de eerste proefreis plaats met een schip van de Triple E-klasse van Maersk. Dit scheepstype betreft de grootste containerreuzen ter wereld (lengte: 399 m, breedte: 56 m, TEU: 18.000). Zowel de op- als afvaart van het proefvarende schip Mary Maersk zijn zonder veiligheidsproblemen verlopen. Definitief fiat van de Permanente Commissie voor de vaart op de Westerschelde met de Triple E-klasse van Maersk is mogelijk na positieve evaluatie van een nog nader te bepalen aantal bijkomende proefvaarten.

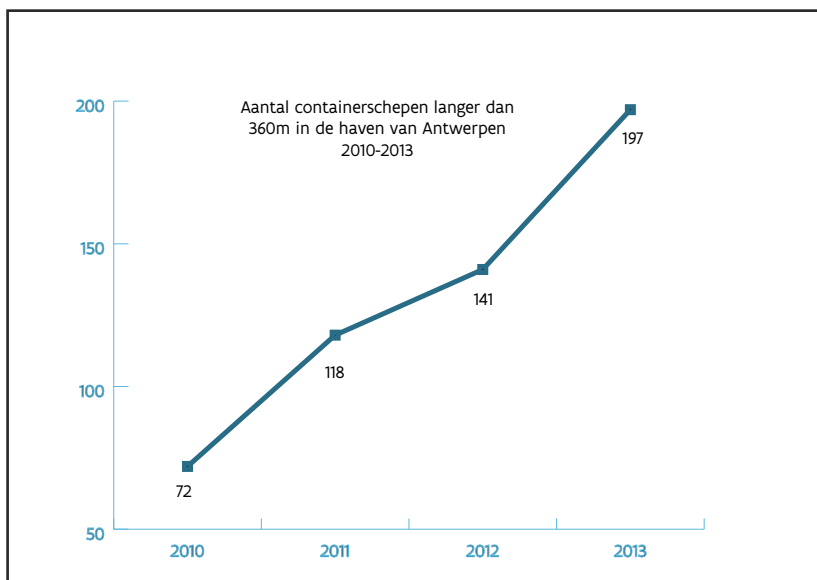
### Probabilistisch toelatingsbeleid (dynamische kielspeling)

Momenteel is het toelatingsbeleid voor diepstekende schepen naar de Scheldehavens gebaseerd op de deterministische methode die rekening houdt met een constante minimale



kielspeling, uitgedrukt in een percentage van de scheepsdiepgang. Deze methode houdt geen rekening met de heersende golfcondities die nochtans bepalend zijn voor de daadwerkelijk benodigde kielspeling. De probabilis-

Uit onderzoek uitgevoerd door de afdeling Maritieme Techniek van de Universiteit Gent met ondersteuning van het Waterbouwkundig Labo Antwerpen, is gebleken dat een overschakeling naar een probabilistisch toelatingsbe-



tische methode, onder meer gebruikt voor de vaart naar Rotterdam, houdt wel rekening met het actuele golfklimaat, is gebaseerd op de kans dat een schip de bodem raakt en gaat dus uit van een dynamische kielspeling.

leid winst inzake scheepsdiepgang en tijpoorten kan opleveren. Daarom laat de Permanente Commissie nu vervolgonderzoek uitvoeren, hetgeen in april 2014 moet leiden tot het bestek voor de bouw van de probabilistische tool voor het Scheldegebied.

## Ketenwerking

In nauw en intensief overleg tussen alle betrokken partijen zijn nieuwe en efficiëntere procedures overeengekomen voor de planning van de scheepvaart naar de Scheldehavens en de Vlaamse kusthavens. De door de Permanente Commissie bekrachtigde planningsprocedures zijn uniform voor al deze havens wat de transparantie voor de scheepsagenten ten goede komt. De loodsbestelregeling is zo aangepast dat ze naadloos aansluit op de herwerkte planningsmethode.

De aangepaste wijze van planning betekent een belangrijke stap voorwaarts in de nautische ketenwerking. Door een efficiëntere planning en gegevensuitwisseling kunnen wachttijden voor de scheepvaart worden gereduceerd,

waardoor een vlottere en dus ook veiligere afwikkeling van het scheepvaartverkeer verzekerd is. Het Central Broker Systeem van de Schelderadarketen fungeert als centraal platform voor berichtenuitwisseling tussen de ICT-systemen van de betrokken ketenpartners.

## Geïntegreerd Verkeersmanagement

Het samenwerkingsverband tussen de Permanente Commissie, het havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports heeft een synergiestudie laten uitvoeren. Die studie kijkt op basis van o.m. een analyse van de belangrijkste processen in het kader van de scheepvaartafwikkeling waar er t.a.v. het kanaal Gent-Terneuzen mogelijkheden zijn tot realisatie van een geïntegreerd verkeersmanagement en dus tot verder-

gaande synergie tussen de betrokken partijen. Op basis van de resultaten van de studie zal de beleidsgroep in de eerste maanden van 2014 een integratietraject uitzetten.

Gelet op het steeds complexer wordende verkeersbeeld en anticiperend op de ingebruikname van de Deurgancksluis begin 2016, hebben het havenbedrijf Antwerpen en de Permanente Commissie eind 2013 afgesproken om, met respect voor elkaars rol, te bekijken hoe de onderlinge samenwerking kan worden bevorderd om tot één geïntegreerde verkeersafwikkeling te komen voor het havengebied én de rivier. De nadere uitwerking daarvan staat nu op het programma.





# Kustwacht

**De Kustwacht bestaat in België uit 17 kustwachtpartners van de federale en Vlaamse overheid plus de provincie West - Vlaanderen. De belangrijkste doelstelling van de Kustwacht is een goede samenwerking tussen alle kustwachtpartners.**

Omzetting Rampenplan Noordzee naar Algemeen Nood – en Interventieplan (ANIP) Noordzee

In 2013 werkten de verschillende kustwachtpartners samen met het secretariaat Kustwacht en de Federale

Dienst voor Openbare Hulpverlening (FDOH) verder aan de omzetting van het Rampenplan Noordzee naar een Algemeen Nood – en Interventieplan (ANIP) Noordzee onder coördinatie van de gouverneur van West-Vlaanderen.

In een noodplan worden verschillende fases voorzien naargelang de ernst van een incident. Als het incident zich uitbreidt, wordt er overgegaan naar een volgende fase. De organisatie, de coördinatie en de opdrachten van de verschillende disciplines worden voor elke fase beschreven.

In 2006 werd de reglementering voor noodplanning vernieuwd en er werd een nieuw Koninklijk Besluit gepubliceerd in het Belgisch Staatblad (KB van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen). Voor de kustwachtpartners betekende deze nieuwe reglementering de ideale aanleiding



om het intussen verouderde rampenplan Noordzee te actualiseren en te herwerken naar een Algemeen Nood en Interventieplan (ANIP) Noordzee.

Het uiteindelijke doel is niet alleen een verbetering in communicatie, maar ook de afstemming met andere noodplannen aan land.



Er is hiervoor een werkgroep opgericht waarin alle kustwachtpartners vertegenwoordigd zijn. Het nieuwe noodplan is goedgekeurd op het beleidsorgaan Kustwacht van 21 maart 2013.

### Cooperation Group on Places of Refuge 2013

In 2013 heeft de Europese Commissie een werkgroep opgericht 'Cooperation Group on Places of Refuge'. Die werkgroep is er gekomen na het incident met MSC Flaminia, een containerschip dat na een brand in 2012 gesleept moest worden naar een vluchtoord. Een eerste vergadering is doorgegaan op 15 maart 2013 in Brussel. Daar werd ondermeer het voorstel gedaan om een aantal grootschalige table top oefeningen te organiseren. Een table top oefening is een theoretische oefening waarbij de deelnemers op papier moeten vastleggen hoe ze in werkelijkheid zouden optreden.



Op 25 en 26 november 2013 ging in Rotterdam dergelijke oefening door onder de naam 'Ocean Traveller' en georganiseerd door het European Maritime Safety Agency (EMSA). De nautisch dienstchef van het Maritiem Reddings – en Coördinatie Centrum (MRCC) van afdeling Scheepvaartbegeleiding, de nautisch dienstchef van het Loodswezen en de federaal secretaris Kustwacht hebben deelgenomen. Het scenario hield een aanvaring in tussen een tanker en containerschip met olievervuiling, brand aan boord, verlies van lading en (dodelijke) slachtoffers onder de bemanning. Naast een grondige debriefing en evaluatie van de oefening, waren er ook presentaties van gastsprekers.

### North Atlantic Coast Guard Forum

Op 24 en 25 september 2013 vond de jaarlijkse bijeenkomst van het North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF) plaats in Lissabon (Portugal). Het secretariaat Kustwacht treedt naar dit NACGF op als nationaal contactpunt. Het NACGF organiseert elk jaar een internationale oefening, dit jaar on-

der de naam Guardex 13. De nautisch dienstchef van het Maritiem Reddings – en Coördinatie Centrum (MRCC) van afdeling Scheepvaartbegeleiding en twee afgevaardigden van het 40ste Smaldeel Heli van Koksijde hebben de oefening als observator gevolgd vanuit het operationeel centrum in de haven van Cascais. De internationale uitwisseling van ervaringen was een opsteker voor alle partijen.

### Bonnex oefening 16 mei 2013

Op donderdag 16 mei 2013 vond de

pollutiebestrijdingsoefening Bonnex plaats voor de kust van Duinkerke . België heeft aan deze oefening deelgenomen met het schip Zeetijger van Vloot en het toezichtsvliegtuig van de Beheerseenheid Mathematisch Model (BMM).

### Marien Ruimtelijk Plan

In 2011 werd een begin gemaakt met de ontwikkeling van een Marien Ruimtelijke Planning (MRP). In 2013 werd een ontwerpplan opgemaakt waarop alle kustwachtpartners advies hebben uit-





gebracht. Ook het grote publiek heeft de kans gehad opmerkingen te maken. Alle opmerkingen werden verwerkt door het kabinet van de minister van de Noordzee. Het ontwerpplan is goedgekeurd op de ministerraad van 20 december 2013. Het uiteindelijke doel is om het mariene ruimtelijke plan te laten goedkeuren bij koninklijk besluit.

### Oefeningen Drenkelingen 2013

Elk jaar organiseren de gouverneur van West-Vlaanderen en zijn diensten reddingsoefeningen aan de kust om de afsprakenregeling drenkelingen te testen en waar nodig bij te stellen. Dit jaar waren er drie oefeningen: op 8 juli in Koksijde, op 24 juli in Oostende en op 20 september in Zeebrugge.

### Oefening Polex 2013

Op 25 juni 2013 vond een pollutiebestrijdingsoefening "POLEX" plaats in de buurt van het windmolenpark C-Po-

wer. Deze pollutiebestrijdingsoefening was bedoeld om de gecoördineerde inzet van dispersanten in de windmolenparken te testen en te trainen. Verschillende kustwachtpartners hebben samengewerkt tijdens deze oefening: Defensie, BMM (Beheerseenheid Mathematisch Model van de Noordzee), FOD Volksgezondheid (Directoraat-Generaal Leefmilieu), Civiele Bescherming, MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum) en MIK (Maritiem Informatie Kruispunt), ook de windmolenexploitant C-Power droeg zijn steentje bij. De oefening bracht enkele kleine verbeterpunten aan het licht, maar algemeen kan besloten worden dat de samenwerking en de communicatie goed verlopen zijn.

### Operatie Opera

Eind april 2013 hebben verschillende kustwachtpartners voor de vijfde keer een controleoperatie op zee met code-

naam 'Opera' uitgevoerd. Op 22 april voer het marineschip Stern en zijn bemanning Zeebrugge uit om de operatie op zee te ondersteunen. Verschillende kustwachtpartners (Scheepvaartpolitie, FOD Volksgezondheid, Dienst Zeevisserij) hadden hun inspecteurs ingescheept om samen controles aan boord van schepen uit te voeren, ieder volgens eigen bevoegdheden en prioriteiten. Dankzij een goede coördinatie tussen de verschillende partners tijdens de inspecties werd opnieuw een grote vooruitgang geboekt in het operationeel samenwerken.

### Verkeersveilige dagen op zee

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van afdeling Scheepvaartbegeleiding, het Directoraat-Generaal Maritiem Vervoer en de Scheepvaartpolitie hebben in april vier verkeersveilige dagen op zee georganiseerd.



# Internationale samenwerking



**Het agentschap MDK beschikt op nautisch vlak over een alomteweerd ervaring die ook in buitenland sterk wordt gewaardeerd. Vaak krijgen we het verzoek bezoeken, opleidingen of lezingen.**

## EMPA - 47ste Algemene Vergadering

Van 24 tot 26 april vond op Malta de 47ste Algemene vergadering van EMPA (European Maritime Pilots' Association) plaats.

Het onderwerp van de General Meeting was: 'European pilots towards a sustainable maritime future'

"How should developing technology and innovation enhance pilotage in Europe to meet the challenges of increasing ships' size, increasing traffic, the public demand for higher sustainability and an eco-efficient transport network towards 2030?"

Op vraag van de secretary-general van EMPA werd afdeling Scheepvaartbegeleiding, uitgenodigd om een de relatie tussen VTS (Vessel Traffic Services) en de loodsen toe te lichten,

'VTMS & Pilots, a changing relationship?'

De Schelderegio is al ver gevorderd in deze samenwerking. Doorheen de jaren is de samenwerking tussen loodsen en verkeerscentrales sterk gewijzigd. De dienstverlening evolueerde van het geven van informatie over het weer en de schutplanning van de sluisen naar navigatieassistentie en verkeersorga-

nisatie. Het varen in de Schelderegio zou nu voor loodsen ondenkbaar zijn zonder een VTS of verkeerscentrale. Vandaag is er een goede samenwerking tussen de verkeersleiders en de loodsen. De loods controleert het schip en de verkeerscentrale controleert de ruimte.

Schepen worden steeds groter en bovendien varen ze in hetzelfde tijvenster richting Antwerpen. De situatie op de rivier zal ertoe leiden dat er nog nauwer moet worden samengewerkt tussen alle verschillende schakels van de nautische keten om de Westerschelde optimaal te benutten.

### Suscod: Sustainable Coastal Development

Dit project, gevolgd door afdeling Kust, kadert binnen de doelstelling 'duurzame ontwikkeling van de kust door middel van geïntegreerd kustzonebeheer'. De partners wilden anticiperen op de effecten van klimaatsverandering in de kustzone en dit in relatie tot de verschillende actoren langs de kust met een sterke focus op kustveiligheid.

Daartoe werd een web based ICZM assistent uitgewerkt die toelaat om reeds van bij het ontwerp van een project de gebruiker bij te staan en aanbevelingen te formuleren bij het streven naar een duurzame oplossing voor verschillende belangengroepen aan de kust. Het project SUSCOD liep af in december 2013.

### Flood Aware

Het doel van dit Interreg Iva 2 Zeeën project was om overstromingsbewustzijn bij inwoners in het algemeen en kinderen en KMO's in het bijzonder te vergroten. Niet met campagnes die van achter een bureau zijn bedacht. Samen met de verschillende groepen zijn ze gaan bekijken welke vragen er waren, welke problemen ze tegenkwamen en hoe ze hierover geïnformeerd wilden worden. De afdeling Kust heeft zich binnen het project gefocust op de doelgroep kinderen van 10 tot 12 jaar. Samen met Horizon Educatief uit Oostende werden rond 8 verschillende thema's DOE-stations ontwikkeld. Daarbij leren de kinderen het verschil tussen harde en zachte zeevering of



wat een nood- en evacuatieplan nu juist inhoudt. Naast de campagne voor deze specifieke doelgroep hielp afdeling Kust ook mee aan de ontwikkeling van de Flood Wiki, een web applicatie die bestaande informatie over overstromingsbewustzijn op een gestructureerde manier toegankelijk heeft gemaakt. Het project Flood Aware werd beëindigd in juni.

### CC2150: Coastal Communities 2150

In dit project ligt de focus op de samenwerking en participatie van de stakeholders van de kustgemeenten. Steeds meer kustzones worden geconfronteerd met de impact van de klimaatverandering. De projectpartners zijn samen met de belanghebbenden uit deze kustzones op zoek gegaan naar manieren om met deze verandering om te gaan. Door verschillende innovatieve participatiestrategieën en tools toe te passen wordt gewerkt aan een geïntegreerde visie voor de kustzone.

### Panama

In het kader van de samenwerkingsovereenkomst met de Panamese loodsen ontvingen we in 2013 nogmaals een delegatie Panamese loodsen.

### Togo

Vermits het invaren van de haven van Togo enige gelijkenissen vertoont met onze kusthaven Zeebrugge ontvingen we een vraag voor opleiding vanuit Lomé. Een opleidingsproject in samenwerking met de kustloodsen werd enige tijd geleden opgestart en in november 2013 kwam een afvaardiging uit Lomé naar het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout voor het uitvoeren van simulatievaarten samen met de Vlaamse Kustloodsen.

### IMO

Van 2 tot 6 september 2013 vond de 59ste jaarlijkse bijeenkomst plaats van de Sub-Committee NAV (Safety on Navigation) van IMO (International Maritime Organisation).

België maakt deel uit van IMO als "Associated Member" en wordt vertegenwoordigd door de Federale Autoriteiten (Fed Mobilit). Voor nautische expertise, wordt beroep gedaan op het agentschap MDK. Afdeling Scheepvaartbegeleiding en meer bepaald de MRCC is vertegenwoordigd in het COMSAR sub-comité. Het Loodswezen zendt jaarlijks een vertegenwoordiger naar het sub comité "Safety on Navigation".

Specifieke verkeersscheidingsstelsels werden onderzocht, aangepast of geïmplementeerd. De aanwezigheid en vertegenwoordiging van MDK op dit internationale forum is van belang voor dossiers zoals ondermeer de Windmolens op zee.

### Samenwerkingsakkoord MOW/MDK en de haven van DUQM (Sultanaat Oman)

Al meer dan 3 jaar is een Vlaamse rivierloods actief in het Midden-Oosten. MOW, MDK hebben voor een tweede termijn een samenwerkingsakkoord afgesloten met de haven van Duqm (Port of Duqm Company SAOC) in het Sultanaat van Oman.

Deze nieuwe haven heeft de ambitie om één van de belangrijkste te worden in de regio. Met een gemiddelde havendiepte van 19m werd de eerste fase gebouwd met een budget van van US\$ 3 Billion. De haven beschikt over 8 ligplaatsen en 2 droogdokken die de grootste schepen ter wereld kunnen ontvangen. Het Master Plan voorziet 42 ligplaatsen.

Kapt. Jean-Pierre Van Meir is Harbour Master en Chief Pilot voor de haven van Duqm. Met zijn ruime en voortreffelijke ervaring heeft hij de basis gelegd voor het beloodsen van schepen naar de haven maar ook naar de 2 droogdokken van Oman Drydock Company.

Behalve deze hoofdtaak, verleent hij een adviserende en consultatieve rol in het verder uitgroeien van de haven, opleiding van loodsen, sleepdiensten, inplanting van een VTS-systeem, enz. Zijn rijke nautische expertise spelen hier een belangrijke rol. Vanaf 01 januari 2014, krijgt hij de ondersteuning van een collega rivierloods.

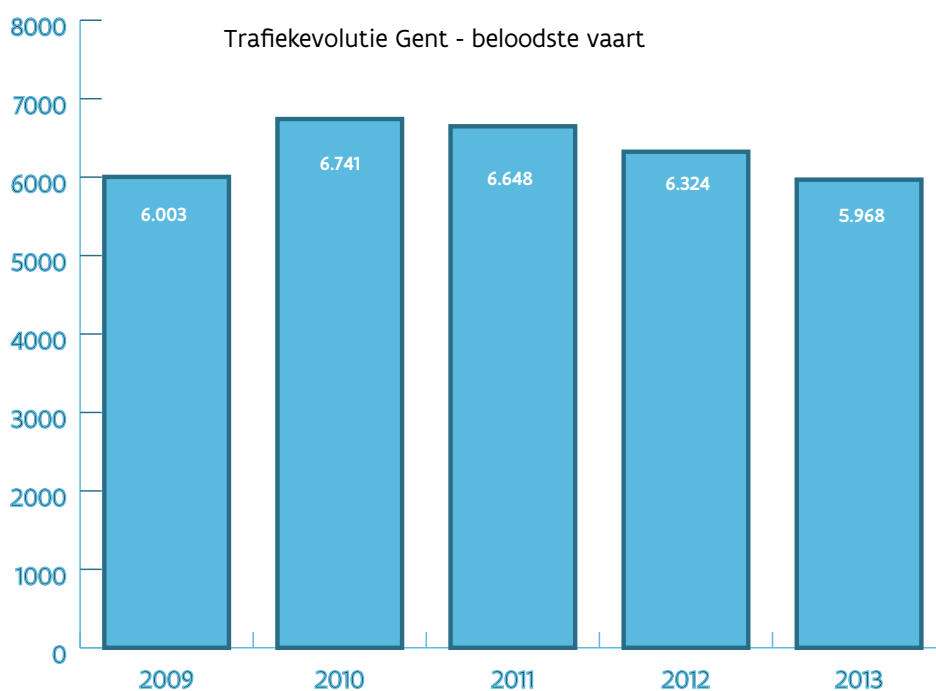
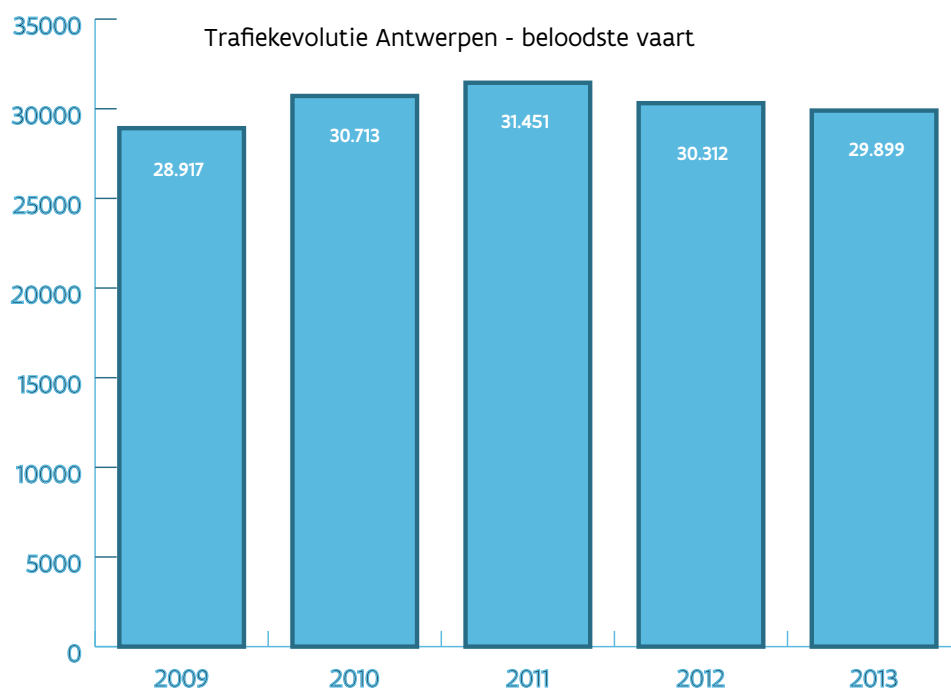
### APEC

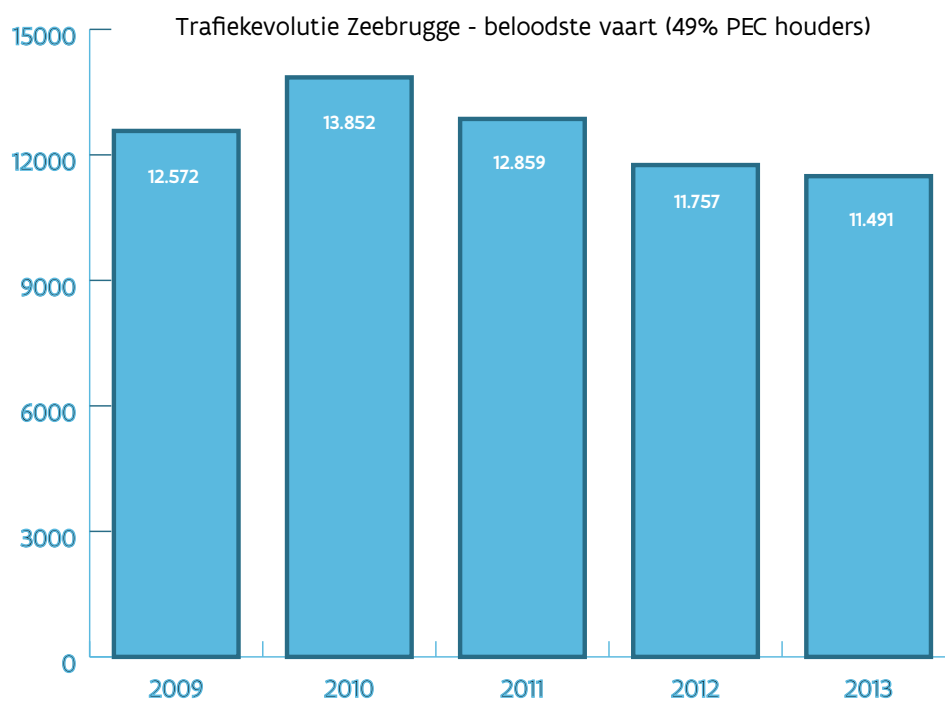
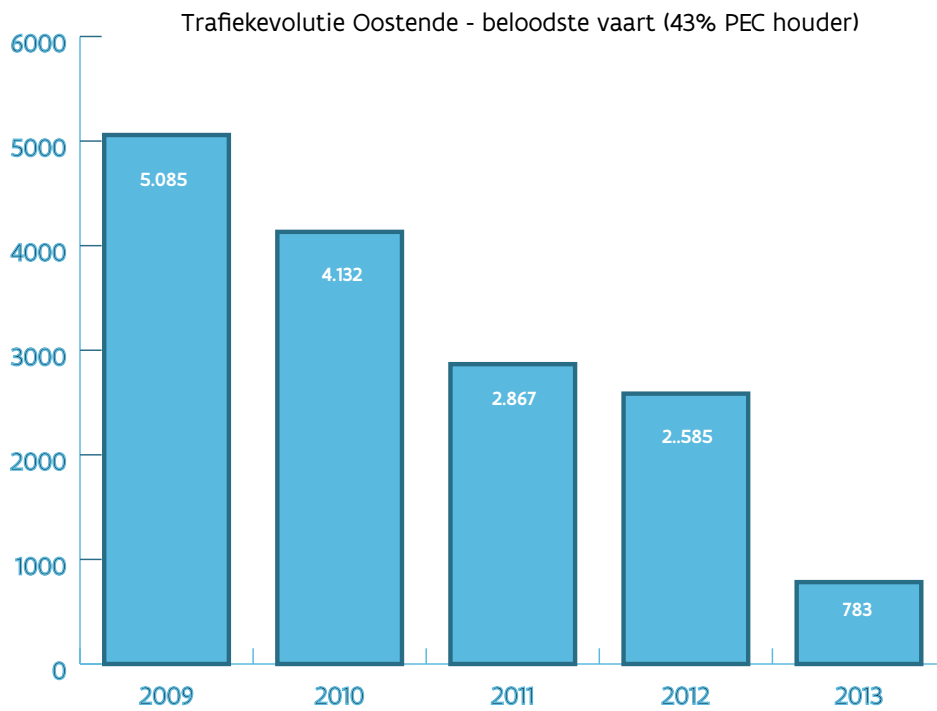
Van 3 tot 14 juni organiseerde het agentschap MDK in samenwerking met APEC het seminarie: "Nautical Accessibility & Maritime Traffic Management". Een twintigtal professionals uit Brazilië, Gambia, Zambia, India, Laos, Suriname, Oekraïne en Vietnam namen deel aan het seminarie dat voor de vierde maal doorging. Het doelpubliek zijn de nautische haven en maritieme overheden van de respectievelijke landen. Naast het delen van nautisch-technische kennis en inzicht vormen deze APEC cursussen een belangrijke bouwsteen in het netwerk van persoonlijke internationale contacten en de reputatie van Vlaanderen als top-regio op maritiem vlak.

### IMRF

Ook in 2013 konden de verschillende betrokken MDK-entiteiten en het kustwachtsecretariaat via het lidmaatschap van VLOOT bij 'International Maritime Rescue Federation' delen in de wereldwijde kennis over het redden van mensenlevens en over de middelen die hiertoe best worden ingezet.

# Facts & figures





## Short Sea Shipping (SSS): cijfers in tonnen

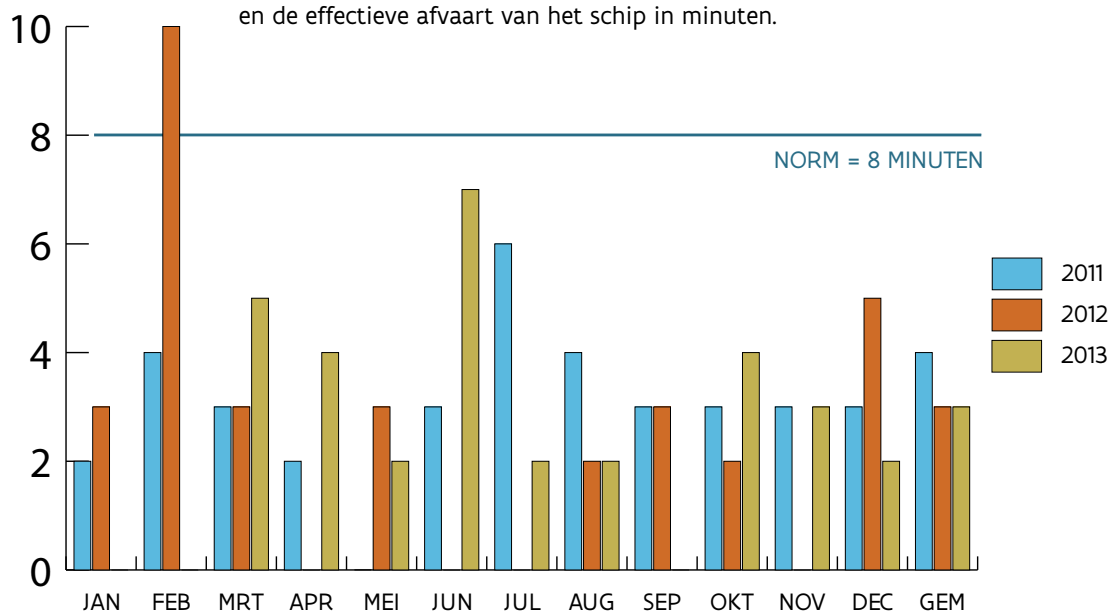
haven	1999	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antwerpen	49.487.501	70.230.234	73.100.641	81.413.034	85.179.660	75.113.989	84.134.393	85.482.380	86.009.125	89.013.336
Gent	9.127.900	9.568.125	11.576.126	12.381.326	13.962.591	12.470.196	15.762.893	17.105.160	17.071.868	17.261.437
Oostende	3.108.127	7.732.275	7.769.456	7.952.533	8.442.997	5.370.375	4.906.231	3.829.421	3.179.434	1.803.330
Willebroeckbrugge	26.798.148	25.791.918	27.993.871	27.512.722	26.180.490	25.713.894	30.183.772	28.842.963	27.855.056	28.812.609
Totaal	88.521.676	113.322.552	120.440.094	129.259.615	133.765.738	118.668.454	134.987.289	135.259.924	134.115.483	136.890.712

haven	Totale behandelde tonnage 2013	% SSS
Antwerpen	190.849.079	46,64%
Gent	25.955.814	66,50%
Oostende	1.818.512	99,17%
Willebroeckbrugge	42.831.746	67,27%
Totaal	261.455.151	52,36%

## Search and Rescue VLOOTvaartuigen

### Search and Rescue

Gemiddelde doorlooptijd tussen ontvangen oproep en de effectieve afvaart van het schip in minuten.



Verwijzend naar de balans en de resultatenrekening van DAB Vloot en DAB Loodswezen, kan worden gesteld dat zij bedrijfseconomische opbrengsten haalden van respectievelijk 65.529 duizend euro en 100.150 duizend euro. Voor Vloot bestond dit bedrag uit 44.470 duizend euro eigen opbrengsten en 21.059 duizend euro uit andere opbrengsten (zijnde haar dotatie voor haar maatschappelijke opdrachten rekening houdende met de kapitaalsubsidies). Voor Loodswezen bestond dit voor 75.918 duizend euro uit eigen opbrengsten en 24.232 duizend euro dotatie.

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst beschikken over drie verschillende bronnen van kredieten, namelijk de Bestaansmiddelen, de Algemene Uitgavenbegroting en het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF).

De Bestaansmiddelen worden aangewend voor de personeelskosten en de algemene werkings- en investeringskosten inclusief de ICT-middelen.

De kredieten van de Algemene Uitgavenbegroting worden door de afdelingen

van MDK voornamelijk aangewend voor de werkingskosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen (SRK), het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen, het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten en voor de dotatie aan DAB Vloot en DAB Loodswezen.

In onderstaande tabel wordt de uitvoering van de begroting (VAK) gedetailleerd weergegeven:

Begrotingsartikel	Omschrijving	Decretaal budget	Totaal VAK budget	Eindejaars-blokkering	Overgedragen budget	Vastgelegd	Resterend	Realisatie %
MCO/1MA-E-2-Z/LO	LONEN - Lonen	18.156.000,00	16.975.470,02	0,00	1.180.529,98	16.975.470,02	0,00	100,00
MCO/1MA-E-2-Z/WT	LONEN - Werking en Toelage	1.694.000,00	1.694.000,00	0,00	0,00	1.693.999,99	0,01	100,00
	TOTAAL PROGRAMMA A	19.850.000,00	18.669.470,02	0,00	1.180.529,98	18.669.470,01	2.361.059,97	100,00
MCO/1MI-E-2-A/WT	WERKING EN TOELAGEN - SPECIFIEKE WERKINGSKOSTEN	1.979.000,00	1.978.330,11	-669,89	0,00	1.971.650,02	6.680,09	99,63
MCO/1MI-E-2-B/WT	WERKING EN TOELAGEN - KUSTVERDEDIGING EN JACHTHAVENS	24.098.000,00	24.098.000,00	0,00	0,00	24.097.999,98	0,02	100,00
MCO/1MI-E-2-C/WT	WERKING EN TOELAGEN - SCHELDE RADARKETEN EN HAVENKAPITEINDIENSTEN	31.576.000,00	31.576.000,00	0,00	0,00	31.575.999,99	0,01	100,00
MCO/1MA-E-2-X/IS	INTERNE STROMEN - DAB VLOOT	28.349.000,00	28.349.000,00	0,00	0,00	28.349.000,00	0,00	100,00
MCO/1MA-E-2-Y/IS	INTERNE STROMEN - DAB LOODSWEZEN	24.232.000,00	24.232.000,00	0,00	0,00	24.232.000,00	0,00	100,00
	TOTAAL PROGRAMMA I	110.234.000,00	110.233.330,11	-669,89	0,00	110.226.649,99	6.680,12	99,99



De kredieten van het VIF worden door de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Kust voornamelijk gebruikt ter financiering van de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud in het kader van het voorzien van de basisinfrastructuur van de Vlaamse kustjachten vissershavens, het voorzien van ma-

ritieme dienstverlening meer bepaald scheepvaartbegeleiding en Vlaamse Hydrografie en voor de waterbeheersingswerken aan de kust.

Een gedetailleerde weergave van de kredieten van het VIF wordt in de tabel hieronder weergegeven:

Omschrijvingsartikel	Omschrijving	Decretaal budget	Totaal VAK budget	Eindejaars-blokkering	Overgedragen budget	Vastgelegd	Reste-rend	Realisa-tie %
3MI-E-2-A/WT	WERKING EN TOELAGEN - Ondersteuning MDK	187.000,00	187.000,00	0,00	0,00	187.000,00	0,00	100,00
3MI-E-2-D/WT	WERKING EN TOELAGEN - Investeringswerken waterbouwkundige werken	49.263.000,00	49.263.000,00	0,00	0,00	49.261.236,00	1.764,00	100,00
3MI-E-2-Z/IS	INTERNE STROMEN	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAAL PROGRAMMA I	49.450.000,00	49.450.000,00	0,00	0,00	49.448.236,00	1.764,00	100,00

# Inhoud

Voorwoord .....	1
<b>Organisatie en Personeel</b>	
Charter MDK.....	2
Personeel .....	4
Beheersovereenkomst .....	6
Archiefbeheer.....	7
Gelijke Kansenbeleid .....	8
Integriteit.....	10
Kwaliteit.....	11
<b>MDK en Prioritaire projecten</b>	
Moderne verkeersbegeleiding.....	12
Ketenwerking .....	14
Projecten Vloot.....	16
Performante loodsorganisatie .....	18
Vlot scheepvaartverkeer .....	19
Veilig scheepvaartverkeer.....	20
MRCC .....	21
Het Masterplan Kustveiligheid .....	23
Uitbouw Kustjachthavens .....	25
Maritieme know how .....	27
<b>Communicatie</b>	
Informatie en belanghebbenden management.....	28
Klantgerichte informatie.....	29
Geïntegreerde informatie .....	30
Crisiscommunicatie.....	31
<b>Beeldverslag 2013 .....</b>	<b>32</b>
<b>Partnerships</b>	
Areyouwaterproof.....	48
PC en GNB.....	50
Kustwacht.....	53
<b>Internationale Samenwerking.....</b>	<b>57</b>
<b>Facts en Figures.....</b>	<b>60</b>

# Colofon

---

## Verantwoordelijke uitgever

Kapt. Jacques D'Havé  
administrateur-generaal

## Redactie

Tony Vuylsteke  
John Pauwels  
Eva Descamps  
Rita Bertens  
Yvette Vandevelde  
Tom Moortgat  
Ulrike Vanhessche  
Sandra De Canck  
Sofie Rommelaere  
Sofie Terryn  
Charlotte Devriendt

## Grafische vormgeving

Tom Moortgat

## Depotnummer

D/2014/3241/190

Dit jaarboek is enkel digitaal beschikbaar via de website [www.agentschapmdk.be](http://www.agentschapmdk.be)



**Vlaanderen**  
is maritiem

AGENTSCHAP  
**MARITIEME**  
**DIENSTVERLENING &**  
**KUST**

[WWW.AGENTSCHAPMDK.BE](http://WWW.AGENTSCHAPMDK.BE)