

VOORWOORD

Aan de wereldwijde stijging van de scheepvaartactiviteiten, die al enkele jaren gaande was, kwam in de tweede helft van 2008 abrupt een einde.

De verscherpte financiële crisis haalde in het vierde kwartaal de bodem onderuit. 2008 eindigde totaal anders dan het begon en gooide de voorspellingen van alle plannenmakers grondig overhoop.

Het jaar startte sterk, maand na maand werden er nieuwe records gebroken en leek men goed op weg naar het zoveelste zegebulletin op rij.

De druk van alsmaar voortgaande schaalvergroting in de scheepvaart werd steeds groter. Scheepvaart is nu eenmaal de meest geglobaliseerde industrie ter wereld. De productiemiddelen verspreiden zich haast zonder beperking over onze planeet.

Nog maar net was het allergrootste containerschip in een Vlaamse haven toegekomen of nieuwe ontwikkelingen kondigden zich aan. Vijftig procent van de wereldcontainervloot was in bestelling!

Het lijstje met VLCC's en bulkers in aanbouw groeide zienderogen. De BRIC-landen voerden het koppeloton aan en enkel

de hoge brandstofprijzen leken het feestje te kunnen bederven.

Dan kwam in het vierde kwartaal de omslag. De crisis op de Amerikaanse vastgoedmarkt, die al enige tijd woedde, bleek gevaarlijke vertakkingen te hebben naar zowat alle landen.

We maakten kennis met toxische producten, "Tier 1" ratio's en falende knipperlichten. Plots stonden we midden in een geglobaliseerde wereld voor een geglobaliseerde financiële crisis. Het venijn van 2008 zat duidelijk in de staart.

De crisis verspreide zich razendsnel in de reële economie. Als een cholera-epidemie breidde ze zich uit naar alle sectoren van de economie.

Ook de scheepvaart ontkwam er niet aan. Het ladingvolume slonk met de dag en we leerden het woord "overcapaciteit", de schrik van elke reder, opnieuw kennen. 2008 werd een scharnierjaar waarvan het pijnlijke kantelmoment zich in het vierde kwartaal situeerde. Het afgelopen jaar zal velen nog lang bijblijven.

2008 was ongetwijfeld ook een belangrijk jaar voor MDK. Het was het jaar waarin de "Beheersovereenkomst 2008-2010"

werd ondertekend, waarin het Agentschap op kruissnelheid kwam, waarin het personeels- en kwaliteitsbeleid concreet gestalte kregen, waarin verstrekkende plannen werden gemaakt om onze strategische doeleinden te bereiken, waarin we werden doorgelicht door IMO en er gepeild werd naar de perceptie van de tevredenheid bij onze klanten en partners.

Hoewel in 2009 de toekomst meer dan ooit moeilijk te voorspellen valt, blijven onze bakens helder en klaar.

Dit jaarboek geeft een overzicht van wat er in 2008 met de steun van de Vlaamse regering gerealiseerd werd en waar we dit en volgende jaren aan verder werken.

Crisissen zijn uitdagingen en als het tij verloopt, verzet men de bakens. De bakens voor 2009 zijn bij MDK duidelijk uitgezet.

In het huidige klimaat mag dan wel elke prognose onzeker zijn, dit zal ons niet beletten consequent, gedreven en planmatig verder te bouwen.

Want wie zei ook al weer: "Een veldslag wordt nooit gewonnen zoals gepland, maar zonder plan wint men nooit een veldslag"...



CHARTER

MISSIE EN DOELSTELLINGEN

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 zeeeringsprogramma 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 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 de reder van de overheid, beheert varende eenheden, verzorgt veerdiensten op de Schelde en het Kanaal Gent-Terneuzen en staat in voor de bebakening van de vaarweg.



Kust heeft de zeevering als kerntaak, de beveiliging van de Vlaamse Kust tegen het geweld van de zee, werkt aan geïntegreerd kustzonebeheer, beheert en exploiteert de vier Vlaamse kustjachthavens en ondersteunt de scheepvaart vanuit haar team Vlaamse Hydrografie.

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.

OMGEVINGSFACTOREN

SAMENWERKING MET NEDERLAND IN EEN NIEUWE CONTEXT.

Ons land heeft een lange traditie van samenwerking met onze Noorderburen. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) vindt haar oorsprong in het Scheldetractaat van 19 april 1839. In de loop der jaren is de samenwerking geïntensifieerd en nog versterkt toen Vlaanderen de bevoegdheid verwierf over deze materie.

In uitvoering van de akkoorden, die Minister President Kris Peeters ondertekende met zijn Nederlandse ambtgenoot, werd in 2007 en 2008 de parlementaire goedkeuringsprocedure afgerond in beide parlementen. Op 1 oktober 2008 zijn dan de vier Scheldeverdragen in werking getreden. De verdragen 'ontwikkelingsschets 2010' en 'Beleid en Beheer van het Schelde-estuarium' vloeien voort uit de Langetermijnvisie voor de Schelde. De twee 'nautische verdragen' gaan terug tot de ministeriële afspraken van februari 1999

waarbij het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Schelde en het loskoppelen van de loodsgelden tussen de Schelde- en de Rijnhavens werd overeengekomen.

Het GNB-verdrag legt een evenwaardige Nederlands-Vlaamse bevoegdheid vast voor het beheer van het Scheldegebied. Door het loskoppelen van de loodsgelden krijgt Vlaanderen autonoom de bevoegdheid voor het bepalen van de loodsgeldtarieven.

WANNEER DE FINANCIËLE MOTOR SPUTTERT...

2008 is duidelijk een jaar geworden met een economisch kantelmoment in de tweede jaarhelft.

Tijdens het eerste semester kwamen er steeds meer signalen dat de wereldeconomie in het algemeen en de scheepvaartindustrie in het bijzonder met oververhitting te kampen kregen. Als gevolg van de sterke vraag vanuit de BRIC landen lieten de

reders zich verleiden tot zeer omvangrijke nieuwbouwers. Medio 2008 waren er meer dan 10.700 schepen in bestelling, voorzien met oplevering tegen 2013 ... een nooit gezien record! Hiervan waren bijna 2.900 tankers, bijna evenveel 'bulkers', 1.450 containerschepen en 1.150 'general cargo' schepen.

In 2008 telde de bestaande postpanamax containervloot 317 varende eenheden. Het totale orderboekje voor nieuwbouw schepen van dergelijk type overschreed de kaap van 400 eenheden ! Hoewel sommige analisten vraagtekens plaatsten bij deze explosieve groei in containercapaciteit kwamen steeds meer reders met plannen voor megacontainerschepen in het nieuws. Bunkerprijzen bereikten waanzinnige hoogten en stuurden de schaalvergroting in een nog hogere versnelling.

De druk van scheepsexploitanten om met grotere schepen van onze maritieme vaarwegen gebruik te kunnen maken werd alsmaar groter. Het agentschap MDK startte dan ook in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout en de Afdeling Maritieme Techniek van de Universiteit Gent een studie op om de mogelijkheden en de gevolgen voor het varen met + 8000 TEU schepen op de Schelde te onderzoeken.

Deze studie werd later uitgebreid naar 11.400 TEU en 14.000 TEU schepen met een lengte tot 400 m. Hierbij werd vooral aandacht besteed aan aanzuigeffecten bij het oplopen of ontmoeten van andere schepen, bankeffecten enz.

Op voorwaarde dat er aan een aantal technische randvoorwaarden wordt voldaan en mits een aangepast verkeersmanagement op de rivier, wezen de resultaten uit dat deze schepen in alle veiligheid de Antwerpse terminals kunnen bereiken. Dit positieve resultaat werd in het najaar aan de actoren en belanghebbenden voorgesteld en moet leiden tot een nieuwe





op- en afvaartregeling voor de haven van Antwerpen. Op proefbasis kunnen deze schepen trouwens nu al behandeld worden mits zij aan een aantal voorwaarden voldoen.

Het varen met dergelijke schepen vergt echter ingrijpende veranderingen van het agentschap, niet enkel voor de opleiding en de uitrusting van de loodsen, maar voor de volledige MDK-organisatie waarbij zowel Scheepvaartbegeleiding, Hydrografie als Vloot komen kijken. MDK is echter klaar om deze uitdaging aan te gaan.

De inspanningen, die zorgvuldig werden voorbereid, konden dan ook einde 2008 beloofd worden door de opname van Zeebrugge in het afvaartschema van de rederij Maersk als regelmatige aanloophaven voor schepen met een lengte van 400 m.

Naast de veiligheid en de toegankelijkheid is er echter ook het aspect van de vlotheid. Velen stelden de vraag of meer en grotere schepen zullen leiden tot congestie of een verhoging van de wachttijden?

Daarom werd er een capaciteitsstudie voor de Schelde uitgevoerd. Deze studie onderzocht de verwachte scheepstrafiek tegen 2030 en de mogelijke effecten van een noordelijke uitbreiding van de haven, ervan uitgaand dat het Deurganckdok op volle toeren draait met een tweede Waaslandsluis.

Ook deze conclusies zijn bijzonder gunstig. Zij geven duidelijk aan dat een verdere toename van de trafiek samen met de Scheldeverdieping zorgt voor een halvering van de wachttijden. Reden genoeg dus om een toekomstige stijging van het scheepvaartverkeer met vertrouwen tegemoet te zien.

Einde 2008 veranderde het groeiscenario in de scheepvaart echter drastisch. De financiële crisis, het jaar voordien begonnen in de Verenigde Staten, deinde uit naar de reële economie en tastte de scheepvaartindustrie, die in volle expansie was, grondig aan. De gevolgen waren even plots als dramatisch.

Als gevolg van een ongekende daling van de vraag verminderde de bezettingsgraad van praktisch alle diensten en dat op een moment dat de eerste van een lange reeks nieuwbouwschepen werd opgeleverd.

Einde 2008 zag men zich verplicht om containerloops te rationaliseren, diensten stop te zetten en schepen op te leggen. De daling was vrijwel algemeen over de hele Hamburg-Le Havre range en beperkte zich niet enkel tot de lijndiensten. Ook in de trampvaart heerste een crisissfeer. Het economische klimaat van 2008 eindigde in mineur en de gevolgen zullen zich zeker tot een eind in 2009 laten voelen.

FLANDERS PORT AREA – VLAANDEREN IN ACTIE – PACT 2020

'Als het tij keert verzet men de bakens'. Het initiatief dat de Vlaamse regering al geruime tijd voordien genomen had om de vier Vlaamse havens als één havenregio onder de merknaam "Flanders Port Area" naar buiten te brengen, kwam dan ook op het juiste moment.

"Flanders Port Area" is een enorm succes geworden, dat ook in het buitenland heel wat belangstelling wekt. Het is de merknaam die de gezamenlijke initiatieven ondersteunt van onze havens inzake promotie, communicatie en versterking van het maatschappelijk draagvlak. Het concept laat toe onze havens, weliswaar met behoud van hun eigenheid, toch op een gezamenlijke manier naar buiten te bren-

gen. Het agentschap MDK steunt dan ook volledig het "Flanders Port Area"-project en werkt er met verschillende initiatieven in belangrijke mate aan mee.

Voor het grote publiek organiseerde men in 2008 de eerste Vlaamse Havendag op 5 juli. Minister-President Kris Peeters startte zijn bezoek aan de vier Vlaamse havens op deze Vlaamse Havendag dan ook niet toevallig bij het MRCC van de afdeling Scheepvaartbegeleiding van MDK te Oostende.

Flanders Port Area kadert trouwens in het grotere VIA-project Vlaanderen in Actie, een strategisch plan om Vlaanderen bij de absolute Europese topregio's te brengen. Een van de onderdelen van dit ambitieuze VIA-project is trouwens gericht op de logistieke sector in Vlaanderen.

Het versterken van de logistieke functie zal onvermijdelijk ook een meerwaarde voor onze havens betekenen en een 'win-win' situatie opleveren. MDK helpt hieraan mee door zijn ervaring op het vlak van promotie en kennis-overdracht voor maritieme beroepen ook ten dienste te stellen van de promotie van het logistiek onderwijs.

In de loop van 2008 werden in het kader van het VIA – project talrijke initiatieven genomen om met een zo groot mogelijke maatschappelijke consensus een aantal doorbraken te realiseren.

Dit moet toelaten om Vlaanderen tegen 2020 tot een toonaangevende en innovatiegedreven kenniseconomie te laten uitgroeien met een sterk ondernemerschap en een sterke internationale oriëntatie die op duurzame wijze tot welvaartscreatie in staat is.

Tegen 2020 wenst Vlaanderen tot de top-5 van de regio's in Europa te behoren. Hier-

voor werden 20 doelstellingen geformuleerd. Het agentschap MDK zal zich hiervoor volledig inzetten en in het kader van haar missie bijdragen om volgende zaken mee te realiseren:

Duurzame top-regio

MDK draagt bij, samen met gespecialiseerde onderzoekinstellingen, tot het creëren van een polyvalente kenniseconomie door zijn inzet in specifieke deelgebieden, voornamelijk waar het gaat om nautisch wetenschappelijk onderzoek zoals ondermeer varen in ondiep vaarwater.

De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust werkt via haar expertise in het kader van elektronische zeekaartproductie ook mee aan deze doelstelling. Deze kennis draagt gezien het zeer gespecialiseerde karakter immers bij tot een kennisintensieve regio.

De aankoop en implementatie van navigatieondersteunende middelen voor de loodsen tenslotte draagt eveneens bij tot het realiseren van een competitieve kenniseconomie die op een duurzame manier welvaart creëert.

Solidaire open regio

De ontwikkelingssamenwerking uit zich niet alleen in financiële hulp, maar ook in het aanleveren van knowhow. MDK levert hiervoor reeds inspanningen en zou die, waar mogelijk en indien er zich opportuniteiten voordoen, kunnen uitbreiden.

MDK draagt nu al bij tot de gespecialiseerde opleiding van de Panamese ka-



naalloodsen voor het in- en uitvaren van de nieuwe sluisen met eenzelfde grootte en design als die van de Berendrecht- en Zandvlietsluis in Antwerpen. De nautische expertise van de Vlaamse loodsen wordt hierbij ten dienste gesteld. Hierover is een akkoord afgesloten tussen de Vlaamse en Panamese loodsenverenigingen.

Verder heeft MDK, vanuit zijn ervaring betreffende de samenwerking met Nederland aangaande de Westerschelde, raad gegeven aan de landen gelegen aan de Mekongrivier (in het bijzonder Vietnam en Cambodja) voor het organiseren van hun samenwerking over het nautisch gebruik van de Mekong.

Innovatie

In het kader van de 'eco-innovatie' neemt de DAB Vloot van MDK initiatieven en ac-

ties om haar schepen op alternatieve brandstof te laten varen (cfr. ook project rond hybride veerboot).

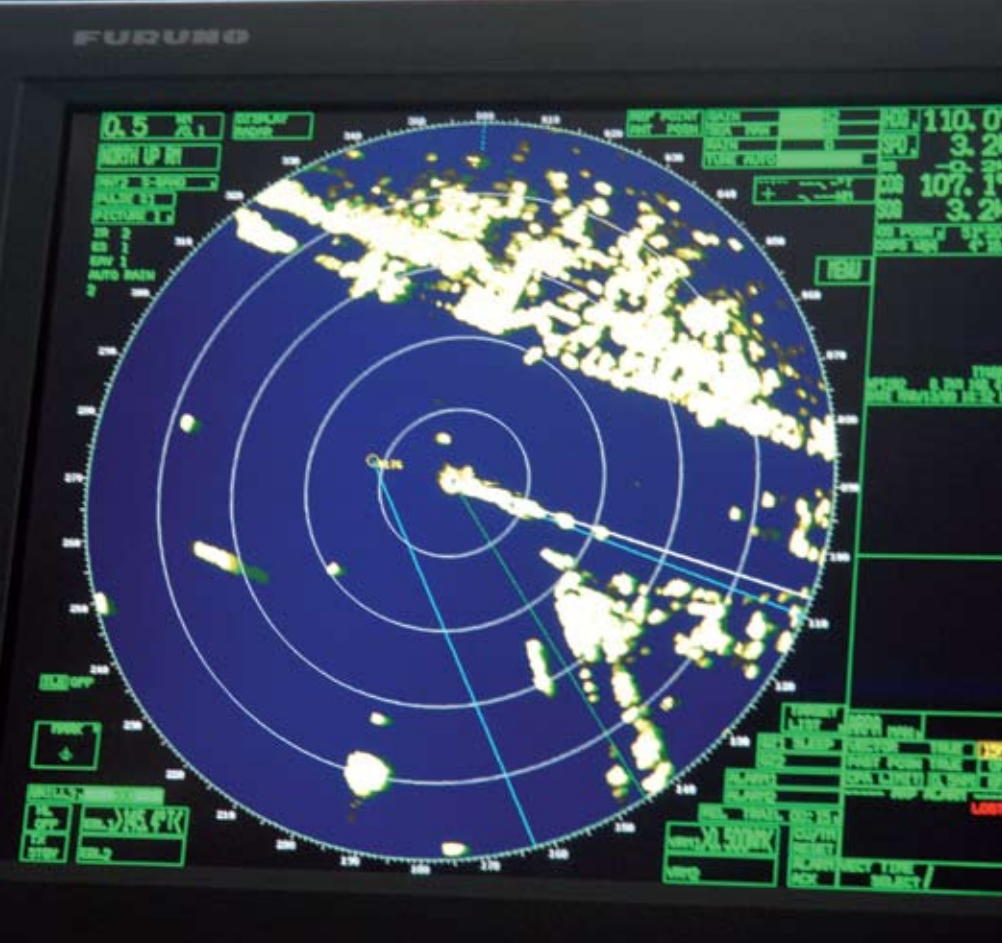
Ondernemerschap

De DAB Vloot van MDK heeft, zoals bekend, een marktconforme werking in haar 'waarden' staan. De initiatieven die de DAB Vloot als overheidsrederij neemt om dit te kunnen realiseren in de dagdagelijkse werking passen perfect in het 'ondernemerschap' dat hier gedefinieerd wordt (bemanning certificeren zoals in de privé-rederijen, schepen certificeren zoals de privé-rederijen, organisatie gecertificeerd zoals privé-rederijen).

Logistiek en infrastructuur

Door een veilig en vlot scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens draagt MDK bij tot de havenconomie en de verdere





ontwikkeling van Vlaanderen als logistieke draaischijf.

De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust werkt mee aan de realisatie van deze doelstelling via de volgende projecten:

- ➔ Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische kaarten
- ➔ Productie van elektronische nautische kaarten voor de binnenvaart
- ➔ Moneos: hydrografische monitoring verdieping Schelde

Deze 3 projecten ondersteunen de veiligheid en vlotheid van het transport op het water en laten een optimaal gebruik van de vaarwegen toe. Ook de reologiemetingen ten behoeve van de monitoring van

de nautische bodem komen tegemoet aan de nieuwe ontwikkelingen op het gebied van navigatie.

Naast deze 3 projecten dragen volgende projecten van MDK eveneens bij tot het vlot bereikbaar maken van de economische poorten van Vlaanderen:

- ➔ Project vernieuwing beloodsingsmiddelen. Door dit project moeten de beloodsingen op een efficiënte en technologisch aangepaste wijze gedurende de volgende 20 jaar kunnen verzekerd worden.
- ➔ Project ketenbenadering. Het is evident dat inzake een vlot gebruik van de maritieme vaarwegen MKD een belangrijke rol te vervullen heeft wat de verdere invulling van het concept ketenbenadering betreft. Hierdoor is een optimale

bereikbaarheid van de Vlaamse havens, ook in het kader van de schaalvergroting en trafiektoename, in de toekomst verzekerd.

Eco-efficiëntie

Deze doelstelling wordt vooral gelinkt aan het 'gebouwen'-beheer. Bij de realisatie van de nieuwe infrastructuur te Gent (Terdonk) - zal de DAB Vloot rekening houden met de doelstellingen van de Vlaamse overheid rond eco-efficiëntie.

Werkzaamheid

MDK heeft in haar beheersovereenkomst streefcijfers opgenomen in het kader van het door de Vlaamse Regering gevoerde diversiteitsbeleid. Deze streefcijfers hebben betrekking op de tewerkstelling van personen met een arbeidshandicap, personen van allochtone afkomst en vrouwen op N-1 niveau.

MDK neemt eveneens deel aan het project 'jobkanaal' dat zich niet alleen richt tot de eerder vermelde kansengroepen, maar ook tot de 55-plussers.

Talent

Het project 'Areyouwaterproof?' waarin MDK het voortouw neemt is een voorbeeld van hoe zowel voor hoog- als laaggeschoolden, maritieme carrières worden gepromoot bij jongeren. Speciale inspanningen worden geleverd om via schakelprogramma's ook volwassenen die vroegtijdig zijn uitgestapt opnieuw perspectieven in de nautische sector te bieden.

MDK is voorstander van specifieke cursussen op de Hogere Zeevaartschool (HZS) om



niet-varende nautisch opgeleiden beter in te schakelen in de logistieke vervoerswereld.

Inzake het inperken van het aantal jongeren dat vroegtijdig het secundair onderwijs verlaat, biedt de DAB Vloot, voor wat het maritiem onderwijs betreft, niet alleen stagemogelijkheden, maar versterkt ze ook andere samenwerkingsverbanden met scholen.

Milieu

Wat de verbetering van de luchtkwaliteit betreft kan ook de scheepvaart een rol spelen. Het opleggen van scheepsemissienormen is evenwel een federale bevoegdheid. Bovendien moet het verscherpen

van die normen mondiaal worden geregeld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie om de concurrentie tussen reders van verschillende landen eerlijk te laten verlopen.

Het eventueel differentiëren van de havengelden op basis van de milieuvriendelijkheid van schepen, dient in Europees verband te worden afgesproken ter vrijwaring van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens

Zie ook de inbreng van MDK in de doelstelling 'eco-efficiëntie'.

Mobiliteit

MDK levert, door zijn inzet voor een veilig

en vlot scheepvaartverkeer en kwalitatieve veerdiensten, een bijdrage tot een verbeterde mobiliteit in Vlaanderen.

Opdat Vlaanderen in 2020 over één van de meest performante verkeers- en vervoerssystemen van Europa zou beschikken worden momenteel volgende studies uitgevoerd:

➔ De studie VTS 2020 beoogt een toekomstbeeld te bepalen van hoe de werking van de betrokken scheepvaartbegeleidingsdiensten er in dat jaar zal uitzien. Het betreft vooral een optimalisering van de eigen interne werking.

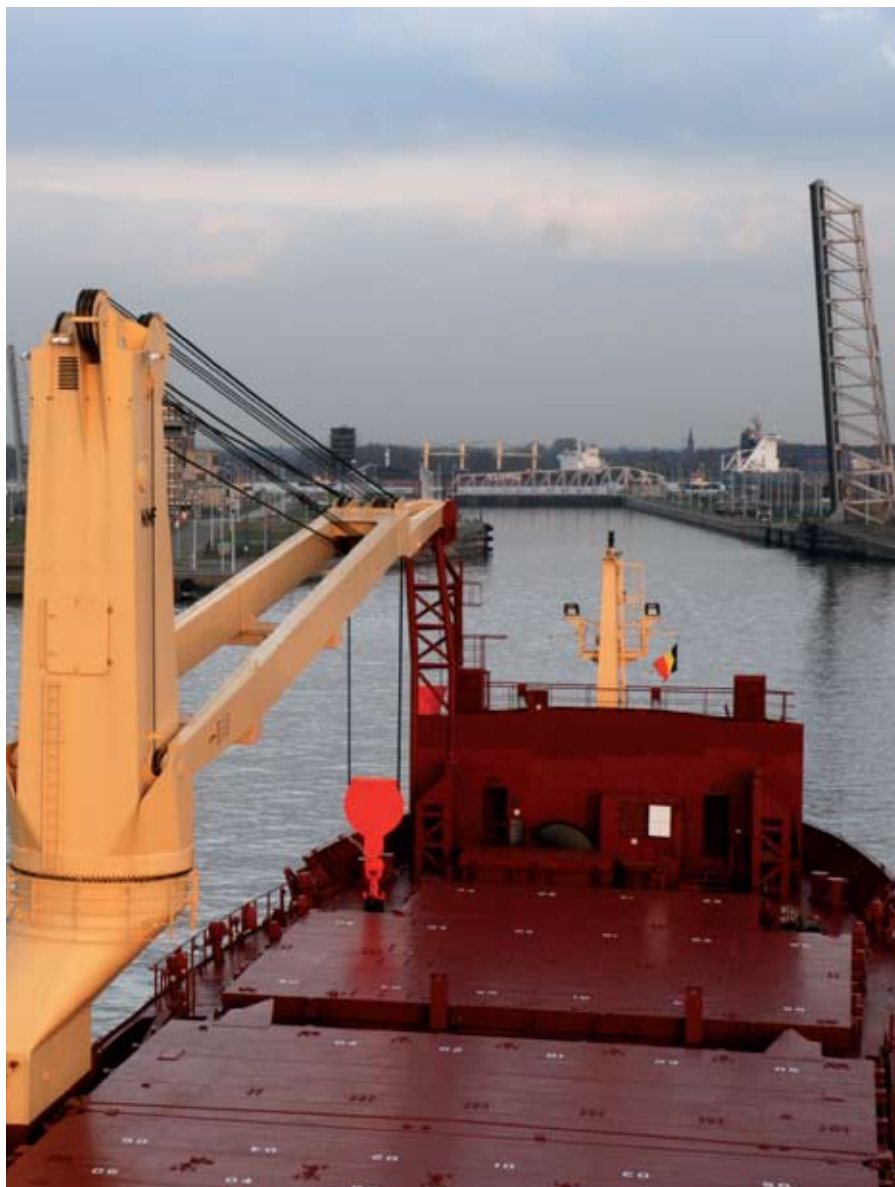
➔ De studie Ketenbenadering: de ketenbenadering streeft een optimale samenwerking na tussen de Permanente Commissie, de Gemeenschappelijke autoriteit, de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten van Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen, de loodsdiensten en de overige nautische dienstverleners waardoor het nautisch beheer in de onderscheiden beheersgebieden onderling wordt afgestemd en een geïntegreerde verkeersbegeleiding voor het gehele traject tussen zee en de ligplaats wordt verzekerd, waarbij rekening wordt gehouden met de diverse betrokken belangen.

Eénmaal beide studies afgewerkt zijn, zullen de nautische autoriteiten in staat zijn de maximale capaciteit voor de scheepvaart uit de Schelde te halen en dit zonder in te boeten op het vlak van de veiligheid of vlotheid, wat zeker een bijdrage vormt aan het Pact 2020.

Overheid

Zoals ook opgenomen in haar beheersovereenkomst, streeft MDK een deugdelijk, klantgericht en transparant bestuur na, waarbij het agentschap steeds de principes van administratieve vereenvoudiging respecteert en input levert aan het beleid. Bovendien zorgt MDK voor een correcte en tijdige verantwoording over de uitvoering van haar opdrachten.

In haar relaties met de regering en het departement streeft het agentschap een optimale gegevensuitwisseling na. Daarnaast verzekert het een kwaliteitsvolle en



klantgerichte dienstverlening onder andere via een efficiënt klachtenmanagement, een continue kwaliteitsverbetering (ISO, ISM, EFQM) en partnerschappen.

Om de realisatie van de strategische doelstellingen, opgenomen in de beheersovereenkomst op te volgen, werden indicatoren uitgewerkt. Over deze indicatoren wordt per kwartaal gerapporteerd.

Als overheidsrederij streeft VLOOT ernaar marktconform te werken. Het voorzien van de nodige output en outcome-indicatoren zijn inherent aan dit streven.

Maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid

Via de door MDK georganiseerde havenoverlegsessies met havenbesturen, partners en klanten, worden de inspanningen van de Vlaamse overheid voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer aan de betrokkenen beter kenbaar gemaakt.

MDK treedt hier in dialoog met alle actoren. Dezelfde inspanning gebeurt via het MDK Kustoverleg met de kustgemeenten en de vertegenwoordigers van de kustjachthavens.

Begroting

Door een correcte en stipte uitvoering van de beheersovereenkomst draagt MDK bij tot het behalen van de doelstellingen die de regering zich gesteld heeft.

Ook de burger wordt niet vergeten.

Bovenstaand overzicht van ons referentiekader zou verkeerdelijk de indruk kunnen wekken dat het agentschap zich uitsluitend tot industriële partners richt.



MDK heeft echter ook een belangrijke verantwoordelijkheid ten opzichte van de burger en doet daarom ernstige inspanningen om de communicatie en de contacten zo laagdrempelig mogelijk te organiseren.

Vanzelfsprekend is er de strategische doelstelling voor het uitvoeren van een zeeveringsprogramma waarbij de zeevering wordt versterkt tegen het geweld van een 1000-jarige storm.

Verder startte de afdeling Kust in de loop van 2008 met een viertalig Kustweerbericht, dat de toeristische inspanningen van de kustgemeenten ondersteunt en een waardevolle informatiebron is voor recreanten uit binnen- en buitenland.

De afdeling Kust zet zich ook bijzonder in

voor de uitbouw van de basisinfrastructuur voor onze vier kustjachthavens. Waterrecreanten kunnen hun sport overigens volledig veilig beoefenen dankzij de inzet van de diensten van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) te Oostende en de reddingsdienst van VLOOT die steeds paraat staat.

VLOOT kreeg trouwens een uitstekende beoordeling bij de enquête van de gebruikers van de veren, die het agentschap ten behoeve van het woon-werkverkeer en het toerisme op de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen aanbiedt.

Het overleg met de Kustgemeenten en de watersportverenigingen, dat in 2008 door MDK werd georganiseerd, past in het gestructureerd overleg met de vertegenwoordigers van de belanghebbenden.



BEHEERSOVEREENKOMST

De beheersovereenkomst van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) werd ondertekend op 29 februari 2008 en legt de activiteiten vast van het Agentschap die betrekking hebben op de scheepvaart op de maritieme vaarwegen en de activiteiten aan de kust.

Ze werd afgesloten voor de periode van 01 januari 2008 tot 31 december 2010.

MDK volgt de indicatoren die opgenomen werden in de beheersovereenkomst constant op en rapporteert de resultaten elk kwartaal aan de Directieraad.

Na bespreking en evaluatie door de Directieraad worden de resultaten elk kwartaal gerapporteerd aan de minister en aan het Departement.

Aangezien MDK deze indicatoren al opvolgde vóór het van kracht worden van de beheersovereenkomst, werden in het voorjaar 2008 de normen van de indicatoren geëvalueerd en bijgesteld.

De beheersovereenkomst 2008-2010 tussen het Agentschap MDK en de Vlaamse regering werd ondertekend op 29 februari 2008.

INDICATOREN

1.1.1	Veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen
1.2.1	Percentage tijd beschikbaarheid (= gegevens beschikbaar) van golfmetingen "Westhinder – Kwintebank" en "Scheurpas" in het afgelopen kwartaal
1.2.2	Gemiddelde termijn tussen de metingen en het afleveren van het eindproduct – Papieren peilplan van de aanlooproutes /vaargeulen
1.2.3	Percentage beschikbaarheid van SRK
1.2.4	Realisatie fysisch programma met betrekking tot innovatieprojecten
1.3.1	Wachttijden voor schepen
1.3.2	Percentage gelukke vaarplannen
1.3.3	Tijdig uitbetalen subsidies HKD/Vlaamse zeehaven
1.3.4	Realisatie fysisch programma VTS-investeringen binnen de havengebieden (VIF krediet)
1.4.1	Opvolging traject implementatie GNB verdrag
2.1.1	Percentage beschikbaarheid van de apparatuur MRCC
2.2.1	Organisatie en responsnelheid van SAR-vaartuigen
2.2.2	Inzetbaarheid van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening (incl. inzetbaarheid loodsboten)
2.3.1	Opvolging traject Kustwacht
2.4.1	Expertises. Met het leveren van expertise wordt bedoeld: het leveren van nautisch advies en/of consultancy door de DAB Loodswezen. Deze indicator heeft geen betrekking op, bijvoorbeeld, een verplichte verruiming van de loodsactiviteiten buiten het huidige reglementair bepaalde werkingsgebied voor de loodsdienst. De indicator heeft enkel betrekking op expertise die geleverd wordt na een formele vraag met betrekking tot het leveren van nautisch advies en/of informatie vanuit een dienst van de Vlaamse overheid of een privé organisatie.
2.4.2	Externe verankering van de maritieme knowhow
2.4.3	Nautische opleidingen voor MDK-personeel
3.1.1	Indicator voor OMS: Percentage voorspellingen van de hoog- en laagwaterstanden in Oostende binnen de afwijking -15cm tot ocm en ocm tot +15cm (klasse 4 en 5)
3.1.2	Indicator voor Meetnet Vlaamse Banken: Percentage tijd beschikbaarheid (= gegevens beschikbaar) op de getijmeetpunten Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in het afgelopen kwartaal
3.2.1	Kwaliteitsniveau van de zeeveringinfrastructuur o.b.v. uitgevoerde inspecties
3.2.2	Realisatie fysisch programma basisallocatie "364F7373 – Investeringsuitgaven waterbeheersing –zeevering"
3.3.1	Gerealiseerde diepte van de baggerwerken ten opzichte van de gewenste streefdiepte op het einde van het baggerseizoen
3.3.2	Kwaliteitsniveau van het patrimonium Jachthavens en omgeving o.b.v. uitgevoerde inspecties
4.1.1	Beschikbaarheid veerdiensten

PROJECTEN

De 'projecten MDK 2008' zijn projecten die in 2008 opgezet werden om een bepaald onderdeel van een strategische of operationele doelstelling van de beheersovereenkomst uit te werken.

Voor elk van deze projecten werd een projectfiche opgemaakt met een actieplan en een budgettaire raming. Deze projectfiches worden, evenals de indicatoren, per kwartaal opgevolgd en gerapporteerd aan de Directieraad.

Na bespreking en evaluatie door de Directieraad wordt de rapportering van de stand van zaken van de uitvoering van de projecten elk kwartaal overgemaakt aan de minister en aan het Departement.

MDK 08/01	Alternatief beloodsingsconcept
MDK 08/02	Technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen /beheer en onderhoud en het technologisch op peil houden van de SRK en VTS-infrastructuur (incl. CBS)
MDK 08/03	Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische kaarten
MDK 08/04	Havenkapiteinsdiensten: subsidiëring VTS-investeringsprojecten binnen het havengebied + implementeren van de nautische ketenbenadering
MDK 08/05	Uitbouw van een gezamenlijk Management Informatieplatform
MDK 08/06	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied
MDK 08/07	Multifunctioneel vaartuig (MFV)
MDK 08/08	Investering in de vernieuwing van de vloot vaartuigen onder beheer van DAB Vloot
MDK 08/09	Vaartuig Simon Stevin
MDK 08/10	Kustwachtcentrale
MDK 08/11	Maritieme knowhow
MDK 08/12	OW-plan Oostende - Structureel herstel van de zeekering te Oostende-Centrum en de verbetering van de haven-toegang van Oostende
MDK 08/13	Opstellen van een geïntegreerd kustveiligheidsplan
MDK 08/14	Structurele benadering van de verzanding van het Zwin
MDK 08/15	Investeringen in de uitbouw en vernieuwbouw van de jacht- en vissershavens
MDK 08/16	Opstellen beleidsnota inzake concessie voor jachthavenexploitatie
MDK 08/17	Toekomstig beheer en exploitatie van het voormalig schoolschip Mercator
MDK 08/18	Toepassen van het EFQM-model op MDK

KWALITEIT

Ook in 2008 werden de eerder opgestarte kwaliteitsprogramma's bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust verdergezet en dit zowel op het niveau van de afdelingen/DAB's (zie verder in het Jaarverslag) als op het niveau van het agentschap.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust werd in oktober 2008 onderworpen aan een IMO-audit, uitgevoerd door internationale auditors. Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust kwam uit deze audit als 'Best Practice' zowel voor het toepassen van de

kwaliteitszorg als voor de organisatie van de hydrografie.

Met het oog op het bekomen van een agentschapoverkoepelend EFQM-certificaat voerde het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust in april 2008 een eerste zelfevaluatie door sleutelactoren uit. Op basis van de resultaten werden tal van verbeteracties opgesteld waarvan de uitvoering nauwgezet opgevolgd wordt.

In zijn streven naar voortdurende verbetering houdt het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust eveneens reke-

ning met de aanbevelingen van IAVA, geformuleerd in de voortgangscontroleaudit, uitgevoerd in 2008, en met de resultaten van de Personeelsenquête 2008. Op basis van deze aanbevelingen werden verbeterprojecten opgestart.

In de loop van 2008 heeft het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust een klantenenquête uitgevoerd. In het najaar werden de resultaten besproken en werden acties op het getouw gezet om tegemoet te komen aan de wensen van de klanten.



De haven van Oostende

ORGANISATIESTRUCTUUR

Met deze werkgroep streeft het agentschap naar een optimale samenwerking van de entiteiten binnen het agentschap en een cultuur van 'voortdurend verbeteren'.

Aan de andere werkgroepen werd daarom gevraagd om prioritaire verbetervoorstellen aan te reiken.

In 2009 zal het traject van deze verbetervoorstellen door opvolging en rapportering in kaart worden gebracht.

De werkgroep organisatiestructuur is ook verantwoordelijk voor de organisatie van de interne controle en van de milieudoorlichting.

INTERNE CONTROLE

De eerste fase van het project, die onder begeleiding van een externe dienstverlener werd uitgevoerd, bestaat uit een aantal modules:

- ➔ Opleiding interne controle
- ➔ Self-assessment controleomgeving MDK
- ➔ Risico identificatie en evaluatie op strategisch niveau
- ➔ Handboek Interne Controle

De eerste fase van het project is opgeleverd tijdens de bijeenkomst van de Directieraad op 6 oktober 2008.

In een volgende fase wordt per afdeling/DAB het handboek interne controle toegepast op de verschillende processen.

MILIEUDOORLICHTING

In 2008 werden alle locaties van MDK bezocht in functie van een milieudoorlichting. Voor locaties die door het agentschap worden beheerd en die niet conform de geldende milieuwetgeving opereren, wordt een milieuvergunningsaanvraag voorbereid.



PERSONEEL

In 2008 werd de 'Visietekst Integraal Personeelsbeleid' verder uitgevoerd met als voornaamste blikvanger de goedkeuring van het geactualiseerde personeelsplan op 10 juli 2008 waarin ondermeer ook de nieuwe leidinggevende en inhoudelijke loopbanen geïntegreerd werden.

In een eerste bevorderingsronde werden 31 betrekkingen vacant verklaard.

Met dit personeelsplan als referentiepunt worden de opstartwervingsplannen omgevormd tot een integraal wervingsplan

met een overzicht van de vacatures en de wijze waarop deze vacatures worden gegeven.

Het integrale wervingsplan wordt fasegewijs de nieuwe functieclassificatie als opstap naar VTO en competentie management.

Aldus kan bij elke toekomstige vacature de afweging gemaakt worden of de functie door bevordering kan ingevuld worden. Zo worden meer doorstroommogelijkheden geboden.

Het overleg met de vakorganisaties over het arbeidsreglement als hoeksteen van een corporate personeelsbeleid verloopt positief. Het is de bedoeling om dit overleg in 2009 formeel af te sluiten. Het resultaat zal een lijvig document zijn dat allesomvattend en geïntegreerd is. Een geactualiseerde versie zal steeds ter beschikking staan van het personeel.

In 2009 gaat bijzondere aandacht naar de actualisering van het drugs- en alcoholbeleid, een belangrijk instrument voor een geïntegreerd welzijnsbeleid.

KLACHTEN

Met het Vlaams Klachtendecreet van 1 juni 2001 werd een belangrijk hulpmiddel gecreëerd waarmee de overheid burgers of organisaties de kans geeft hun ontevredenheid te uiten en dit op een gestructureerde manier. Tevens heeft de klacht een belangrijke signaalfunctie naar de organisatie toe en kan het belangrijke feedback over de werking aanleveren.

De zorgvuldige klachtenbehandeling wordt gezien als een element van het beginsel van behoorlijk bestuur.

In 2008 werden er bij MDK in totaal 80 klachten geregistreerd: 77 klachten voor

de DAB Loodswezen en 3 voor DAB Vloot. Voor de andere afdelingen werden géén klachten opgetekend.

De 80 klachten waren gegrond of deels gegrond. Er waren geen ongegronde klachten.

Het grootste deel van de klachten had te maken met oponthoud, te wijten aan het maritieme gebeuren in het algemeen zoals slechte weersomstandigheden. Sinds een aantal jaren worden deze oponthouden nauwkeurig geregistreerd met vermelding van de reden van het oponthoud.

Het blijft echter moeilijk om in een gehele keten de werkelijke oorzaken van oponthoud te achterhalen. Dit had tot gevolg dat zulke klachten werden opgenomen als "niet-opgelost". Naar de toekomst toe hoopt men hier met het project ketenbenadering aan tegemoet te komen.

Een aantal klachten had te maken met foutieve facturatie. Gezien het grote aantal facturaties binnen het agentschap is dit aantal miniem en bovendien werden de klachten, na onderzoek, snel opgelost.

Het Klachtendecreet heeft echter naast het registreren en behandelen van klachten ook tot doel de dienstverlening naar de burger toe te optimaliseren.

Zo wordt er aandacht besteed aan het leveren van correctere informatie. Daarnaast werden er initiatieven genomen die leiden tot een verbeterde veiligheid.

Twee belangrijke projecten, namelijk de nieuwe beloodsingsmiddelen en de ketenbenadering zouden in de toekomst moeten leiden tot een verbeterde service.



Nieuwe beloodsingsmiddelen

LOGISTIEK

Op 5 september 2008 besliste de Vlaamse Regering om een actieplan uit te werken om als Vlaamse overheid werk te maken van duurzame overheidsopdrachten (VR 2008 0509 DOC. 0963 bis).

Het actieplan duurzame overheidsopdrachten heeft als doel het proces rond duurzame overheidsopdrachten een nieuwe dynamiek te geven en op een meer gecoördineerde manier te laten verlopen.

Eén van de zes krachtlijnen die aan de basis liggen van de opmaak van het actieplan bestaat uit een ambtelijke onderbouw voor de werking van de overheid rond duurzame overheidsopdrachten.

Deze onderbouw wordt verwezenlijkt door de oprichting van een taskforce voor duurzame overheidsopdrachten:

De doelstelling van de taskforce is om vanuit de bestaande praktijk na te gaan

waar en hoe acties gelanceerd en quick wins gerealiseerd kunnen worden.

Gestroomlijnd binnen de initiatieven van het beleidsdomein MOW heeft MDK in de loop van het 4e kwartaal 2008 de nulmeting uitgevoerd i.v.m. de opname van duurzaamheidscriteria bij het lanceren van overheidsopdrachten voor de op het agentschap van toepassing zijnde productgroepen.

IT

Binnen het Agentschap MDK is een grote hoeveelheid aan nautische en operationele gegevens aanwezig.

De gegevens van één afdeling/DAB zijn echter niet altijd even gemakkelijk raadpleegbaar voor en gekend door de andere afdelingen/DAB's van het agentschap. Om die reden is in de loop van 2008 het project 'Uitbouw van een gezamenlijk Management Informatieplatform' opgestart.

De doelstelling van dit project is tweeledig:

- ➔ De informatie die ter beschikking is binnen een entiteit van het agentschap toegankelijk maken voor de belanghebbers binnen het agentschap MDK
- ➔ Het gebruik van de beste ondersteunende toepassingen (incl. eventuele opzet van een Wiki) uitbreiden

De ambitie is om het Management Informatie Platform in het 1^{ste} kwartaal van 2009 te lanceren. Het zou al beperkte informatie verschaffen, zoals de Scheepsgegevens, de PDF-peilplannen, de vaarplanning, enz...



COMMUNICATIE

Communicatie over de dienstverlening en PR-activiteiten van het Agentschap MDK worden zoveel mogelijk als één product naar buiten gebracht. Daarbij wordt de eigenheid van elke entiteit gerespecteerd. Waar mogelijk betrekken we tevens de partnerships (Kustwacht, AYW en het GNB) bij de communicatieprojecten.

In totaal werden er in 2008 een zestigtal communicatie en PR-acties georganiseerd. Hierna volgt een greep uit de belangrijkste activiteiten die in de loop van 2008 werden georganiseerd.

JANUARI

➔ Zoals gebruikelijk stond de maand januari op PR-vlak voornamelijk in het teken van diverse Nieuwjaarsrecepties die door het agentschap en de verschillende afdelingen werden georganiseerd.

➔ Op 29 januari bezochten reders het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen. Dit was het eerste van een reeks bezoeken die in de loop van het jaar regelmatig georganiseerd werden en tot doel hadden de planning en de organisatie van

het scheepvaartverkeer op de Schelde beter aan de belanghebbenden kenbaar te maken

FEBRUARI

➔ Van zaterdag 9 t/m zondag 17 februari liep in Flanders Expo te Gent een jubileumuitgave van de Belgian Boat Show. Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust was één van de 240 exposanten. Het pakte uit met een informatieve stand rond het beleid van de Vlaamse overheid voor waterrecreatie, watertoeisme en watersport. De afdeling Kust, die de vier kustjachthavens in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge uitbouwt, onderhoudt en in exploitatie geeft, was de grootste blikvanger en coördineerde het geheel. Maar ook de overige MDK-entiteiten zoals Vloot met de reddingsdienst, Scheepvaartbegeleiding met het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) en het Loodswezen waren prominent aanwezig. In 2008 behandelde het MRCC 187 incidenten. Deze beurs was tevens een gelegenheid voor het Agentschap MDK om zijn wervende taak voor de promotie van maritieme beroepen bij

jongeren via Areyouwaterproof? nogmaals in de verf te zetten.

MAART

➔ 15 Maart : Op de "Open-campusdag" van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen waren alle MDK afdelingen aanwezig zodat de potentiële leerlingen van de Zeevaartschool konden kennis maken met de beroepsmogelijkheden bij de Vlaamse overheid na afloop van hun studies.

APRIL

➔ Op 18 april brachten de vertegenwoordigers van Defensie, Douane en Scheepvaartpolitie, verenigd in het MIK (Maritiem Informatie Kruispunt), een bezoek aan de radarcentrale te Zeebrugge van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

➔ Op 24 april gaf MDK uitgebreid toelichting aan de rederijagenten van de Antwerpse Scheepvaartvereniging over het nieuwe vlootconcept om schepen te beloodsen. Dit gebeurde in het kader van de Maritieme beurs "Shiplink". Na een theoretische toelichting in hangar Stuurboord volgde een praktische de-



Stand van MDK op de Belgian Boat Show



monstratie op de Schelde waarbij het SWATH-beloodsingsvaartuig Cetus van het Nederlandse loodswezen op spectaculaire wijze de mogelijkheden toonde waarover de nieuwe vaartuigen beschikken.

➔ Op 25 april werden te Antwerpen twee nieuwe schepen van Vloot, nl. de SPN-14 en SPN-15, gedoopt. Deze zullen worden ingezet ten behoeve van de scheepvaartpolitie. De plechtigheid onderstreepte de goede samenwerking tussen Vloot, de reder van de overheid, en de Scheepvaartpolitie. Het agentschap MDK toont hiermee het duurzame partnership tussen de Vlaamse en federale overheid.

➔ Op 26 en 27 april vierde het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout zijn 75ste verjaardag. Dit was meteen een gelegenheid voor het Loodswezen om met

demonstraties op de twee scheepvaart-simulatoren van het WBL aan het ruime publiek te tonen hoe op de Schelde met steeds grotere schepen gemanoeuvreed wordt en hoe loodsen de kapiteins van deze schepen door hun grote ervaring en expertise hierin bijstaan.

MEI

➔ Op 22 mei ondertekenden de Vlaamse loodsen en de havenloodsen van Brabo een protocol met hun Franse collega's voor de uitwisseling van informatie, opleiding en ervaring bij het beloodsen van de steeds grotere schepen. Tijdens deze manifestatie waren tevens vertegenwoordigers van Europa aanwezig

➔ Van 22 tot 25 mei ging 'Oostende voor Anker' van start. De MDK-afdelingen toonden hun dienstverlening aan het

ruime publiek. Samen met AreYouWaterproof? en de VDAB maakten ze promotie voor maritieme beroepen.

JUNI

➔ 22 juni het ku(n)stvenement impressies water, wind en wandelen ging van start te Nieuwpoort.

➔ Op 28 en 29 juni was het Agentschap MDK dan weer paraat op de Vlootdagen van Zeebrugge waar tevens de grote verscheidenheid van taken aan het publiek getoond werd.

JULI

➔ Op zaterdag 5 juli trok Minister-President Kris Peeters de Vlaamse havendag op gang met een bezoek aan het MRCC van de afdeling Scheepvaartbegeleiding te Oostende. Op informatiestanden werd met woord en beeld uitleg verschaft over de taken die het Agentschap op zich neemt ter ondersteuning van de Vlaamse havens. MDK was trouwens ook prominent aanwezig in Zeebrugge, Oostende, Gent en Antwerpen met onder meer demonstraties van loodsen op scheepvaartsimulatoren, schepen die konden bezocht worden en geleide bezoeken aan het opleidingscentrum voor radarwaarnemers te Kallo. Ook nam MDK deel aan de jobbeurs te Antwerpen die maritieme en havengebonden beroepen in de kijker zette.

AUGUSTUS

➔ Op 20 augustus lanceerde de Vlaamse Hydrografie van de MDK-afdeling Kust met een speelse actie op het strand van Blankenberge Het 'Getijboekje 2009 voor de Kust'. In het getijboekje vindt men de waterstanden voor de Kusthavens Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge en



Havendag in het MRCC op 5 juli 2008

voor het eerst ook voor Blankenberge. De voorspellingen kan men ook vinden op www.vlaamsehydrografie.be/getijtafels.

➔ Op 28 augustus werd de brug 'De Lichtenlijn' te Knokke-Heist officieel ingewandeld door Vlaams Minister-president Kris Peeters. De naam 'Lichtenlijn' werd symbolisch gekozen en verwijst naar de maritieme dienstverlening, meer bepaald de bebakening van de havengeul in Zeebrugge. De brug verbindt immers de twee vuurtorens Hoog Licht en Laag Licht aan beide zijden van de Kustbaan. Jarenlang kon men dankzij de lichtenlijn veilig naar de havengeul navigeren.

➔ Airday Koksijde : Op 28 augustus nam MDK deel aan dit evenement van het 40ste smaldeel. De nadruk lag voornamelijk op het aspect reddingen op zee. Voor alle MDK-entiteiten, die hiervoor met de federale overheid samenwerken in de structuur Kustwacht, is dit een prioriteit.

➔ Op 29 augustus werd de samenwerkingsovereenkomst en de tarifieringsovereenkomst tussen de Vlaamse Loodsdienst en de Nederlandse Loodsdienst plechtig ondertekend door minister president Kris Peeters en dhr Guido Van Rooij, voorzitter van de Nederlandse loodsencorporatie Scheldemonden

SEPTEMBER

➔ Op 13 september werd naar aanleiding van de visserijfeesten te Oostende het MRCC opengesteld voor het grote publiek.



Inwandeling 'De Lichtenlijn' op 28 augustus 2008

➔ 14 september was "open monumentendag". Het agentschap MDK steunde dit initiatief door volgende evenementen:

Het Loodswezen leverde loodsen voor de bediening van de scheepvaartsimulator op de HZS te Antwerpen, wat telkens veel succes kent bij de bezoekers

2500 bezoekers werden verrast aan het sluisencomplex van Merelbeke door een spectaculaire 'demo-oefening' met de NHV-helikopter. Ook een politieboot van Vloot werd ingezet. MDK-vlaggen markeerden deze publiekstrekker.

➔ VLOOT en AreYouWaterproof? namen van 12 tot 14 september deel aan de Scheepvaartdagen te Antwerpen.

OKTOBER

➔ Op 2 oktober organiseerde het agentschap MDK in de Hogere Zeevaartschool een druk bijgewoonde informatievergadering voor alle containerrederijen in verband met de schaalvergroting in de con-

tainervaart en de gevolgen hiervan voor de nieuwe generatie containerschepen met een lengte tot 400 m.

NOVEMBER

➔ Op november organiseerde MDK een onthaaldag voor nieuwe personeelsleden.

➔ Op 18, 25 en 27 november organiseerde het agentschap MDK in Gent, Zeebrugge en Antwerpen telkens een MDK-havenoverleg. Hierbij werd dieper ingegaan op de resultaten van de klantenenquête die in de loop van 2008 georganiseerd werd, de loodsgeldtarieven voor 2008 en de toegankelijkheid van de havens.

DECEMBER

➔ Op 5 december organiseerde de MDK-afdeling Kust een informatievergadering voor alle Kustgemeenten en watersportverenigingen waarop de resultaten van het klantenonderzoek werden getoond en de belangrijkste projecten van de afdeling werden voorgesteld.

Ondertekening samenwerkingsovereenkomst loodsen op 29 augustus 2009



BEGROTING

Verwijzend naar de balans en de resultatenrekening van DAB Vloot en DAB Loodswezen, kan gesteld worden dat zij bedrijfseconomische opbrengsten haalden van respectievelijk 53 en 77,6 miljoen euro.

Voor Vloot bestond dit bedrag uit 21,7 miljoen euro eigen opbrengsten en 31,3 miljoen euro dotatie voor haar maatschappelijke opdrachten. Er werd 1,3 miljoen euro van de dotatie behandeld als investeringssubsidie.

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en stafdienst beschikken over 3 verschillende bronnen van kredieten, name-

lijk 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 aangewend voor het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten, het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen en tenslotte voor de werkings-

kosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen (SRK):

In de tabel wordt de uitvoering van de begroting (VK) gedetailleerd weergegeven.

De kredieten van het VIF worden door de afdelingen van MDK voornamelijk aangewend voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud wat betreft de aspecten scheepvaartbegeleiding, Vlaamse Hydrografie, zeewering en voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud inzake de basisinfrastructuur van de Vlaamse kustjacht- en vissershavens.

TABEL VLAAMS INFRASTRUCTUUR FONDS (VIF)

BA	Omschrijving	Totaal Krediet	Vastgelegd	Rest	Realisatie%
3MCUI1271	MILIEUHEFFINGEN KUSTJACHT- EN VISSERSHAVENS	0,00	0,00	0,00	0,00%
3MCUI1273	OV IVA MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST	145.000,00	145.000,00	0,00	100,00%
3MCUI4145	VFLD SCHADEDOSSIER CAROLINA	225.000,00	224.525,06	474,94	99,79%
3MCUI6371	SUBSIDIES LO GAS- ELECT.INSTALLATIES KUSTJACHT- EN VISSERSHAVENS	0,00	0,00	0,00	0,00%
3MCUI7324	INV BUITG ONDERH BELEID VG KUSTJACHTHAVENS HANDELSHAVENS	9.150.000,00	9.150.000,00	0,00	100,00%
3MCUI7371	INVESTERINGSUITGAVEN MARITIEME DIENSTVERLENING	11.062.000,00	10.802.693,35	259.306,65	97,66%
3MCUI7373	INVESTERINGSUITGAVEN WATERBEHEERSINGSWERKEN KUST	29.953.000,00	29.953.000,00	0,00	100,00%
Totaal programma I		50.535.000,00	50.275.218,41	259.781,59	99,49%

TABEL UITVOERING BEGROTING (VK)

BA	Omschrijving	Totaal Krediet	Vastgelegd	Rest	Realisatie%
1MCoA1173	WED&TOEL IVA MARITIEME DIENSTV	15.106.000,00	14.748.735,69	357.264,31	97,63%
1MCoA1193	WEDDEN IVA MARIT.DSTVERL.KUST (PM)	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCoA1273	ALG WERKINGSK IVA MARITIEME DIENST	1.092.000,00	1.092.000,00	0,00	100,00%
1MCoA1276	INFORMATIAKRED IVA MARITIEME D	262.000,00	262.000,00	0,00	100,00%
1MCoA7473	OVERIGE INVESTGOED MARITIEME D	215.000,00	215.000,00	0,00	100,00%
1MCoA7476	AANK INVEST INFORMATICA MARITIEM D.	297.000,00	297.000,00	0,00	100,00%
Totaal programma A		16.972.000,00	16.614.735,69	357.264,31	97,89%
1MCol1201	WERKINGSKOST.DOM.KUSTJACHTHAVENS	1.152.200,00	1.152.200,00	0,00	100,00%
1MCol1202	AFKOOP BAKENGELDEN	5.000,00	5.000,00	0,00	100,00%
1MCol1211	TOETR. INTERN. ORGANEN	12.000,00	11.800,00	200,00	98,33%
1MCol1222	UITG.STUD.ONDERZ. ENTIT. ZEEWEZEN	71.000,00	71.000,00	0,00	100,00%
1MCol1239	TERUGBET.AAN NL. STAAT VERLICHT BEB	5.374.000,00	5.374.000,00	0,00	100,00%
1MCol1240	WERK.KOST. SCHELDERADARKETEN	3.313.000,00	3.313.000,00	0,00	100,00%
1MCol1272	STUD.ONDERZ.KUSTJACHTHAVENS (PM)	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCol1404	VERZEKEREN VAN VEERDIENSTEN PM	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCol1414	UITG GEW.ONDERH ZEEWATERKERINGEN	5.522.000,00	5.522.000,00	0,00	100,00%
1MCol1476	GEW.ONDERH.KUSTJACHT	17.182.000,00	17.182.000,00	0,00	100,00%
1MCol1478	EXPL.KOST.WATERW.E.INR.IVA A.M.D.K.	1.036.000,00	1.036.000,00	0,00	100,00%
1MCol3123	SUB HAVENBEDR HAVENKAP. DIENST	17.901.000,00	17.900.861,09	138,91	100,00%
1MCol3372	SUB.INST.VLAK NAUT.AANGEL.PM	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCol3405	SCHADEVERG.3DEN GEPLEEGDE DADEN	102.000,00	10.795,88	91.204,12	10,58%
1MCol4101	DOTATIE DAB LOODSWEZEN PM	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCol4102	DOT. DAB VLOOT	32.587.000,00	32.587.000,00	0,00	100,00%
1MCol7201	KOST.AANSCH.TBV AFD SEC.ZEEWEZEN	213.000,00	213.000,00	0,00	100,00%
1MCol7306	UITG SCHADE KUST DR OORL.	126.000,00	126.000,00	0,00	100,00%
1MCol7317	INR.RADARK. SCHELDE & BEL KUST	1.398.000,00	1.398.000,00	0,00	100,00%
1MCol7326	WERKEN RADARKETEN	2.197.000,00	2.197.000,00	0,00	100,00%
1MCol7401	AANK.MACH.VERV.MID.LAND EN WATER (PM)	0,00	0,00	0,00	0,00%
1MCol7403	AANK.MACH.VERV.MID.LAND EN WATER	176.000,00	176.000,00	0,00	100,00%
1MCol8501	KAPITAALINBR.NAUTINVEST VL NV PM	0,00	0,00	0,00	0,00%
Totaal programma I		88.367.200,00	88.275.656,97	91.543,03	99,90%

GNB

Het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB-verdrag) werd samen met de drie andere Scheldeverdragen op 1 oktober 2008 van kracht .

Het verdrag verzekert een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse inspraak in het nautisch beheer van de maritieme vaarwegen in het Scheldegebied.

Vooruitlopend op deze verdragsrechtelijke verankering werd het gemeenschappelijk nautisch beheer sedert 1 januari 2003 succesvol in de praktijk toegepast. Hierdoor en dankzij de voorbereidingen van de Permanente Commissie, het verantwoordelijke beleidsorgaan, kon het verdrag soepel en probleemloos in werking treden.

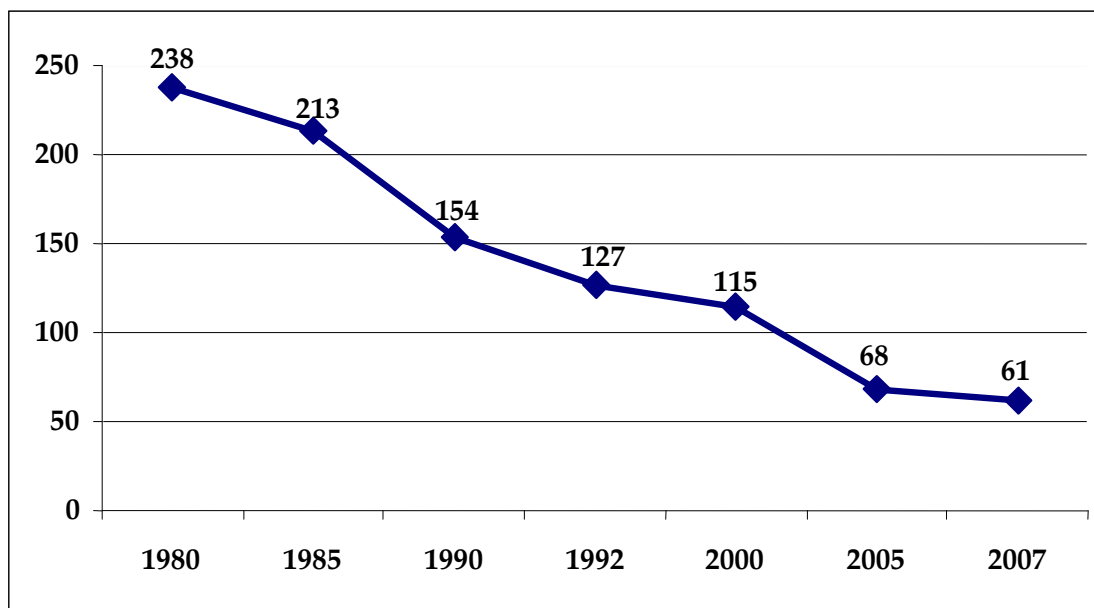
Samen met het GNB-verdrag zijn op 1 oktober 2008 een reeks uitvoeringsbesluiten in werking getreden. Deze besluiten betreffen in hoofdzaak:

- ➔ de instelling en de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit
 - ➔ de gelijkschakeling van de loodsplicht voor wetschepen (scheepvaart naar en vanuit Nederlandse Scheldehavens) en Scheldevaarders (scheepvaart naar en vanuit Vlaamse Scheldehavens)
 - ➔ een regeling inzake openbaarheid van documenten, walradarinformatie en incidentregistratie
 - ➔ de uitbreiding van de bevoegdheden van de Permanente Commissie
 - ➔ de juridische verankering van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.
- VEILIGHEIDSPROGRAMMA**
Dankzij de veiligheidsmaatregelen, ingevoerd door de Permanente Commissie, vertoont het totaal aantal ongevallen op de scheepvaartroute vanaf de monding van de Westerschelde tot aan de haven van Antwerpen vanaf 1980 duidelijk een dalende tendens.
- In 1980 vonden er 238 scheepsongevallen plaats en in 2007 slechts 61. Nochtans is er op de Westerschelde drukker scheepvaartverkeer en worden de zeeschepen steeds groter.
- Een belangrijke factor bij de vermindering van het aantal ongevallen is de Schelderdarken die in maart 1991 in dienst is genomen. De Permanente Commissie blijft

De belangrijkste pijlers van het GNB-verdrag zijn:

- ➔ het opstellen van een veiligheidsprogramma door de Permanente Commissie ter bevordering van het veiligheidsniveau
- ➔ het realiseren van de nautische ketenbenadering door de Permanente Commissie om een zo vlot mogelijk scheepvaartverkeer te verzekeren

AANTAL ONGEVALLen (WESTER)SCHELDE EN MONDING



Evolutie aantal zware schadegevallen

Jaar	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08
Aantal	6	4	0	2	1	2	0	2	1	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0



De Schelde ter hoogte van de radartoren Saeftinge

fors investeren in de Schelderadarketen, die technologisch aan de wereldtop staat, om het scheepvaartverkeer optimaal te begeleiden en onveilige verkeerssituaties te voorkomen.

Bovendien heeft er zich in de periode 2006–2008 geen enkele zware aanvaring voorgedaan die invloed had kunnen hebben op het externe veiligheidsrisico: risico voor omgeving, oeverbevolking of milieu.

De jaarlijkse verbetering van de veiligheid betekent evenwel niet dat nu op de lauweren kan worden gerust. Waakzaamheid blijft geboden.

Het veiligheidsprogramma van de Permanente Commissie houdt rekening met de groeiende intensiteit van de binnenvaart, binnencruises en recreatievaart op de Schelde. Hierdoor wordt het steeds belangrijker om onveilige ontmoetingen tussen de zeevaart en de kleinere vaart te voorkomen. Daarom zal er een onderzoek worden gestart om te bekijken hoe de kleinere vaart meer gebruik kan maken van de nevenvaargeulen op de Westerschelde zodat er meer ruimte komt voor de zeevaart op de hoofdvaargeulen.

Voor de uiterst kwetsbare binnencruises zijn in 2008 al een aantal maatregelen getroffen: verscherpte opvolging door de verkeerscentrales, vaarverbod bij slechte weersomstandigheden en een verplichting voor de gezagvoerder tot kennis van het Engels of het Nederlands.

KETENBENADERING

De Permanente Commissie heeft een studie gelanceerd om de nautische keten te optimaliseren.

De eerste fase van de studie brengt de knelpunten en tekortkomingen van de keten in kaart. Deze probleemanalyse gebeurt vanuit verschillende invalshoeken: juridisch, organisatorisch, operationeel, ICT-infrastructuur, internationale ontwikkelingen, monitoring wachttijden.

De tweede studiefase omvat het afleiden van verbeterpunten op basis van de vastgestelde knelpunten. Vanzelfsprekend zullen alle belangrijke stakeholders (zoals havens, loodsen, verkeersbegeleiding) bij de studie worden betrokken. Volgens de planning komt het eindrapport van de eerste fase er op 1 september 2009 en van de tweede fase op 1 mei 2010.

UITBREIDING BEVOEGDHEDEN PERMANENTE COMMISSIE

De bevoegdheden van de commissie als gezamenlijk beleidsorgaan worden verruimd tot het stellen van regels in het belang van een veilige en vlotte scheepvaart. De regelstellende bevoegdheden gaan over onderwerpen zoals de vaarwegmarkering, de verkeersbegeleiding, het geven van inlichtingen, adviezen en verkeersaanwijzingen aan vaarweggebruikers, het bepalen van de minimaal vereiste kielspeling, enz.

JURIDISCHE VERANKERING GEMEENSCHAPPELIJKE NAUTISCHE AUTORITEIT (GNA)

De GNA is sinds 1 januari 2003 uitgegroeid tot een goed functionerende entiteit. Door het GNB-verdrag heeft de GNA nu ook een formele juridische status verworven als gezamenlijk beheersorgaan dat op het terrein instaat voor de uitoefening van het GNB.

De wederzijds bevoegde beheersautoriteiten, de Rijkshavenmeester Westerschelde en de Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, brengen hun bevoegdheden in de GNA in en oefenen deze gezamenlijk uit. Beide functionarissen zijn inmiddels door hun minister aangesteld als hoofd van de GNA.

Zij hebben hun operationele beslissingsbevoegdheden doorgemandateerd naar de Nederlandse hoofdverkeersleiders en de Vlaamse nautische dienstchefs op het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen. Deze GNA-medewerkers staan in voor de dagelijkse coördinatie en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Het verdrag sluit eenzijdige Nederlandse en Vlaamse beslissingen binnen de GNA uit. Om dit te garanderen heeft de Permanente Commissie beslissingsprocedures vastgesteld. De GNA moet verantwoording afleggen aan de Permanente Commissie.



DE KUSTWACHT

De structuur Kustwacht bestaat uit 17 overheidsdiensten, 8 Vlaamse en 9 federale, die allemaal bevoegdheden op zee hebben. Deze diensten worden de kustwachtpartners genoemd.

De Kustwacht coördineert de samenwerking tussen de verschillende kustwachtpartners. Hierdoor stijgt de efficiëntie van operaties op zee en het betekent op termijn ook een besparing.

Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) speelt een zeer belangrijke rol in de Kustwacht. De vier entiteiten van MDK (DAB Vloot, DAB Loodswezen, afdeling Kust en afdeling Scheepvaartbegeleiding) zijn immers allen kustwachtpartners. Bovendien is de Administrateur-generaal van het agentschap MDK de Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan Kustwacht. Naast hem staat de directeur van het Crisiscentrum van de regering, die de federale

voorzitter is. De federale en Vlaamse voorzitter zitten het beleidsorgaan alternerend voor.

OVERLEGORGAAN EN BELEIDSORGAAN

In 2008 werden twee vergaderingen op het niveau beleidsorgaan en vier op het niveau overlegorgaan georganiseerd. Het beleidsorgaan is samengesteld uit alle directeurs en hoofden van de administraties, verenigd in de Kustwacht. Het overlegorgaan bestaat uit experts ter zake: juristen, ingenieurs, operationelen, wetenschappers,...

WERK GROEP KUSTWACHTCENTRALE

De werkgroep Kustwachtcentrale heeft verwittigingschema's en alarmeringschema's opgesteld voor het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK), in afstemming met het al bestaande operationeel plan van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC). Dit is de eerste stap in het opstellen van een operationeel plan voor het Maritiem Informatie Kruispunt.

Het Koninklijk Besluit MIK werd afgewerkt en ter ondertekening voorgelegd aan de bevoegde federale ministers en de Koning na advies van de Raad van State.

Verder heeft het MIK ook afspraken gemaakt met de VTS-(Vessel Traffic Services)

centrales over de te volgen procedures wanneer het MIK een inbreuk op de veiligheid vaststelt of wanneer een VTS-centrale verdachte scheepsbewegingen opmerkt.

WERK GROEP WINDMOLENPARKEN

2008 was vooral het jaar van de windmolens. Verschillende windmolenexploitanten hebben, samen met hun vele aannemers en onderaannemers, een beroep gedaan op het secretariaat Kustwacht om zich wegwijs te laten maken in het kluwen van overheidsdiensten.

Er is een werkgroep Windmolenparken opgericht opdat de verschillende kustwachtpartners vlot zouden samenwerken en elkaar op de hoogte kunnen houden van nieuwe ontwikkelingen in de windmolendossiers. Het secretariaat Kustwacht heeft samen met het MRCC, het MIK en de VTS-centrale van Zeebrugge afspraken gemaakt over het toezicht op het transport van de sokkels en het kabelleggen. De adviezen van de verschillende kustwachtpartners werden afgestemd met de windmolenexploitanten. De werkgroep Windmolenparken heeft ook input geleverd voor het intern noodplan van C-Power en voor het BNIP (Bijzonder Nood en Interventie Plan) Windmolenparken op Zee, dat werd opgesteld door de Federale Diensten Openbare Hulpverlening.



Transport windmolens



Oefening 'Man overboord'

Om alle informatie over windmolens te centraliseren is er een website opgericht die alle kustwachtpartners kunnen raadplegen.

BEKENDHEID STRUCTUUR KUSTWACHT

In 2008 werd een nieuw campagnebeeld gelanceerd om de structuur Kustwacht beter bekend te maken bij het publiek.

Het campagnebeeld symboliseert waakzaamheid en alertheid. De verschillende tinten blauw leggen niet enkel de link naar de zee, maar ook naar het blauw van de verschillende kustwachtpartners: douane-blauw, MDK (Maritieme Dienstverlening en Kust)-blauw, politie-blauw, marine-blauw, ...

Het publiek kon ook van nabij kennismaken met de structuur Kustwacht op de Vlaamse Havendag, op de Air Day van Defensie in Koksijde en op de Visserijfeesten in Oostende.

Ook de website (www.kustwacht.be) werd in een nieuw kleedje gestoken.

LOKETFUNCTIE

Het secretariaat Kustwacht heeft een belangrijke loketfunctie. Dat wil zeggen dat iedereen die een vraag heeft over de Noordzee, van het grote publiek over pri-

vérfirma's tot overheidsdiensten, bij het secretariaat terecht kan. Ons motto is: Eén vraag, één oplossing. Wij proberen zo snel mogelijk een antwoord te geven, of we verwijzen de vraagsteller door naar de dienst die het best geschikt is om een oplossing te bieden.

In 2008 hebben wij in totaal 191 vragen ontvangen.

Als we de spreiding van het aantal vragen per maand bekijken, dan zijn april, september en oktober de drukste maanden en januari, juli en december de minst drukke maanden. Dit is waarschijnlijk te verklaren doordat in die periode veel mensen met verlof zijn.

Het grootste deel van de vragen (67 %) komt van de kustwachtpartners. Een vierde van de vragen komt van het 'grote' publiek of van privé firma's. Daaronder vallen ook windmolenexploitanten. De rest (8%) zijn vragen van overheidsdiensten die niet tot de kustwacht behoren.

INFO@KWGC.BE

Zoals gezegd kan iedereen bij ons terecht met vragen over de Noordzee. Wij hebben daarvoor een specifiek emailadres: info@kwgc.be. Dat adres wordt ook gepromoot via de folders en de website, maar blijkt

nog niet zo bekend bij het publiek: 7,5% van de vragen werd via dit e-mail adres gesteld.

FREQUENTLY ASKED QUESTIONS

Een vraag die steeds terugkeert, is hoe goedkeuring te krijgen om het kanaal over te steken en dit op de meest uiteenlopende manieren: met de jetski, al zwemmend, in een roeiboot, ...

Vaak komen mensen ook bij ons terecht met vragen over pleziervaart: welke documenten hebben ze nodig en waar kunnen ze die krijgen.

De Kustwacht blijkt ook populair als mogelijke werkgever, want we hebben herhaaldelijk de vraag gekregen of er geen vacatures zijn bij de kustwacht of waar men hiervoor kan solliciteren. Wij geven dan de raad om naar de websites van de verschillende kustwachtpartners en de websites van Selor en Jobpunt te surfen.

Vragen die veel terugkomen, worden op de website geplaatst, onder de rubriek FAQ (Frequently Asked Questions).

Ook het weer op zee en aan de kust blijkt een populair onderwerp, vandaar dat we een link naar het Kustweerbericht op de website hebben gezet.



Oefening Black Blubber

AREYOUWATERPROOF?

De vereniging areyouwaterproof? bestaat uit de maritieme opleidingsinstellingen en de maritieme sectoren. AYW probeert jongeren warm te maken voor een maritieme opleiding. Elk jaar maakt AYW promotie voor de maritieme scholen, zodat zij voldoende jongeren kunnen klaarstomen om later een job op het water uit te oefenen.

In het jaar 2008 heeft AYW verschillende acties ondernomen voor het promoten van de maritieme opleidingen die de onderwijsinstellingen aanbieden.

In de maanden februari, maart, mei en juni was er een advertentiecampaagne. Via bannering op populaire jongerensites werd AYW voorgesteld.

Er waren advertenties in de magazines Klasse voor Leraren en Maks!.

Het VLIZ organiseerde in samenwerking met VLOOT het project Planeet Zee. De winnaars van dit project, 8 leerlingen van het SIGO te Gistel, scheepten op 7 april in op

de Zeeleeuw. De leerlingen en hun begeleiders verbleven vijf dagen op het schip en maakten zo kennis met enkele aspecten van het maritieme leven.

AYW heeft ook haar steentje bijgedragen om deze jongeren iets bij te brengen over de maritieme opleidingsmogelijkheden en de beroepen op zee.

Op 24 en 25 mei steunde areyouwaterproof? het initiatief 'Zee van Sporten', georganiseerd door de Stichting Vlaamse Schoolsport. Zo'n 600 leerlingen brachten een bezoek aan onder andere het Maritiem Instituut Mercator, het museumschip Amandine, het Maritiem- Reddings- en Coördinatiecentrum en de vuurtoren Lange Nelle.

AYW was eveneens te vinden op verschillende events. Zo was AYW aanwezig op onder meer de Belgian Boat Show, Oostende voor Anker, de Vlootdagen in Zeebrugge, de Scheepvaartdagen in Gent en Antwerpen. Op de Vlaamse havendag, die plaats vond op 5 juli 2008, kon je AYW

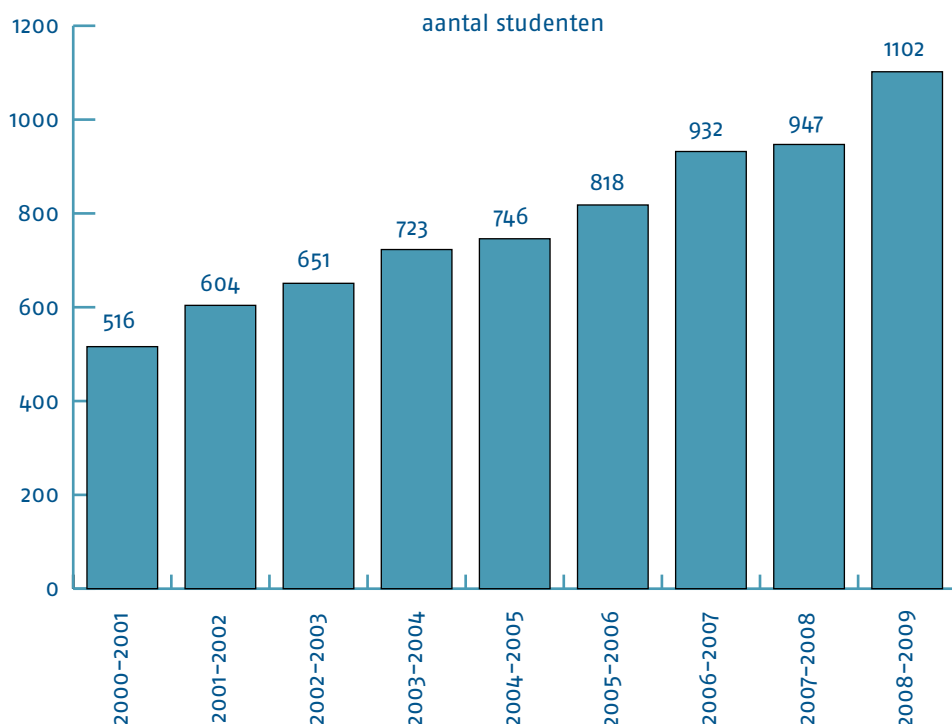
vinden in Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust bracht een brochure AYW uit. In deze brochure wordt er stilgestaan bij de maritieme beroepen dek en machine, de scholen, hun opleidingsaanbod en de partners.

AANTAL STUDENTEN

De grafiek 'aantal studenten' maakt duidelijk dat er jaarlijks een stijging is van het aantal studenten. Er is een jaarlijkse stijging vast te stellen bij de Hogere Zeevaartschool, maar gedurende het schooljaar 2008-2009 schreven zich ook in het secundair- en het volwassenenonderwijs meer studenten in. Bij het Maritiem Instituut Mercator zijn er zelfs 30% meer studenten dan het vorige schooljaar.

Als je een totale vergelijking maakt met het schooljaar 2007-2008 is er een stijging van 16%. Vergeleken met het schooljaar 2000-2001 is er zelfs sprake van een verdubbeling.



SCHEEPVAARTBEGELEIDING

SCHEEPVAARTBEGELEIDING

De hoofdopdracht van de afdeling is de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen naar en van de Vlaamse en Zeeuwse havens.

Om dit te verzekeren, wordt de scheepvaart vanaf de Frans-Belgische grens visueel, auditief en elektronisch opgevangen, opgevolgd en aangestuurd via Vessel Traffic Services (VTS).

Omdat de Westerschelde voor een groot deel over Nederlands grondgebied loopt, realiseren we samen met de collega's van Rijkswaterstaat het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Bij ongevallen op zee speelt het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende een cruciale rol.

De afdeling telt 154 personeelsleden, waarvan er 124 in volcontinuïteit werken en 30 een administratieve functie uitoefenen. De afdelingszetel en het MRCC zijn in Oostende gevestigd, de andere locaties zijn Zeebrugge, Vlissingen, Zelzate, Kallo en Zandvliet.



Kerntaken

- de scheepvaart vlot en veilig laten verlopen op de maritieme toegangswegen naar en van de Vlaamse zeehavens door het verlenen van Vessel Traffic Services (VTS)
- beheer en exploitatie van de Schelderadarketen (SRK)
- het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) met Nederland realiseren
- beheren en opvolgen van de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteinsdiensten in het kader van het Havendecreet
- reddings- en sleepactiviteiten op zee ondersteunen en coördineren als SAR-autoriteit (Search And Rescue) vanuit het MRCC Oostende



VERKEERSBEGELEIDING

UITBREIDING VTS-GEBIED

Project Wintam

De afdeling Scheepvaartbegeleiding voorziet voor WenZ NV de bouw en in-dienststelling van een radarsysteem aan de Nieuwe Zeesluis in Wintam om de doelmatigheid van de scheepvaart van en naar het Zeekanaal Brussel-Schelde te verhogen.

Er worden drie radarsensoren opgeleverd: één voor de sluis, één achter de sluis, en een derde in het 10.000-tons vak ten zuiden van de sluis.

De radarbeelden worden door WenZ operationeel ingezet in het RIS-centrum in Willebroek en op de werkvloer van de sluis in Wintam.

Dit project valt buiten het Radarverdrag en maakt dus geen deel uit van de Schelderadarketen.

Vastlegging december 2007: 939.305€ (Fabricom GTI NV)

Uitvoering samen met nv WenZ NV

Oplevering juni 2009

Project Schouwenbank

Er wordt gezocht naar een alternatief voor de eerder voorgestelde radarinstallatie op de Schouwenbank.

Dit off-shore radareiland werd aanzien als een tweelingbroer van de radartoren op de Oostdyckbank.

Alternatieve locaties en aangepaste ontwerpen worden bestudeerd in opdracht van de SDV en PC.

Ook locaties op het land zijn een optie. Zo zou de bestaande radarpost Haamstede geïntegreerd kunnen worden in de Schelderadarketen en zou een nieuwe radarpost aan wal met aangepaste constructie en radarsensor een alternatief kunnen vormen voor een off-shore radarpost Schouwenbank.



Radartoren Oostdyckbank

Het vergunningentraject voor dit alternatief en kostefficiënt project wordt in 2009 verder bestudeerd.

Oorspronkelijke raming: €12.000.000 (off-shore locatie Schouwenbank)

Een studie voor de bepaling van alternatieve locaties en oplossingen werd in 2008 toevertrouwd aan de firma Soresma en werd opgeleverd in december 2008.

Project Boveneinde Rede Antwerpen

Om de scheepvaart op de Schelde tot Boveneinde Rede Antwerpen vlot en veilig te laten verlopen, wordt de grens van de radardekking ook landinwaarts uitgebreid: van de Zeesluis in Kallo naar de Boveneinde Rede Antwerpen.

Om een dergelijk project te realiseren werd eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waarin staat hoeveel radartorens nodig zijn en waar ze zullen staan.

Bovendien wordt gezocht naar de meest economische oplossing met de beste prijs-kwaliteit oplossing.

Het project stond een tijd op waakvlam, maar wordt opnieuw actueel na het splitsen van het verkeerskanaal 12.

Daartoe werd in 2008 een budget van €91.411,87 vastgelegd voor de actualisatie van de ontwerpstudie door de firma Soresma.

NIEUWE TOEPASSINGEN, OPDRACHTEN EN VERVANGINGEN

WESP (Wester Schelde Planner)

Op de Westerschelde varen verschillende soorten zeeschepen, maar ook binnen-vaartschepen, werkvaartuigen, veerboten, visserij en pleziervaart.

De schepen moeten niet alleen rekening houden met elkaar, er zijn nog andere factoren die de vaart beïnvloeden, zoals horizontaal en verticaal getij, golven, wind en ondieptes. Deze factoren en het gebruik van zowel hoofd- en nevengeulen zorgen voor een complex verkeersbeeld op diverse delen van de vaarweg.

Om zowel de vlotheid als de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren, wordt de

verkeersleiding versterkt met meer middelen en bevoegdheden. De Westerscheldeplanner (WESP) is een middel, waarmee het mogelijk wordt de scheepvaart op een meer geplande wijze af te wikkelen. Er zal dus vooral een betere planning mogelijk worden van de scheepvaart in relatie tot bekende knelpunten zoals drempels, nauwe bochten, waar passeren onmogelijk is, en punten met conflicterende verkeersstromen.

Een vroegtijdige planning van op- en afvaart en het gebruik van de kennis van posities en vaarsnelheden van de betrokken schepen, maakt het mogelijk de potentiële oploop- en/of ontmoetingsplaatsen vroegtijdig te berekenen

Met dit instrument kunnen de nautische dienstverleners zeer nauwkeurige vaarplannen opstellen. Met een vaarplan kan men zien wanneer een schip met een bepaalde diepgang en waterstand nog over een drempel in de vaarweg kan komen. Men kan met de planner zien waar er problemen kunnen ontstaan en hiervoor tijdig maatregelen nemen. Op de werkvloer betekent het concreet dat de verkeersleider met twee monitoren zal werken waarop het gehele gebied van de Westerschelde te zien is.

Er werd gezorgd voor een draagvlak bij de Vlaamse loodsen. Dit met het oog op een gezamenlijk gebruik in het kader van de afhandeling van de scheepvaart.

De WESP-applicatie werd verder ontwikkeld, waarbij een nieuwe versie (Release 2) in februari 2009 opgeleverd zal kunnen worden met opname van gegevens over stroming, squat en deining, dynamische padbreedte en een integratie in de operationele omgeving.

Bijhorend krijgt het project 'Schelde ECDIS' een update en wordt de distributie van de gegevens voorzien. Hiervoor werd via de afdeling Kust een aparte server en bijhorende software besteld voor € 70.000, die onder beheer wordt geplaatst van het BET-SRK.

Met de bouw van een module Geulmonitor wordt een verbetering doorgevoerd van de golfpredictie en kan verdergaand squat onderzoek uitgevoerd worden. Ramming hiervoor bedraagt € 175.000, in verdeling 50/50 met Rijkswaterstaat.

Vervanging van de radars zender/ontvangers

Met succes werd het project eind 2008 op tijd en binnen het voorziene budget opgeleverd. De oude 18 radarzenders/ontvangers (anno 1989) op de radarposten werden vervangen door moderne Terma apparatuur en deze werd geïntegreerd in het bestaande doelvolgsysteem. Kostprijs € 2.609.250,- (excl. BTW) voor de totale keten.



Realisatie virtualisatie

Het project werd in 2008 na onderhandelingen toegewezen, bedrag SRK: € 1.807.373,- (excl . BTW)

Vervangen van de twee radiopeilers Zeebrugge en Nieuwpoort

De nieuwe RDF-apparatuur, geïnstalleerd in 2006-2007, heeft nog steeds belangrijke tekortkomingen. In 2008 werden daarom tests uitgevoerd met alternatieve apparatuur van een andere leverancier. Gezien de positieve testresultaten zal alsnog op korte termijn een tweede vervanging gebeuren.

Uitvoeren van Herles

In het voorjaar van 2008 werden alle vijf bemande VTS-centrales uitgerust met nieuwe werkplekken die uitgerust zijn om moderne visualisatieschermen voor ver-

keersbegeleiding op een flexibele wijze te integreren. Er werd veel aandacht besteed aan de ergonomie.

Ook werden een aantal verfraaiingswerken uitgevoerd zoals nieuwe kabelgoten, geluidsisolerende wanden en vernieuwing van de vloerbekleding.

Bijna gelijktijdig werden alle operationele ruimten van de centrales uitgerust met nieuwe klimaatplafonds en een nieuw aangepast en ergonomisch verlichtingssysteem.

Operationele Display Infrastructuur

Dit project heeft als doel de 'oude' radarschermen te vervangen. Het nieuwe systeem is in het voorjaar van 2008 in gebruik gesteld: problemen met de software hebben de leverancier genoopt tot een

crisisplan om onacceptabele malfuncties op te lossen. Eind 2008 is er uitzicht op een definitieve oplossing en zal het systeem kunnen worden overgenomen.

Verbouwingswerken aan Zelzatebrug

De renovatiewerken aan het gebouw bij Zelzatebrug werden gestart. In een eerste fase werden de vochtproblemen behandeld. De tweede fase met het eigenlijke renovatiedossier werd in 2008 aanbesteed en voor een bedrag van 1.349.306,65 toegekend aan de firma Van Britsom & Verheye NV. Start der werken is voorzien begin 2009.

Implementeren van de horizontale knip in het werkingsgebied RCZV

Tengevolge van de invoering van een nieuwe MFBI (marifoon blok indeling) in Zandvliet en een verbetering van de

Radarcentrale Zandvliet



marifoondekking op het kanaal Gent-Terneuzen werd eind december door het BET een bestelling geplaatst voor een bedrag van € 38.005,66 (excl. BTW).

Deze opdracht omvat:

➔ Het verplaatsen van de zenders K10/11/67 naar Eurosilto (havengebied Gent);

➔ Aanpassen van blokindeling (MFBI) centrale Zandvliet.

OPVOLGEN VAN DE BINNENVAART

Eind 2008 werd de RIS-implementatiestudie afgerond.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft ervoor gekozen om de bestaande applicaties/doelsystemen van de SRK via aanpassingen uit te breiden zodat deze de RIS-functionaliteiten kunnen voorzien zoals gedefinieerd in de richtsnoeren van de Europese RIS-richtlijn. Deze keuze ligt voor de hand omdat deze doelsystemen al deels voorzien in bepaalde RIS-functionaliteiten.

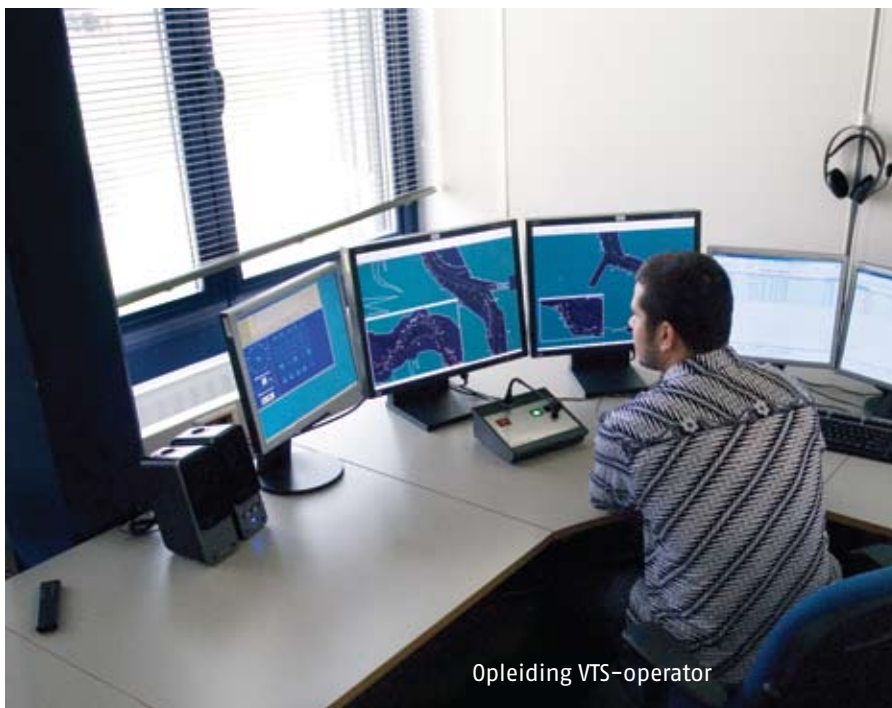
De oplossing is gebaseerd op het zogenaamde SOA (Service Oriented Architecture) concept: de gewenste dienstverlening wordt als een service aangeboden, i.p.v. hiervoor een specifieke aparte applicatie te ontwikkelen.

De realisatie van RIS in het GNB-gebied zal zich concretiseren in meerdere deelprojecten:

➔ Uitbreiding van de bestaande applicaties/doelsystemen en functionaliteit: het betreft het IVS, RW, CBS, AIS, Hymedis, website en het BI (Business Intelligence) systeem;

➔ Realisatie van een centraal RIS deel binnen de SRK, genoemd de 'RIS-Kern'.

Begin 2009 zal een aanvang worden genomen met de realisatie van de verschillende RIS componenten.



Opleiding VTS-operator

Afstemming met de Vlaamse Waterwegbeheerders (De Scheepvaart, Waterwegen & Zeekanaal) is verzekerd via verschillende fora.

Geraamde kosten: € 2,1 milj. (excl. BTW)

Een Europese subsidie werd bekomen voor een bedrag van € 492.000,-.

Implementeren van 'River Information Services' in het GNB-gebied

De studie voor het voorbereiden en begeleiden van het implementatietraject van de RIS-richtlijn in de Schelderadarketen en het GNB-werkingsgebied werd opgeleverd door de firma ALSIC op 23 december 2008.

Op basis van de conclusies werden een aantal transitieprojecten opgestart met volgende budgettaire vastleggingen eind 2008, voor volgende deelsystemen:

➔ CBS: € 52.470,- (excl. BTW) voor implementatie NtS berichten

➔ AIS: € 291.533,20 (excl. BTW)

➔ Website 'vts-scheldt.net': € 238.700,- (excl. BTW)

➔ Hymedis: € 156.860,- (excl. BTW).

Dit is € 376.828,64 voorfinanciering MDK, incl. BTW

OPLEIDING EN TRAINING

Van april t/m juli 2008 onderging de af-

deling Scheepvaartbegeleiding – cel opleidingen – verschillende externe audits door de classificatiemaatschappij Bureau Veritas. Bureau Veritas kwam de VTS-operatoropleiding toetsen aan de IALA V-103/1 norm.

Op 23 juli 2008 behaalde afdeling Scheepvaartbegeleiding de internationale accreditatie voor de VTS-operator opleiding volgens de IALA V-103/1 norm.

Daarnaast behaalde Scheepvaartbegeleiding ook de ISO 9001:2000 norm voor de VTS-operator opleiding.

Hiermee voldoet deze opleiding aan alle internationale bepalingen terzake en wordt deze ook wereldwijd erkent. Het hoofdkantoor van IALA werd al op de hoogte gebracht en vervolledigd haar database.

Door het behalen van beide normen is de kwaliteit van de VTS-operator opleiding verzekerd. De inhoud en kwaliteit van de cursussen en de organisatie worden regelmatig door reviews en audits gecontroleerd. Het individuele opleidingsplan, vorderingen en bijscholingen van alle verkeersleiders worden centraal beheerd en bewaakt.

Door het centrale beheer en de reviews worden opleidingsbehoefes sneller gedetecteerd en aangepakt. Alle N/Cs en aanpassingen worden volgens procedures bijgehouden, opgevolgd en weggewerkt. Zo ontstaat er een gecontroleerd proces van continue verbetering.

KETENBENADERING

Binnen de ontwikkeling van een toekomstgerichte visie 2020, is de afdeling Scheepvaartbegeleiding actief in de uitvoering van twee studieprojecten: Studie Ketenbenadering en Studie Toekomstvisie VTS 2020.

Beide studies kaderen eveneens binnen de inspanningen van de afdeling Scheepvaartbegeleiding om een bijdrage te bieden aan het Pact 2020: een nieuw toekomstpact voor Vlaanderen.

Na het afwerken van beide studies, zullen de nautische autoriteiten in staat zijn de maximale capaciteit voor de scheepvaart uit de Schelde te halen en dit zonder in te boeten op het vlak van veiligheid en vlotheid. Dit vormt afsluit een bijdrage aan het Pact 2020.

STUDIE VTS 2020

De studie VTS 2020 wil een toekomstbeeld bepalen van hoe de werking van de betrokken scheepvaartbegeleidingsdiensten er op lange termijn uit zal moeten zien. Het betreft vooral een optimalisering van de eigen interne werking.

De studie VTS 2020 is een grensoverschrijdende studie tussen Vlaanderen en Nederland. Het GNB geldt vandaag wereldwijd als referentiepunt voor bilaterale samenwerking op nautisch gebied. Het is de bedoeling om dit in de toekomst ook te blijven.

De studie focust op de ontwikkeling van een langetermijnvisie, niet enkel op technologisch, maar ook op organisatorisch vlak. De studie heet dan wel VTS 2020, maar brengt ook uitdagingen op korte en middellange termijn in kaart.

Volgende onderzoeksvragen komen aan bod:

➔ Hoofdvraag 1: Huidige en toekomstige dienstverlening

Welke behoeften moet VTS in de toekomst invullen; welke omgevingsfactoren heb-

ben welke impact op een toekomstgerichte VTS-dienstverlening in het Scheldegebied?

➔ Hoofdvraag 2: Technologische en organisatorische optimalisatie

Hoe kan de dienstverlening van de VTS-organisatie geoptimaliseerd worden in de toekomst en welke impact heeft dit op de technologie of op de organisatie?

➔ Hoofdvraag 3: Roadmap.

Hoe bereiken we de als wenselijk beschreven situatie? Hoe kan de VTS-organisatie in het Scheldegebied zich in 2020 nog steeds als internationaal referentieproject laten gelden, en wat is de roadmap hiervoor?

In augustus 2008 werd een eerste fase opgeleverd. Een tweede fase van de studie werd eind 2008 via een Europese algemene offerte-aanvraag gegund aan PWC voor een bedrag van 198.910 excl. BTW (50/50 gedragen door Vlaanderen en Nederland).

STUDIE KETENBENADERING

Het begrip ketenbenadering werd de voorbije jaren gemeengoed. Alle betrokken actoren aan de Vlaamse kust en in het Scheldegebied hebben er kennis mee gemaakt en iedereen is het er over eens dat een invoering van de ketenbenadering noodzakelijk is uit oogpunt van efficiëntie en de veiligheid. Dit zal zondermeer leiden tot een betere dienstverlening en een transparante werking.

Ketenbenadering streeft een optimale samenwerking na tussen de Permanente Commissie, de Gemeenschappelijke Autoriteit, de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten van Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen, de loodsdiensten en de overige nautische dienstverleners waardoor het nautisch beheer in de onderscheiden beheersgebieden onderling wordt afgestemd en een geïntegreerde verkeersbegeleiding voor het gehele tra-

ject tussen zee en ligplaats wordt verzekerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de diverse betrokken belangen. Bovendien wordt een geïntegreerde verkeersbegeleiding voor het gehele traject tussen zee en ligplaats verzekerd, waarbij rekening wordt gehouden met de diverse betrokken belangen. De principes van de ketenbenadering zijn opgenomen in het scheepvaartbegeleidingsdecreet het het GNB-verdrag.

Samen met het veiligheidsprogramma maakt het de verdere invulling van het GNB-verdrag uit.

Om ketenbenadering te ontwikkelen en in praktijk te brengen treedt de Permanente Commissie in overleg met de havenautoriteiten waarmee zij overeenkomsten afsluit. Op basis daarvan maakt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit werkafspraken met de havenkapiteinsdiensten, respectievelijk de havenmeesters en met de nautische dienstverleners.

Cruciaal in ketenbenadering is het terugdringen van de wachttijden van schepen (met betrekking tot het volledige traject binnen de nautisch-operationele keten) en het bevorderen van de nautische (externe) veiligheid.

Dit betekent dan dat de gehele keten kan geoptimaliseerd worden door het op elkaar afstemmen van individuele activiteiten en business processen van de respectievelijke actoren, steeds binnen de werkafspraken en samenwerkingsstructuren van de ketenbenadering.

Het spreekt voor zich dat dit een hele reeks van maatregelen met zich meebrengt langsheen de keten van verschillende gebieden en actoren die een schip op zijn traject ontmoet. Zowel de organisatie binnen de actoren zelf als de communicatie en afspraken tussen de verschillende actoren dienen hiertoe geoptimaliseerd te worden.

Het objectief en gemeenschappelijk kunnen definiëren, meten en interpreteren van parameters met betrekking tot de gehele ketenbenadering is noodzakelijk.

Het aspect van sluisplanning is tevens één item in de nautische keten waarbij het optimaliseren van de schuttings in functie van duidelijke parameters (zoals onder meer ook de verdeling tussen binnenvaart en zeevaart, of de getijcurves en getijpoorten) een impact heeft op de ketenbenadering.

Er dient rekening gehouden te worden met de havens bij ontwikkeling of gebruik van sluisplanningen (bvb. in de haven van

Antwerpen) of met sluisoptimalisaties van bvb de Westsluis van Terneuzen voor de maritieme toegang van/naar de havens van Terneuzen en Gent.

Het GNB-verdrag vermeldt de havenautoriteiten van de Scheldehavens Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen. Echter, gezien de ketenbenadering betrekking heeft op het totale werkingsgebied van het VTS-SM, vanaf de omgeving loodskruisposten in zee tot in de zeehavens, valt ook de vaart naar en van de Vlaamse kusthavens onder de werking van de ketenbenadering. Deze studie bevat hierover ook onderzoeksvragen.

Planning van de scheepvaart

De toenemende intensiteit en complexiteit van het scheepvaartverkeer, de voortdurende schaalvergroting in de zee- en binnenvaart en inmiddels ook het groeiend aantal schepen kunnen leiden tot toenemende marginalisatie van de vlotte en veilige vaart.

Het is daarom een doodzaak om dit verkeer te plannen. Vandaag heeft de scheepvaart nog een zeker zelfregulerend vermogen. Dit houdt in dat de betrokken actoren onderling afspraken maken om het verkeer vlot en veilig te laten verlopen. Deze schepen moeten echter niet alleen rekening houden met elkaar, ze ondervin-

VIF Investerings – Programma 2008 – M17371C	Vastgelegd (EUR)
Havengebied Zeebrugge	
Aanpassing en uitbreiding haveninformatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering (SafeSeaNet koppeling voor Hazmat informatie uitwisseling). Vastgelegd en uitgevoerd. Operationeel 3Q2008.	79.971,32
VTS-platform ketenbenadering Zeebrugge: Dossier werd opgesplitst in verschillende vastleggingen:	
– inrichten serverlokaal 6de verdiep	101.109,63
– aanstellen studie bureau voor de verbouwing 4de en 6de verdiep (voorbereidende studie, opstellen lastenboek verbouwing 4de verdiep, opstellen lastenboek verbouwing 6de verdiep, opvolgen van de werkzaamheden): vastgelegd, samenwerking formeel met MBZ, afd. gebouwen en EMG opgestart.	188.528,77
– renovatie van de ramen van het 4de verdiep (volledig verdiep voor HKD) + in optie zonnewering aan de buitenkant: vastgelegd december 2008	123.450,59
Radar Zeebrugge : meerwerk. Vastgelegd en uitgevoerd.	49.220,00
CCTV-netwerk: uitbreiding voor diverse locaties en aankoppeling aanverwante diensten.	313.450,67 94.195,97
Havengebied Gent	
Aanpassing en uitbreiding haveninformatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering (SafeSeaNet koppeling voor Hazmat informatie uitwisseling). Vastgelegd en uitgevoerd.	79.218,70
CCTV-netwerk: uitbreiding en aankoppeling andere diensten.	298.002,19
Radiocommunicatiesysteem: aanpassingen maststructuur, functionele wijzigingen en uitbreidingen	43.357,93 270.335,03
Havengebied Antwerpen	
Aanpassing en uitbreiding haveninformatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering (SafeSeaNet koppeling voor Hazmat informatie uitwisseling). Vastgelegd en uitgevoerd.	79.860,00
Aanpassingen stroomvoorziening VCZV (voorziening van een dieselgenerator): dossier technisch in voorbereiding in operationeel overleg met SRK, LW, GHA. Vastgelegd in derde kwartaal 2008. In uitvoering.	239.046,39
Integratie CCTV beelden met het radarnetwerk: dossier is opgeleverd en operationeel.	301.235,55
Havengebied Oostende	
Aanpassing en uitbreiding haveninformatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering (SafeSeaNet koppeling voor Hazmat informatie uitwisseling). Vastgelegd en uitgevoerd.	79.975,00

den ook invloeden van de getijdenwerking, wind, golven, ondieptes, sluisen en ankergebieden.

In verband met het voorgaande is een meer controlerende / sturende rol van de Nautische Autoriteit noodzakelijk. Daartoe wil de GNA zich vooraf een beeld vormen van het traject dat schepen afleggen ter (vroegtijdige) voorkoming van de mogelijke problemen.

Deze opdracht is toevertrouwd aan de firma SORESMA

REALISATIE HAVENCOÖRDINATIECENTRA

Binnen elke haven of havencluster wordt een lokaal havencoördinatiecentrum uitgebouwd om op technisch-operationeel vlak voldoende ondersteuning en uitvoering te kunnen geven aan de principes van de Ketenbenadering. Een dergelijk havencoördinatiecentrum voorziet de huisvesting van verschillende operationele diensten op één werkvloer om de nautische ketenbenadering te kunnen bestendigen in de operationele afstemming en aansturing van de scheepvaartactoren. In het kader van de investeringsprojecten in de havengebieden werden in 2008 volgende projecten opgestart of gerealiseerd:

In elk van de vier havens werd verder geïnvesteerd (in elke haven €80.000) om hun haveninformatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering uit te werken. Hiervoor werd de CBS-adaptor voor koppeling naar het Europees Maritiem Informatienetwerk SafeSeaNet uitgebreid voor een aangepaste Hazmat-informatieuitwisseling.

De ontwikkeling van een VTS-platform voor ketenbenadering in Zeebrugge is het verst gevorderd. De verbouwingen aan het MBZ Vandammehuis zijn volop in opstart, met verschillende deelprojecten.

SCHEEPVAARTBEGELEIDINGSDECREET

Reeds op 13 juni 2006 werd het decreet betreffende de begeleiding van de scheep-

vaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum, het zogenaamde Scheepvaartbegeleidingsdecreet, in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Het decreet vormt enerzijds de omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG (Monitoringrichtlijn) en anderzijds de vastlegging en groepering van de Vlaamse bevoegdheden inzake het begeleiden van de scheepvaart en het MRCC.

Om het decreet tot uitvoering te kunnen brengen, waren een aantal besluiten van de Vlaamse Regering en van de bevoegde minister nodig. In eerste instantie werden hiertoe een aantal besluiten gepubliceerd die betrekking hebben op de verdere omzetting van de Richtlijn 2002/59/EG. Het gaat hierbij om de volgende besluiten:

➔ Besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende de opleiding, de kwalificatie en de aansprakelijkheid van de personeelsleden die belast zijn met de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen buiten het havengebied en het personeel van het MRCC

➔ Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende de begeleiding van de scheepvaart

➔ Besluit van de Vlaamse Regering van 26 oktober 2007 betreffende het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum

➔ Ministerieel besluit van 26 oktober 2007 betreffende de bevoegde diensten in het kader van de begeleiding van de scheepvaart en het MRCC en bepalingen over de bevoegdheden van bepaalde personeelsleden

➔ Besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2007 betreffende het centraal beheersysteem in het kader van het Scheepvaartbegeleidingsdecreet

➔ Ministerieel besluit van 26 oktober

2007 betreffende het elektronisch berichtenverkeer

Ontwerpen die werden voorbereid in 2008 en in 2009 worden gefinaliseerd, zijn onder meer:

➔ ministerieel besluit omtrent Competente Autoriteit

➔ besluit Vlaamse Regering omtrent Ketenbenadering

IMPLEMENTEREN EN VERNIEUWEN VAN DE OVEREENKOMSTEN HAVENKAPITEINSDIENSTEN

De afdeling Scheepvaartbegeleiding kent subsidies toe aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten voor activiteiten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu.

Dit garandeert een structurele samenwerking met de Vlaamse zeehavens voor de operationele en technische verkeersorganisatie en -opvolging op de maritieme toegangswegen en in de havengebieden. In 2008 was een totaalbudget van 17.900.861,09 euro beschikbaar, dat als volgt werd toegekend aan de vier havens:

Antwerpen: 11.379.223,23

Gent: 2.432.090,49

Zeebrugge: 3.020.801,35

Oostende: 1.068.746,02

In de loop van het jaar 2008 werd de verdere opvolging van de lopende overeenkomst 2007-2009 gerealiseerd door het bijhouden van de in de overeenkomst gevraagde indicatoren en de driemaandelijke overlegvergaderingen met elk van de havens. Hierbij worden ook nauwgezet de in de overeenkomsten bepaalde randvoorwaarden opgevolgd en bijgestuurd waar nodig. Met elk van de havens werd hiervoor een bilaterale SLA-overeenkomst gesloten die opgevolgd wordt met indicatoren.

MRCC

Het werkingsgebied of het SAR-gebied is de volledige Belgische EEZ- zone (Exclusief Economische Zone).

Deze zone is geografisch een klein gebied in de Noordzee, maar behoort tot de drukst bevaren gebieden ter wereld. Gemiddeld zijn er in deze regio 50 000 scheepsreizen voor de zeescheepvaart, 40 000 voor de ferryboten, 25 000 bewegingen voor recreatie en circa 15 000 bewegingen van visservaartuigen.

Jaarlijks wordt er meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd binnen dat gebied. Een aantal van die goederen wordt als gevaarlijk en/of verontreinigend gecatalogeerd, de zgn. IMO- ladingen.

Bovendien omvat dit gebied de toegangsgeulen tot de Vlaamse en Zeeuwse zeehavens, die, wil men dit verkeer vlot én veilig te laten verlopen, ook bijzondere aandacht vereisen.

Het verkeersbegeleidingssysteem of VTS-systeem van de Schelderadarketen volgt binnen de territoriale zee het scheepvaartverkeer.

Het deel van het VTS-gebied op Belgisch grondgebied is, door de beperking van het radar- of VHF- bereik vanaf de kust of vanaf het offshore radarplatform op de Oostdyckbank, slechts een deel van het totale SAR-gebied.

Het takenpakket en de verantwoordelijkheid van het MRCC-Oostende is zo genomen, mede onder invloed van de Europese en internationale context, dat de verhuis naar een ruimere locatie en een vernieuwing van de technische infrastructuur, communicatieapparatuur en specifieke software ten behoeve van een moderne Kustwachteenheid conform de internationale voorschriften, zich opdroeg.

OMSCHRIJVING

Technologisch: Technische exploitatie van het MRCC Oostende als innovatief kustwachtstation.

OPERATIONEEL

➔ Uitschrijven en actueel houden van MRCC/SAR-procedures in samenwerking met de SAR-partners

➔ afsluiten en opvolgen van overeenkomsten die voortvloeien uit de exploitatie en het beheer van het MRCC.

TASTBARE REALISATIES BINNEN DEZE LEGISLATUUR

➔ Technologisch en innovatief uitgerust MRCC als voorbeeld van een Europees modern kustwachtcentrum.

➔ Nautisch operationeel werkend MRCC als SAR/Safety knooppunt binnen de Kustwachtcentrale, met duidelijke procedures en draaiboeken voor incidentenafhandeling



Het MRCC in Oostende

ALGEMENE ONDERSTEUNING

PERSONEELSBELEID

Algemeen

In 2008 vulden we zowel enkele operationele als administratieve vacatures in.

In totaal kwamen acht nieuwe mensen in dienst, waarvan er twee op de afdelingszetel werken en de overige zes personen op de operationele werkvloer, gaande van het MRCC tot de centrales van Zandvliet en Zeebrugge en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit in Vlissingen.

In 2008 muteerden twee personeelsleden van standplaats: een administratief medewerker vond een job als verkeersleider op de verkeerscentrale in Zeebrugge. Ook verhuisde een verkeersleider van Zandvliet naar Zeebrugge. Tot slot gingen twee personeelsleden van het MRCC in 2008 met pensioen.

Project Wisselleren

Innovatie verdient een stimulans

Om innovatie binnen de Vlaamse overheid verder te stimuleren, heeft minister Bourgeois het stimuleringsprogramma wisselleren in het leven geroepen. Innoverende entiteiten die daarbij over het muurtje gaan kijken, krijgen hierdoor een steuntje in de rug.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding neemt als enige entiteit binnen MDK deel aan dit project. Het voorstel tot een uitwisselingsproject werd goedgekeurd. We ontvangen hierdoor 12 000 euro aan subsidies.

Hiermee zullen de zestien regioverkeersleiders van de centrales in Zandvliet en Zeebrugge op uitwisseling worden gezonden naar de verkeerscentrale van de 'Port of London Authority' (PLA) in Engeland. Hier krijgen ze opleiding van 1 dag op de VTS-simulator en werken ze mee op de verkeerscentrale in Gravesend.

Zo krijgen de regioverkeersleiders een ruimer inzicht in onder meer het verkeersbeeld en werkprocedures...



Radarcentrale in Zeebrugge

Door het internationale karakter van de functie en omdat Scheepvaartbegeleiding de enige instantie is die deze functie in Vlaanderen uitoefent, is het voor ons erg nuttig om van buitenlandse diensten te leren.

Verkeersleiders werken en worden opgeleid volgens internationaal vastgelegde standaarden, de IALA V-103 (www.iala-ism.org). Bovendien is de maritieme sector per definitie internationaal van aard.

Daarnaast zullen ook de verkeersleiders van de 'PLA' naar Zandvliet en Zeebrugge komen om er kennis te maken met 'onze' manier van werken.

COMMUNICATIE

Communicatieacties

De afdeling heeft in haar communicatiestrategie drie doelgroepen voor ogen: intern, extern en het grote publiek.

Externe communicatie is toegespitst op de verschillende partners die betrokken zijn bij de nautische ketenbenadering en de actoren binnen de structuur Kustwacht.

Hiervoor haakt de afdeling vaak aan bij acties op MDK-niveau, zoals de maritieme overlegroendes, waar de afdeling Scheepvaartbegeleiding een forum krijgt.

Op regelmatige basis zit de afdeling samen met de havens over de havenkapiteinsdiensten.

De communicatie naar het brede publiek gebeurt meestal via evenementen op niveau MDK of Vlaamse overheid, zoals de succesvolle havendag op 5 juli 2008.

Het MRCC en de verkeerscentrales kunnen altijd rekenen op een grote interesse van de bevolking. Bij tal van bezoeken waren de reacties uiterst positief. Dit draagt bij

tot het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor de Vlaamse havens, het maritieme transport, scheepvaartbegeleiding en reddingsacties op zee...

Op 13 september waren er visserijfeesten, waar het MRCC opnieuw veel belangstelling kreeg.

Omdat de afdeling Scheepvaartbegeleiding op verschillende locaties actief is, en het merendeel van de personeelsleden in volcontinuïteit werken, is interne communicatie van groot belang.

Naar aanleiding van bevestigingen bij het personeel werden nieuwe acties opgezet.

Driemaandelijks verschijnt de nieuwsbrief 'Achter de schermen', de titel verwijst naar het interne aspect van de job en naar de inhoud van de verkeersbegeleiding,

die vaak letterlijk en figuurlijk achter de schermen plaatsvindt. In deze nieuwsbrief komen projecten, studies, aanbevelingen en opleveringen aan bod. In iedere uitgave wordt één personeelslid geïnterviewd, dit kan zowel iemand van de operationele werkvloer als iemand van de administratie zijn.

Er is ook ruimte voor personalia en de aankondiging van evenementen. Het is de bedoeling dat deze nieuwsbrief tweerichtingsverkeer wordt, zodat iedereen er zijn boodschap in kwijt kan. De nieuwsbrief komt telkens tot stand in nauwe samenwerking met de cel personeel.

Het afdelingshoofd en het celhoofd HRM trekken ook maandelijks naar de verkeerscentrales (alternerend centrale Zandvliet/centrale Zeebrugge) om het wederzijds begrip tussen administratieven en operationelen te vergroten.

In 2008 organiseerden we interne informatiemomenten. Er werden twee sessies in het voorjaar (6 en 13 maart) en twee in het najaar (29 en 30 september) georganiseerd. Steeds meer personeelsleden nemen hieraan deel. Traditioneel was er een nieuwjaarsreceptie en een fin d'année.

Update fotodatabank

Fotografe Katrien Vermeire heeft de afgelopen maanden de fotodatabank van de afdeling geüpdatet. Ze stelde daarbij meestal de mens centraal en maakte ook van de gelegenheid gebruik om de gebouwen en de apparatuur te fotograferen. We gebruiken haar foto's voor diverse publicaties over de afdeling en het agentschap.

Huisstijl

Scheepvaartbegeleiding heeft in 2008 de huisstijl laten vastleggen in een gids. Dit moet de herkenbaarheid verhogen.

Havendag in het MRCC op 5 juli 2008



VLOOT

VLOOT

VLOOT kreeg opdracht om de Vlaamse vloot aan vaartuigen te beheren en te exploiteren (decreet dd. 20/12/2002).

VLOOT wordt in het bijzonder belast met de volgende taken:

- inzetten van bemande vaartuigen om de loodsen van en aan boord te brengen van de te loodsen schepen
- inzetten van bemande vaartuigen in kader van duidelijke markering en signalering van de maritieme vaarwegen
- inzetten van vaartuigen om in nood of in moeilijkheden verkerende personen op zee op te sporen en te redden en om hulp en bijstand te bieden aan andere vaartuigen
- inzetten van vaartuigen om een aantal veerdiensten te verzekeren
- inzetten van vaartuigen voor andere overheden en derden

Redeboot Pieter Deconinck



"VLOOT is de reder van de overheid"

Als reder van de overheid zet VLOOT vaartuigen in voor:

- **het beloodsen te water**
- **de vaarwegmarkering op zee en in het Scheldegebied**
- **de hulpverlening, zoals de reddingsdienst, op zee**
- **de veerdiensten op sommige scheepvaartwegen**
- **andere overheden zoals scheepvaartpolitie, douane, Vlaamse hydrografie, maritieme onderwijsinstellingen, ...**

www.welkombijvloot.be



INVESTERINGEN

INVESTERINGSPLAN

Het investeringsplan VLOOT is opgesteld met het oog op het verzekeren van een kwaliteitsvolle dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs.

De uitvoering van het investeringsplan is een absolute vereiste om te verzekeren dat VLOOT aan haar wettelijk vastgelegde dienstverlening kan blijven voldoen en ook tegemoet kan komen aan de functionele eisen van de klanten en nieuwe evoluties.

Het investeringsplan moet er toe leiden dat in 2011 de gemiddelde leeftijd van de VLOOT-schepen tussen de 10 en 12 jaar bedraagt.

Hoewel VLOOT gebonden blijft aan de reglementering, o.m. inzake overheidsopdrachten, is het de ambitie van VLOOT om op een snelle en soepele manier in te kunnen spelen op noden en opportuniteiten, zowel in het dagelijks beheer als bij het verwerven en inzetten van de nodige mensen en middelen.

PROJECTEN IN UITVOERING

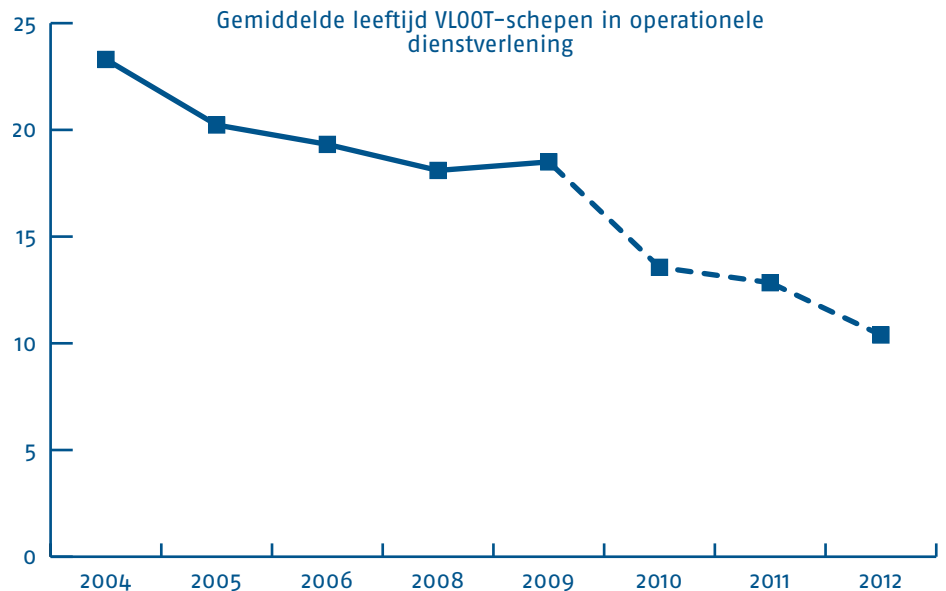
Een nieuw veer voor de Schelderegio

Het veer Simon Stevin wordt vervangen door een nieuwbouwschip. Het nieuwe schip wordt momenteel gebouwd op een scheepswerf in Antwerpen. Het zal gelijkaardig zijn aan de Jan van Eyck die in 2006 in dienst werd genomen.

Dit betekent dat het schip een lengte zal hebben van 28,88 m, een breedte van 8,70 m en een diepgang van 1,50 m. Het zal 240 voetpassagiers en 145 fietsers aan boord kunnen nemen. Het schip kan in noodgevallen een ziekenwagen vervoeren.

Een nieuw veer voor het kanaal Gent-Terneuzen

Om de Jan Borluut, die nu 48 jaar oud is, te vervangen laat VLOOT een nieuwe veerboot bouwen op een werf in Zelzate. Het veer wordt gebouwd volgens het concept van de Lieven Bauwens. Dit betekent dat



het stuurhuis iets hoger komt te staan zodat de schippers beter over de opgestelde vrachtwagens heen kunnen kijken. De opbouw is iets minder breed, wat ruimte laat voor bredere rijstroken, zo kunnen bestuurders in geval van nood hun voertuig vlot verlaten. Het nieuwe veer zal 25,50 m lang zijn en 9,00 m breed.

Nieuw peilvlet

VLOOT laat in samenspraak met de Vlaamse Hydrografie een nieuw hydrografisch vaartuig bouwen om hydrografische peilingen te kunnen uitvoeren op de Schelde. Het schip zal een lengte hebben van 16,2 meter en een breedte van 5 meter. Met de geringe diepgang van 1,2 meter zal het nieuwe vaartuig uitermate geschikt zijn



Nieuwe veerboot kanaal Gent-Terneuzen



Veerdienst Terdonk

voor het meten van ondiepe gedeelten van het vaarwater. Het vaartuig wordt opgeleverd met het klassecertificaat van Bureau Veritas.

Ravelingen

Op langere termijn werkt VLOOT met haar partners aan nieuwe beloodsingsmiddelen in de vorm van SWATHS. Omdat de redeboot voor de kust hoe dan ook aan vernieuwing toe is, is beslist op korte termijn een 'snelle tender' te laten bouwen voor inzet op zee.

Als de SWATHS er komen, kan het vaartuig vervolgens ook ingezet worden te Vlissingen. Voor de keuze van het type schip heeft VLOOT de markt verkend en is samen met de collega's van het Loodswezen te rade gegaan bij buitenlandse loodsdiensten. VLOOT besliste na verschillende bezoeken ter plaatse, samen met de loodsen, een snelle loodstender te laten bouwen zoals die van de Franse loodsdienst in Saint-Nazaire.

Het schip met een lengte van 18,55 m zal 25 knopen kunnen varen, en heeft als

specifieke kenmerken dat het zelfoprichtend is.

Momenteel is het schip in aanbouw op een werf in Locmiquelic, Frankrijk.

Drie nieuwe veren voor de kustregio

Op termijn zal één veer ingezet worden om de ooster- met de westeroever van Oostende te verbinden, een tweede veer zal de beide oevers van de IJzermonding in Nieuwpoort met elkaar verbinden en het derde veer zal dienen als reserve. De veren zullen een open maar overdekt dek hebben dat toegankelijk is voor 50 voetgangers, 20 fietsen en 5 rolwagens. De vaartuigen zullen 15,00 m lang zijn en 5,00 m breed met een diepgang van 1,30 m.

Simon Stevin, een nieuw schip voor zee-wetenschappelijk onderzoek

Eind 2007 hebben Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en voogdijminister van VLOOT, en Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel de bouw van een

nieuw zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig aangekondigd, dat de naam Simon Stevin zal dragen.

VLOOT zal, net zoals voor de Zeeleeuw vandaag, haar technische en nautische expertise aanwenden om de operationeleiteit van het schip te waarborgen. Met dit nieuwbouwschip wordt tegemoetgekomen aan de nood aan scheepstijd voor wetenschappelijk onderzoek en monitoring. Het wordt gebouwd volgens de meest actuele technologie en zal beantwoorden aan de strengste milieunormen.

De Simon Stevin wordt een vaartuig met geringe diepgang om vlot te kunnen opereren in de ondiepe wateren van de zuidelijke Noordzee en de aanpalende riviermondingen, die het werkgebied van het VLIZ vormen.

Het zal gebouwd worden als een zeewetenschappelijk labo met de modernste apparatuur voor het verrichten en analyseren van bemonsteringen. Het schip zal ook worden ingezet voor marien-wetenschappelijke opleidingen en als testplat-

Zeewetenschappelijk onderzoeksschip 'Zeeleeuw'



form voor nieuwe maritieme technologieën. Het zal er mede toe bijdragen dat het Vlaams wetenschappelijk onderzoek aan de Europese top blijft, en dat Vlaanderen kan voldoen aan zijn internationale verplichtingen inzake zeebeheer.

Over dit project wordt momenteel nog verder afgestemd tussen betrokken kabinetten.

Zeetijger

VLOOT heeft in 2008 een aanbestedingsdossier opgestart voor de bouw van een nieuwe boeienlegger. Het schip wordt gegund begin 2009.

Het schip zal ook uitgerust worden voor andere zeer belangrijke taken op de Noordzee. Enerzijds zal het geschikt zijn om op te treden bij olieverontreinigingen op zee en in de havens. Hiermee verruimt Vlaanderen haar capaciteit van twee naar drie eenheden die bij belangrijke ongelukken kunnen ingezet worden (vandaag worden op dergelijke momenten reeds het hydrografisch schip Ter Streep en de sleepboot Zeehond ingezet).

Een stalen werkboot, speciaal uitgerust om ook tijdens olieruimwerkzaamheden in duo met het moederschip ingezet te worden, zorgt voor de nodige autonomie en flexibiliteit qua inzet.

Anderzijds wordt met de komst van de Zeetijger ook de binnen VLOOT aanwezige



blus- en sleepcapaciteit verdubbeld. Naast de Zeehond zal de Zeetijger paraat zijn bij calamiteiten of ongevallen op zee, alsook ondersteuning kunnen bieden in de havens van Oostende en Zeebrugge.

Met de investering van afgerond 7 miljoen euro in deze nieuwe multifunctionele boeienlegger geeft de Vlaamse Overheid

niet alleen invulling aan de verdere uitbouw van een vlot en veilig scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens toe, maar combineert zij dit met een nog ruimere invulling van de door het European Maritime Safety Agency gestelde doelstellingen rond de uitbouw van een grotere olieruimcapaciteit langs de kusten van de lidstaten.



Boeienlegger 'Dijle' in Antwerpen

BUITEN DIENST GESTELDE VAARTUIGEN

In 2008 werden volgende schepen buiten dienst gesteld en verkocht:

- ➔ MRB 30
- ➔ redeboot Jan Bart
- ➔ Prosper
- ➔ redeboot Zannekin

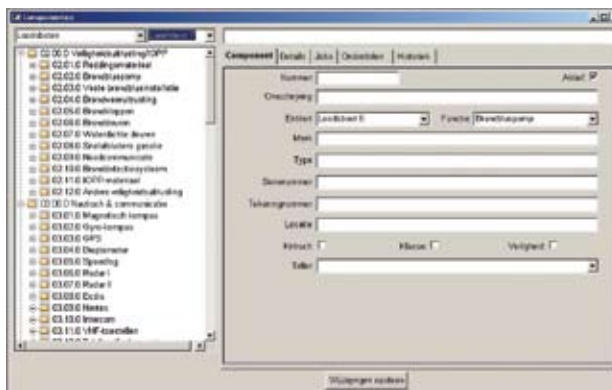
VLOMIS

VLOMIS is dé centrale en multifunctionele applicatie eigen aan VLOOT.

Naast de Balanced Score Card is Vlomis (Vloot managementinformatiesysteem), door de mogelijkheid de erin opgeslagen data te analyseren, een fundamenteel beleidsinstrument van VLOOT.

In 2008 is in belangrijke mate gewerkt aan volgende specifieke deelapplicaties ter ondersteuning van het beleid van VLOOT:

- ➔ Van ieder varend personeelslid wordt sinds 2007 een elektronisch dossier bijgehouden. Niet alleen worden zijn of haar certificaten geregistreerd, men kan ook over de behaalde STCW-certificaten rapporteren en de ingescande certificaten visualiseren. Dit is één van de zaken die VLOOT in staat stelde te voldoen aan de voorwaarden om het ISM-certificaat te behalen.
- ➔ De leden van SHE-Q kunnen binnen Vlomis de non-conformities registreren die naar aanleiding van audits aan het licht zijn gekomen. Hier kan ook opgevolgd worden welk gevolg er gegeven werd aan de opmerkingen.
- ➔ In 2008 werd in Vlomis de loonkostversleuteling volledig uitgewerkt. De personeelskosten kunnen toegewezen worden aan de verschillende processen van VLOOT en dienen als basis voor de kostenversleuteling binnen Finlog. Daar-



naast bestaat ook de mogelijkheid om de personeelskost per schip te berekenen.

➔ Binnen VLOMIS werden in 2008 ook belangrijke stappen gezet in de ontwikkeling van een module voor opvolging van het onderhoud van de schepen waarin het plannen en het registreren van de onderhoudswerkzaamheden aan boord de belangrijkste functionaliteiten zullen zijn.

Verder kunnen nog enkele optimalisaties aangehaald worden:

- ➔ de rapportage van de BSC wordt automatisch aangemaakt via Vlomis;
- ➔ optimalisering van de opvolging van de medische keuring van de varende personeelsleden;
- ➔ optimalisering van de opvolging van vergoedingen en toelagen;
- ➔ implementatie van de wijziging van de regelgeving rond de vergoeding 'Werken buitenland'.

FINLOG

FINLOG is het centrale beheerssysteem voor de financiële en logistieke processen

Deze applicatie die o.m. aankopen en beheer van materiaalstromen van aanvraag tot en met facturatie inhoudt, garandeert onder andere dat VLOOT een economische boekhouding kan voeren.

Nieuw in 2008 zijn:

- ➔ de opstart van het centraal magazijn-beheer te Oostende
 - integratie tussen de magazijnen Fox-trot en magazijn Antwerpen (stockconversie)
 - opstart van de webwinkel aan de kust: alle vragen tot aankoop/levering van de schepen worden omgezet in een elektronische bestelaanvraag (niet-catalogus aanvraag) in Finlog. Dit maakt een gemakkelijke opvolging mogelijk.
 - er hebben een aantal dagen opleiding plaatsgevonden voor de magazijniers te Oostende.
- ➔ de procedure voor hosting: : er is een procedure opgestart om de hosting van Finlog te garanderen gedurende 5 jaar. Deze procedure heeft geen geldige offertes opgeleverd en wordt hernomen in 2009
- ➔ implementatie van BBS en Credoc: om te voldoen aan de SEPA (Single European Payment Area) vereisten zijn de BBS (Belgian Banking Solution) patches geïnstalleerd.

NETWERKEN

In 2008 werd het netwerk tussen de verschillende VLOOT-locaties verder uitgebouwd.

➔ Communicatie wal/schip: de eerste Wimax oplossing bleek niet te voldoen aan de verwachtingen. Na een lange wachttijd door het uitblijven van de BIPT-licentie en de lange levertijd van de apparatuur werd een andere oplossing uitgewerkt. Er zal ook een Wifi-netwerk uitgebouwd worden aan de kade in Foxtrot en de steiger in Vlissingen.

Oostende Vuurtoren: deze locatie zal ook geïntegreerd worden in het glasvezelnetwerk. Momenteel is de vuurtoren verbonden via 2 2MBit-lijnen en dit voor de verbinding naar de schepen toe. De samenwerking rond de uitbouw van het glasvezelnetwerk met de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en EMG verloopt vlot.

➔ Vlissingen: de sites zijn momenteel verbonden via glasvezel met het SCC. De verbinding naar VONET gebeurt door eIB, de centrale informatica-afdeling. Het is ook voorzien dat het VLOOT-netwerk over deze lijnen zal lopen.

➔ Gent-Langerbrugge: de eerste stappen zijn gezet om deze site te integreren in het VLOOT-netwerk. Dit zal gebeuren via de bestaande infrastructuur van VONET.

➔ Koppeling met VONET: er zijn een aantal koppelingen gerealiseerd tussen het VLOOT-netwerk en het burotica-netwerk via VONET. Hierdoor worden een aantal toepassingen ontsloten.

OPTIMALISATIES CONCREET

Naast de hiervoor vermelde applicaties, die op zich al een optimalisatie van de processen inhouden, kunnen ook nog volgende concrete optimalisaties worden aangehaald:

➔ Uitrol van de webwinkel: Na de volledige inventarisatie kreeg elk magazijn-artikel een uniek nummer. Met behulp van deze artikelnummers kunnen dan via de webwinkel artikelen besteld worden. In een latere fase zal men ook van boord rechtstreeks kunnen bestellen via de webwinkel. De webwinkel is er voor elke lo-

catie, zo is het mogelijk om gegroepeerde aankopen te doen, wat voordelen oplevert qua kostprijs.

➔ In samenwerking met SHE-Q werd voor elke functie bepaald welke werk- en beschermkledij vereist is. De resultaten hiervan werden na overleg op SEOC VLOOT en mits inbreng van de opmerkingen van elke locatie in een standaardlijst gegoten en wordt nu VLOOT-breed toegepast. De bedoeling is om deze lijst periodiek te evalueren en aan te passen aan gewijzigde risico's en/of situaties. De eerste evaluatie is voorzien in september 2009.

➔ Voor onze locatie te Terdonk werd een nieuwe sanitaire module aangebouwd naast de bestaande huisvesting en wordt een volledig nieuwbouwproject voorbereid.

Hoofdzetel VLOOT in Oostende



DIENSTVERLENING

VEERDIENSTEN

VLOOT zet gratis veerdiensten in en transporteert zo jaarlijks ca. 1.000.000 voetgangers en tweewielers, 710.000 personenauto's en 79.000 vracht- en bestelwagens

Tijdens de week worden de veerdiensten vooral gebruikt door pendelaars. Tijdens de weekends en de vakantieperiodes bestaat een groot deel van de passagiers uit recreanten en toeristen.

VLOOT exploiteerde in 2008 volgende veerdiensten:

Op de Schelde:

- Kruibeke-Hoboken
- Bazel-Hemiksem
- Lillo-Doel

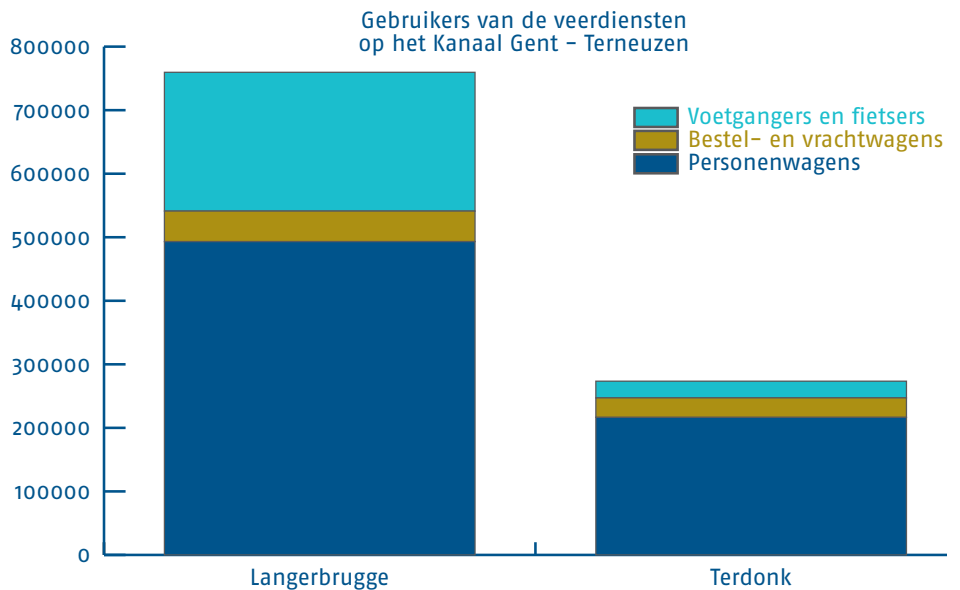
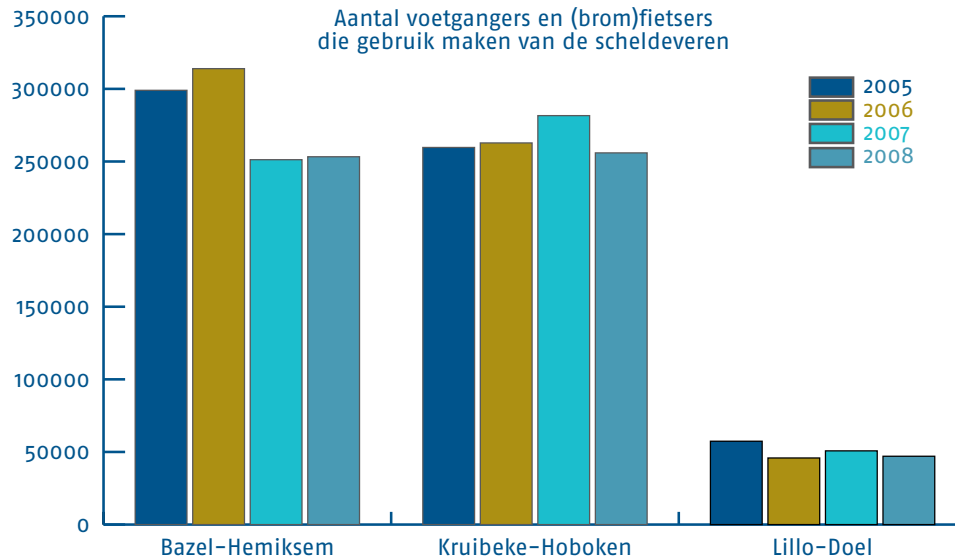
Op het kanaal Gent-Terneuzen:

- Langerbrugge
- Terdonk

Op de IJzer:

- Nieuwpoort (havengeul)

In Nieuwpoort verbindt een tijdelijke basisdienst de wester- met de oosteroever van de IJzer. Voor Oostende wordt de uitbating van een veer tussen de stad en de oosteroever gepland. VLOOT bestelde reeds drie nieuwe veerboten voor voetgangers en fietsers. Van zodra de walinfrastructuur voltooid is, wil VLOOT in beide havens van





Veerdienst Kruikebe-Hoboken

start gaan met een volwaardige exploitatie. In 2008 vervoerde VLOOT te Nieuwpoort 99.324 passagiers.

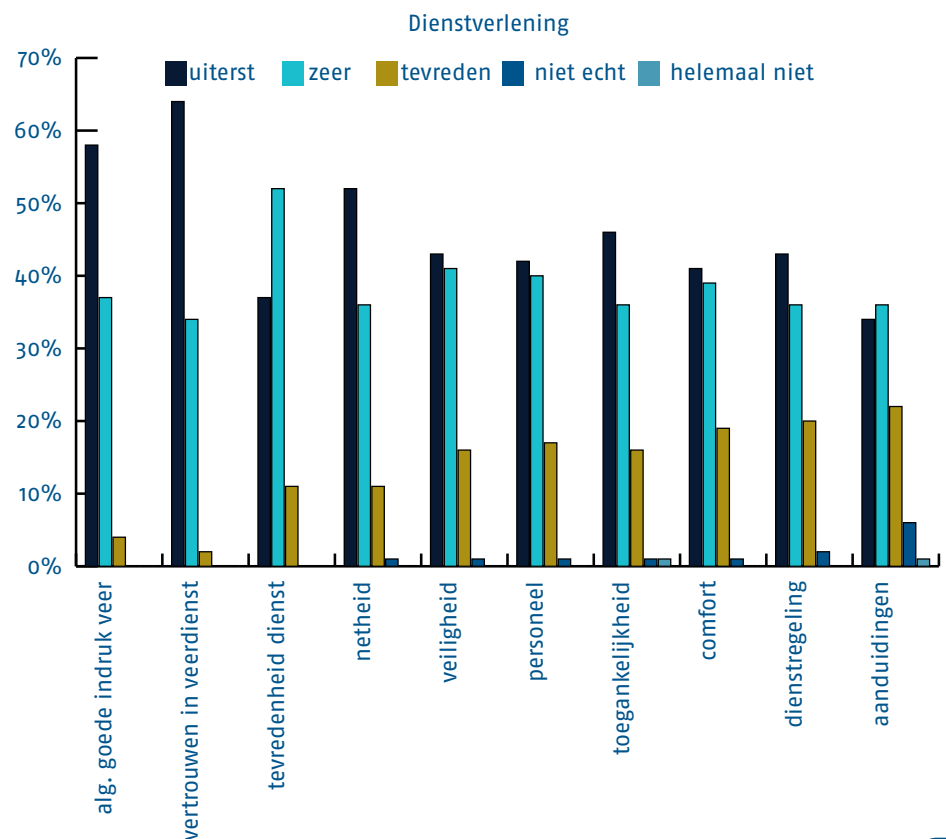
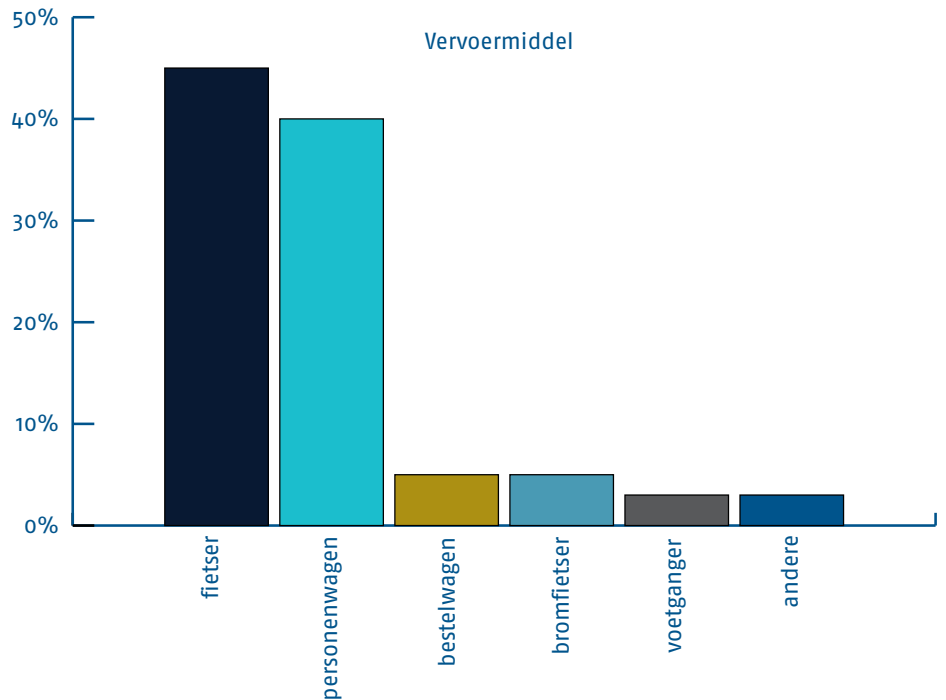
Er heeft in 2008 een klantentevredenheidsonderzoek plaatsgehad op de veerdiensten van Antwerpen en Gent.

De algemene score op tevredenheid bedraagt 89%. Als sterke punten kwamen de netheid, de veiligheid en het personeel naar voor.

Als zwak punt (met toch nog een score van 71%) werd de bewegwijzering naar de aanlegsteigers aangehaald.

Voornamelijk fietstoeristen, die niet goed vertrouwd zijn met de lokale situatie, zouden behoefte hebben aan bijkomende aanduidingen.

VLOOT kijkt na waar ze extra bewegwijzering kan laten hangen. Het algemeen imago van de veerdiensten is heel goed, het vertrouwen van de gebruikers is zeer groot, en zij tonen zich zeer tot uiterst tevreden.



Veerdienst Bazel-Hemiksem

ALGEMENE HULPVERLENING EN ZEEREDDINGSDIENST

VLOOT is verantwoordelijk voor de organisatie van de inzet en de exploitatie van de 'Search and Rescue'-schepen aan de Belgische Kust.

VLOOT houdt daartoe operationeel inzetbare en voor hun taak uitgeruste vaartuigen beschikbaar, die onmiddellijk kunnen uitrukken. In het kader van de eerstelijnszorg voor algemene hulpverlening op zee houdt VLOOT ook een bemande zeesleepboot ter beschikking met belangrijke bluscapaciteit.

In 2007 werd deze zeesleepboot uitgerust met een nieuwe RIB die een snelheid van 35 knopen kan ontwikkelen en dus ook de paraatheid verhoogt.

Het personeel van VLOOT staat 24 uur op 24 paraat om in nood verkerende vaartuigen en personen te redden.

Zodra de meteorologische diensten windkrachten boven 6 beaufort voorspellen, houdt het personeel van VLOOT een extra permanentie (stormwacht).

VLOOT stelt bovendien op contractuele basis ook vaartuigen ter beschikking van andere kustwachtpartners buiten MDK.

Als dusdanig vervult VLOOT een cruciale en centrale rol bij de inzet van de overheidsmiddelen op het water.





Boeienlegger 'Lillo' in Antwerpen

VAARWEGMARKERING

VLOOT staat in voor de bebakening van de vaarwegen op de Noordzee over een gebied met een oppervlakte van +/- 3.600 km². In het Scheldegebied bebakent VLOOT 28,35 zeemijl vaarwegen.

Als rederij binnen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust dat instaat voor het veilig en vlot scheepvaartverkeer en de ketenwerking naar de Vlaamse Havens toe, staat VLOOT in voor het beheer en onderhoud van 264 boeien en andere vaarwegmarkeringen.

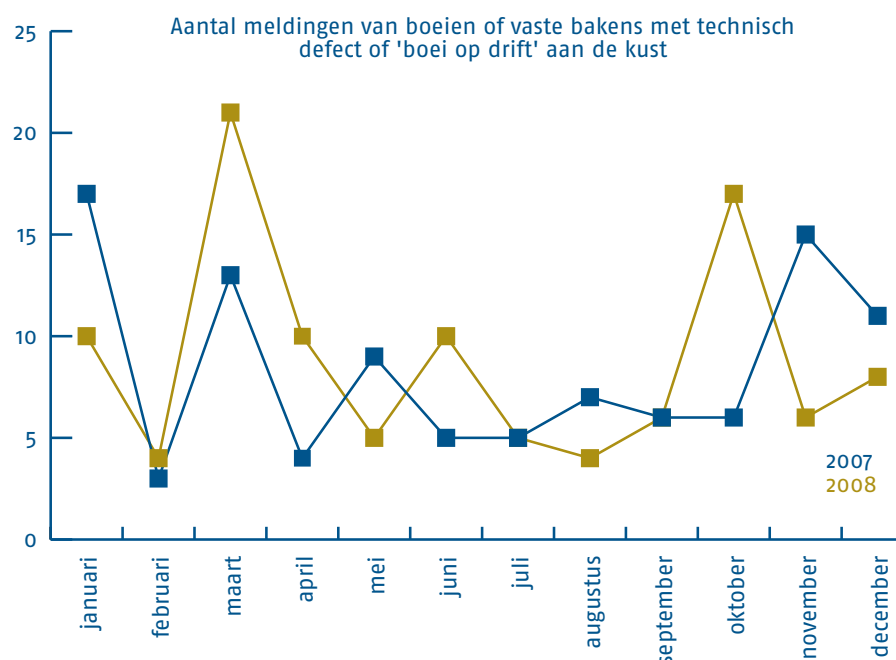
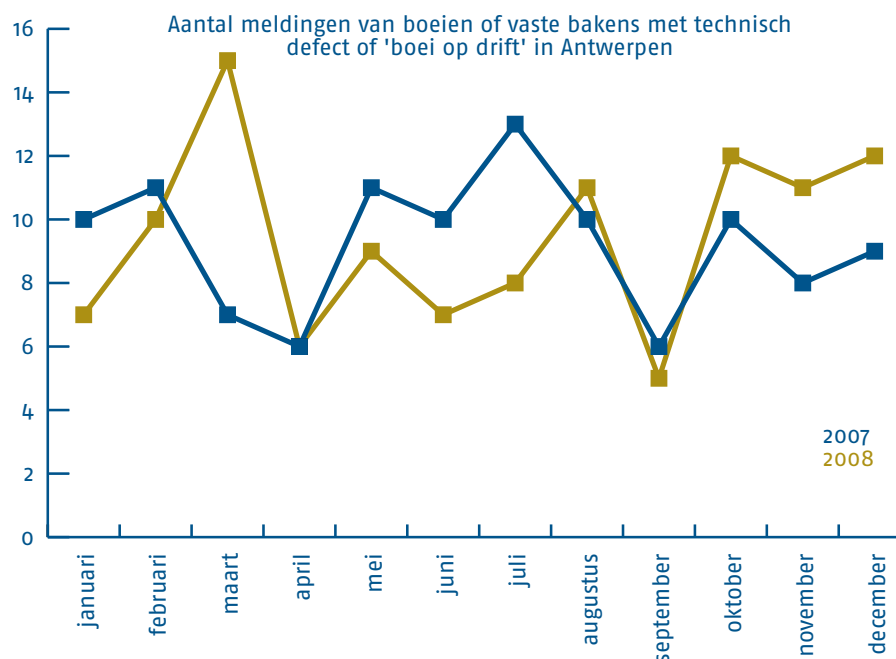
Concreet staat VLOOT in voor de bebakening van volgende vaarwateren:

- ➔ Noordzee
- ➔ Schelde vanaf Temse tot aan de Nederlandse grens
- ➔ Rupel van de sluis van Hingene tot Boom
- ➔ Antwerpen – Verrebroekdok
- ➔ Kanaal Gent-Terneuzen – ankergebied

VLOOT is verantwoordelijk voor het operationeel beheer van de vaarwegmarkeringen. Zowel het aanbrengen van de vaarwegmarkeringen (boeien en bakens) als het onderhouden ervan gebeurt door speciale boeienleggers van VLOOT.

De drie nog werkende vuurtorens langs de Vlaamse kust maken deel uit van de globale vaarwegmarkering en worden dan ook door VLOOT uitgebaat. Naast het beheer van de torens als maritieme bakens, staat VLOOT ook in voor het civiel-technisch aspect van de torens.

Naast de vuurtorens beheert VLOOT ook lichtenlijnen aan de kust en op de Schelde.



BELOODSEN TE WATER

In 2008 realiseerde VLOOT een beschikbaarheid van haar vaartuigen voor het loodswezen van nagenoeg 100 %.

VLOOT is verantwoordelijk voor het transport over water van de loodsen van en naar de te loodsen schepen en voor het verzorgen van voeding en logies op zee en aan de wal. Dit gebeurt door het inzetten van bemande en bedrijfsklare vaartuigen.

VLOOT neemt hierbij het volledige rederijbeheer voor haar rekening en specialiseert zich als 'transportbedrijf te water' dan ook verder, gebruik makend van haar schaalvoordeel.

VLOOT zet hiervoor een kotter in ter hoogte van de loodsenkruispost Wandelaar, verzorgt samen met het Nederlands Loodswezen de redebeloeding te Vlissingen en verzorgt sinds 2006 ook de redebeloeding te Antwerpen.

Om in de nabije toekomst het loodsentransport vanuit Oostende met hoogwaardig vervoer te kunnen realiseren, is VLOOT in 2007 van start gegaan met het nieuwbouwproject van een snelle loodstender.

Daarnaast is in 2008 een proefproject opgestart om een verbinding tot stand te brengen voor digitaal dataverkeer tussen de loodskotter en de wal (Wimax). Zowel VLOOT als Loodswezen zullen deze kunnen benutten.

Loodsboot 7



FOD LEEFMILIEU

VLOOT helpt pollutie op zee te bestrijden en zet met haar schepen en bemanning, 'booms' en 'sea skimmers' in.

VLOOT stelt in opdracht van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu een vaartuig met bemanning ter beschikking om in geval van vervuiling van het zeeoppervlak het materiaal van de FOD voor de bestrijding van vervuilingen op zee zo vlug mogelijk te kunnen transporteren naar de plaats van de vervuiling. Het materieel wordt dan ter plekke ontplooid met het oog op de bestrijding van de vervuiling.



Hydrografisch schip 'Scheldewacht II'

Om een efficiënte ontplooiing en bediening van het materiaal bij het uitvoeren van bestrijdingsoperaties te kunnen waarborgen, wordt de bemanning van VLOOT en de FOD getraind en worden er

gezamenlijke oefeningen georganiseerd. Er vond in 2008 één oefening plaats.

HYDROGRAFIE

De zone voor de Belgische kust die tot het onderzoeksdomein van de Vlaamse Hydrografie behoort, strekt zich uit over het Belgisch continentaal plat en een deel van de aangrenzende internationale wateren, samen zo'n 4.700 km².

Het werkgebied van de Vlaamse hydrografie omvat ook de Schelde vanaf Rupelmonde tot aan haar monding in Vlissingen (96 km), de sluizen die toegang geven tot de Vlaamse zeehavens en de jachthavens van de kust.

VLOOT voert deze opdrachten uit voor de afdeling Kust waarvan de Vlaamse Hydrografie deel uitmaakt.

VLOOT zet volgende hydrografische vaartuigen in voor deze peilingen:

- Hydro I (Kustzone – vooroeverlodingen)
- Hydro III (Kustzone – vooroeverlodingen)
- Ter Streep (Noordzee)
- Scheldewacht II (Schelde)
- A. Stessels (Schelde)
- Veremans (Schelde)
- Parel II (Schelde)



Hydrografisch schip 'Ter Streep'



SCHEEPVAARTPOLITIE

VLOOT beschikt over speciale patrouille- en interventievaartuigen voor politietaken.

VLOOT zet zowel op zee als op de Schelde speciale vaartuigen in ten behoeve van de politietaken van de Federale Politie (SPN).

Met de doop en de indienstname van de SPN 09, de SPN 14 en de SPN 15 is het volledige nieuwbouwprogramma voor de scheepvaartpolitie voltooid.

DOUANE

VLOOT zet speciale schepen in ten behoeve van de Douane.

De dienstverlening aan de Douane is zo goed als 100% conform. In 2008 zijn wel op verschillende momenten intensieve vergaderingen doorgegaan met betrekking tot de samenwerking en mogelijke nieuwbouw.

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

VLOOT zet een schip, de Zeeleeuw, in voor zeewetenschappelijk onderzoek.

De zone waarin het VLIZ actief is omvat de zuidelijke Noordzee en het Schelde-



Doop SPN-14 en SPN-15

estuarium. Voor extra activiteiten op de Schelde doet het VLIZ eveneens sporadisch een beroep op de vaartuigen van VLOOT, met name de Veremans en de Scheldewacht.

Expeditie Zeeleeuw

Het VLIZ organiseert jaarlijks een wedstrijd voor scholieren. De winnende klas kan in het voorjaar een échte wetenschappelijke expeditie meemaken aan boord van de Zeeleeuw.

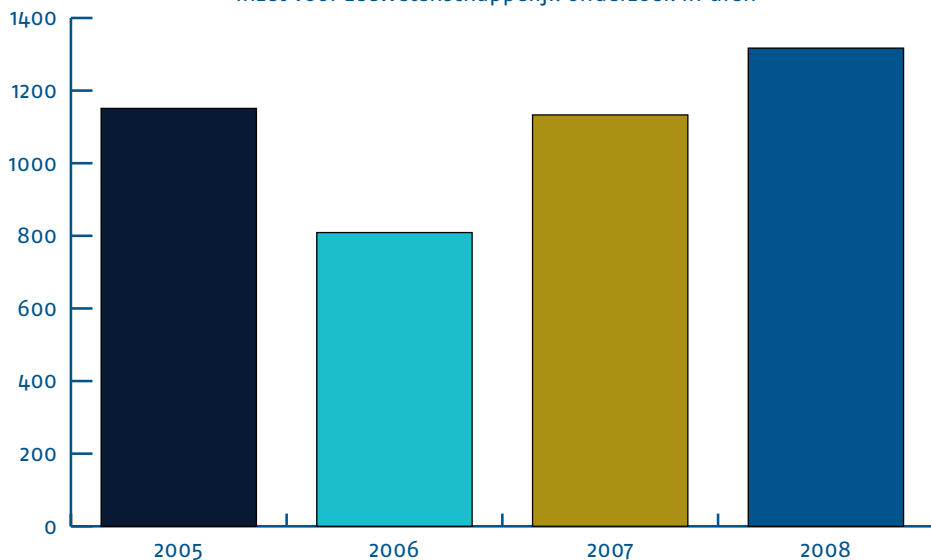
Week van de Zee-educatieve vaarten

Van 5 tot 9 mei 2008 verleende VLOOT haar medewerking aan de 'Week van de Zee'-educatieve vaarten van het VLIZ.

ONDERWIJS

VLOOT stelt schepen ter beschikking aan het maritiem onderwijs binnen 3 samenwerkingsovereenkomsten. Zo worden de Themis II en de Tijd volledig ter beschikking gesteld aan het maritiem onderwijs, terwijl de Scheldewacht II, de Zeeleeuw, de kotter, de tender, de Ter Streep en de Zeearend ook al leerlingen aan boord nemen.

Inzet voor zeewetenschappelijk onderzoek in uren



De betrokken onderwijscentra zijn:

- ➔ Cenflumarin (KTA Zwijndrecht) – Themis II, Tijn, en andere vaartuigen
- ➔ Hogere Zeevaartschool Antwerpen – Scheldewacht II, aangevuld met andere vaartuigen
- ➔ Maritiem Instituut Mercator te Oostende – verschillende vaartuigen
- ➔ CVO Deurne – verschillende vaartuigen
- ➔ CVO Oostende – verschillende vaartuigen
- ➔ KW IBIS Oostende – verschillende vaartuigen
- ➔ VDAB Zeebrugge – verschillende vaartuigen

Op deze wijze geeft VLOOT invulling aan de haar opgelegde taken om de maritieme kennis in Vlaanderen te behouden, te bevorderen en ter beschikking te stellen. Op die manier ondersteunt VLOOT de instroom van nieuwe krachten op de maritieme arbeidsmarkt.

Overeenkomsten met het maritiem onderwijs:

VLOOT werkt al lange tijd samen met de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. In 2008 hebben 198 studenten van de Hogere Zeevaartschool stage gelopen of opleiding genoten aan boord van de VLOOT-vaartuigen.

Op 24 mei 2008 werd ook een overeenkomst ondertekend tussen VLOOT en de VDAB.

Zo heeft VLOOT vandaag samenwerkingsverbanden met alle maritieme instellingen en is VLOOT de grootste leverancier van varende opleidingsinfrastructuur aan het Vlaamse onderwijs.



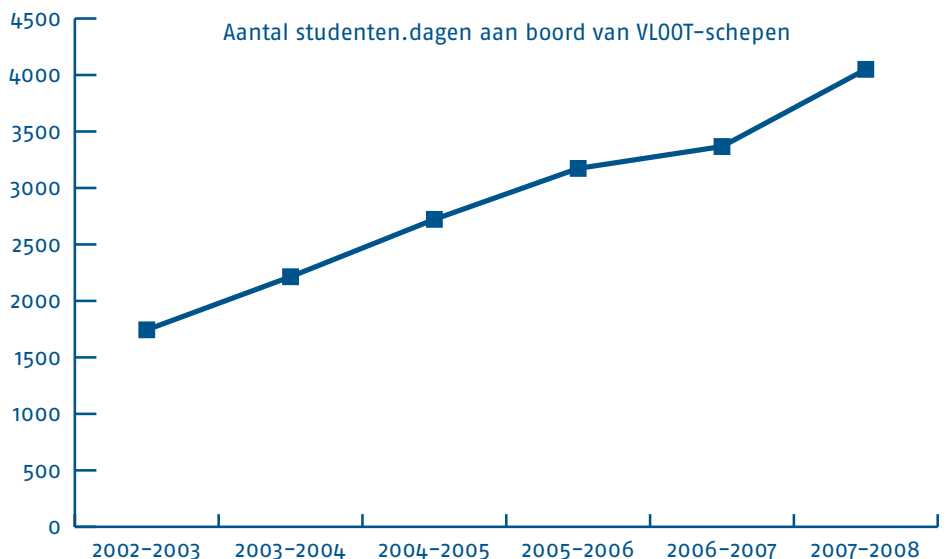
Op 26 juni 2008 ontving VLOOT het 'Best Award 2008' voor haar structurele – en de laatste vier jaar sterk uitgebouwde – ondersteuning aan het Maritiem Technisch Onderwijs in de regio West-Vlaanderen. Voor de maritieme sector was VLOOT de enige organisatie die in de prijzen viel. Twee andere bedrijven ontvingen deze Award voor de algemeen technische opleidingen.

ZEEVISSERIJCONTROLE

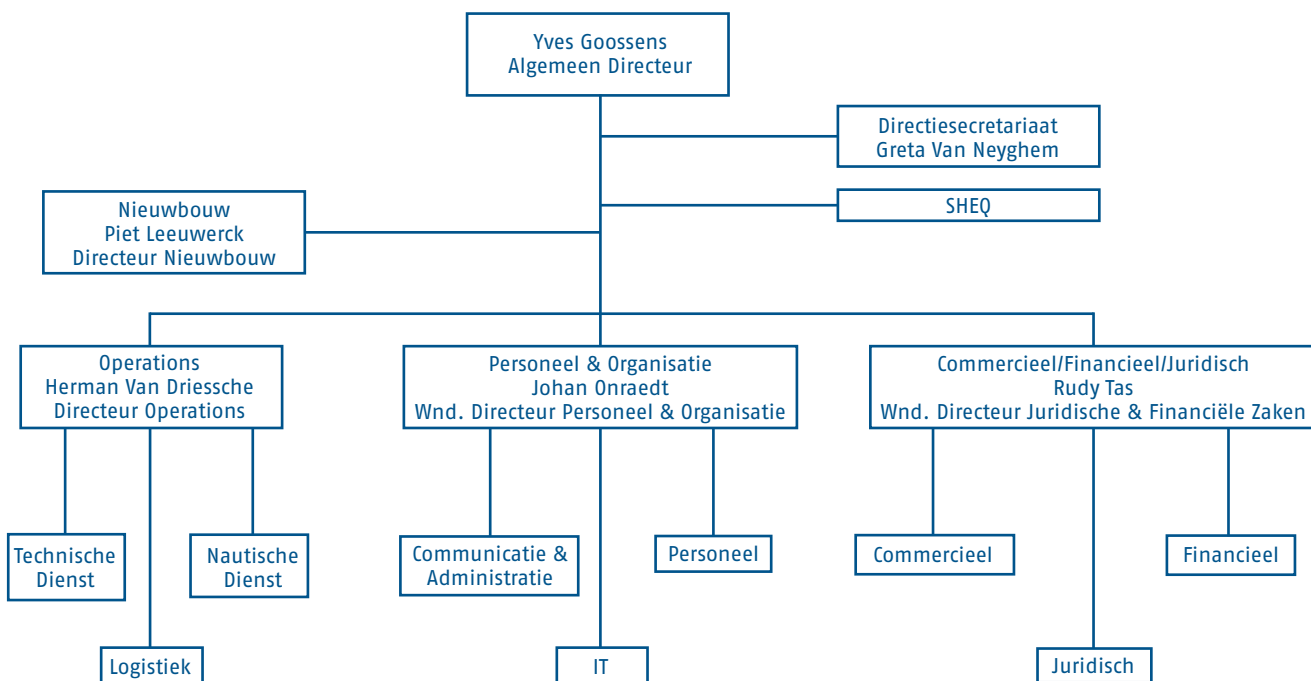
Sinds 2006 stelt VLOOT een deel van haar capaciteit ter beschikking aan het Ministe-

rie van Landbouw en Visserij. Inspecteurs van het ministerie varen met de Zeehond uit om met de nieuw aangeschafte RIB, die het schip aan boord heeft, controles uit te voeren.

In 2008 werd de Zeehond 48 maal ingezet voor de zeevisserijcontrole. De Zeehond wordt ook ingezet voor internationale acties van de Zeevisserijcontrole in samenwerking met haar Nederlandse en Franse partners en is opgenomen op de officiële EU-lijst als internationaal controlemiddel voor zeevisserij.



ORGANISATIE



Schepen

Sinds 1 augustus heeft Johan Onraedt de functie van waarnemend directeur Personeel & Organisatie opgenomen ter vervanging van Dirk Mechelaere die bevorderd werd tot afdelingshoofd bij Toerisme Vlaanderen.

De Technische Dienst werd in de voorbije jaren versterkt door het aantrekken van hooggekwalificeerd personeel dat mee zal instaan voor een verdere optimalisering van de opvolging van het onderhoud van onze schepen. Meer in het bijzonder werd een ingenieur aangeworven die specifiek de loodsboten voor zijn rekening neemt.



Johan Onraedt

PERSONEEL EN DIVERSITEIT

Eind 2008 telde VLOOT 575 personeelsleden.

Twee derde van het VLOOT-personeel heeft een varende functie.

Van de personeelsleden met een nautisch-technische walfunctie zijn er ook een aantal die de facto de technische ondersteuning aan boord van een schip uitoefenen.

In 2008 kende VLOOT een uitstroom van 31 personeelsleden en kwamen er anderzijds 44 nieuwe personeelsleden in dienst.

DIVERSITEIT

VLOOT kent een overwegend mannelijk personeelsbestand. Van de vrouwen die bij VLOOT werken, hebben er 4 een nautische en 2 een technische functie.

Momenteel werken er bij VLOOT 3 personen met een handicap. In 2008 werd aan 1 persoon een alternatieve functie toegewezen om medische redenen.

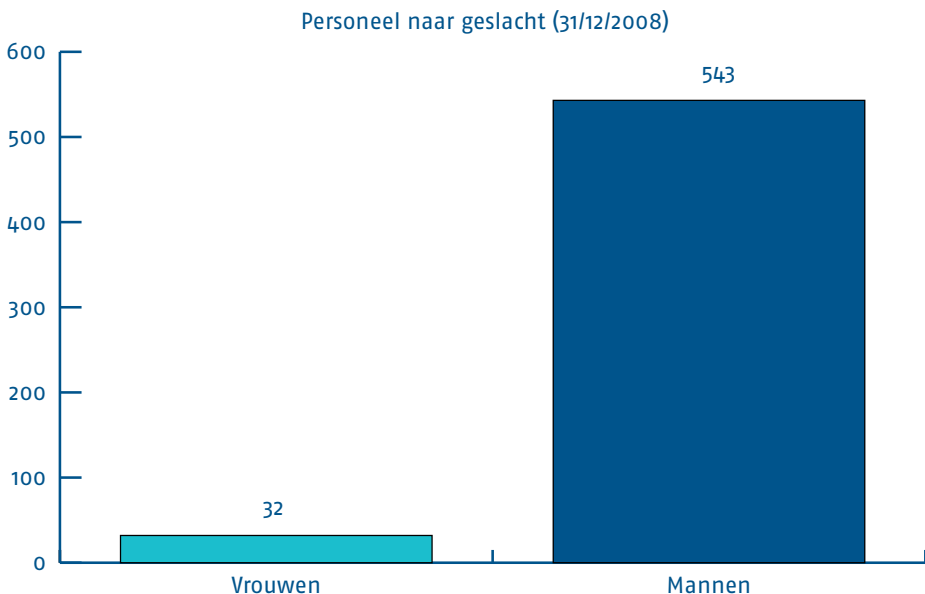
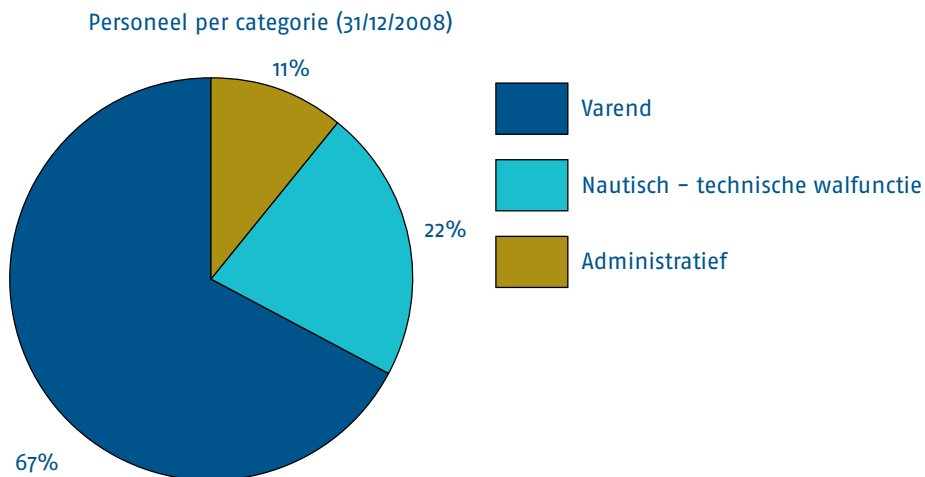
VLOOT onderschrijft dan ook de doelstelling van de Vlaamse overheid om positieve acties te ondernemen voor een evenwichtige vertegenwoordiging van de kansengroepen.

VLOOT heeft zich ook ingeschreven op het initiatief 'jobkanaal'. Dit is een initiatief van onder meer Voka en UNIZO dat met de steun van de Vlaamse overheid een interessant wervingsinstrument aanbiedt om geschikte en gemotiveerde kandidaten te vinden voor een openstaande vacature.

Jobkanaal richt zich speciaal tot de kansengroepen.

COMMUNICATIE VAN EN NAAR HET PERSONEEL

Zoals al aangehaald is VLOOT sterk territoriaal verspreid. Een goede communicatie van en naar alle personeelsleden is dan ook zeer belangrijk in het kader van een globale HRM-aanpak. VLOOT maakt ge-



bruik van volgende kanalen om intern te communiceren:

- ➔ Interne Nieuwsbrief (Vlootinfo)
- ➔ Formeel overleg (vb. SEOC Vloot met de vakbonden)
- ➔ Infosessies
- ➔ Hiërarchische lijnen
- ➔ Omzendbrieven/mededelingen

Interne Nieuwsbrief – Vlootinfo

In 2008 verscheen Vlootinfo in augustus en november.

De editie van augustus bevatte een fotocollage van en over de collega's van VLOOT.

In de editie van november was het centrale thema 'nieuwbouw' en werd op de gebruikelijke afzonderlijke fiche toelichting gegeven over de tevredenheid enerzijds bij het eigen personeel en anderzijds bij

de veergebruikers die bevestigd werden over de dienstverlening door een externe consultant.

Formeel overleg met de vakbonden

Het SEOC Vloot is in 2008 samengekomen op 12 maart, 25 april, 12 juni, 11 september, 25 september en 11 december.

De SEOC's 2008 verliepen in goede, constructieve sfeer. De belangrijkste concrete afspraak die gemaakt werd handelde over de werkkledij en persoonlijke beschermingsmiddelen van het personeel.

Personeelsbijeenkomsten

Infosessies

In 2008 werden er 6 infosessies gegeven waarop in totaal 142 personeelsleden aanwezig waren.

Nieuwjaarsreceptie

Op 25 januari 2008 organiseerde VLOOT haar derde nieuwjaarsreceptie die gezamenlijk was voor het personeel van alle standplaatsen en hun partners. Hiervoor werd een centrale locatie uitgezocht te Gent. Er werden bussen ingelegd uit Antwerpen, Oostende en Vlissingen. Op de receptie werden 254 aanwezigen verwelkomd.

Naast de meer formele nieuwjaarsreceptie waar ook afscheid genomen wordt van collega's die met pensioen gaan, kunnen de personeelsleden op de eerste werkdag van het jaar op iedere locatie aanschuiven voor een informele brunch.

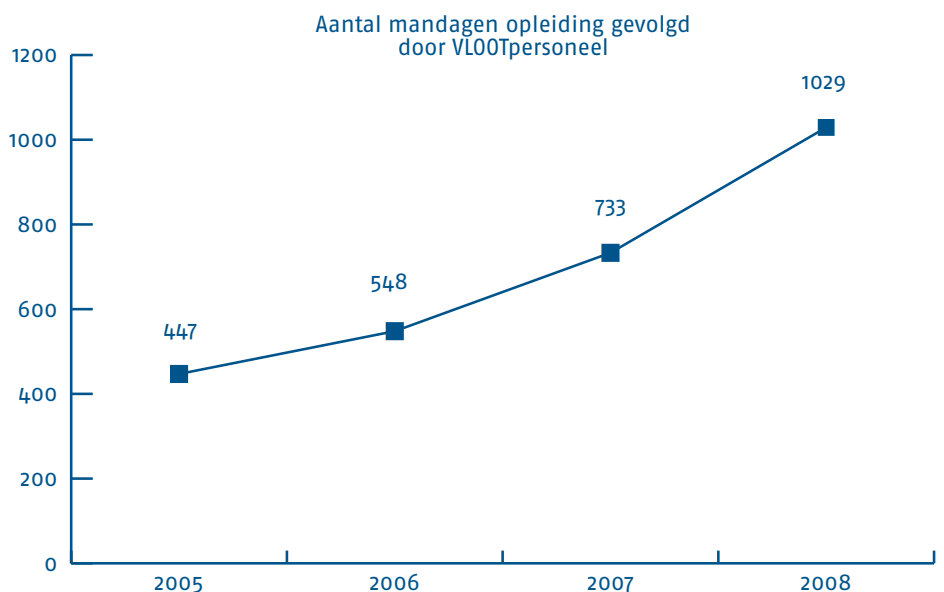
Onthaaldag en eedaflegging

Op 5 november vond in Brussel de onthaaldag plaats voor de nieuwe personeelsleden van MDK. Dit werd gecombineerd met de eedaflegging van statutaire personeelsleden.

GEKWALIFICEERD PERSONEEL

Opleidingen

Verdere opleidingen in het kader van STCW en doorgroeimogelijkheden van ons personeel, lopen goed. Er is in 2008 een verdere intense samenwerking geweest



met de VDAB en de CVO's, wat toegelaten heeft 1029 mandagen opleiding aan ons personeel aan te bieden.

Rekrutering

In 2008 werd 1 vergelijkend wervingsexamen (externe werving) georganiseerd, namelijk dat voor de werving van motoristen.

Daarnaast werden volgende bekwaamheidsproeven voor doorstroom via bevordering georganiseerd:

- schipper (functie stuurman) Vlaamse kusthavens
- schipper Antwerpen
- hoofdmotorist

➤ hoofdschipper Vlaamse kusthavens

➤ schipper (functie schipper) Vlaamse kusthavens

Om de werkzoekenden in de maritieme sector te bereiken werkte VLOOT in 2008 mee aan een fotoreportage over knelpuntfuncties voor Jobpunt Vlaanderen.

Daarenboven waren er vertegenwoordigers van VLOOT present op de jobkanaalhappening. Om specifieke functies in te vullen organiseert VLOOT regelmatig grote mailings en is ze aanwezig op de opendeurmomenten van de maritiem onderwijsinstellingen.

Dit resulteert in een groot aantal sollicitaties en wervingen.

Afscheid van collega's die met pensioen gaan



Tevreden personeel

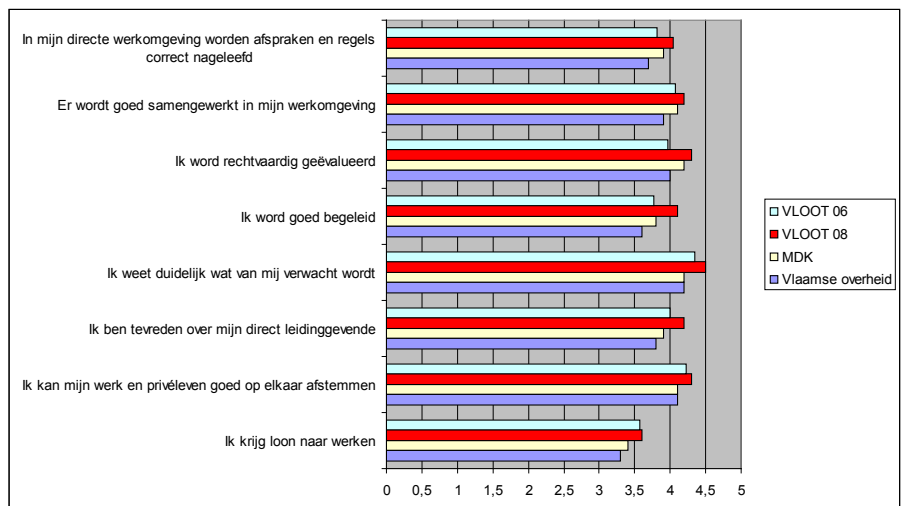
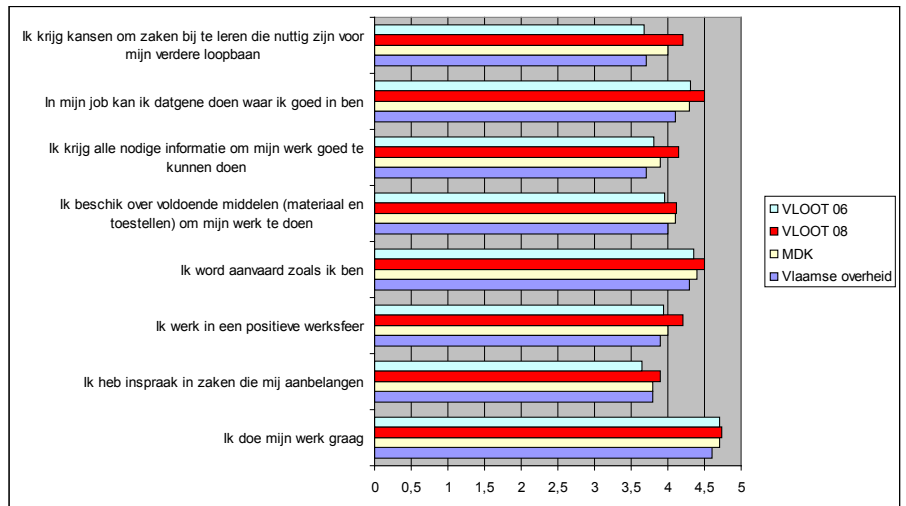
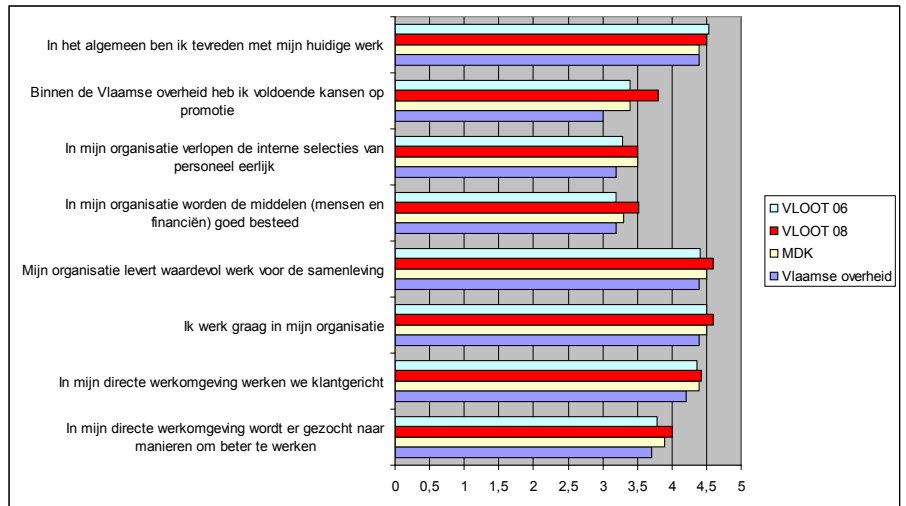
Uit de personeelspeiling bij de Vlaamse Overheid blijkt dat VLOOT goed scoort binnen MDK. De algemene tevredenheid kende een lichte stijging ten opzichte van de vorige personeelspeiling en qua personeelstevredenheid scoort VLOOT gemiddeld beter dan het gemiddelde bij de Vlaamse Overheid. De resultaten van de personeelspeiling werden gecommuniceerd tijdens de infosessies.

Promotie maritiem onderwijs

Ook in 2008 werkte VLOOT mee aan tal van initiatieven die hieraan gelinkt kunnen worden.

Deze acties hebben het maritiem onderwijs in belangrijke mate gepromoot en vormen, naast de belangrijke financiële bijdrage van MDK, een zeer belangrijke ondersteuning aan het AYW-forum.

Zo heeft VLOOT een oproep uitgestuurd naar de leiding van 1576 jeugdbewegingen en sportclubs in de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen en Zeeland. Uiteraard werd dan ook telkens AYW vermeld als mogelijke bron voor allerlei informatie, zowel over de instellingen die maritiem onderwijs aanbieden als over de organisaties die maritiem personeel tewerkstellen.



VEILIGHEID EN KWALITEIT

ISO & ISM werden in 2008 als ankerpunt van het kwaliteits- en veiligheidsbeleid verder uitgebouwd

Het voormalige ISO-handboek overlapt qua ondersteunende procedures voor 60% het ISM-handboek.

Bovendien was de praktijk voor een varende soms ver te zoeken in het ISO-handboek, deze elementen werden meer beschreven in het ISM-handboek.

Door de overlappings en complementariteit van de 2 werd geopteerd om 1 handboek uit te geven dat van toepassing is op iedereen die werkt bij VLOOT: het nieuwe geïntegreerde 'beheerssysteem' is geboren.

ISO 9001:2000

Binnen VLOOT loopt er sinds enkele jaren een systeem op basis van de ISO 9001:2000-norm.

In 2007 behaalde VLOOT voor het eerst een ISO-certificaat. In 2008 werd het een uit-

daging om dit certificaat te behouden en zelfs nog een tandje bij te steken.

Het bekomen van het ISO-certificaat betekende vorig jaar geen eindpunt, maar een start richting een duurzame ontwikkeling van de overheidsrederij inzake kwalitatieve dienstverlening. Er wordt momenteel hard gewerkt om een scope-uitbreiding van het ISO-certificaat waar te maken. Hierover volgend jaar meer.

ISM

Het International Safety Management (ISM) legt binnen VLOOT de focus op veiligheid en milieu. Specifieke objectieven van de ISM-code zijn:

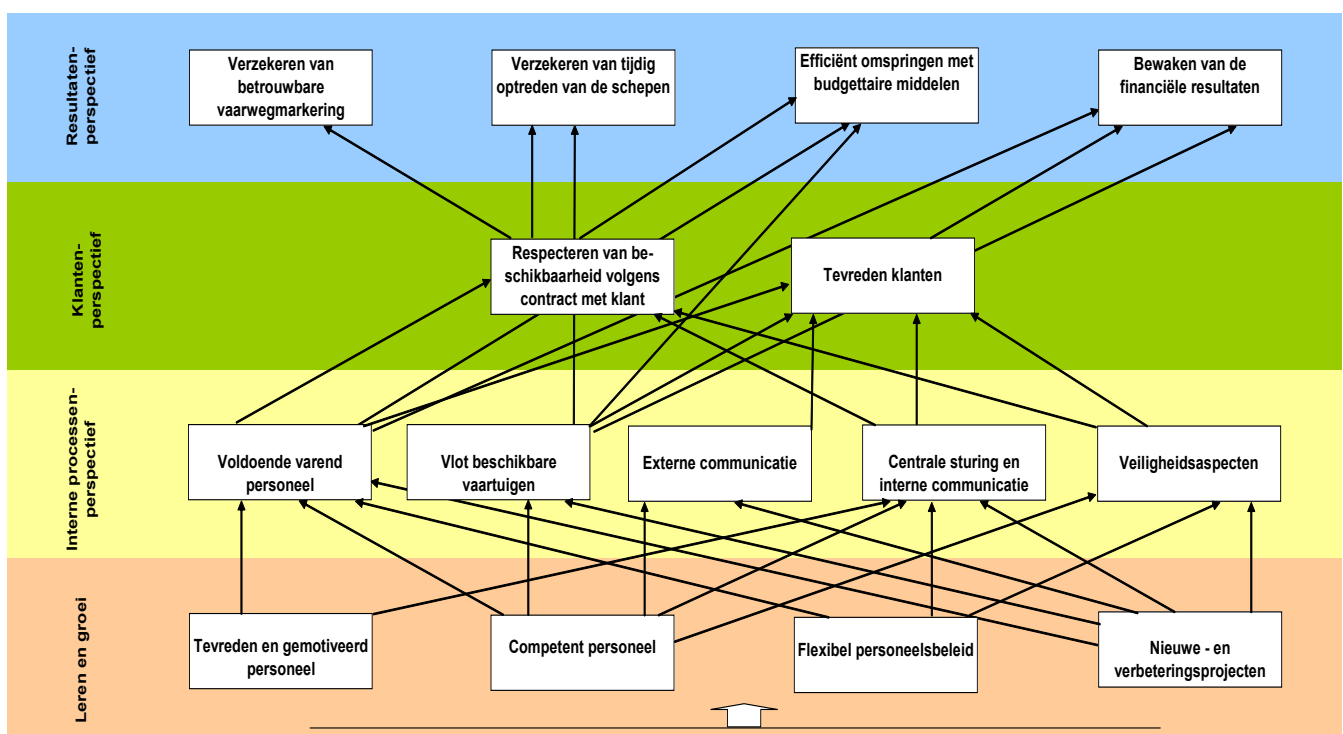
- ➔ het verzekeren van de veiligheid op zee
- ➔ de preventie van het verlies van mensenlevens op zee
- ➔ het voorkomen van schade aan enerzijds het maritieme milieu en anderzijds de schepen.

VLOOT behaalde in 2007 het ISM-certificaat voor de walorganisatie 'Document of Compliance' genaamd. Na Loodsboot 1 die in 2007 zijn 'Safety Management'-certificaat behaalde werden in 2008 enorme inspanningen geleverd door de Loodsboot 6 en Loodsboot 7 om ook een 'Interim Safety Management'-certificaat te behalen. Dit is een voorlopig certificaat dat na een tweede externe audit in 2009 verzilverd kan worden in een definitief 'Safety Management'-certificaat. Alle hens aan dek dus in 2009!

VOORBEREIDING EN VERLOOP VAN DE AUDITS BIJ VLOOT.

Als voorbereiding op de externe ISO/ISM-audits en om de gedragenheid van het 'beheerssysteem/handboek' aan boord te verhogen hield de cel SHEQ in 2008 aan verhoogd tempo interne audits.

In het totaal werden er 45 audits uitgevoerd met vooral de focus op de varenden, dit om hen 'naast de audit' de gelegenheid te geven kritische vragen te stellen over het 'beheerssysteem'.



Het is de bedoeling de drempel tot het geven van feedback in verband met het beheersysteem te verlagen en zo het handboek uit te bouwen met een on-schatbare rijkdom aan 'Best Practises'.

VLOOT hecht zeer veel belang aan kwaliteit en veiligheid.

BSC

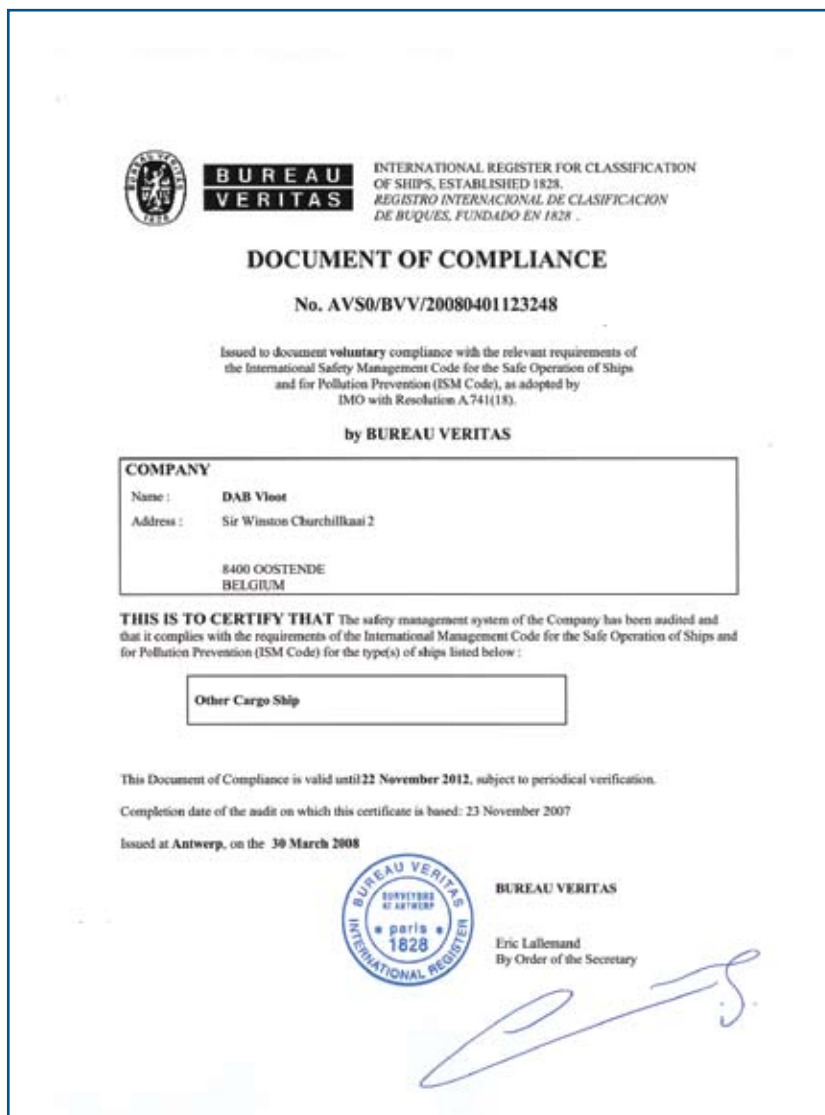
VLOOT werkt met een Balanced Score Card om o.a. de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening te meten. 39 metingen zorgen voor een doelgerichte monitoring.

De resultaten komen per kwartaal aan bod op de vergaderingen van het directieteam en tijdens de managementreview. Tijdens dit overleg worden actiepunten gekoppeld aan bepaalde trends en evoluties die zichtbaar worden tijdens de rapportering over deze metingen.

Enkele van de grafieken m.b.t. de dienstverlening van VLOOT die in het voorgaande hoofdstuk zijn opgenomen, zijn gebaseerd op de Balanced Score Card.

Naast de interne BSC levert VLOOT ook gegevens aan voor de kwaliteitsindicatoren die MDK rapporteert aan de minister in het kader van de beheersovereenkomst van het Agentschap. Het betreft hier metingen over:

- ➔ de reactiesnelheid van de zeered-dingsdienst
- ➔ de beschikbaarheid van de vaartui- gen voor de klanten Loodswezen, SPN en Douane
- ➔ het verankeren van de maritieme know how (leerlingdagen aan boord van onze schepen)
- ➔ het aantal opleidingen voor het VLOOT- personeel
- ➔ de beschikbaarheid van de veerdien- sten



KLANTENTEVREDENHEID

Globaal scoort de gemeten dienstverlening van VLOOT nog steeds tussen goed en zeer goed. (algemene tevredenheid 7,39).

Niettemin blijven er een aantal aandachtspunten die zowel op de regelmatige overlegmomenten met de klanten als op de beleidsvergaderingen worden meege- nomen en besproken.

PREVENTIEPLAN

De aandacht die de voorbije jaren in het kader van het globale preventiebeleid bij VLOOT gegeven werd aan veiligheid, werd in 2008 onverdroten verdergezet.

Speciale aandacht werd gegeven aan de risicoanalyse rond 'werken op een hoog- te'.

Met dit onderzoek was het de bedoeling dieper in te gaan op de risico's die zich voordoen bij werkzaamheden aan boeien en bakens in Antwerpen. Ze is tot stand gekomen na zes werkplaatsbezoeken, namelijk:

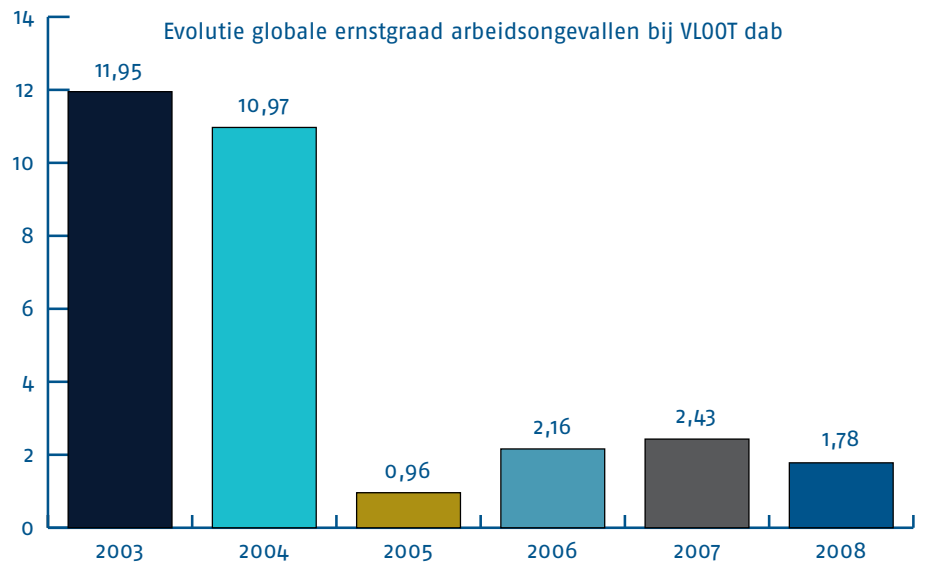
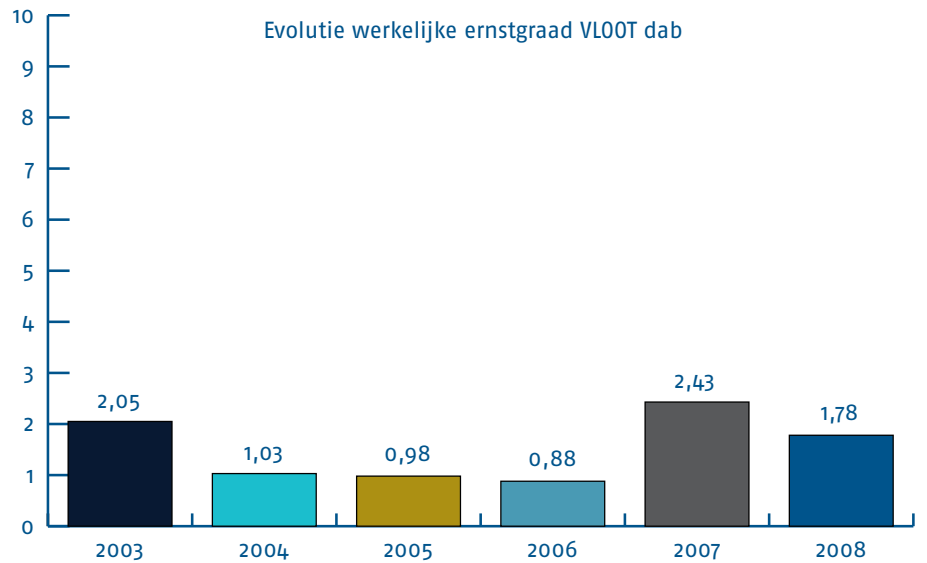
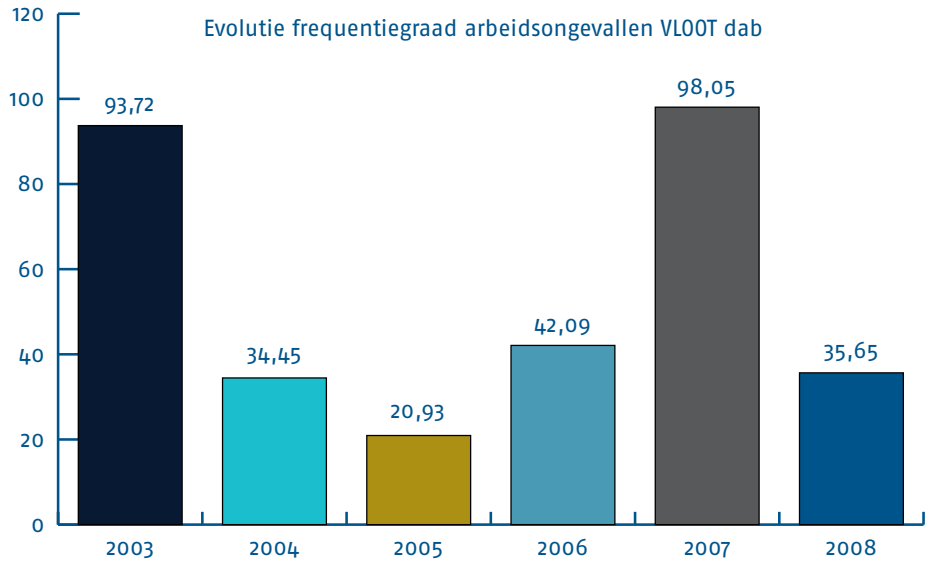
- ➔ Woensdag 16 januari 2008 met rond- vaart op de Bovenschelde tussen Antwer- pen, Temse en het Zennegat
 - ➔ Donderdag 24 januari 2008 met rond- vaart op de Zeeschelde tussen Antwerpen en de Nederlandse grens (Schaar van de Oude Doel en de Noord Ballastplaat) en Deurganckdok
 - ➔ Donderdag 31 januari 2008 diverse lichtbakens op de linker- en rechteroever van de Zeeschelde
 - ➔ Vrijdag 15 februari 2008 werden de risico's geïdentificeerd en geanalyseerd door de bemanning van de lichtbebake- ningsploeg en MS Lillo
 - ➔ Vergadering met GDPB, functiehouders en hiërarchische lijn van VLOOT op maan- dag 22 september 2008
- Uit deze risicoanalyse zijn lessen geleerd en zijn preventiemaatregelen geadviseerd over werk en beschermkledij, werkom- standigheden, opleiding en materiaal voor de bebakeningdienst in Antwerpen.

ARBEIDSONGEVALLEN

Zoals blijkt uit voorgaande, is het in de eerste plaats de bedoeling om arbeidsongevallen te voorkomen. Als er dan toch een ongeval gebeurt, wordt er telkens een onderzoek ingesteld.

Uit de grafieken blijkt dat de frequentiegraad gedaald is, wat betekent dat er minder arbeidsongevallen hebben plaatsgevonden. VLOOT zit ook licht onder het gemiddelde van gelijkaardige sectoren.

De ernstgraad is eveneens gedaald, wat betekent dat de gevolgen van arbeidsongevallen in 2008 lichter zijn (minder arbeidsdagen dan in 2007).



COMMUNICATIE

Voor VLOOT is het belangrijk om verder te evolueren naar een efficiënt werkende organisatie die opdrachten uitvoert waarvoor ze een mandaat kreeg van de Vlaamse Overheid. Ook in 2008 heeft VLOOT heel wat inspanningen geleverd om VLOOT beter bekend te maken.

Zoals op andere plaatsen in het jaarverslag blijkt, zal VLOOT op betrekkelijk korte termijn meer dan 150 functies moeten invullen, enerzijds om collega's die door hun pensionering VLOOT verlaten te vervangen, maar anderzijds ook om de nieuwe bemanningsmethodieken op te vangen die de komende jaren verwacht worden. In 2008 legde VLOOT dan ook focus op de arbeidsmarktcommunicatie.

AANWEZIGHEID OP BEURZEN EN OPEN DEURDAGEN

Naast de MDK-initiatieven, vooraan dit jaarverslag, waar VLOOT prominent aanwezig was met collega's van de andere entiteiten, heeft VLOOT nog deelgenomen aan een aantal evenementen:

- ➔ Gentse Scheepvaartdagen (7 tot 8 juni)
- ➔ Rescue Vlissingen (8 augustus)
- ➔ Air Day Koksijde (28 augustus)
- ➔ Open Scheepvaartdagen in Antwerpen (12 tot 14 september)

Speciale aandacht is in 2008 gegaan naar evenementen met de onderwijsinstellingen en jobbeurzen (cfr. ook inspanningen vermeld onder hoofdstuk 'personeel en diversiteit):

- ➔ Opendeur in de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (15 maart)
- ➔ Opendeur in Cenflumarin Zwijndrecht (1 juni)
- ➔ Maritiem Instituut Mercator Oostende (24 en 25 mei)

- ➔ Info-avond CVO Deurne (14 oktober)
- ➔ Vlaamse banenmarkt (4 oktober)
- ➔ Jobkanaalhappening Brugge (26 november)
- ➔ Ontvangst Maritiem Instituut VDAB Zeebrugge bij VLOOT (16 september)
- ➔ Medewerking 'beroepensfilmje' van de VDAB (functie scheepstechnicus)

GASTVRIJHEID VAN VLOOT

VLOOT ontving in 2008 niet minder dan 12 groepen voor een rondleiding in de gebouwen of een bezoek aan haar infrastructuur.

Op vraag van sommige gemeenten heeft VLOOT met haar vaartuigen ook deelgenomen aan verschillende zeewijdingen.

ADVERTENTIES

Om haar naambekendheid in de maritieme wereld te vergroten en om potentiële collega's te bereiken, adverteert VLOOT in gespecialiseerde tijdschriften.

In 2008 verschenen advertenties in Gent Werkt, Lekko, Het Visserijblad, Gazet van

Antwerpen, De Streekkrant, De Zondag, Koninklijk Gallois Genootschap.

Daarnaast plaatste VLOOT publiciteit in de programmaboekjes van lokale organisaties zoals het IBIS-concert 2008, de Oostendse Visserijfeesten, de Nacht van de Schelde en in publicaties van het Maritiem Instituut Mercator.

In het tijdschrift van KBZ 'Nautilus' en in het tijdschrift van het Gallois Genootschap worden bovendien de bemanningslijsten van enkele grote vaartuigen van VLOOT opgenomen.

PUBLICATIES

Naast de VLOOT-nieuwsbrieven werd specifiek ter ondersteuning van de arbeidsmarktcommunicatie een jobflyer opge maakt die zeer breed werd verspreid. Er werd ook een 'investeringsfiche' opgesteld waarin een overzicht gegeven wordt van de investeringen in nieuwe schepen bij VLOOT sinds de operationalisering (2004).

Traditiegetrouw werd in het begin van het jaar 2008 ook een overzicht verspreid van de berichten over VLOOT in pers en media.



stand van VLOOT op de Gentse scheepvaartdagen (7 en 8 juni 2008)

FACTS AND FIGURES

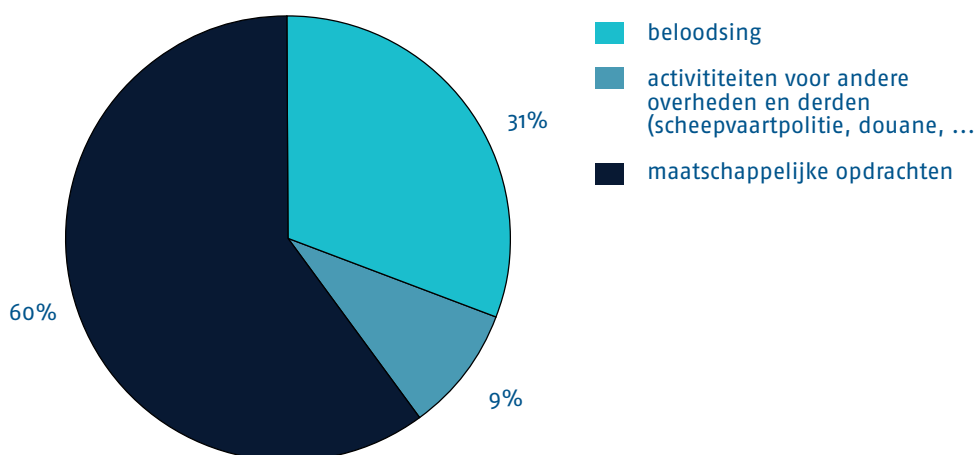
ACTIVA		
VASTE ACTIVA		36.058.956,37
I Oprichtingskosten		
II Immateriële vaste activa		-
III Materiële vaste activa		36.021.456,37
A. Gebouwen	4.847.546,85	
B. Rollend materieel	157.538,46	
C. Varend materieel	22.239.937,48	
D. Informatica en telematica	382.448,85	
E. Meubilair, materieel en machines	2.802.632,40	
F. Ander meubilair en materieel	371.153,95	
G. Vaste scheepvaartmarkeringen	1.327.147,01	
H. Vlottende scheepvaartmarkeringen	3.893.051,37	
IV Financiële vaste activa		37.500,00
A. Verbonden ondernemingen		-
1. Deelnemingen	-	
2. Vorderingen	-	
B. Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		37.500,00
1. Deelnemingen	37.500,00	
2. Vorderingen	-	
C. Andere financiële vaste activa		-
1. Aandelen	-	
2. Vorderingen en borchtochten contant	-	
VLOTTENDE ACTIVA		39.576.753,78
V Vorderingen op meer dan één jaar		-
A. Handelsvorderingen	-	
B. Overige vorderingen	-	
VI Voorraden en bestellingen in uitvoering		298.436,36
A. Voorraden	298.436,36	
B. Bestellingen in uitvoering	-	
VII Vorderingen op ten hoogste één jaar		3.961.100,55
A. Handelsvorderingen	3.961.100,55	
B. Overige vorderingen	-	
VIII Geldbeleggingen		-
A. Eigen aandelen	-	
B. Overige beleggingen	-	
IX Liquide middelen		35.307.112,79
X Overlopende rekeningen		10.104,08
TOTAAL DER ACTIVA		75.635.710,15

PASSIVA		
EIGEN VERMOGEN		72.986.877,29
I Kapitaal		38.449.252,67
A. Geplaatst kapitaal		38.449.252,67
B. Niet-opgevraagd kapitaal		-
II Uitgiftepremies		-
III Herwaarderingsmeerwaarden		-
IV Reserves	reservefonds	3.883.795,93
	onbelast saldo	8.025.558,54
V Overgedragen winst		2.109.489,01
Overgedragen verlies		
VI Kapitaalsubsidies		20.518.781,14
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN		0,00
VII Voorzieningen voor risico's en kosten		0,00
SCHULDEN		1.020.425,17
VIII Schulden op meer dan één jaar		-
A. Financiële schulden		-
B. Handelsschulden		-
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		-
D. Overige schulden		-
IX Schulden op ten hoogste één jaar		1.020.425,17
A.Schulden op meer dan één jaar die binnen het boekjaar vervallen		-
B. Financiële schulden		-
C. Handelsschulden		1.020.425,17
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		-
E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen		-
F. Overige schulden		-
X Overlopende rekeningen		1.628.407,69
TOTAAL DER PASSIVA		75.635.710,15

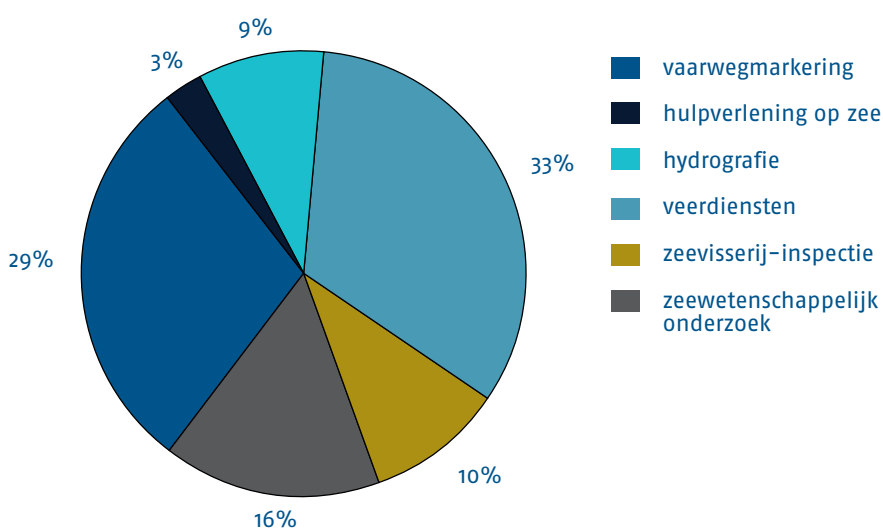
RESULTATENREKENING

I	Bedrijfsopbrengsten		53.043.794,34
A.	Omzet	21.732.302,74	
B.	Wijziging voorraad goederen	-	
C.	Geproduceerde vaste activa	-	
D.	Andere bedrijfsopbrengsten	31.311.491,60	
II	Bedrijfskosten		45.047.887,38
A.	Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-	
B.	Diensten en diverse goederen	10.862.152,57	
C.	Bezoldigingen en sociale lasten	30.147.347,65	
D.	Afschrijvingen, waardevermind. Vaste activa	4.038.387,16	
E.	Waardeverminderingen op voorraden		
F.	Voorzieningen voor risico's en kosten	-	
G.	Andere bedrijfskosten	-	
H.	Als herstructureringskosten geact. Bedrijfskosten	-	
III	Bedrijfsresultaat		7.995.906,96
IV	Financiële opbrengsten		-
V	Financiële kosten		0,00
VI	Resultaat uit de gewone bedrijfsvoering	7.995.906,96	
VII	Uitzonderlijke opbrengsten	313.933,40	
VIII	Uitzonderlijke kosten		415.728,75
IX	Resultaat van het boekjaar vóór belastingen	7.894.111,61	
X	Belastingen op het resultaat		-
XI	Resultaat van het boekjaar		7.894.111,61

De onderlinge verhoudingen van de opdrachten van VLOOT



De 60% maatschappelijke opdrachten worden als volgt ingevuld



EUROPESE EN INTERNATIONALE INITIATIEVEN

Het is duidelijk dat VLOOT werkt in een omgeving die beïnvloed wordt door heel wat externe factoren waaronder de Europese en internationale regelgeving.

Het is ook zo dat ervaringen van gelijkwaardige organisaties VLOOT kunnen helpen om uit te groeien tot een nog efficiënter werkende organisatie. VLOOT hecht dan ook veel belang aan benchmarking met buurlanden en deelname aan Europese en internationale fora die verband houden met haar activiteiten en opdrachten.

Zo was VLOOT het afgelopen jaar in het buitenland aanwezig in het kader van volgende initiatieven:

➔ 3 tot 6 maart, Kopenhagen (Denemarken), startvergadering Noord-Atlantisch Kustwachtforum

➔ 18 tot 20 juni, Stockholm (Zweden), Maritime Search and Rescue in Flood Command

VLOOT houdt regelmatig overleg met de technische afdelingen van de Nederlandse en Duitse loodsdiensdiensten onder de noemer Joint Technical Forces.

Op 29 oktober vond er overleg plaats met het Nederlands Loodswezen, op 3 december was VLOOT gastheer voor een vergadering van de SOLOS.



MAATSCHAPPELIJKE WAARDE

UITEENZETTINGEN EN SPREEKBEURTEN

Om haar werkgebied beter bekend te maken binnen de eigen maritieme sector, maar ook naar potentiële werknemers toe, gaat VLOOT ook graag in op vragen van autoriteiten en organisaties om spreekbeurten en uiteenzettingen te geven over de eigen ervaringen.

VLOOT heeft het voorbije jaar een aantal uiteenzettingen, spreekbeurten en opleidingen verzorgd. Enkele hiervan zijn:

- ➔ Cursus Havenbeheer aan de Universiteit Gent (20 februari)
- ➔ Studiedag Prebes / PreNNE in Flanders Expo te Gent: een voordracht met enerzijds enkele concrete cases inzake het welzijnsbeleid in een maritiem kader en anderzijds bedenkingen van VLOOT over de link tussen de internationale maritieme wetgeving en de ARAB en CODEX regelgeving (20 november)
- ➔ praatcafé Vuurtorenwijk Oostende over het belang van VLOOT voor de wijk (7 december)

INSPANNINGEN VOOR IBIS

Het Koninklijk Werk IBIS is een zeevaartschool met een bijzondere sociale roeping. VLOOT heeft als overheidsrederij samenwerkingsverbanden met alle instellingen van het maritiem onderwijs en een speciale band met IBIS.

Zoals inmiddels traditie is geworden, kregen leerlingen van IBIS ook in 2008 een rondleiding op het boeienplein op 22 mei en konden ze op 9 mei meevaren met VLOOT voor een dagtrip naar Vlissingen.

Bovendien besteedt VLOOT het bedrag dat uitgespaard wordt op drukwerk en portkosten, door de nieuwjaarswensen

elektronisch uit te sturen, aan een met de directie van de school afgesproken activiteit van IBIS.

WAARDERING VOOR STUDENTEN VAN DE SCHOLEN

Om de samenwerking met het maritiem onderwijs te ondersteunen, schenkt VLOOT op het einde van het schooljaar prijzen.

In 2008 werden prijzen geschonken aan verdienstelijke studenten van het CVO Deurne (meest gedreven cursist), het Cenflumarin (beste resultaat zeemanschap 6TSO dek, boordpraktijk 6TSO motoren en GIP verdediging 7BK) en het Maritiem Instituut Mercator (kleine handelsvaart 6 dek, kleine handelsvaart 6 motoren).

Daarnaast werkt VLOOT mee aan 'Planeeet Zee' van het VLIZ (opvolger van 'expeditie Zeeleeuw'. Ook in 2008 organiseerde deze partner van VLOOT een 'virtuele expeditie' voor scholen. De winnende klas vaarde ook in 2008 een week mee voor een 'echte expeditie' aan boord van het zeewetenschappelijk onderzoeksschip de Zeeleeuw van VLOOT. De leerlingen van de winnende klas leerden er van de collega's van het VLIZ alles over het wetenschappelijk onderzoek op zee. In 2008 was de gelukkige een klas zesdejaars van het Sint-Godelievecollege uit Gistel, die van 7 tot 11 april op 'expeditie' ging.

Op de eerste schooldag (1 september) stelde VLOOT één van haar vaartuigen open voor de studenten van het Mercatorinstituut, die zo om het schooljaar te beginnen ondergedompeld werden in de maritieme sfeer.

INSPANNINGEN VLOOT VOOR DE MERCATOR

Op 16 oktober 2008 werd de Mercator verhaald naar de scheepswerf van IDP te Oostende.

De bemanning voor deze transit bestond uit collega's van VLOOT, LOODSWEZEN en de VZW zeilschip Mercator. Het gezagvoerschap werd waargenomen door kapt. Jean-Paul Vandermeersch (VLOOT), bijgestaan door 2 loodsen die de Mercator goed kennen.

De herstellingswerken en reparaties, die kaderen in het conserveren van het schip als museum, spitsen zich voornamelijk toe op de masten, het staande want en het campagnedek. Alle masten en de boegspriet worden volledig geherconditioneerd en geverfd.

ACTIES VOOR HET MILIEU

Op 15 februari 2008 nam VLOOT deel aan de Dikketruiendag. In de dienstgebouwen werd de verwarming een graadje minder gezet. Daarnaast werd het personeel aangemoedigd om de trap te nemen in plaats van de lift. Om de koukleumen te verwarmen werd er die dag warme soep geserveerd.

17 collega's van VLOOT namen deel aan de 'Ik Kyoto'-campagne van 5 tot 30 mei. Door zich in deze periode consequent met de fiets of het openbaar vervoer te verplaatsen, bespaarden ze 1.005,5 kg CO₂ die ze zouden hebben uitgestoten, indien ze de geregistreerde 4.890 km met de wagen hadden afgelegd.

Eind 2008 lanceerde VLOOT een ecowedstrijd onder haar personeel. Het doel was de mensen op de werkvloer, die dagelijks merken waar de werkwijze kan bijgestuurd worden tot een meer ecologisch concept, hun ideeën hieromtrent te laten uiten.

KUST

KUST

De afdeling KUST is in 1898 bij Koninklijk Besluit opgericht als de "Bijzondere Dienst der Kust". In 2008 was de afdeling aan haar 110de werkjaar toe.

De hydrografische en hydrometeorologische activiteiten van de afdeling Kust op de Schelde en op het Belgisch Continentaal Plat sluiten aan bij de maritieme dienstverlening van de Vlaamse overheid. Ook de werkzaamheden aan de wal, met voorrang voor beveiliging van de Vlaamse kust tegen de zee, maken de afdeling tot passend onderdeel van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening & Kust.

De afdeling Kust heeft als missie het op duurzame en integrale wijze instaan

- ➔ voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen de zee, de stormvloed en overstromingen
- ➔ voor de economische en maatschappelijke, ecologisch verantwoorde en geïntegreerde ontwikkeling van de Vlaamse kustzone
- ➔ voor de actieve landschapontwikkeling aan de kust
- ➔ voor ondersteuning van kust- en zeegebonden toeristisch-recreatieve en culturele activiteiten



Het team Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust draagt bij tot de veilige en vlotte scheepvaart van en naar de kusthavens en de Schelde.

De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust is aangesloten bij de IHO, de International Hydrographic Society.

Doorheen elke uitgevoerde taak en elke activiteit van de MDK-entiteit KUST loopt als rode draad haar 'mission statement', het streven naar:

SAMENLEVEN MET DE ZEE



ORGANISATIE

In het organogram van de afdeling Kust dekken drie centrale teams de drie kerntaken van deze MDK-entiteit :

- ➔ KUST, met als subteams
 - Infrastructuur Kust
 - Geïntegreerd Kustzonebeheer
 - District Kust Oost en Kust West
- ➔ JACHT- en VISSERSHAVENS, met als subteams
 - Infrastructuur Jacht- en vissershavens
 - District Jacht- en vissershavens
 - Baggerwerken Jacht- en vissershavens

➔ VLAAMSE HYDROGRAFIE, met als subteams

- Hydrografie
- Hydrometeo
- Informatica van de afdeling

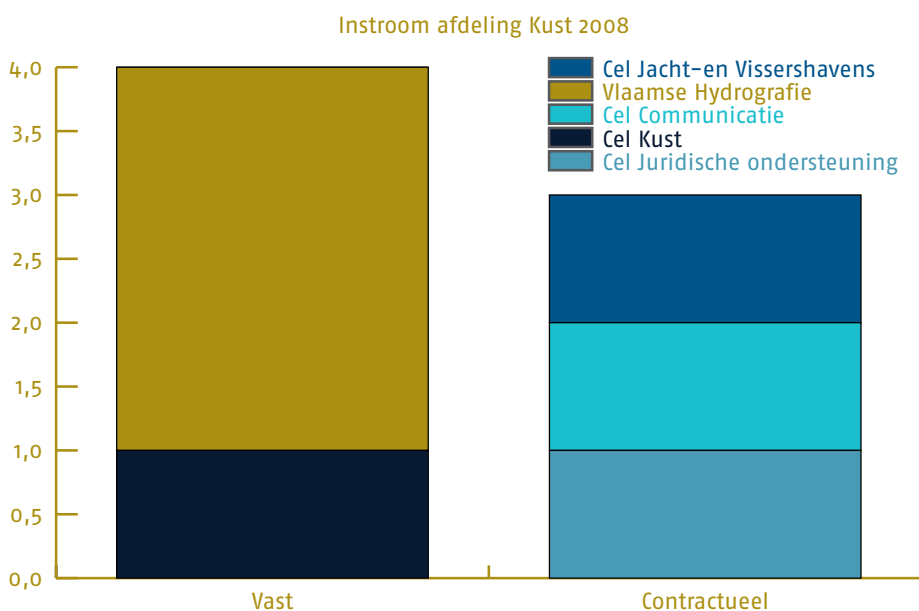
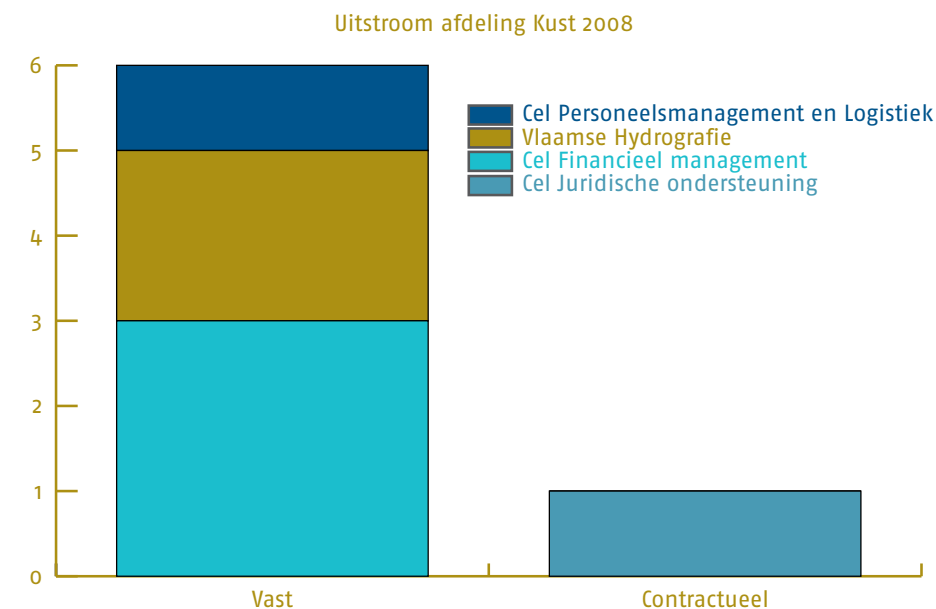
De horizontale cellen nemen de ondersteuning van de kerntaken op zich:

- ➔ FINANCIËEL MANAGEMENT
- ➔ PERSONEELSMANAGEMENT en LOGISTIEK
- ➔ TECHNISCHE ONDERSTEUNING
- ➔ JURIDISCH ADMINISTRatieve ONDERSTEUNING

➔ ALGEMENE ADMINISTRatieve ONDERSTEUNING

Aan het hoofd staat een ALGEMEEN DIRECTEUR met toegevoegde stafleden:

- ➔ een KWALITEITSMANAGER



➔ een BELEIDSVOORBEREIDENDE DIRECTEUR-INGENIEUR

➔ een COMMUNICATIEMANAGER

In 2008 telde de afdeling Kust 39 vrouwelijke en 59 mannelijke personeelsleden.

Door een instroom van 7 mensen en een gelijke uitstroom wordt de afdeling zoals in 2007 draaiende gehouden door een totaal van 98 personeelsleden.

PERSONEEL

Op basis van de resultaten van het PRO 2008 zijn diverse verbeteracties uitgevoerd.

De afdeling Kust heeft in 2008 voorzien in de organisatie van voldoende opleidingen ter plaatse of in de onmiddellijke omgeving.

Onder meer door het voeren van een actief wervingsbeleid dat vorm kreeg door de deelname aan jobbeurzen en campusrekruteringen werden diverse vacatures

ingevuld. Deze vacatures worden ook bekend gemaakt via de vernieuwde website van de afdeling. Waar mogelijk gaat men in op de vraag om jobrotatie, terwijl ook de promotiekansen ruim onder de aandacht van de personeelsleden worden gebracht.

De afdeling besteedt aandacht aan gelijke kansen en diversiteit. Het aantal vrouwelijke personeelsleden op de afdeling is verder toegenomen.

Ook voor de tewerkstelling van allochtonen en kortgeschoolden bewandelt men verder de ingeslagen weg.

In 2008 heeft de afdeling Kust opnieuw aan een laatstejaars humaniorastudent de gelegenheid gegeven om praktische werkervaring op te doen. De student liep stage in twee verschillende teams, een inhoudelijk gespecialiseerd team en een administratief ondersteunende cel. Daardoor kwam hij met een waaier van verschillende activiteiten in aanraking.



Jachthaven van Blankenberge

KWALITEIT

De afdeling KUST behaalde op 28 mei 2008 het C2E-label. De behaalde score op de verbeteracties bedroeg gemiddeld 50/65. Het EFQM-kwaliteitslabel Committed to excellence is op 9 juni plechtig uitgereikt op het EFQM-kwaliteitscongres, dat georganiseerd werd door Bbest.

De afdeling KUST is aldus de vierde entiteit van het agentschap MDK die een kwaliteitslabel behaalt.

In de loop van 2008 werkte de afdeling Kust het EFQM-traject Committed to Excellence verder uit. De European Foundation for Quality Management is een organisatie die Europese onderscheidingen uitreikt voor uitmuntende organisaties in de publieke en private sfeer.

In 2007 is een EFQM-team geselecteerd dat tijdens een seminarie een zelfevaluatie van de afdeling uitvoerde. Uit dat seminarie bleek dat vooral jonge projectingenieurs behoefte hadden aan een nog betere begeleiding en concrete vormen van kennisoverdracht.

Dit heeft geleid tot de selectie van de verbeteractie 'opstart projectteam overheidsopdrachten': een forum rond actuele thema's en vragen rond de voorbereiding en uitvoering van investeringsprojecten en de correcte toepassing van de regelgeving voor overheidsopdrachten.

Daarnaast is ook het renoveren van de website als belangrijke verbeteractie gekozen. De site moest een duidelijke struc-



tuur krijgen en de afdeling KUST herkenbaar maken.

De derde verbeteractie betrof het nemen van bijsturende maatregelen in het kader van de opvolging Balanced Scorecard. Binnen het EFQM-team was duidelijk de behoefte aanwezig om te evolueren van een louter rapporteren van de resultaten naar een meer pro-actief handelen. Om te kunnen blijven beantwoorden aan de verwachtingen van de politieke overheid en om op een effectieve, efficiënte en

economische manier te werken, moeten de resultaten van de indicatoren kritisch belicht worden. Aan de hand van bijsturende maatregelen moet continue verbetering beoogd worden.

In de loop van 2009 zal de afdeling KUST werken aan de voorbereiding van het EFQM-traject Recognised for Excellence. Het ligt in de verwachtingen dat de MDK-entiteit het bijhorende label begin 2010 zal behalen.

REALISATIES

WEBSITE

Op 1 december 2008 ging de totaal vernieuwde website van de afdeling KUST on-line.

Deze site is zowel naar inhoud als naar opmaak toe totaal herwerkt en rijkelijk geïllustreerd.

Behalve een overkoepelend gedeelte voor kennismaking is er voor elk van de drie kerntaken een eigen subsite uitgebouwd.

Vanaf de HOME-page kan elke bezoeker de basisinformatie bekijken en zich daarna begeven naar de gespecialiseerde subsites "zeewering/kustbeheer", "kustjachthavens/kustvisserhavens" en "Vlaamse hydrografie"

De afdeling KUST schreef zich in bij het Toegankelijk Web Impulsprogramma van de Vlaamse Regering, dat diverse eisen stelt aan nieuwe overheidsites om die gebruiksvriendelijk te maken voor een doelgroep met visuele problemen.

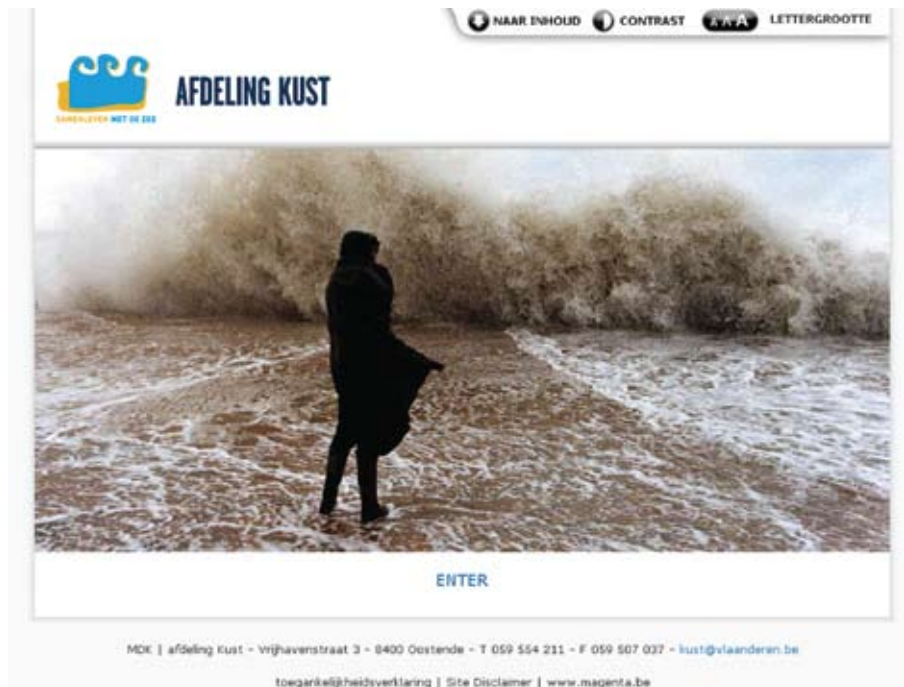
Naast tal van voorzieningen stelt de website KUST onder meer op elke pagina 3 lettertypegroottes beschikbaar, beschikt hij over een hoog-contrast schema en voorziet hij alle illustraties van een alt-tag, waarin de inhoud van de afbeelding beschreven wordt.

Nadat de site werd onderworpen aan een toegankelijkheidsaudit kreeg de nieuwe www.afdelingkust.be het kwaliteitslabel ANYSURFER opgekleefd.

De website van de afdeling KUST is één van de eerste sites die in het kader van het in februari 2008 gestarte Impulsprogramma effectief gerealiseerd werd.

ELEKTRONISCHE NAUTISCHE KAARTEN

In het kader van deze doelstelling is de aanwerving en opleiding voorzien van 2 surveyors voor de uitvoering van hydrografische lodingen op de Schelde. Eén



functie is op 3 november ingevuld door mutatie.

Aan de nieuwe surveyor wordt een opleiding gegeven voor het uitvoeren van peilingen en de verwerking van de meetresultaten tot papieren peilplannen. De functie van de tweede surveyor is in het personeelsplan omgevormd tot de functie van adjunct-hydrograaf en moet nog worden ingevuld.

Eveneens is de aanwerving en opleiding voorzien van 2 surveyors voor de uitvoering van hydrografische lodingen aan de kust.

Een eerste surveyor nam in december zijn functie op na intere mutatie. De functie van de tweede surveyor is in het personeelsplan omgevormd tot de functie van adjunct-hydrograaf en moet nog worden ingevuld.

Voor de productie van elektronische peilplannen en zeekaarten is de aanwerving en opleiding voorzien van 5 cartografen.

Door mutatie van een cartograaf in de zetel Vlaamse Hydrografie Antwerpen en één in de zetel Vlaamse Hydrografie Oostende komen uiteindelijk 7 vacatures vrij. Alle vacatures moeten nog worden ingevuld. De ECS-productie zal tijdelijk worden uitbesteed aan de firma Caris.

De aanwerving en opleiding was voorzien van een ICT-manager voor onderhoud en beheer van meet- en verwerkingsapparatuur. Deze vacature wordt in maart 2009 ingevuld na aanwerving.

De technische oprichting van het ECS-distributiecentrum in Vlissingen (NL) komt operationeel in handen van het BET.

Door de Vlaamse Hydrografie zijn in 2008 de nodige kredieten vastgelegd voor de levering van de vereiste hard- en software in Vlissingen.

De stuurgroep Schelde-ECS is uitgebreid met vertegenwoordigers van het BET en de Vlaamse en Nederlandse IT-coördinatoren.

Hierdoor zullen alle partijen meewerken aan het toekomstig functioneel beheer van de distributieketen, wat interactie met het informatieplatform MDK optimaal mogelijk maakt.

Het memorandum van overeenstemming in verband met de oprichting van het ECS-distributiecentrum (anno 2002) zal uitgebreid worden naar Inland-ENC distributie toe.

Routinematige productie, updating, kwaliteitscontrole en verspreiding van alle elektronische kaarten kan slechts worden gerealiseerd als alle overige deelacties met succes zijn afgerond.

OW-PLAN OOSTENDE

Een onderdeel van deze doelstelling is de opmaak van een Project-MER: Zeewering en Maritieme toegankelijkheid van Oostende.

Op 13 juni is het kennisgevingsdossier ingediend. In juli en augustus had de volledigverklaring door de dienst MER plaats, werd de studie ter inzage gelegd en liep het openbaar onderzoek van dat kennisgevingsdossier.

Een volgend onderdeel is het opmaken van een MEB voor de aanleg van het Groeistrand waarbij seismisch onderzoek, trilboringen en beproeving van zandsta-

len bij wijze van grondonderzoek werden uitgevoerd.

Ook de renovatie van de zeedijk, de Albert I promenade, maakt deel uit van dit project.

In oktober is de bouwvergunning afgeleverd voor de renovatie, de rioleringswerken en de casco-uitvoering van de ondergrondse garages.

Er is ontheffing toegestaan van een project-MER. Medio december is de uitvoering van de eerste fase gegund.

De natuurcompenserende maatregelen voor de verbreding van de havengeul zijn uitgewerkt. Eind oktober zijn in Nieuwpoort de ecologische strandsuppleties gestart, die de natuurcompensatie uitmaken.

GEÏNTEGREERD KUSTVEILIGHEIDSPAN

In het kader van deze doelstelling is de veiligheidstoetsing van de totale zeewering langs de Vlaamse kust afgewerkt. Samen met de resultaten van de gebiedsdekkende 'quick-scan' risicoberekening voor de gehele Vlaamse kust, uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium, zijn de probleemzones geïdentificeerd.

De resultaten van de vergelijking en beoordeling van bestaande masterplannen en de technisch-wetenschappelijke ondersteuning bij het EU-project Chain of Safety werden voorgesteld op het finale congres van de EU-projecten Safecoast en Chain of Safety dat plaats vond op 21 en 22 mei in Scheveningen (Nederland).

Op 22 september is een eerste klankbordgroepvergadering samen met de tweede stuurgroepvergadering georganiseerd. De eerste digitale Nieuwsbrief GKVP is binnen deze groepen verspreid en daarna online beschikbaar gesteld op de website van de afdeling KUST.

Werken aan het strand van Oostende





De strikte timing is opnieuw bekeken en aangepast.

In 2010 moet het Masterplan klaar zijn, zodat men aansluitend kan starten met de bouwaanvragen en de opmaak van bestekken. Vanaf 2011 zouden de eerste uitvoeringswerken al moeten kunnen beginnen.

De voornaamste wijzigingen in de timing liggen bij de uitwerking van de MER-studie. De eigenlijke MER-studie zal van start gaan begin 2009 met de opmaak van een kennisgevingsnota in het kader van de plan-MER. Geschat wordt dat de plan-MER één jaar in beslag zal nemen. Aansluitend kan men met de opmaak beginnen van de project-MER's, die nodig zijn voor de bouwaanvragen.

Bevraging kustveiligheidsplan

Meer dan 16 miljoen mensen wonen in laaggelegen kustzones rond de Noordzee.

Zonder afdoende bescherming van de kust zouden deze bewoners met al hun hebben en houden bij elke zware stormvloed bedreigd worden door overstromingen.

Om de invloed van klimaatverandering, en meer bepaald van de zeespiegelstijging, op de kustveiligheid na te gaan, is de Vlaamse overheid in maart 2007 gestart met een studie in het kader van het GEÏNTEGREERD KUSTVEILIGHEIDSPAN (GKVP). De gefaseerde realisatie van het Master-

plan GKVP is een opdracht van de afdeling Kust. In de studie onderzoekt men hoe er op korte en lange termijn voor de Vlaamse kust voldoende veiligheid tegen overstromingen vanuit zee kan geboden worden.

In het kader van dit kustveiligheidsonderzoek is in de zomermaanden op enkele locaties langs de kust een bevraging georganiseerd. Hierbij legde de afdeling Kust aan bewoners en recreanten de inspanningen voor, die nodig zullen zijn om ook in de toekomst de ganse kustzone veilig te stellen. De enquête was meteen een gelegenheid om te polsen in hoeverre de belanghebbenden de te nemen maatregelen ondersteunen.

Tegen het einde van 2008 moet duidelijk zijn welke maatregelen voor de zeewering effectief nodig zijn om de veiligheid in de ondertussen door studies uitgetekende risicozones op peil te brengen.

Uit de ruime en steeds groeiende mediabelangstelling blijkt dat er bijzondere aandacht zal moeten geschonken worden aan de regelmatige externe communicatie, meer bepaald in de kustregio zelf.

VERZANDING VAN HET ZWIN

Bij de uitvoering van deze doelstelling is allereerst de Antwoordnota, die alle inspraakreacties behandelt, verdeeld naar alle betrokken actoren.

Door de gewijzigde wetgeving inzake

plan-MER is het eerder opgemaakte project-MER niet meer bruikbaar voor een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Er is een nieuwe overeenkomst afgesloten voor de opmaak van bijkomend studiewerk, dat zal bestaan uit een plan-MER en een technisch ontwerp. De studie voor het technische ontwerp is opgestart.

De definitieve project-MER, die in juli is ingediend, werd niet goedgekeurd. Er is een aangepaste project-MER ingediend in oktober.

De opmaak van een brochure is afgerond. Er wordt met het drukken gewacht.

Het geotechnisch onderzoek is voor het grootste deel uitgevoerd.

HAVENGEBONDEN BEDRIJVEN IN JACHTHAVEN BLANKENBERGE

Na de 4 jaar durende werken aan een nieuwe kaaimuur op de westelijke oever van de Spuikom in de jachthaven van Blankenberge, bevond de oude toegangsweg tot de jachthaven zich in zeer slechte staat en werd een nieuwe weg aangelegd.

De aansluitende bestaande wegenis, waarlangs zich jachthavengebonden bedrijven bevinden, moest voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel worden opgebroken.

De afdeling Kust besloot dan ook de volledige omgeving van de ambachtzone op-

nieuw aan te leggen. Riolerings, wegen en voetpaden werden vernieuwd en er zijn bijkomende parkeerplaatsen aangelegd.

De verwaarloosde oesterput werd gedempt zodat de vrijgekomen oppervlakte in concessie kon worden gegeven aan jachthavengebonden bedrijven.

Voor de ontsluiting van de bijkomende terreinen legde men nieuwe wegenis aan.

Voor efficiënte brandbestrijding in de bedrijvenszone bouwde men een ondergronds bufferbekken.

De afdeling Kust legde een helling aan vanaf de nieuwe toegangsweg tot aan de hoger gelegen dijk die toegang geeft tot het Westerstaketsel.

De helling is uitgewerkt met oog voor de integrale toegankelijkheid voor andersvaliden.

HAVENWANDELWEG IN NIEUWPOORT
Nieuwpoort-Stad is voor de zachte recreant met Nieuwpoort-Bad verbonden door een houten wandelweg langs de havengeul.

De afdeling Kust heeft de asfaltweg langs de linkeroever vervangen door een exclusieve promenade.

Deze promenade langs de oever van de IJzermonding bestaat uit een wandelweg, een groene strook en een fietspad.

De uitvoering van de wandelweg vanaf het Loodswezenplein tot aan het Kattesas was gepland voor uitvoering in 3 fasen.

De eerste fase, vanaf het Loodswezenplein tot aan de Louisweg, ontsluit ook het aanpalende Keunepark.

Het gedeelte vanaf de Louisweg tot aan de uitbreiding van de jachthaven op linkeroever is in de 2de fase gebouwd.



Havenwandelweg in Nieuwpoort

Hier is een uitkijktoren opgetrokken die de recreant een uniek uitzicht biedt op de havengeul en het natuurrezervaat IJzermonding aan de overzijde.

De 3de fase loopt vanaf de uitbreiding van de jachthaven Kromme Hoek tot aan het Kattesas.

Ook de nieuwe toegang tot de jachthaven Kromme Hoek en de ruime parking maken er deel van uit.

Op de steiger, die een pleinfunctie kreeg, is een monument geplaatst voor de Belgische poolreiziger Dixie Dansercour.

In Nieuwpoort-Bad sluit de promenade aan op het Loodswezenplein, dat de verbinding uitmaakt van de zeedijk en het Westerstaketsel.

Ook dit plein is door afdeling Kust gerenoveerd met oog voor het naadloos aansluiten van de houten wandelweg op de gerenoveerde zeedijk.

RENOVATIE JACHTHAVEN KROMME HOEK

Door de provincie West-Vlaanderen werd een document "Strategisch projectgebied Nieuwpoort" opgemaakt dat onder andere de realisatie voorzag van een uitbreiding van de jachthaven op de linkeroever.

Na overleg met verschillende administraties werd uiteindelijk beslist om geen bijkomend dok te realiseren, maar een uitbreiding te maken bij de huidige jachthaven Kromme Hoek.

Om in de haven van Nieuwpoort de uitbreiding met een 80-tal ligplaatsen in het jachtdok Kromme Hoek mogelijk te maken, moest de toegang tot het bestaande dok in westelijke richting verplaatst worden.

Dit kreeg vorm door het rechtekken van de linkeroever en het verwijderen van de nauwe doorgang aan de oude sluis.

De realisatie van deze uitbreiding is uitgevoerd in verschillende fasen:

➔ Bij fase 1 renoveerde men de bestaande glooiing op de linkeroever van het dok over de lengte van de bestaande jachthaven, waar dan de nieuwe glooiing op aansloot.

➔ Fase 2 hield de aanleg in van de nieuwe landinwaartse glooiing op de linkeroever nabij de toegang tot de bestaande jachthaven, alsook de grondwerken voor het realiseren van de dokuitbreiding.

Deze deelopdrachten werden voltooid in 2007.

➔ Fase 3 omvatte de renovatie van de bestaande westelijke glooiing van het schiereiland Kromme Hoek waar de basisinfrastructuur voor het aanmeren wordt gebouwd.

➔ In fase 4 waren de pontons aan te heien buispalen voorzien voor een 80-tal bijkomende ligplaatsen.

➔ Tot slot wordt in de vijfde deelopdracht een golfbreker aangelegd aan de ingang van het uitgebreide jachtdok om zo het comfort voor de gebruikers te vergroten.

Ook deze werken zijn opgestart in 2007.

Tijdens het vaarseizoen 2008 waren al een aantal bijkomende ligplaatsen be-

schikbaar voor de Koninklijke Yachtclub Nieuwpoort (KYCN) die met een 27 jaar lopende concessie de jachthaven Kromme Hoek exploiteert.

O.M.S. RUILT ZEEBRUGGE VOOR OOSTENDE

Begin juli haalde de Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST haar Oceanografisch Meteorologisch Station uit Zeebrugge weg en installeerde de mariene meteorologen en hun apparatuur in Oostende.

Het OMS is ontstaan uit het Meteopark dat in de zeventiger jaren van de vorige eeuw werd opgericht in de directe omgeving van de toen pas gebouwde zeesluis in Zeebrugge.

Met het realiseren van de nieuwe voorhaven gingen grote waterbouwkundige werken gepaard.

De aanleg van de nieuwe strekdammen speelde zich een paar kilometer in zee af.

De dwingende nood aan specifieke voorspellingen van weer, wind en golfklimaat gaf aanleiding tot het ontstaan van het Meteorologisch Station dat in de daaropvolgende jaren uitgroeide tot een volwaardige, moderne en goed uitgeruste voorspellingdienst.

Het OMS vond een onderkomen op de 4de verdieping van het Pierre Van Dammehuis, het zeesluisgebouw in Zeebrugge.

Revovatatie jachthaven Kromme Hoek



Nijpend plaatsgebrek leidde eind juni tot een verhuis naar Oostende, meer bepaald naar de vroegere Zeevaartschool aan de Slijkensesteenweg.

Tijdens het overbrengen werd de opmaak van het zee- en kustweerbericht overgenomen door de hoofdzetel van MeteoServices-Soresma, de tijdelijke vennootschap die het OMS in opdracht van de afdeling Kust exploiteert.

De hele operatie is vlekkeloos verlopen zonder enige onderbreking van de dienstverlening naar de talloze professionele gebruikers toe.

PUBLICATIE SYMBOLEN EN AFKORTINGEN

Wie nautische kaarten gebruikt, heeft nood aan correcte verklaringen van de tekens, afkortingen en begrippen die op de afbeeldingen voorkomen. De Vlaamse Hydrografie pakte in 2008 uit met een volledig geactualiseerde editie van de internationale KAART 1 – INT 1.

De publicatie INT 1 – editie 2008 is gebaseerd op de Chart Specifications of the International Hydrographic Organisation (IHO). De vorige editie dateerde uit 1996 en is door het Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BRD) geactualiseerd.

De huidige editie is door de Dienst der Hydrografie van de Nederlandse Koninklijke Marine vertaald. Omdat KAART 1 vanouds de complete set symbolen en afkortingen bevat, die voorkomen op de nationale en internationale vaarkaarten van de Nederlandse Dienst der Hydrografie en de Vlaamse Hydrografie werd in samenwerking de editie 2008 in twee inhoudelijk identieke versies gepubliceerd.

WEERBERICHT VOOR BOUW VAN WINDMOLENPARK

Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS), dat beheerd wordt door het team Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST stelt dagelijks mariene meteorberichten op voor de zuidelijke Noordzee. De afdeling



doet daarvoor beroep op de THV MeteoServices – Soresma. De Tijdelijke Handelsvereniging Seawind, die de eerste fase van de offshore werken voor het windmolenpark op de Thorntonbank uitvoert, heeft voor deze werken absolute nood aan hydrometeorologische ondersteuning.

Tussen enerzijds de MDK-afdeling KUST en de THV MeteoServices Soresma en anderzijds de THV Seawind werd dan ook een overeenkomst afgesloten om deze ondersteuning te laten uitvoeren door het OMS-team.

De dienstverlening bestaat uit de dagelijkse levering van 3 weersverwachtingen per dag (om 08:30u, 14:15u en 20:00u) voor de locatie Thorntonbank en het ter beschikking stellen van een meteoroloog 'on call'. Er worden gedurende een periode op aanvraag extra verwachtingen aangeboden voor de locatie Oostende. Dagelijks levert men, in de piekperiode van activiteit, één nachtelijke update aan van de verwachting om 02:00 u.

Daarnaast worden om de 3 dagen 10-daagse verwachtingen aangeleverd voor de locatie Thorntonbank.

In de meteoberichten worden gegevens meegedeeld over de wind met windrichting, windsnelheid en maximale wind-

stoot, over de golven, de deining en de golfhoogten, over de temperatuur, de zichtbaarheid, het weer en het bewolkingsniveau.

De meteorologen zullen gebruik maken van verschillende meteorologische modellen die in het OMS ter beschikking zijn. De verwachtingen zelf zullen nog nagekeken en waar nodig herwerkt worden door een meteoroloog. De meteorologen zullen gebruik maken van de meetgegevens van het Meetnet Vlaamse Banken en de resultaten van de hydrodynamische modellen van de Vlaamse Hydrografie.

Tot slot heeft de Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST nog aan de Thorntonbank een golfmeetboei uitgezet. Alle meetdata van die boei zijn in real-time beschikbaar voor THV. Seawind, die zelf de nodige software in huis heeft om de data op te halen en op haar schepen te gebruiken.

SANERING CAMPING ALS DUURZAAM KUSTPROJECT

In Middelkerke (Westende) bevond zich sinds de jaren 1960 de Camping Cosmos, gelegen in de dunne strook van zeeverende duinen. De druk van de verblijfsrecreatie bracht de zeeverende functie van de duinen in het gedrang en belette de verdere aangroei. De zeeverende duinengordel moet het achterland tegen

overstroming beschermen en daarom is het belangrijk dat de natuurlijke duinen behouden of hersteld worden. Camping Cosmos was volgens de ruimtelijke plannen een zonevreemde uitbating in een natuurgebied.

In 2004 kocht de Vlaamse Overheid de camping, verwijderde alle resterende campinginfrastructuur en zwerfafval. De duinen werden zo goed mogelijk in hun oorspronkelijke natuurlijke toestand hersteld. Na het ruimen is de herinrichting van het duingebied voorbereid.

Het gebied moet dienen als bescherming tegen de zee en voor natuurlijke duinontwikkeling, maar er moet ook ruimte zijn voor de recreant en oog voor de bunkers uit Wereldoorlog II als historische elementen. Een gebiedsvisie vertaalde de wensen van alle betrokkenen en gebruikers. Dit resulteerde in een concreet inrichtingsplan. Begin 2009 zal dat plan uitgevoerd worden.

Dit project van de afdeling Kust kreeg een 'Award' als duurzaam kustproject.

De 'Awards' voor duurzame kustprojecten worden tweejaarlijks uitgereikt door het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer als onderdeel van de campagne 'De kust kijkt verder'. Met de onderscheiding wil men projecten in de kijker zetten die oog hebben voor de toekomst en die uitmunten door vindingrijkheid en duurzaamheid.

De opruiming van Camping Cosmos geldt als één van de belangrijkste ingrepen voor natuurherstel in de voorbije jaren. De jury kende het dossier een voorbeeldfunctie toe opdat ook andere illegale kustcampings zouden worden opgeruimd.

ONDERHOUDSBEURT VOOR NOODSTRAND OOSTENDE

De aanleg van een Noodstrand was noodzakelijk om Oostende-Centrum een minimum beschermingsniveau tegen overstroming door de zee te geven. Het werd uitgevoerd in afwachting van de realisatie

van het Groeistrand, dat een onderdeel is van het plan voor de zeekering en de maritieme toegankelijkheid van Oostende, met een beschermingsniveau tegen de gevolgen van een zware storm met een statistische retourperiode van 1000 jaar. Het minimum niveau stemt overeen met bescherming tegen een stormvloed die statistisch gemiddeld eens om de 100 jaar optreedt (een 100-jarige storm), een fenomeen dat strikt genomen elke winter kan voorkomen.

Toch moet na afslag van het strand ten gevolge van zware stormen opnieuw zand worden aangevoerd door middel van een onderhoudssuppletie.

In november 2007 en maart 2008 waren er twee zware stormen met afslag van het strand als gevolg. Daardoor was er in 2008 een onderhoudssuppletie van het Noodstrand nodig. Tijdens die stormen kwam het water tot net tegen de zeedijkvloeiing. Meteen was het nut van het Noodstrand bewezen, gezien bij dergelijke stormen, in

de situatie voor de aanleg van het Noodstrand, het water tot over de dijkpromenade en het stormmuurtje kwam.

Tijdens de storm van november 2007 werd al het afgeslagen zand net onder de laagwaterlijn afgezet. Het is dus niet buiten het suppletiegebied verloren gegaan. Hierdoor kan het nodige volume voor de aanleg van het toekomstige groeistrand gereduceerd worden. Bij de storm van maart 2008 werd vooral fijn zand, dat door de wind langsheen de kustlijn werd aangevoerd, over de dijk geblazen.

De afslag bleef beperkt. Ten gevolge van deze stromen was slechts 80.000m³ zand afgeslagen, waarvan een deel bij weinig golven en stroming opnieuw op natuurlijk wijze op het strand terecht kwam.

Om voor Oostende-Centrum de veiligheid tegen overstromingen voor de winter opnieuw op een aanvaardbaar peil te brengen, kreeg het Noodstrand in september en oktober een onderhoudsbeurt. Er werd

Noodstrand in Oostende



70.000m³ zand aangevoerd om een voldoende beschermingsniveau te hebben voor het stormseizoen 2008–2009.

Er werd vooral aandacht besteed aan de meest kwetsbare zones ter hoogte van het Zeeheldenplein en aan de bocht voor het Casino-Kursaal.

De strandverhoging is uitgevoerd met een persleiding. De stalen buizen werden aangelegd vanaf de aanmeerplaats van het baggerschip ter hoogte van het Westerstaketsel naar het strand. Het gewonnen zand werd via een persleiding naar het strand gestuwd.

OPSPUITING STRAND IN NIEUWPOORT (LOMBARDSIJDE)

In oktober is de afdeling KUST gestart met de aanleg van een droog strand ten oosten van de havengeul in Nieuwpoort. Deze werken maken een eerste maatregel uit van de natuurcompensatie die is opgelegd door het milieu-effectenrapport (MER) van het Openbare Werken-plan in Oostende.

Bij de werken van het OW-plan in Oostende wordt het stadscentrum beter beschermd tegen overstromingen door de aanleg van een breed Groei- en Noodstrand.

Meteen verbetert men de Oostendse havengeul, onder meer door de aanleg van twee nieuwe havendammen. Voor de aanleg van de oostelijke dam moet de havengeul ter hoogte van Halve Maan worden verbreed.

In het MER is gesteld dat door de strandverhoging enerzijds en de verbreding van de havengeul anderzijds ruim 27 ha aan tijgebonden en dus ecologisch waardevol gebied verloren gaat. Als compensatie moet men langs de Vlaamse kust nieuwe dergelijke intergetijdenzones scheppen.

Het strand ten oosten van de havengeul van Nieuwpoort – ter hoogte van het militaire kamp Lombardsijde – is gekozen als locatie. De bestaande duinvoetversterking

Opspuiting strand in Nieuwpoort



wordt afgebroken, men plant een palenrij aan en het strand wordt vanaf de laagwaterlijn door zandopspuitingen verhoogd. Het zand dat men gebruikt voor de opspuitingen komt voort van de baggerwerken voor verbreding van de havengeul in Oostende. Men dumpst het niet in zee, maar brengt het met het baggerschip ter plaatse naar het aan te leggen strand in Nieuwpoort.

Hierdoor ontstaat een kostendrukkende werk-met-werk-situatie, ook al omdat er zo voor het strand in Nieuwpoort geen extra baggerwerken nodig zijn. Het zand dat in Nieuwpoort opgespoten wordt heeft zowat dezelfde korrel diameter als het natuurlijke strandzand. Daardoor treedt er geen verstoring van de natuurlijke habitat op en is er sprake van een ecologische strandsuppletie. Deze natuurcompenserende maatregel zal de natuurwaarden op het strand in Nieuwpoort herstellen.

In totaal zal ruim 550.000m³ zand nodig zijn. Het einde van de werken is voorzien in mei 2009.

BRUG DE LICHTENLIJN IN KNOKKE-HEIST

DE LICHTENLIJN, gebouwd op de grens tussen Zeebrugge en Knokke-Heist, is een unieke realisatie aan de Vlaamse kust.

Het is een brug die bestemd is voor de zachte weggebruikers, voor voetgangers en fietsers, maar evengoed voor zachte recreanten, wandelaars, natuurliefhebbers en hele families die hun vrije tijd besteden op en langs de fietsnetwerken in de kustregio.

De ruim 100 meter lange brug is een unieke constructie door het ontwerp, een concept van het ingenieursbureau Ney en Partners, dat de opdracht toegewezen kreeg na een openbare oproep van de Vlaamse Bouwmeester.

De eigenzinnige, ranke en zeer eigentijdse vormgeving voegt een bijzonder hoge architecturale meerwaarde toe aan het kustlandschap. De grootste meerwaarde komt vooral de gebruikers zelf toe.

De bouw van de brug DE LICHTENLIJN is een realisatie die kadert in de beleidsoptie rond VEILIGHEID.

Fietsers en voetgangers hebben jarenlang tot drie keer toe hun leven gewaagd bij het dwarsen van de ontubbelde en zeer drukke Elizabethlaan en de tramsporen in de middenberm. Dagelijks maakten heel wat mensen deze oversteek. Bezoekers van het natuurgebied De Baai van Heist ten westen wilden ook naar de natuurgebieden Sashul en Vuurtorenweiden ten oosten van de kustweg.

Om de Kustfietsroute te volgen en verder naar Zeebrugge te fietsen of om aan te sluiten op het fietsnetwerk Brugge Ommeland moest men vanaf het einde van de zeedijk in Heist de drukke verkeersader over.

Tijdens de talrijke vakantieperiodes vereenvoudigde zich het aantal van deze risicovolle ondernemingen.

De Lichtenlijn schept nu een ononderbroken verbinding tussen de drie natuurgebieden, een soepele aaneenschakeling van de Kustfietsroute en tenslotte een vlotte aansluiting van het fietsnetwerk op het achterland.

Door de brug ontstaat voor al de zachte weggebruikers en recreanten een ongehinderde en uiterst veilige oversteek over de drie gevaarlijke stroken van kustweg.

De afdeling Kust heeft als bouwheer met deze realisatie ook vorm gegeven aan de beleidsoptie rond VERHOOGDE KUSTBELEVING.

Tijdens de zomermaanden, nog voor de definitieve afwerking, is gebleken dat de brug een enorme publieke impact heeft. Talloze wandelaars maakten er al gebruik van als nieuwe verhoogde observatiepost.

Als uitkijkplatform over de natuurgebieden, het havenareaal, de zeedijk en de zee zelf draagt deze brug bij tot de verhoogde beleving van het kustlandschap.

Door de prominente aanwezigheid tussen de twee beschermde vuurtorens legt deze eigentijdse constructie nog een nieuwe klemtoon op het Maritieme Patrimonium. Dat patrimonium wordt uitgemaakt door het Laag Licht en het Hoog Licht en wordt door bezoekers maar vooral door omwonenden danig gewaardeerd.

Brug 'De Lichtenlijn' in Knokke-Heist



COMMUNICATIE

BELGIAN BOAT SHOW

Van zaterdag 9 tot en met zondag 17 februari liep in Flanders Expo een jubileumuitgave van de Belgian Boat Show. Tussen de 240 exposanten bouwde het agentschap voor Maritieme Dienstverlening & Kust een informatieve stand rond het beleid van de Vlaamse overheid inzake waterrecreatie, watertoerisme en watersport. De afdeling Kust, die de vier kustjachthavens in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge uitbouwt, onderhoudt en in exploitatie geeft, illustreerde deze opdrachten voluit en kleurrijk. Het talrijke publiek kon kennismaken met de overige MDK-entiteiten en in het bijzonder met hun specifieke dienstverlening voor pleziervaarders.

FOLDER PROMOOT HET KUSTWEERBERICHT

Op 2 april organiseerde de afdeling Kust in het Meetingcentrum Staf Versluys in Bredene een persconferentie om promotie te maken voor het Kustweerbericht. Met deze actie wilde de MDK-afdeling het grote publiek aanzetten tot gebruik van het professionele kust- en zeeweerbericht via het internet.

In het Oceanografisch Meteorologisch Station van de afdeling KUST (Vlaamse Hydrografie) maakt men dagelijks weer-



voorspellingen op voor de professionele scheepvaart en voor werken langs de kust en op zee. Sinds jaar en dag is er in aan de kust grote vraag naar specifieke weersvoorspellingen voor de regio.

De afdeling KUST stelt het kustweerbericht nu als extra dienstverlening ter beschikking van het publiek in 4 talen.

Behalve de kustbewoner en de vakantieganger kan nu ook de toeristische sector, de watersport- en de evenementensector, de horeca en al wie betrokken is bij activiteiten aan de kust en op zee de voorspellingen raadplegen op de site www.kustweerbericht.be.

Een brochure "MOOI WEER AAN ZEE" werd gratis en op grote schaal verspreid via de V.V.V.kantoren van alle kustgemeenten en kuststeden.

GETIJBOEKJE VOOR DE KUST

Op het strand in Blankenberge lanceerde de Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST op 20 augustus met een speelse actie haar nieuwste product. Het "GETIJBOEKJE 2009 VOOR DE KUST" is de verzameling van de getijtafels voor volgend jaar maar dan enkel met getijdenvoorspellingen voor de locaties langs de Vlaamse kust.

In de traditiegetrouw jaarlijks begin november uitgebrachte GETIJTAFELS neemt de Vlaamse Hydrografie ook de gegevens op voor de Schelde tot in Wintam. Voor gebruik door zee- en pleziervaarders han-

Lancering getijboekje



teert het reguliere boekje de referentievlakken T.A.W, G.L.L.W.S en L.A.T. In het nieuwe GETIJBOEKJE VOOR DE KUST vindt men de waterstanden voor de kusthavens Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en voor het eerst ook Blankenberge. De getijhoogten zijn uitgedrukt in meter ten opzichte van het vergelijkingsvlak T.A.W. Dit boekje is enkel bestemd voor gebruikers aan wal. De toeristisch-recreatieve sector, de kustbewoners, wandelaars, zonnekloppers en organisatoren van strandmanifestaties maken de voornaamste doelgroepen uit van deze publicatie.

Het GETIJBOEKJE 2009 VOOR DE KUST is tot medio 2009 gratis verkrijgbaar in alle toerismekantoren van elke kustgemeente.

BRUG 'DE LICHTENLIJN' OFFICIEEL IN-GEWANDELD

Op 28 augustus nam Vlaams minister-president Kris Peeters in Knokke-Heist de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers over de kustweg officieel in gebruik. Hij deed dat tijdens een wandeling over DE LICHTENLIJN in gezelschap van Leopold Graaf Lippens, burgemeester van de kustgemeente, kapitein Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK en ir. Bernard De Putter, algemeen directeur van de MDK-afdeling KUST.

De brug kreeg een typische MDK-naam. DE LICHTENLIJN verbindt de vuurtorens Hoog Licht en Laag Licht. De naam verwijst naar de maritieme dienstverlening, nl. de bebakening van de havengeul in Zeebrugge. De naam houdt ook een eerbetoon in aan de talloze zeevaarders die jarenlang dankzij de lichtenlijn veilig naar de havengeul konden navigeren.

DE LICHTENLIJN verfraait in zijn sierlijke eigentijdse vorm danig het kustlandschap. Bovendien wordt de constructie gretig als nieuw uitkijksplatform gebruikt. De afdeling Kust bracht ter gelegenheid van de inhuldiging twee nieuwe brochures uit, één over de vuurtorens Hoog en Laag Licht en één over de brug.

WATER-WIND-WANDELEN IN NIEUW-POORT

Een hele zomer lang sierden beeldhouwwerken de dukdalven langs de havengeul. Voor de derde keer organiseerden de jachthaven van Nieuwpoort, de afdeling Kust en de stad Nieuwpoort de openlucht-tentoonstelling Water – Wind – Wandelen. Grafische kunstwerken werden uitgesteld langs de houten havenpromenade. Zo kregen de technische constructies een bijkomende dimensie voor de langsvarende zeilers en zeehengelaars, voor wandelaars en recreatieve fietsers. Het landschap op

en langs het water werd ontegensprekelijk opgewaardeerd.

Een kustjachthaven heeft een hoge toeristisch-recreatieve en economische waarde. Daarnaast verfraait ze de badplaats en verhoogt ze bij inwoners en recreanten de kustbeleving. Zeilvaart, toervaart, pleziervaart, hengelen in zee, fietsen langs havendokken, wandelen op pieren en staketsels, maken aan de kust het leeuwendeel uit van de watergebonden recreatie. Deze sportactiviteiten en vrijetijdsbestedingen hebben in de kustjachthaven van Nieuwpoort een eigen vaste stek. Met Water – Wind – Wandelen kreeg ook kunst er een plaats toegewezen.

Zeven beeldhouwers verleenden hun medewerking aan de editie van 2008. Op de dukdalven waren onder andere beeldhouwwerken van Hubert Minnebo en Isidoor Goddeeris te zien. Op de oevers van de Yzer stonden 17 reproducties van schilderijen van onder andere Panamarenko, Rik De Keyzer en Willy Bosschem.

De afdeling Kust zette bij de originele schilderijen in het cultuurcentrum Ysara een informatiestand neer over de havenwandelweg, die zij in de kuststad heeft gerealiseerd.

Inwandeling brug 'De Lichtenlijn'



LOODSWEZEN

LOODSWEZEN

MISSIE, VISIE EN WAARDEN

Het Loodswezen heeft als missie het loodsen en beloodsen van zeeschepen en het verstrekken van diensten en adviezen, die hiermee gepaard gaan, tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.

De personeelsleden promoten en ondersteunen:

- ➔ De waarden van de Vlaamse overheid
- ➔ Commercieel denken en handelen in een overheidsgerichte dienstverlening
- ➔ Expertise door gekwalificeerd, opgeleide en gemotiveerde personeelsleden in te zetten
- ➔ De waarden zoals flexibiliteit, inzet en teamgeest
- ➔ Transparantie en duidelijkheid
- ➔ Veiligheid en vlotheid van de scheepvaart
- ➔ Partnerschappen

DIENSTVERLENING – KERNTAAK

Het Loodswezen heeft, als entiteit binnen het agentschap MDK, de opdracht het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de Vlaamse havens.

Dit omvat het eigenlijke loodsen (LAB), het loodsen op afstand (LOA), het beloodsen en het verstrekken van nautische expertise en adviezen.



DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE EN OOSTENDE

ALGEMEEN BEELD 2008

Het aandeel geloodste vaart op Zeebrugge is in 2008 nagenoeg hetzelfde gebleven. Er is een lichte daling van 44% naar 42%.

Om wachttijden te vermijden, werd het aantal loodsen in het korps "Kustloodsen" op 40 loodsen gebracht.

Het aantal beloodsingen op Zeebrugge is in de maand december van 2008 gedaald tot een dieptepunt van 554 beloodsingen.

SCHAALVERGROTING

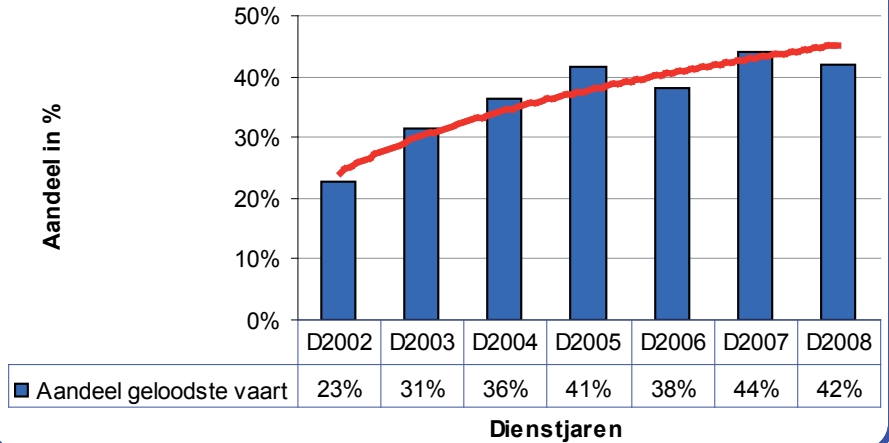
De schaalvergroting ingezet in 2006 zette zich ook in 2008 verder tot een gemiddelde van 70 bewegingen per maand met schepen van meer dan 300 meter lengte.

Teneinde de expertise van onze loodsen

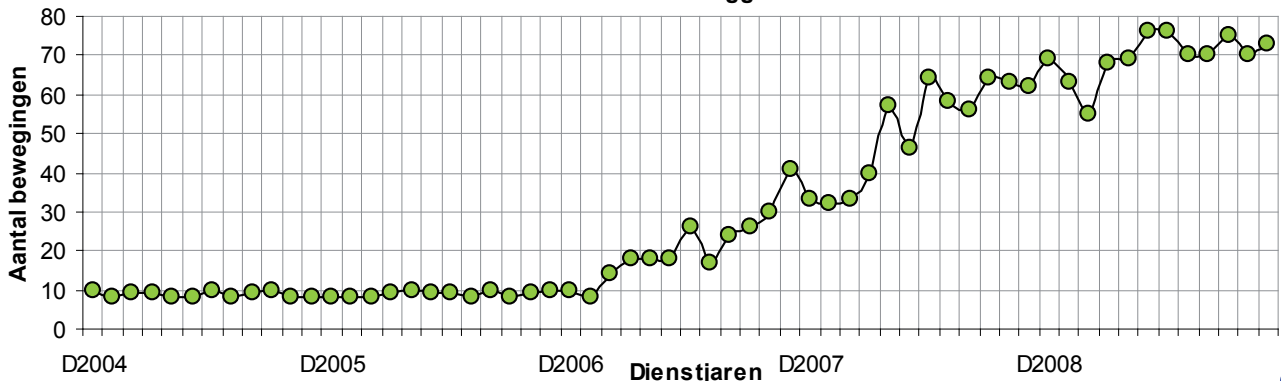
hoog te houden werden extra opleidingen ingelast onder de vorm van simulatievaarten. Een aantal hoogtepunten in

het kader van deze schaalvergroting zijn het vermelden waard!

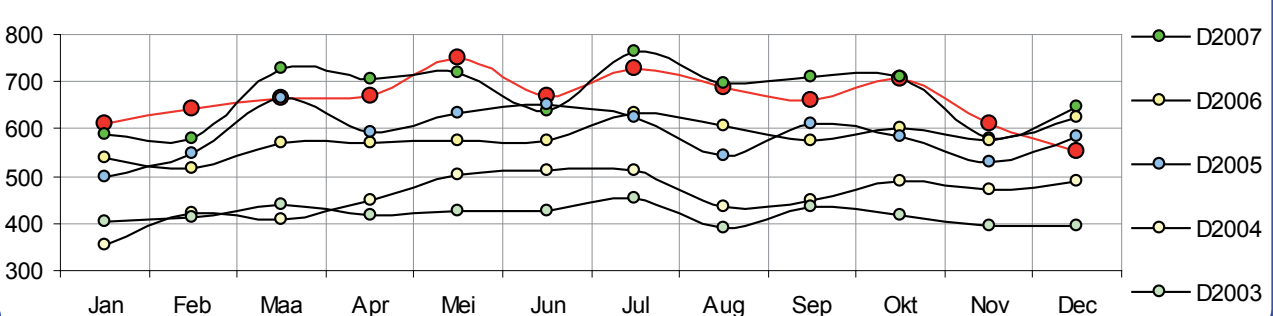
Verloop aandeel geloodste vaart op Zeebrugge



Verloop aantal bewegingen met schepen van meer dan 300m lengte Haven van Zeebrugge



Aantal beloodsingen op Zeebrugge per maand voor de periode van 2003 tot en met 2008



SCHIP CMA CGM Vela van 347,48 meter lang en 45,20 meter breed

De aanlopen van de Franse rederij CMA CGM naar Zeebrugge schakelden eind november 2008 over naar een hogere dimensie. Zo liep de "CMA CGM Vela", een schip van 11.000 TEU, de haven aan om er aan de CHZ containerterminal af te merken. De "CMA CGM Vela" kan maximaal 11.000 containers laden. Het schip werd in Zuid-Korea gebouwd en meet 128.600 gross ton, is 347,48 meter lang, 45,20 meter breed en ligt afgeladen maximaal 15,50 meter diep. Het draagvermogen van het schip bedraagt 130.700 deadweight ton. De containers staan tot 20 stuks breed aan dek en in het ruim kunnen ze tot 11 tiers hoog gaan. Het schip liep op dinsdag 25 november de haven van Zeebrugge binnen en had toen een diepgang van 13,30 meter. De weersomstandigheden waren niet echt ideaal, windkracht 6 à 7 met pieken naar 8 uit het Noord-Westen en een uitgesproken deining. Toch wist kustloods Erwin Pollen de mastodont feilloos binnen te brengen. Vooraf werd een werkbezoek gebracht aan de simulator in Marseille om kennis uit te wisselen met loodsen van andere havens en kapiteins tewerkgesteld bij CMA CGM.



Schip 'CGM CMA Vela'

Grootste LNG-tanker

Het eerste Q-flex -type vaartuig heeft op 24 september 2008 de haven van Zeebrugge aangelopen.

Het betreft een LNG-vaartuig met een capaciteit van 210.000 m³ vloeibaar aardgas en is het grootste in zijn soort dat momenteel rondvaart. Slechts een klein aantal havens in Europa hebben de capaciteit om dergelijke schepen te ontvangen.

Al Kharsaah meet 135.848 BT, is 315,16 meter lang en 50,04 meter breed. Maximum zomerdiepgang bedraagt 12,50 meter. De grootste LNG tankers, die tot nu toe Zeebrugge aanliepen, hadden een maximale capaciteit van 150.000 m³.

De LNG-tanker Al Kharsaah wordt voortgestuwd door twee traag draaiende dieselmotoren, dit in tegenstelling tot de andere LNG-vaartuigen die meestal beschikken over traditionele stoomturbines. De Q-flex vaartuigen zijn uitgerust met een hervloeibaarheidssysteem waardoor de "boil-off" gassen terug vloeibaar worden gemaakt en terug als LNG in de cargotanks worden gepompt.

In totaal zijn er 16 LNG-tankers van de Q-flex serie in de vaart. Ze werden ge-



LNG-tanker 'Al Kharsaah'



Transport windmolensokkels

bouwd vanaf 2007 op de scheepswerven van Hyundai Heavy Industries. De operator is Qatar Gas transport Company.

Er is heel wat studiewerk aan voorafgegaan om deze grote schepen in Zeebrugge te kunnen binnenbrengen. Vooreerst werd een grondige studie in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout uitgevoerd. Hier hebben de kustloodsen meegewerkt aan real time simulaties.

Aan de hand van hun bevindingen werden een aantal acties ondernomen om het licht op groen te zetten voor deze mastodonten. De LNG-beheersmaatregelen werden in die zin aangepast.

De LNG-procedures bepalen de nautische randvoorwaarden en beperkingen om een LNG-tanker naar binnen en buiten te loodsen.

Bovendien moest een stuk van het LNG-dok verder uitgebaggerd worden om een grotere manoeuvreerzone te creëren. Verder zijn er nog tal van ship-shore meetings gehouden met de verschillende betrokken partijen (Loodswezen, bootmannen, sleepdienst, havenkapiteindienst, Fluxys, shippers,...) om alles op elkaar af te stemmen.

De twee kustloodsen Dirk Reynders en Hans Defurne, die het schip op een voortreffelijke manier hebben binnengeloodst, waren vergezeld van het nautisch diensthoofd Zeebrugge, Réjane Gyssens. De LNG-tanker Al Kharsaah verliet Zeebrugge op de avond van 25 september 2008 en zette terug koers naar Ras Laffan in Qatar waar het gas vandaan komt.

CRUISESCHEPEN

Het cruisesizoen ging op 12 april 2008 van start toen maar liefst 2 cruiseschepen op één dag de haven van Zeebrugge aanliepen. Kustloodsen Chris Soete en Paul Van Wezemaal loodsten respectievelijk de Jewel of the Seas en de Ventura naar de cruisekaai waar in totaal meer dan 4.000 passagiers aan land gingen voor

een dagtrip naar Brugge. De Ventura, 290 meter lang en 36 meter breed, werd op 30 maart 2008 opgeleverd door de Italiaanse werf Fincantieri en was meteen ook het grootste cruiseschip dat ooit een Belgische haven aandeed. Alweer een record op het palmares van de haven van Zeebrugge.

Historische ontmoeting tussen twee cruiseschepen

In de haven van Zeebrugge vond op zaterdag 19 juli 2008 een historische ontmoeting plaats. Voor het eerst en het laatst lagen de cruiseschepen Queen Victoria en Queen Elisabeth 2 samen aangemeerd in een Belgische haven.

De Queen Elisabeth 2 werd in 1969 in de vaart genomen en bezocht Zeebrugge nu voor het laatst, het schip wordt een drijvend hotel in de Perzische Golf.

De Queen Victoria kwam pas in december 2007 in de vaart. Aan boord is er ruimte voor 2.014 passagiers en 1.100 bemanningsleden. In totaal werden meer dan 40 cruiseschepen afgemeerd in Zeebrugge tijdens het cruisesizoen 2008. Zeebrugge is hiermee veruit de koploper van de Vlaamse havens.

PROJECTEN – "HIGHLIGHTS" IN 2008

Transport windmolensokkels Thorntonbank

Maandenlang werd op de Oosteroever van Oostende gewerkt aan de bouw van 6 sokkels voor het toekomstige windmolenpark op de Thorntonbank.

Na lange en uitvoerige voorbereiding werd beslist om op 26 april 2008 de eerste van in totaal 60 te bouwen windmolensokkels naar het windmolenpark te vervoeren.

Het gevaarte van 44 meter hoog en 2.800 ton werd door de kranen van het ponton "Rambiz" van de kade gelicht

Bij hoogwater sleepte de Eide Fighter het bijzondere transport onder grote belangstelling en onder loodsgeleide van kust-

loodsen Patrick Spooren en Eric De Clercq naar de afzinkplaats op de Thorntonbank. s'Nachts konden de toeschouwers genieten van een spectaculaire klank – en lichtshow.

De drie volgende sokkels werden respectievelijk op 7, 21 en 23 mei 2008 getransporteerd naar de Thorntonbank. Op de website www.c-power.be kan je de werken te land en op zee verder opvolgen.

Dit uitzonderlijke zeetransport vergde een grondige voorbereiding:

➤ Nog nooit werd een windmolenpark van die grootte zo ver in zee gebouwd.

➤ De grootte van de haven versus de grootte van de GBF's (gravity base foundation of sokkel) en de transportvaartuigen (Bv. De Rambiz zou gedurende uren de volledige haven van Oostende blokkeren)

➤ De limieten van de Rambiz versus de massa van de GBF (Bv. Massa GBF = ca. 2.800 Ton – Max. hefvermogen RAMBIZ = 3.000 Ton)

➤ Het afvaren uit de haven van Oostende met de Rambiz en een sleep van circa 3.000 Ton

➤ Het kruisen van belangrijke vaarwegen, het weer, de efemeriden, de zeegang, stroming, diepgangbeperkingen, ...

Verskillende overlegvergaderingen waren noodzakelijk om het zeetransport voor te bereiden. Naast algemene informatierondes met het havenbestuur, havengebruikers en de aannemer werden ook nautisch – technische besprekingen gehouden tussen Loodswezen, afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Kust, Havenkapiteindienst, Scheepvaartpolitie, Dredging International en C-Power.

Dit alles resulteerde in een vergunning voor het transport waarin een aantal randvoorwaarden werden opgenomen.

DE HAVEN VAN GENT

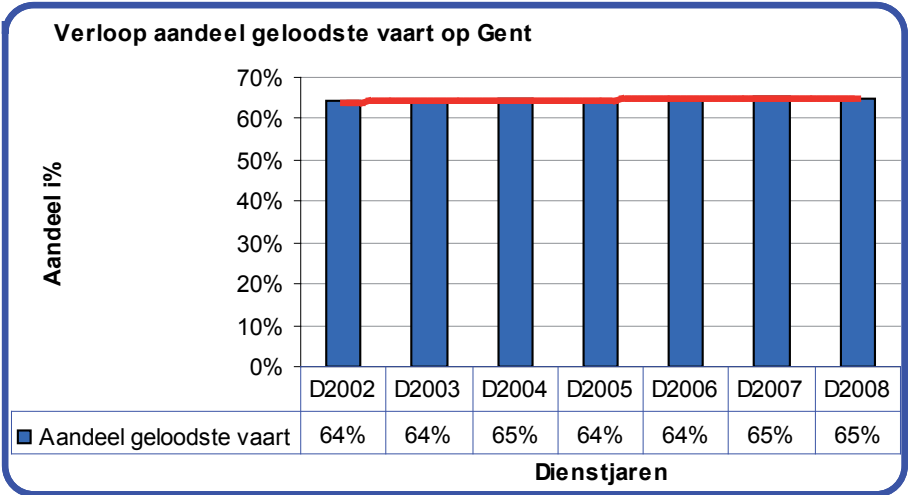
ALGEMEEN BEELD 2008

Het aandeel geloodste vaart van de DABL tegenover de totale vaart op Gent is de laatste jaren nagenoeg gelijk gebleven. Het aandeel schommelt van 64% in 2002 tot 65% in 2007 en in 2008.

SCHAALVERGROTING

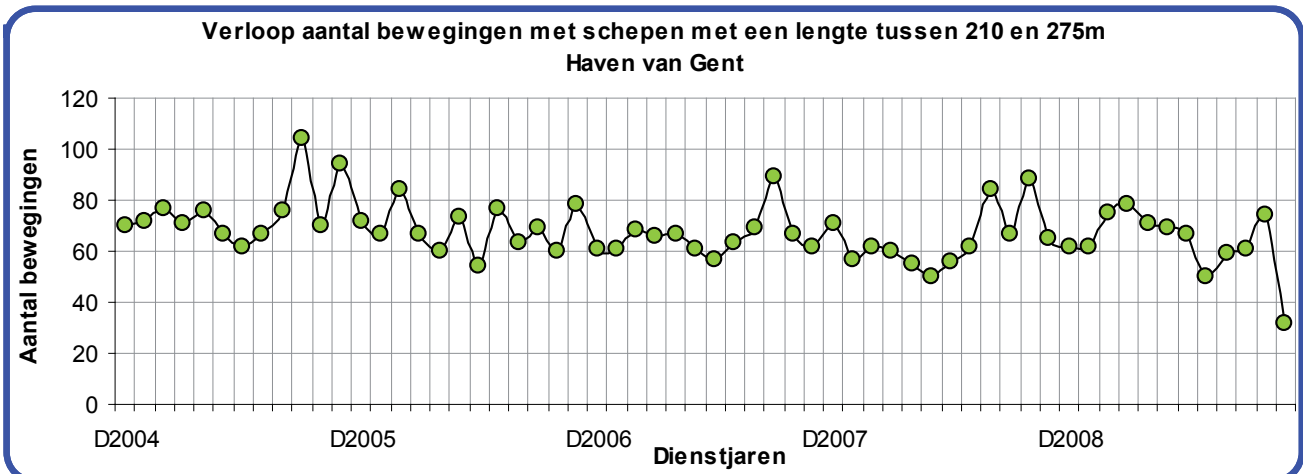
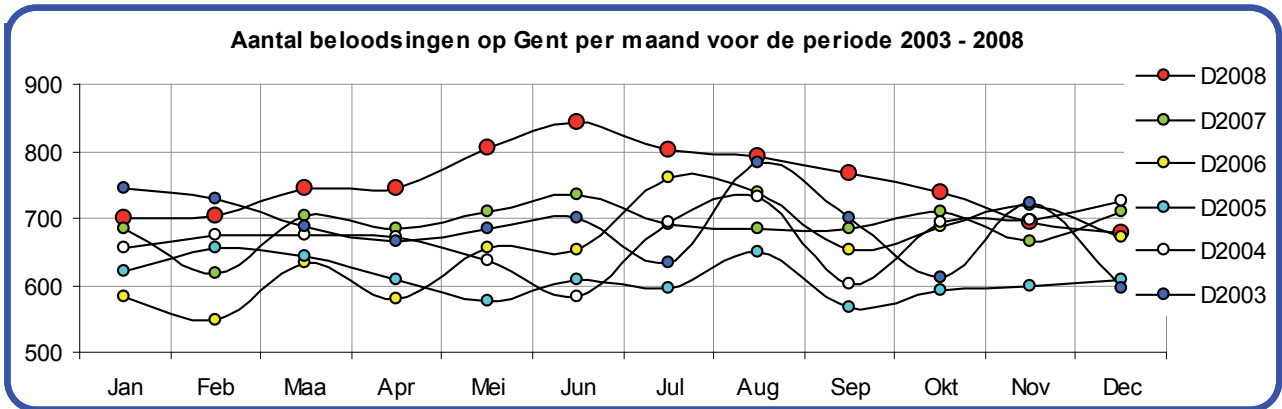
In iedere haven van de wereld zien we de impact van de schaalvergroting van schepen. Noodzaak voor een grotere sluis in Terneuzen deden de Nederlandse en Vlaamse overheden in samenspraak en in overleg met alle gebruikers besluiten de toegelaten afmetingen te optimaliseren.

Zo werd de toegestane lengte verhoogd van 245 meter naar 256 meter en tenslotte tot 265 meter. De maximum toegelaten diepgang werd eveneens van 12,25 meter naar 12,30 meter en later naar 12,50 meter gebracht.



Eind 2008 werd een proefproject opgestart om de maximum toegestane breedte van 34 meter naar 37 meter te verhogen. Arcelor-Mittal was de eerste die een dergelijk schip aanbood.

Het schip kreeg als eerste de toelating om een proefreis te maken met een maximum toegelaten diepgang van 12,30 meter in zoet water. Er werd veel gesimuleerd, de autoriteiten werden overtuigd, de loodsen werden klaargestoomd. Alle loodsen



van de hoogste categorie kregen de mogelijkheid tot opleiding op de manoeuvreersimulator van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.

Ook werd hiervoor de SNMS (Schelde Navigator voor Marginale Schepen) aangekocht om als SNS (sluisnaderingssysteem) te worden gebruikt. Over het gebruik hiervan werden verschillende lessen georganiseerd.

Het schip zou heel precies gemeten en gemonitord worden (RWS & MARIN). Eind oktober werd m/s ALAM PERMAI gemeld met een LOA van 229 meter, breedte van 36,54 meter en maximum draught van 14,10 meter.

Het schip, komende uit Brazilië, eindigde

zijn zeereis op woensdag 19 november 2008. Zeeloods Patrick Naesen scheepste in aan de kruispost Wandelaar waarna hij op de rede van Vlissingen werd afgelost door kanaalloods Bernard De Cooman die het schip ten anker bracht in de Put van Terneuzen.

Na het 'lichteren' van 13.822,066 ton ijzererts door Ovet (met twee vlotkranen in één tijd) kwamen twee kanaalloodsen aan boord voor de opvaart naar Gent.

Loods Etienne De Walsche deed de navigatie en loods Bart Basyn verzorgde de werking van de nieuwe "SNMS full" dat als sluisnaderingssysteem dienst deed.

De eerste aanloop van zo'n breed schip (36,54 meter) in de Westsluis van Terneuzen

(Kolkbreedte van de sluis is 40 meter, waarvan aan beide zijden de vlottende fenderbalken 1 meter breed elk, de operationele breedte beperken tot 38 meter) werd met succes afgewerkt. De samenwerking met de vier sleepboten verliep optimaal.

Het vertrek op maandag 24 november 2008 met Nederlandse loodsen verliep zonder het minste probleem.

PROJECTEN – "HIGHLIGHTS" IN 2008

Nieuwe noordbrug Westsluis Terneuzen

Op 3 maart 2008 werd de nieuwe noordbrug over de Westsluis Terneuzen geplaatst. De oude zuidbrug werd op haar beurt in het najaar vervangen.



Alam Permai

DE HAVEN VAN ANTWERPEN

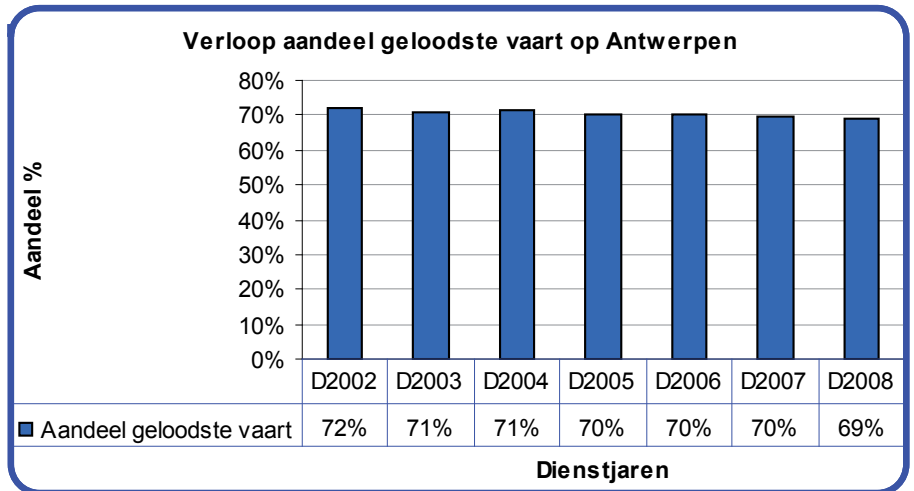
ALGEMEEN BEELD 2008

Het aandeel van de geloodste vaart op Antwerpen en de Bovenschelde is sinds 2002 steeds lichtjes gedaald van 72% in 2002 tot 69% in 2008.

Het aantal beloodsingen is in de laatste maanden van 2008 gezakt van een 4.000 tot 3.600 bewegingen per maand. Dit is vooral te wijten aan de economische crisis.

SCHAALVERGROTING

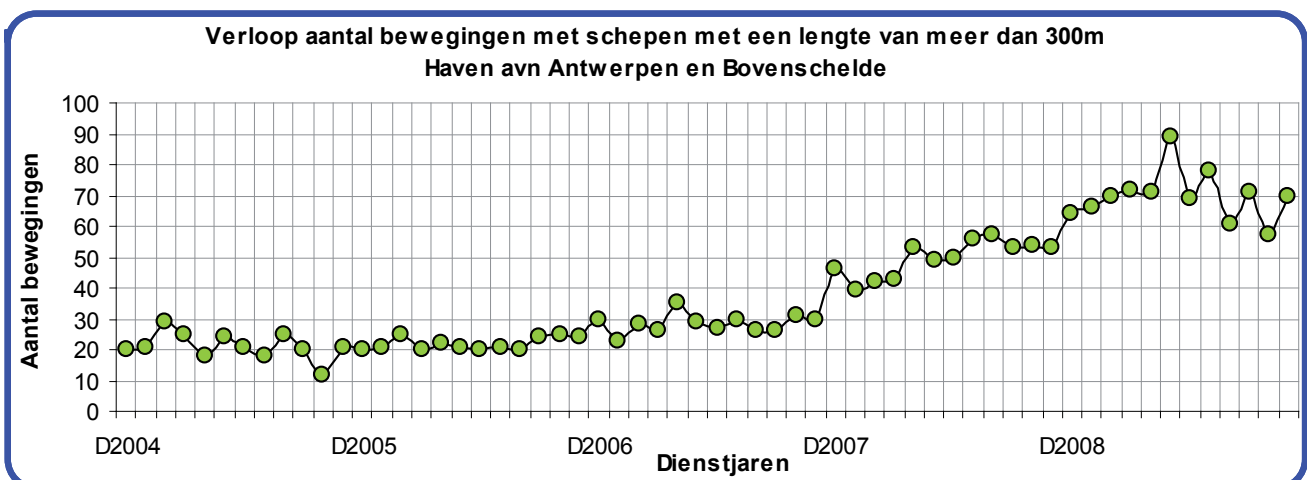
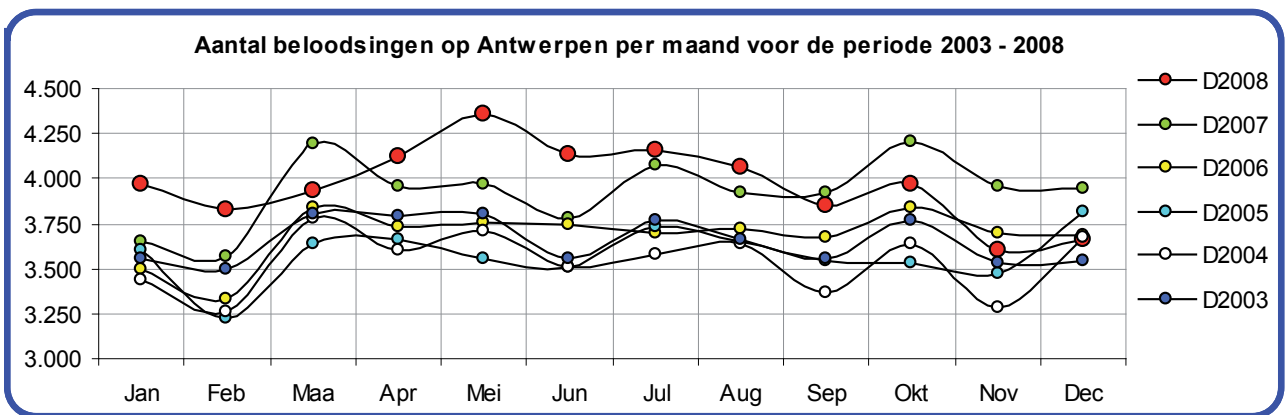
De schaalvergroting, ingezet in 2006, zet zich verder. In Antwerpen is de stijging van het aantal bewegingen van schepen met een lengte van meer dan 300 meter bijna gelijk aan die in Zeebrugge. De lichte daling op het einde van dienstjaar 2008 is te wijten aan de economische crisis.



CRUISESCHEPEN

Op 11 april 2008 vond het jaarlijkse overleg plaats tussen het Loodswezen en de verschillende betrokkenen om de opening

van het nieuw cruisesizoen te bespreken. Op operationeel vlak en meer bepaald, loodstechnische aspecten, werd door het Loodswezen de nadruk gelegd op het feit



dat de vigerende procedures voor de open afvaart van cruiseschepen strikt toegepast moeten worden.

Er werd een uitwijkscenario voorzien bij extreme weersomstandigheden. In 2008 hebben 9 zee cruises de haven aangelopen met een totaal van 14 ligdagen.

Het aantal passagiers lag op 4.581. Voor de riviercruises werden er 416 aanlopen genoteerd, met 825 ligdagen en 49.727 passagiers!

Specifiek voor de riviercruiseschepen werd de aandacht gevestigd op de Gezamenlijke Verklaring van de Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden en meer bepaald op de bekommernis over de veiligheid van riviercruiseschepen.

De overzichten van de verschillende rivier- en zee cruises konden geraadpleegd worden op www.portofantwerp.com onder de rubriek "cruise destination".

PROJECTEN – "HIGHLIGHTS" IN 2008

Bijzondere transporten: Kraantransport ZHEN HUA 13

Op 17 december 2008 werd een bijzonder transport ontvangen, namelijk de ZHEN HUA 13 van ZPMC (Shangai Zhenhua Port Machinery) met 3 containerkranen aan dek.

Twee kranen waren bestemd voor het Deurganckdok Noord (PSA), één kraan voor de Europaterminal.

Niettegenstaande in het verleden de kranen deels gemonteerd aangevoerd werden, worden ze nu volledig geleverd. Ze dienen nog enkel aan de wal gereden te worden.

Op zich vormt het transport geen bijzonderheid (250 meter lang, 150 meter breed en 85 meter hoog), behalve dat er onder de hoogspanningskabels aan het Zandvliet / Berendrechtcomplex dient gevaren

te worden. Met alle betrokken partijen zoals onder meer Afdeling Scheepvaartbegeleiding, SPN, Elia, het Nederlands Loodswezen, maar ook met de Technische Werkgroep Antwerpen van de rivierloodsen, werden alle nodige berekeningen uitgevoerd.

De rivierloodsen werden op voorhand volledig op de hoogte gebracht van de passagemogelijkheden. Met pal LW en met de assistentie van 4 sleepboten kon "het gevaarte" veilig de hoogspanningskabels passeren.

Een kleine stremming van de rivier diende opgelegd te worden wegens de breedte van het transport. Voor de afwerking van het Deurganckdok worden nog meer van dergelijke transporten verwacht in de loop van 2009.



KWALITEIT

Het Loodswezen raakt steeds meer in de ban van EFQM.

In 2002 ging het Loodswezen van start met een uitgebreid systeem van indicatoren met name de "Balanced Score Card".

In 2003 nam het Loodswezen deel aan de 2de Conferentie voor Kwaliteit van de Overheidsdiensten met als "goede praktijk" het informaticaproject LIS21: "een geïntegreerde totaaloplossing voor een geïnformatiseerd managementsysteem met bijhorend communicatieplatform".

Het LIS 21 werd als finalist weerhouden voor een presentatie op Europees niveau in het daaropvolgende jaar.

Aangespoord door dit succes werd be-

slist om verder te gaan met EFQM. In 2007 werd een tweede EFQM-dossier ingediend dat door de assessoren met 508 punten en een "vijfsterven certificaat" beloond werd.

Het hoogste niveau "Recognised for Excellence" werd behaald!

IN 2008 GING HET LOODSWEZEN WEER EEN STAPJE VERDER

Bij de uitreiking van het certificaat "R4E5*" op 10 april 2008 belichtte Bbest een aantal punten uit het verslag van de assessoren.

Hieruit bleek duidelijk dat het Loodswezen zich in de afgelopen jaren heeft omgevormd tot een performant operationeel bedrijf dat de efficiëntie, vlotheid en vei-

ligheid van haar dienstverlening centraal plaatst.

Met haar expertise draagt ze bij tot een vlot en veilig scheepvaartverkeer voor de Vlaamse havens en de economie van het land.

De leiding heeft oog voor het bijsturen van de missie, visie en waarden, rekening houdend met de veranderende en evoluerende context van de scheepvaartwereld waarin het agentschap werkt.

EFQM maakte in enkele jaren tijd een wereld van verschil! Het EFQM proces zal binnen het Loodswezen tijdens de volgende jaren verder doorgevoerd worden en de ambitie is om het niveau van "Award Winner" te bereiken.

Uitreiking EFQM-certificaten op 10 april 2008



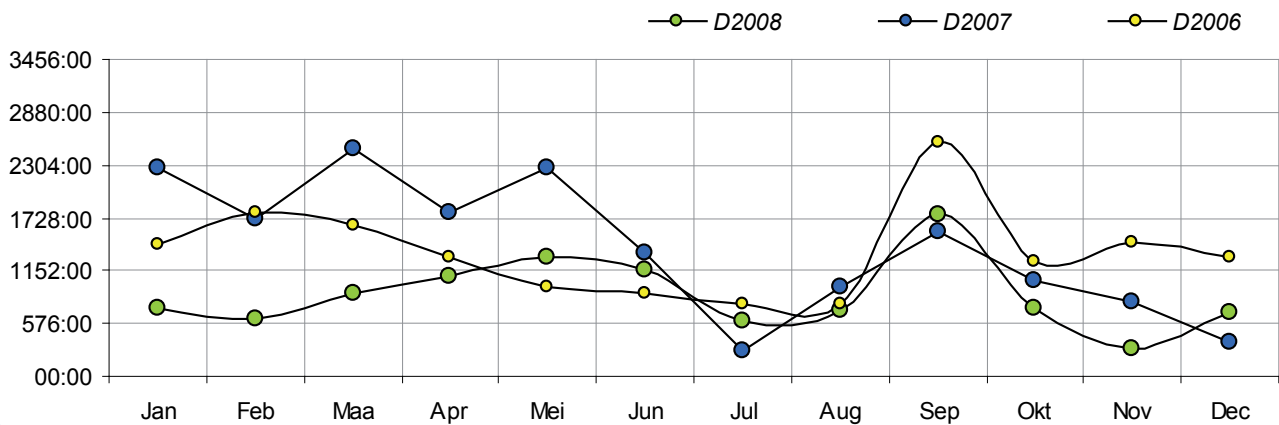
MARITIEME KNOW HOW

Het Loodswezen ziet toe dat de loods constant zijn kennis hoog houdt. In bovenstaande grafiek wordt de duur van de

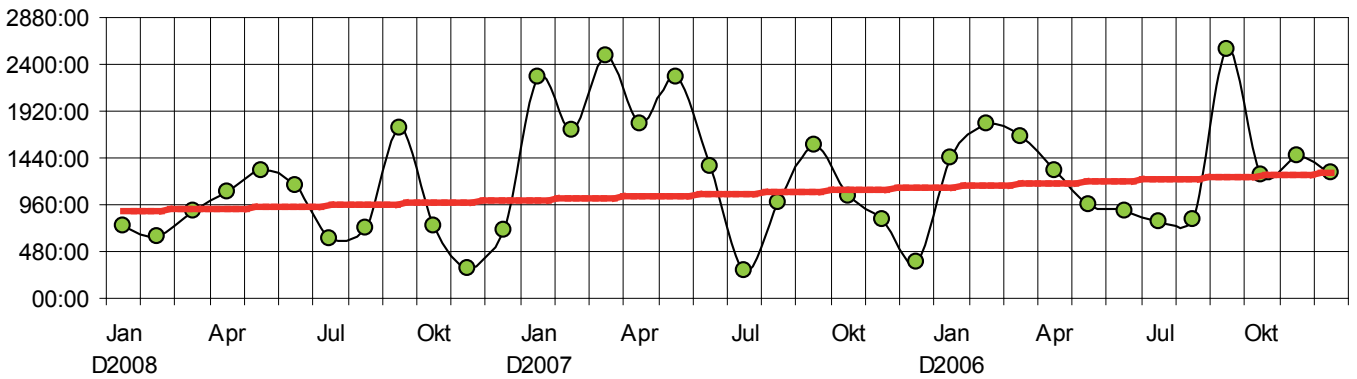
opleiding van het varend personeel weergegeven. De verschillen tussen de dienstjaren zijn vooral te wijten aan het aantal

loodsen in stage. De piekmomenten van maart en september 2008 zijn te verklaren door het starten van de opleiding "lood-

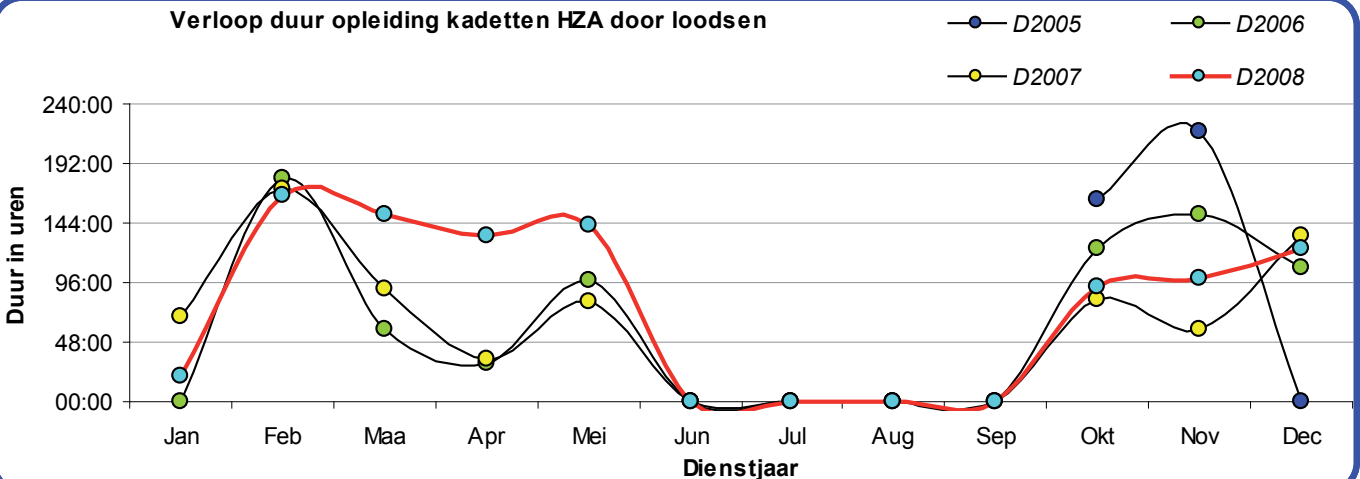
Verloop duur opleidingen varend personeel van de DAB Loodswezen



Verloop duur opleidingen per maand voor de periode van 2006 tot en met 2008 Varend personeel



Verloop duur opleiding kadetten HZA door loodsen



sen in stage". De terugval in de zomermaanden komt voort uit het feit dat tijdens de periode van maximum vakantie er geen / zo weinig mogelijk lessen worden gegeven / gevolgd.

De grafiek hierboven geeft de duur van de opleidingen (in uren uitgedrukt) per maand weer voor de periode van 2006 tot en met 2008. De rode trendlijn geeft een positieve trend aan.

SAMENWERKING FRANSE LOODSEN

In 2006 werd gedurende het IMPA-congres te Havana een samenwerkingsovereenkomst ondertekend met de Panamese loodsen.

Een jaar later werd te Bremen op het EM-PA-congres de intentie getekend om een overeenkomst op te zetten met de Franse collega-loodsen Le Havre – Fécamp. Op 22 mei 2008 werd dit een feit!

Een samenwerkingsovereenkomst werd getekend tussen de Belgische loodsen en

de Franse loodsen in het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout.

Een aantal prominente gasten waren aanwezig om deze ondertekening waar te nemen.

De vijf ondertekenaars: Kapitein Jacques D'Havé, Administrateur-Generaal van het agentschap van Maritieme Dienstverlening en Kust, Kapitein Dirk Vael, Voorzitter van de Beroepsvereniging van Loodsen, Dhr. Ronny Detienne, Algemeen Directeur CVBA BRABO, Capitaine François Le Guern, Président de la station de pilotage du Havre-Fécamp en Dhr. Wilfried Lemmens, (voormalig) Directeur-voorzitter van de DAB Loodswezen.

Dhr. Fotis Karamitsos, Directeur à la Direction Logistique, innovation, co-modalité & Transport maritime, bij de Europese Unie was eveneens aanwezig.

COLLOQUIUM LE HAVRE

Op 21 oktober 2008 organiseerde de lood-

sen van Le Havre – Antifer – Fécamp een colloquium met als thema "Les Ports Face au Gigantisme".

Het betrof de schaalvergroting van de containerschepen alsook de toegankelijkheid van de havens voor deze schepen.

Loodsen van het Panamakanaal, de maritieme industrie rond de haven van Le Havre, maar ook personeelsleden van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en van het Loodswezen namen deel aan het colloquium.

Onderwerpen zoals de nieuwe sluisen van het Panamakanaal, uitbreiding naar nieuwe containerterminals in Le Havre en ook het gedrag van mega-containerschepen op de oceanen (DNV) werden aan de deelnemers uitvoerig beschreven.

MDK en het Loodswezen gaven een lezing over de toegankelijkheid van 8.000+ TEU containerschepen naar de haven van Antwerpen. MDK en het Loodswezen werd vertegenwoordigd door zowel de dienstleiding als door varende rivierloodsen.

OPLEIDINGEN - UITBREIDING - VERBREDING KNOW HOW

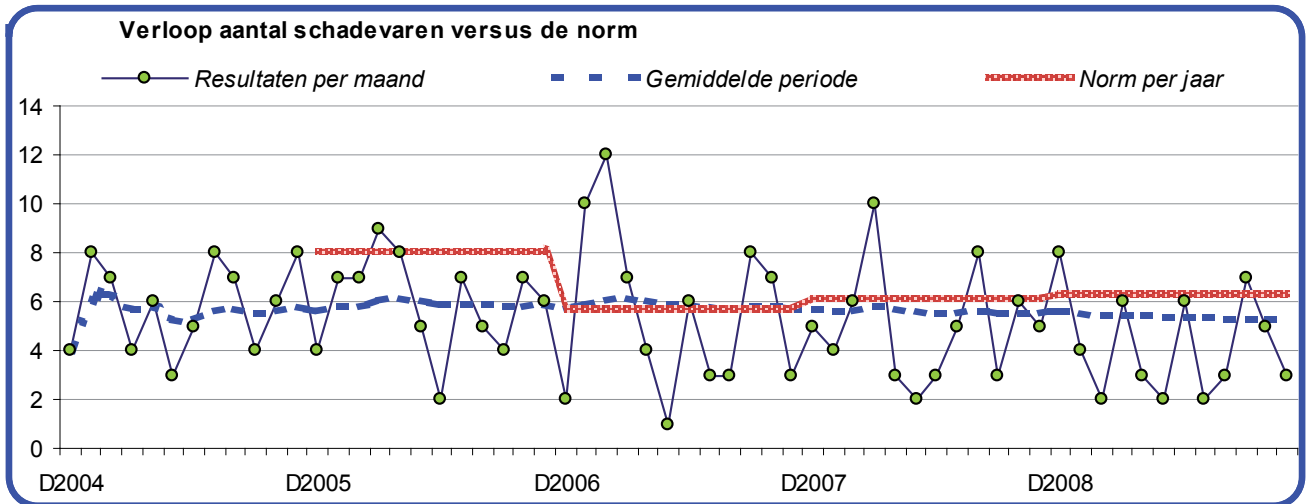
Binnen het Loodswezen is veiligheid prioriteit nummer 1. Vandaar dat opleidingen en bijscholingen van het personeel van essentieel belang zijn, willen we onze hoge kwalitatieve dienstverlening blijven garanderen.

Als indicator wordt het aantal schadevaren bekeken. Een strenge norm werd in 2005 op basis van de nulmetingen van 2003 en 2004 vastgelegd. In 2006 werd deze norm nogmaals verlaagd tot een gedifferentieerde doelstelling per korps, namelijk:

➔ Voor de korpsen rivier, kust en Kanaal komt – 0,2% (2 schepen op 1.000) van het aantal geloodste schepen in aanmerking voor een mogelijke schadevaren. In 2008 werd de norm voor de kusloodsen op 0,1% gebracht.

Presentatie toegankelijkheid 8000+ TEU containerschepen





➔ Voor het korps Scheldemonden wordt de norm van 0,02% gehanteerd (2 schepen op 10.000).

Sedert 2005 is de norm elk jaar bereikt. De lichte stijging van de norm in 2007 en 2008 is te wijten aan het stijgende aantal geloodste schepen.

De blauwe stippellijn geeft de trendlijn vanaf 2004 aan. Vanaf 2006 blijft die constant dalen.

PORT REVEL

Naast de klassieke trainingen op de simulators van de Hogere Zeevaartschool en het Waterbouwkundig Laboratorium, heeft het directiecomité van het Loodswezen beslist de loodsen van categorie 4 eenmalig te laten oefenen op scheepsmodellen.

Na de gebruikelijke aanbestedingsprocedure viel de keuze op de firma "Port Revel Shiphandling". Er werd een contract voor 5 jaar afgesloten, waarin werd bepaald dat jaarlijks vier groepen van 8 loodsen de opleiding zullen volgen.

Na vijf jaar zullen 160 loodsen de opleiding gevolgd hebben. Het centrum van Port Revel is gelegen in Saint-Pierre-de-Bressieux dicht bij Grenoble (Frankrijk).

Het voordeel van oefenen op modellen is het trainen van snelle reacties in een waarheidsgetrouwe omgeving (alles is op schaal 1/25 en de tijd op schaal maal 5, 30 seconden in werkelijkheid is gelijk aan 6 seconden in Port Revel).

Dhr. De Graauw kwam in Antwerpen de situatie bestuderen om in Port Revel een analoge configuratie te kunnen nabootsen.

In de winter wordt het meer drooggelegd om sluizen, kaaimuren, kanalen en der-

Port Revel: Oefenen op schaalmodellen



gelijke te bouwen die dan in de zomer dienen voor de studenten uit alle hoeken van de wereld.

Ook stroming en wind worden op vraag gegenereerd. Varen in diep en ondiep water is mogelijk alsook in kanalen en in smalle brugopeningen.

Elke oefening wordt nauwkeurig (elektronisch) geregistreerd en naderhand uitvoerig besproken. De modellen zijn hiertoe uitgerust met de modernste en nauwkeurigste plaatsbepalingssystemen (DGPS).

De loodsen worden naar Port Revel gestuurd in groepjes van 8, telkens vergezeld door een instructeur van het Loodswezen.

Van maandag tot en met vrijdag worden per team dagelijks 8 manoeuvres uitgevoerd op verschillende scheepstypes en in verschillende omstandigheden.

Er wordt 's morgens een briefing gehouden over de oefeningen van die dag en 's avonds een debriefing om de theorie te toetsen aan de gemaakte oefeningen. De lessen zijn zeer technisch. Er wordt uitge-

legd wat "skidding" is, schroef- en roeref-
fect, draaipunt en draaicirkels in diep en ondiep water.

Bijzondere manoeuvres worden geoefend zoals oplopen, "Texas Chicken", kruisen in nauwe vaarwaters, ankeren, ... Typische situaties zoals Deurganckdok, Nauw van Bath, ankeren Wielingen Zuid, ronden van de Scheur 3 noodmanoeuvres en "black out" toestanden worden er uitgetoetst.

Ook met moderne technologie zoals de "Azipods", veel gebruikt op cruiseschepen, kan in Port Revel geoefend worden. De groepen bestaan uit loodsen van de verschillende korpsen om de samenhang te stimuleren.

De loodsen, die al naar Port Revel geweest zijn, waren allen enthousiast over de manier van werken en de sfeer tussen de verschillende korpsen.

NAVIGATIEONDERSTEUNENDE MIDDELLEN VOOR DE LOODSEN

In 2008 werd na het uitvoerig testen van kleine laptops met navigatiesoftware een werkgroep opgericht waarin twee loodsen van elk korps waren vertegenwoordigd om

de specificaties van de hardware en software te bespreken en te bepalen.

In de tweede helft van het jaar werd, na goedkeuring door de inspectie van Financiën, het bestek gepubliceerd.

Het bestek bestaat uit twee percelen namelijk de hardware en de navigatiesoftware. Er waren twee inschrijvingen voor de hardware en één inschrijving voor de software.

Na de uitgebreide test van de twee aangeboden toestellen door de loodsen aan boord van zeeschepen, werd het project toegewezen. Het is de bedoeling om over een periode van drie jaar alle loodsen zo'n tool aan te bieden.

De loodsen zullen vooraf nog een opleiding over het gebruik van het toestel krijgen. Ter ondersteuning van het project werd eveneens een speciaal opgeleide medewerker in het personeelsplan opgenomen.

Tevens werd samen met het Nederlands Loodswezen een stuurgroep SNMS light opgericht die de verdere ontwikkelingen zal opvolgen.



HIGHLIGHTS

ONDERTEKENING VIER SCHELDEVERDRAGEN

Op 28 augustus 2008 vond de diplomatieke notawisseling plaats tussen de Vlaamse en Nederlandse Regering, waarin ze elkaar meedelen dat aan de interne constitutionele eisen is voldaan om de verdragen in werking te laten treden. Deze notawisseling gebeurde tussen de Nederlandse ambassadeur en minister-president Peeters. Deze verdragen werden reeds op 21 december 2005 in Middelburg ondertekend en door het Vlaams parlement op 28 februari 2007 goedgekeurd. De vier Scheldeverdragen traden in werking op 1 oktober 2008.

Het betreft volgende verdragen:

➔ het verdrag betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Dit verdrag regelt de Scheldeverdieping voor getij-onafhankelijke vaart tot 13,10 meter en de compenserende natuurontwikkeling

➔ het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium. Dit verdrag is gericht op de maximale bescherming tegen overstromingen, de optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond natuurlijk systeem. Daarnaast wordt de samenwerking in de Technische Scheldec commissie uitgebreid en wordt er een Scheldec commissie met o.a. de bevoegde ministers ingesteld;

➔ het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied. Dit verdrag beschrijft het nautisch beheer voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Verder worden de bevoegdheden van de Permanente Commissie uitgebreid tot beleid en regelgeving en wordt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) opgericht. De samenwerking binnen de GNA wordt sinds 2003 in de praktijk toegepast, maar krijgt nu een officieel karakter;

➔ het verdrag inzake de beëindiging van



Samenwerking Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten

de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven. Dit verdrag maakt een einde aan de koppeling van de loodsgeldtarieven voor Rotterdam en de Schelde. De Vlaamse minister legt voortaan de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart vast. Het ontkoppelingverdrag vermeldt dat de eigenlijke ont koppeling van de loodsgeldtarieven pas van kracht wordt op 1 januari van het jaar volgend op het jaar waarin het verdrag in werking treedt: dus op 1 januari 2009.

SAMENWERKING LOODSDIENSTEN

De samenwerkingsovereenkomst en de tarifieringsovereenkomst tussen de Vlaamse Loodsdienst en de Nederlandse Loodsdienst werden op 29 mei 2008 door minister-president Kris Peeters en Guido van Rooij ondertekend. De samenwerkingsovereenkomst stelt de samenwerking tussen beide diensten vast, evenals de wijze en de regels voor de verrekening van kosten en inkomsten ten aanzien van de loodsdienstverlening aan Scheldevaarders, de Vlaamse Decreetschepen (Kusthavens) en de Nederlandse Wetschepen. De overeenkomst vermeldt in de bijlage de moderne beloodsingsmiddelen, inclusief de bemanning, die beide partijen zullen inzetten.

Verder zullen beide diensten de samenwerking zodanig bevorderen dat de loodsdienstverlening zoveel mogelijk zal worden uitgevoerd als ware het één operationele organisatie.

Met de samenwerkingsovereenkomst streven de beide partijen ernaar voor alle Vlaamse en Nederlandse havens in het Scheldegebied een hoogwaardige, be-

trouwbaar en efficiënte dienstverlening te bieden. Deze dienstverlening is gericht op veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer. Als basisbeginselen voor deze samenwerkingsovereenkomst gelden de goede trouw, de redelijkheid, het evenwichtig en wederzijds karakter van de rechten en verplichtingen en de wil om een langdurige samenwerking tot stand te brengen. Beide partijen verbinden zich ertoe om ook bij de uitvoering van de samenwerkingsovereenkomst steeds te handelen met inachtneming van deze basisbeginselen.

Beide partijen verbinden zich tot de gezamenlijke inzet van mensen en middelen. De gezamenlijke inzet van mensen en middelen brengt geen enkele wijziging tot stand in de rechtspositie van de ingezette mensen, noch in het eigendomsstatuut van de ingezette middelen.

Beide partijen richten een SOLOS-werkgroep op, waarvan de afkorting staat voor "Samenwerkend Overleg Loodsdiensten Scheldemonden". De SOLOS-werkgroep bestaat uit drie leden van elke loodsdienst.

De SOLOS-werkgroep staat in voor de dagelijkse uitwerking van de samenwerking en de financiële, operationele en logistieke besluitvorming.

De tarifieringsovereenkomst heeft tot doel de volledige en werkelijke kosten van beide loodsdiensten voor de Scheldevaart te dekken. De Vlaamse minister bepaalt de tarieven voor de loodsgelden en de loodsvergoedingen voor de Scheldevaart.

PERSONEEL

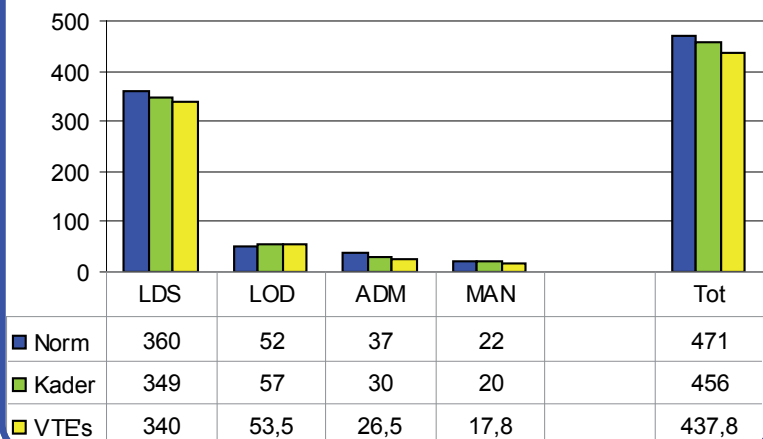
Het Loodswezen slaagt er niet in om het kader van haar personeel volledig in te vullen. Slechts 456 personen van de nodige 471 worden op 31 december 2008 tewerkgesteld bij het Loodswezen, met andere woorden een invulling van 97%.

Een aantal personeelsleden hiervan maakt gebruik van de verschillende verlofmogelijkheden. Hierdoor zakt de invulling naar 93%.

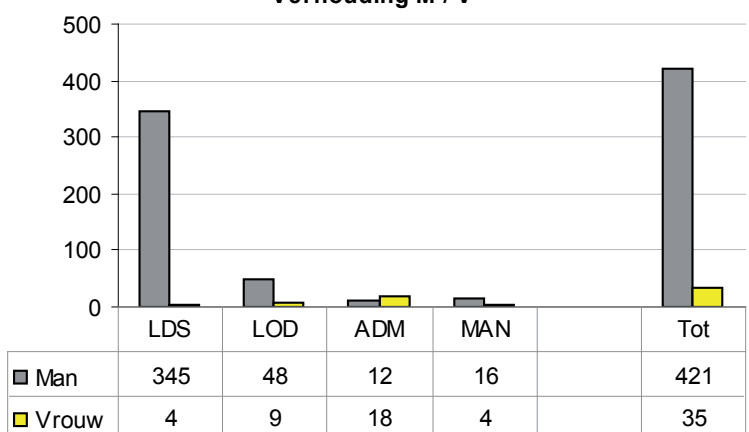
Ook de indeling Man / Vrouw is niet zo positief voor het Loodswezen. Een kleine 8 % vrouwen wordt hier tewerkgesteld. Nochtans is de DAB loodswezen met zijn vijf vrouwelijke loodsen een unicum in de maritieme wereld.

Inzake kennisbeheer scoort het Loodswezen goed.

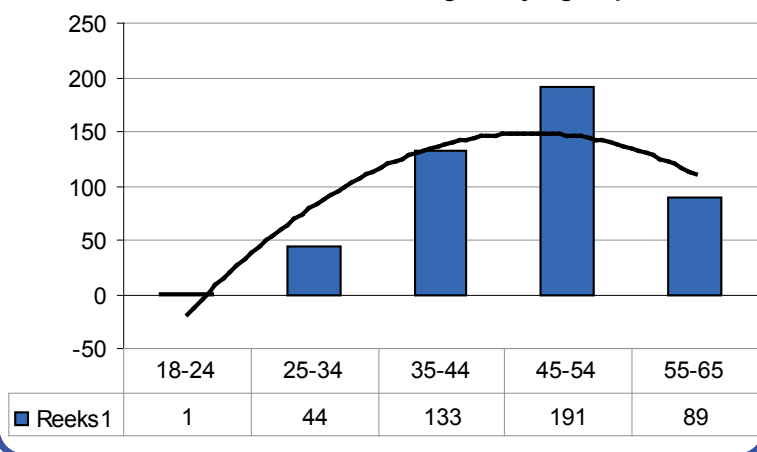
Invulling PEP 2008 DAB L



Verhouding M / V



Kennisbeheer DAB L / indeling leeftijdsgroepen



Groep	Doel	Korps	VTE's	Tekort	%kader	%VTE's
Management & dienstleiding	22	20	17,8	-2	91%	81%
Loodsen	360	349	340,0	-11	97%	94%
Lodico's & Redico's	52	57	53,5	5	110%	103%
Administratief personeel	37	30	26,5	-7	81%	72%
Totaal Kader DAB Loodswezen	471	456	437,8	-15	97%	93%

Groep	Man	Vrww	18-24	25-34	35-44	45-54	55-65
Management & dienstleiding	16	4	0	1	2	10	3
Loodsen	345	4	0	27	108	156	60
Lodico's & Redico's	48	9	0	11	14	14	18
Administratief personeel	12	18	1	4	9	10	6
Totaal Kader DAB L	421	35	1	43	133	190	87

COMMUNICATIE

Communicatie wordt door het Loodswezen hoog in het vaandel gedragen. Het is namelijk voor een organisatie van essentieel belang om alle betrokkenen continu te informeren. "Betrokkenen" wordt heel ruim geïnterpreteerd, dit gaat van rechtstreekse partners en klanten tot het bredere publiek.

Zo wensen wij de burgers ook te informeren om het maatschappelijk draagvlak voor de havens en het maritieme transport te vergroten en het maritiem beroep "loods" meer in de kijker te zetten en te promoten.

Dit gebeurt onder meer door de aanwezigheid op beurzen, open-deurdagen en maritieme evenementen. Vaak gebeurt dit gezamenlijk met onze partners binnen het Agentschap Maritieme

Dienstverlening en Kust waarbij alle verschillende diensten (vloot, scheepvaartbegeleiding, kust) als één pakket worden voorgesteld.

Niet enkel externe, maar ook interne communicatie is van uiterst groot belang. In een organisatie met verschillende locaties en waar het grootste deel van het personeel een varende functie uitoefent en dus minder bereikbaar is, moeten er manieren worden gezocht om een goede communicatie te onderhouden en het personeel op de hoogte te houden.

EXTERNE COMMUNICATIE

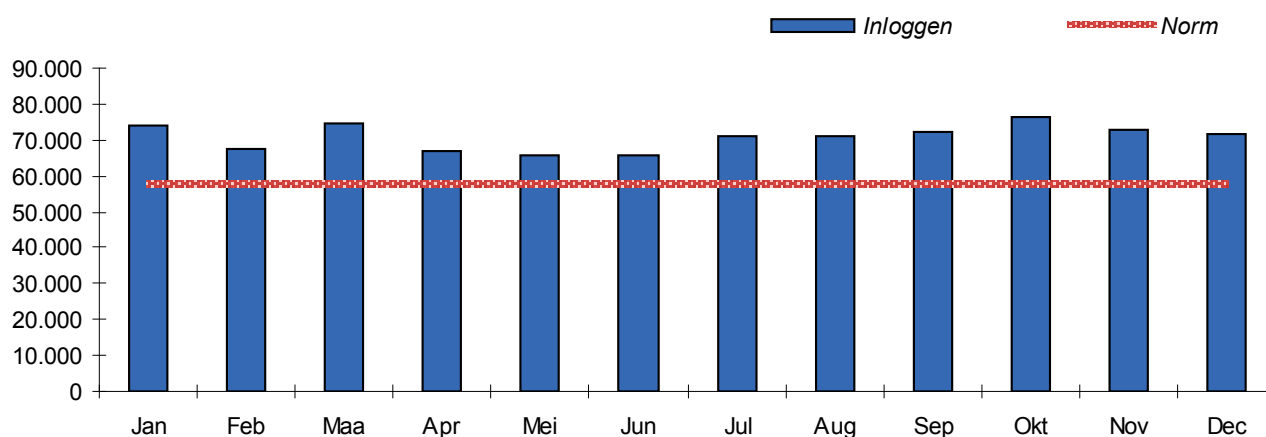
Zoals gesteld hebben we voor de externe communicatie twee belangrijke doelgroepen voor ogen enerzijds de klanten, relaties en partners van het Loodswezen en anderzijds de burger. Het loodswezen

wil de algemene en strategische doelstellingen communiceren door een efficiënte externe communicatie naar klanten, relaties en partners.

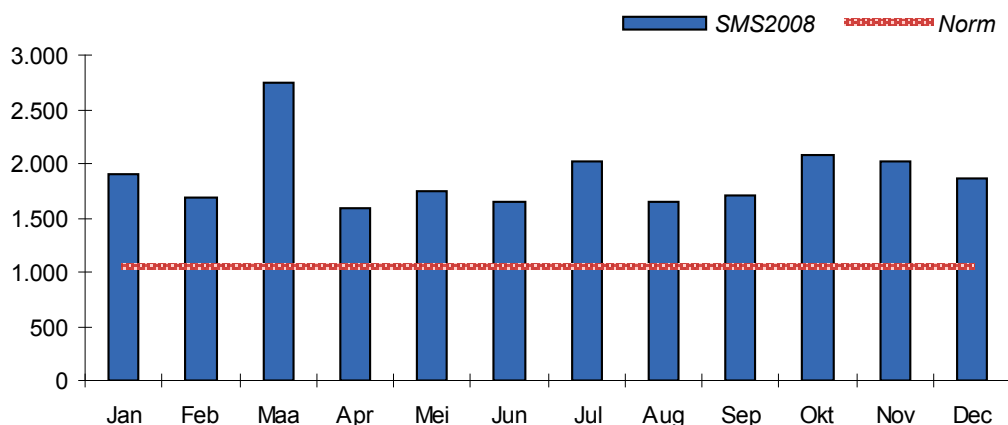
Communicatie moet onze operationele dienstverlening ondersteunen! Het is tweerichtingsverkeer waardoor een dialoog tot stand komt en informatie aan de gebruikers wordt doorgegeven.

Onderstaande grafiek geeft het aantal inloggen per maand op de website van het loodswezen weer. De norm is vastgelegd op het gemiddelde van de periode 2004 – 2007, opgetrokken met 5%. Hieruit blijkt duidelijk dat de website van de DAB Loodswezen een belangrijke rol speelt zowel bij de externe als bij de interne communicatie.

Verloop aantal inloggen 2008 versus de norm



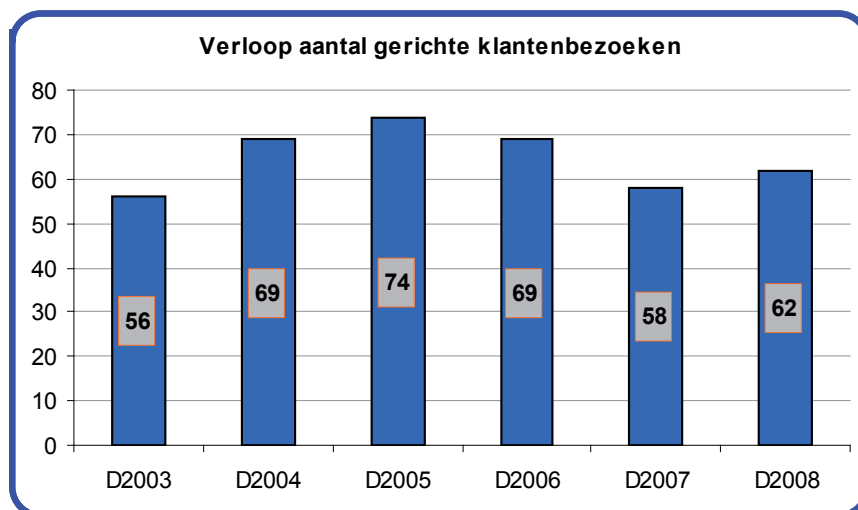
Verloop aantal SMS in 2008 versus de norm



Het is ook nuttig om feedback aan het beleidsniveau te geven. De externe communicatie gebeurt via verschillende kanalen zoals jaarverslagen, brochures, externe kennisgevingen, LIS-website en via de overkoepelende nieuwsbrief MDK-actueel. Informatieverstrekking gebeurt via verschillende fora. Zo worden er op regelmatige tijdstippen gerichte bezoeken aan klanten, havengemeenschappen en klantenverenigingen uitgevoerd. De aanleidingen zijn velerlei. Zo zijn ze een middel om eventuele klachten en/of knelpunten op te lossen, maar ook om deze vroegtijdig te detecteren en om proactief te handelen.

In 2008 werden er 62 individuele bezoeken verricht. Deze hebben voornamelijk betrekking op het bespreken van de trafiek, de ketenbenadering en het verstrekken van nautisch advies. 41,33% van de bezoeken werden uitgevoerd door het management en 19,33% door de nautisch dienstchefs. Gedurende deze bezoeken werden er 326 personen aangesproken.

Het LIS vormt de rode draad doorheen onze organisatie. De klantenenquête geeft ook



aan dat het merendeel van de klanten het LIS ervaart als een zeer gebruiksvriendelijk en efficiënt programma. Bovendien wordt het continu aangepast aan de noden en behoeften van onze klanten zoals de uitbreiding met indicatieve getijdenvensters voor inkomende schepen.

Het aantal bezoekers van onze website, alsook van de LIS-applicatie worden ge-

meten. Hierbij komt duidelijk naar voor dat beide "tools" zeer vaak gebruikt worden door de klanten en partners.

Ook worden er maritieme overleggrondes gehouden waarbij onder meer klanten en havengemeenschappen worden uitgenodigd. De bedoeling is dat de verschillende entiteiten van MDK aan de klanten van de verschillende havens belangrijke topics voorstellen aangaande hun organisatie. Hier kan er ook feedback geleverd worden door de klanten. Op 18, 25 en 27 november vonden te Gent, Zeebrugge en Antwerpen de laatste overleggrondes van 2008 plaats.

De overleggrondes werden voorgezeten door Kapt. Jacques D'Havé. Onder andere volgende topics werden voorgesteld: de resultaten van de klantenbevraging, de nieuwe loodsgeldtariefstructuur en loodsvergoedingen, de recente aanpassingen aan de reglementering van de verklaringhouders, alsook een toelichting over de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de stand van zaken over de ketenbenadering.

Na elk onderwerp kregen de klanten de kans om vragen te stellen en feedback te leveren. De overleggrondes werden traditiegetrouw afgesloten met een receptie.





Vlootdagen Zeebrugge op 28 en 29 mei 2008

Naast rechtstreekse partners en klanten trachten wij ook het bredere publiek te bereiken.

Dit gebeurt onder meer door de aanwezigheid op beurzen, open-deurdagen en maritieme evenementen. Vaak gebeurt dit onder de koepel van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

EVENEMENTEN IN 2008

10 januari: Gezamenlijke Nieuwjaarsreceptie Vlaams Loodswezen en Nederlands Loodswezen Regio Scheldemonden

9 tem 17 februari: Belgian Boat Show Gent

19 februari: Demo beloodsingsmiddelen Vlissingen

15 maart: Open Campusdag Hogere Zeevaartschool – Antwerpen

24 april: Shiplink Maritieme Transportbeurs – Antwerpen

22-23-24-25 mei: Oostende Voor Anker

24 mei: Open Havendag Vlissingen

28-29 mei: Vlootdagen Zeebrugge

3-4-5-6 juli: Festival "onder stroom" Vlissingen

5 juli 08: Vlaamse Havendag (Antwerpen – Gent – Zeebrugge – Oostende)

13 september: Visserijfeesten en Open Havendag Oostende

23 oktober: GNB-infodag

18-25-27 november: Overleg Maritieme klanten en partners

Festival "onder stroom" Vlissingen

Tijdens de cultuurdagen Vlissingen nam het Loodswezen deel aan het theaterfestival "Onder stroom".

Met het thema "Met het oog op de Schelde" werd het publiek gedurende anderhalf uur bekend gemaakt met de vele facetten van het loodsberoep. Na contact met varende loodsen hebben acteurs niet alleen het "beroep" loods bekendheid gegeven bij het grote publiek, maar ze brachten ook zeemansverhalen op een ludieke manier. De acteurs werden door beide Loodswezens voorzien van uniformstukken om de verhalen op een realistische manier te brengen. Het publiek kon zowel bij het Nederlands Loodswezen/sociëteit als de Belgische Loodsensociëteit een kijkje nemen. Voorts werd het Nederlands Scheldeloodsenkoor gevolgd die zich al zingend naar de kazematten begaf om dan aan boord te gaan van een oude boeienlegger in de Koopmanshaven.

Vlaanderendag: geen idee waar de dingen vandaan komen?

Onder het kwaliteitsmerk "Flanders Port Area" willen de Vlaamse zeehavens de krachten bundelen om hun pluspunten in het binnen- en buitenland in de kijker te zetten. Bovendien tekent de Vlaamse Regering een ambitieus programma uit om de internationale concurrentiepositie van onze havens te versterken door onderzoek en innovatie in de havensector, door opleidingen en door het voeren van een promotiebeleid.

In dit kader werd in 2007 door de Vlaamse overheid beslist om een Vlaamse havendag te organiseren met de medewerking van de havens en de gebruikers. De bedoeling van zo'n havendag is het draagvlak voor de Vlaamse havens groter te maken door in de eerste plaats het grote publiek beter bewust te maken van de betekenis, het nut en de positieve aspecten van de havens. Na een uitgebreide reclamecampagne onder het motto "Geen idee waar de dingen vandaan komen?" vond op 5 juli de havendag voor de eerste maal plaats in de grote zeehavens. Het Loodswezen leverde uiteraard ook inspanningen om het beroep loods en de plaats in de maritieme keten bekend te maken bij het grote publiek. Personeel van het

Loodswezen was aanwezig op volgende plaatsen om toelichting te geven over de werking van het Loodswezen:

➔ In Oostende werd het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) opengesteld,

➔ In de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen werd de vaarsimulator bemand door onze loodsen.

➔ In de Waagnatie waar een jobbeurs plaatsvond. Hier stelden een groot aantal bedrijven en diensten uit de haven hun vacatures voor. Ook MDK met AreYouwaterproof ontbrak daar niet.

➔ In Kallo werd in het sluisgebouw toelichting gegeven over de VTS simulator.

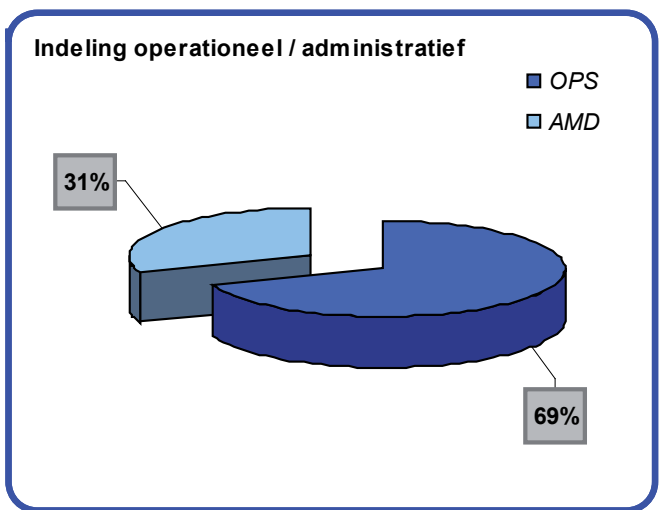
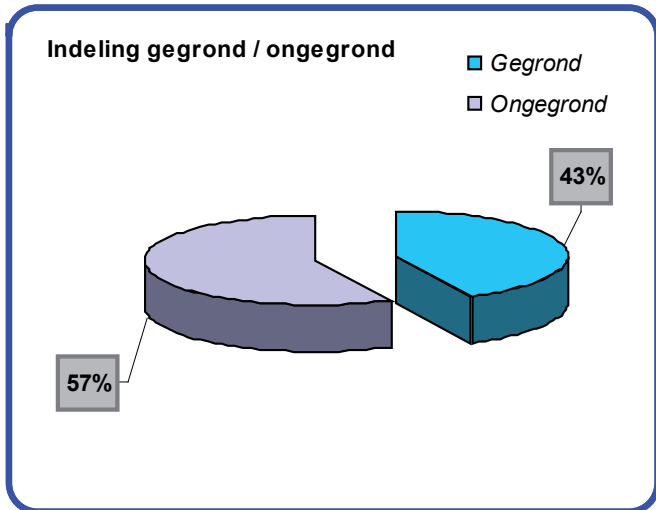
De Vlaamse havendag was een groot succes!

Oostende voor anker

Van 22 tot 25 mei vond naar jaarlijkse traditie 'Oostende voor Anker' plaats. Ook het Loodswezen was trouw op post op de MDK-stand in het Loodswezengebouw. Centraal stond het thema "Poolgevoel"; een eerbetoon aan het schip de Belgica, waarmee Adriën de Gerlache 100 jaar geleden met een kleine groep avonturiers, wetenschappers en zeelui de Zuidpoolwintertrotseerde. Bij de verschillende standen van MDK konden de bezoekers deelnemen aan een quiz waarbij vragen werden gesteld over de verschillende entiteiten van MDK. Een kleine anekdote: Vraagje aan een jongen van ongeveer 8 jaar. "Wat is een loods, weet jij wat hij doet?" "Ja, loodsen is zwaar, want lood is heel zwaar!"

Interne communicatie

Zoals gesteld is het voor een organisatie met verschillende locaties en waar het grootste deel van het personeel een varende functie uitoefent van belang dat er manieren worden gezocht om een goede communicatie te onderhouden om het personeel op de hoogte te houden. Dit ge-



beurt via kennisgevingen en berichtgevingen maar ook via interne nieuwsbrieven. Al deze communicatiemiddelen worden tevens ook op de LIS-website geplaatst.

Springtij

Intern wordt driemaandelijks een interne nieuwsbrief uitgegeven. Hierbij trachten wij het personeel continu te informeren over onder meer belangrijke projecten en evenementen. Telkens wordt ook een overzicht gegeven van de personalia waarbij nieuwe personeelsleden met een foto worden aangekondigd.

Om het personeel nog meer te betrekken bij het beleid werd in 2008 gezocht naar een nieuwe lay-out alsook een andere invulling waarbij managementbeslissingen en beleidszaken meer zullen worden toegelicht. Vanaf 1/1/2009 gaan we hiermee van start.

Klachtenbehandeling

Een belangrijk aspect van het communicatiebeleid is de klachtenbehandeling.

De klachten worden ingedeeld in twee categorieën, namelijk de externe en interne klachten.

Onder externe klachten verstaan wij een klacht ingediend door een persoon / entiteit die geen deel uitmaakt van het Loodswezen. Deze klachten hebben meestal betrekking op de werking van de loodsdiensden.

De interne klachten zijn klachten ingediend door een personeelslid van het Loodswezen en kunnen betrekking hebben op zowel de werking van de loodsdiensden als op de werking van een externe organisatie.

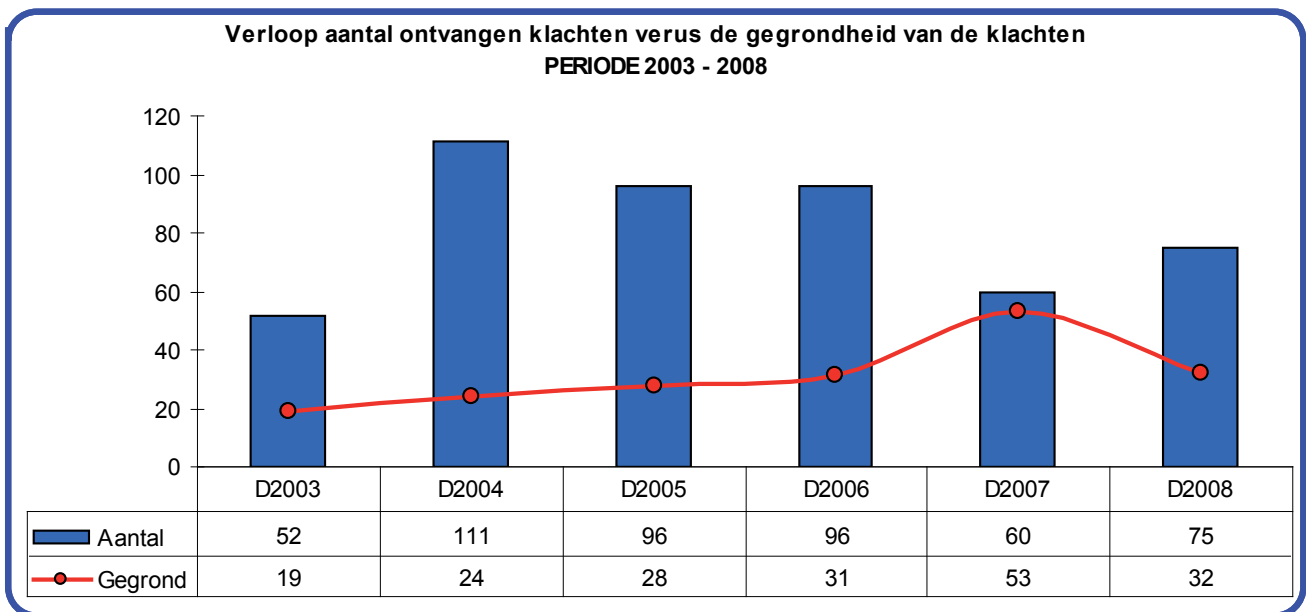
Bij het opvolgen van de klachtenbehandeling inzake tijdigheid worden verschillende normen gehanteerd:

➤ Norm 01: Conform het klachtendecreet van de Vlaamse overheid moeten klachten binnen de 45 dagen worden afgewerkt. 100% van de klachten moeten binnen deze norm zijn afgewerkt

➤ Norm 02: het Loodswezen heeft de opgelegde norm voor zichzelf verscherpt en teruggebracht tot 21 dagen. 95% van de klachten moeten binnen deze norm zijn afgewerkt.

➤ Norm 03 en 04: het aantal klachten tgo aantal beloodsingen beperken tot 2 schepen op 1000 / en 3 facturen op 10 000

In 2008 werden er 75 externe klachten ontvangen en behandeld. 31% van de klachten hadden betrekking op de administratieve dienstverlening en 69% op de operationele activiteit. Deze operationele klachten vertegenwoordigen 0,08% van het aantal beloodsingen. De administratieve klachten vertegenwoordigen 0,04% van het aantal opgemaakte facturen. Klachten worden meestal per e-mail doorgestuurd en behandeld. Soms volgt op een klacht een meeting om deze gedetailleerd met de klant te bespreken. 43% van de klachten werden als gegrond beschouwd.



FINANCIËEL

FACTURATIE

Uit de klantenbevraging komt naar voor dat het merendeel van de klanten uitermate tevreden is over de facturatie wat betreft tijdigheid en correctheid. Dit neemt niet weg dat wij deze continu meten en opvolgen.

Voor wat de tijdigheid betreft wordt als norm gesteld dat 95% van de facturen binnen de 5 werkdagen opgesteld worden. Deze norm werd in 2008 behaald met name 95,41%. (dit in vergelijking met 23% in 2002, 41% in 2003 en 94% in 2007)

De norm werd in de loop der jaren aangepast aan de behaalde resultaten, namelijk van 50% tot 95% in 2006

In 2008 werd 97% gefactureerd binnen de 7 werkdagen.

Voor wat de correctheid betreft wordt gekeken naar het aantal creditnota's. Als norm wordt gesteld dat het aantal creditnota's de 0,40% van het aantal facturen niet mag overschrijden. Slechts 0,31% van het totaal aantal opgemaakte facturen werden gecorrigeerd, waardoor de doelstelling werd bereikt.

Bovendien is er een benchmarking met het Nederlands Loodswezen. Ook hieruit blijkt dat het Loodswezen goed heeft gescoord.

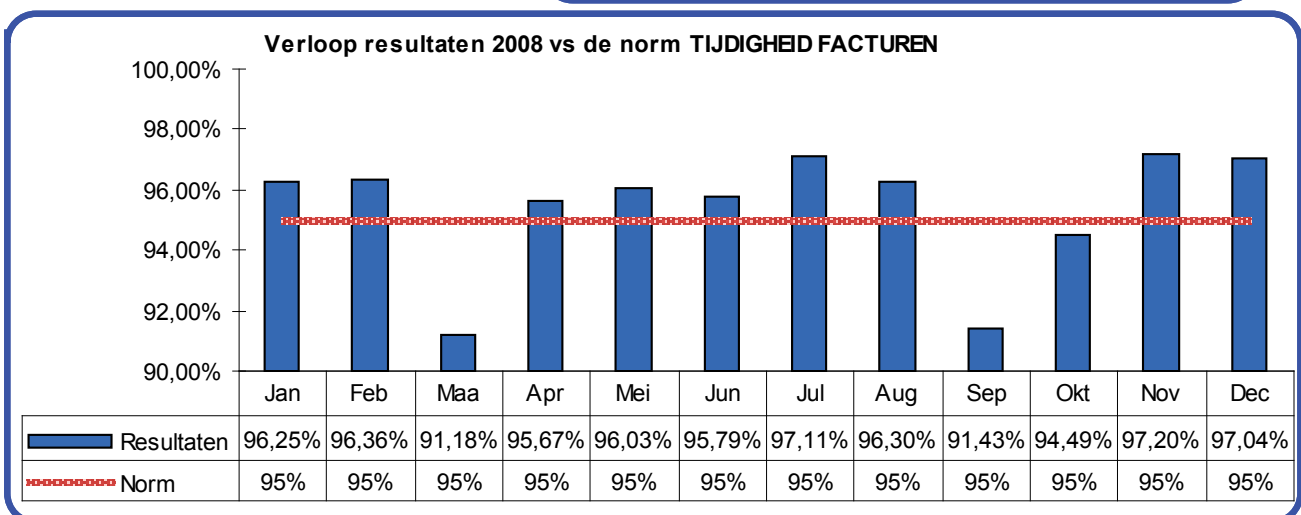
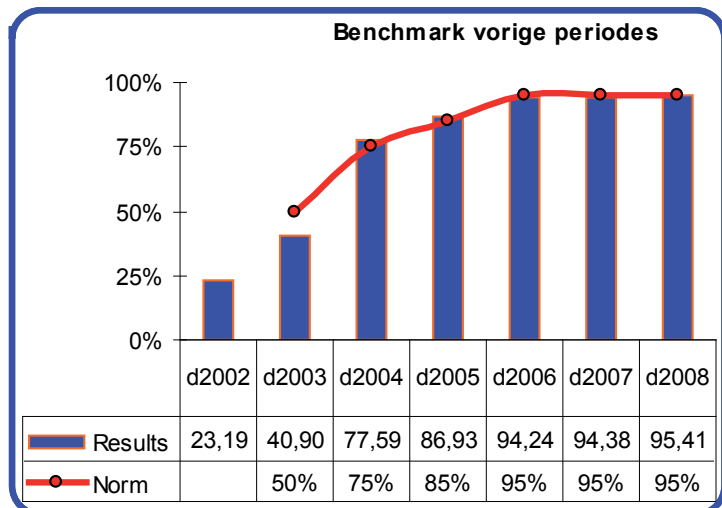
Met de invoering van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur wensen wij beide normen inzake tijdigheid en correctheid nog te verbeteren.

In 2008 werd er hard gewerkt aan het verder uitwerken en op punt stellen van een nieuwe loodsgeldtariefstructuur die per 1 januari 2009 wordt ingevoerd. Met deze wijzigingen trachten wij tegemoet te komen aan de wensen van de klanten. Het is immers de doelstelling om onze entiteit continu verder uit te bouwen tot een klantgerichte en performante organisatie.

In het verleden werd voor de bepaling van het loodsgeldtarief uitgegaan van twee factoren nl. de diepgang van het schip en de loodsafstand. Beide parameters

voldeden echter niet meer aan de huidige evolutie van de scheepvaart. Met de schaalvergroting die zich de laatste jaren in de scheepvaart heeft voltrokken, is de reisdiepgang al geruime tijd geen maatstaf meer van de grootte en de financiële draagkracht van een schip.

Dit is ook veeleer een onvoorspelbare parameter, zowel voor de agent als voor de reder, waardoor de werkelijke loodskost niet op voorhand te budgetteren valt. Een volledige herziening van de loodsgeldtariefstructuur drong zich op. Een nieuw kostendekkend, transparant tariefsysteem moest worden opgesteld om de kostendekking zo objectief mogelijk te spreiden over de verschillende scheepsklassen en om geen concurrentieverstorende schokeffecten te creëren. Vanaf 1 januari 2009 zal



deze nieuwe loodsgeldtariefstructuur van start gaan. Tegelijkertijd treedt een nieuw systeem van volumekorting in de plaats van de frequentiekorting. In het nieuwe systeem wordt voor de bepaling van het loodsgeld de "ééndimensionale" parameter "reisdiepgang" vervangen door een "driedimensionale" parameter "de blokmaat" van het schip.

De blokmaat van het schip wordt gedefinieerd als het product van de maximale breedte, de lengte over alles en de maximale zomerdiepgang. Daarbij wordt de maximum zomerdiepgang beperkt tot de reële maximumdiepgang van de haven. Het voordeel is dat de blokmaat door iedereen ondubbelzinnig en op voorhand gekend is. Vervolgens is er een opdeling in 27 "blokmaatklassen".

In het oude systeem werd de afstandscomponent uitgedrukt in loodsmijlen. Voor de klant is het echter minder relevant te weten hoeveel mijl het schip geloodst moet worden, maar is het eenvoudiger om het tarief rechtstreeks te verbinden aan het afgelegde traject. De loodsafstand in mijlen wordt dus vervangen door een eenvoudige tabel met "entry en exit points".

De voornaamste parameters van de nieuwe loodsgeldstructuur zijn de "entry en exit points" en de blokmaat van het schip. De "entry en exit points" geven een idee van de afstand waarover een schip

moet geloodst worden. De blokmaat dient om een differentiatie naar capaciteit en grootte van de schepen te maken in de tarieven.

Naast het gebruik van de parameters "blokmaat" en "entry en exit points" is een tweede kenmerk van het systeem het "matrixmodel". Op basis van een tariefmatrix is het mogelijk om een tabel op te stellen waarin enerzijds alle mogelijke trajecten en anderzijds de 27 blokmaatklassen zijn opgenomen. De klant kan de loodskost onmiddellijk van de tarieftabel aflezen. De nieuwe structuur is daardoor een transparant en eenvoudig op voorhand te calculeren tariefsysteem.

Voor een evenwichtig havenbeleid is het wenselijk dat een differentiatie van tarieven mogelijk is. In de nieuwe structuur wordt hiervoor beleidsruimte voorbehouden voor de bevoegde Vlaamse Minister.

Zo is voor Short Sea-trafieken een incentive ingecalculeerd waarbij in het tarief voor blokmaatklasse 1 een korting van 30% is verrekend, 25% voor blokmaatklasse 2, 20% voor blokmaatklasse 3, 15% voor blokmaatklasse 4 en 10% voor blokmaatklasse 5.

Ook voor Ro/Ro, gezien de specifieke eigenschappen van deze schepen (verhouding blokmaat en eerder beperkt volume/gewicht van de lading), is er een aparte tarieftabel voorzien.

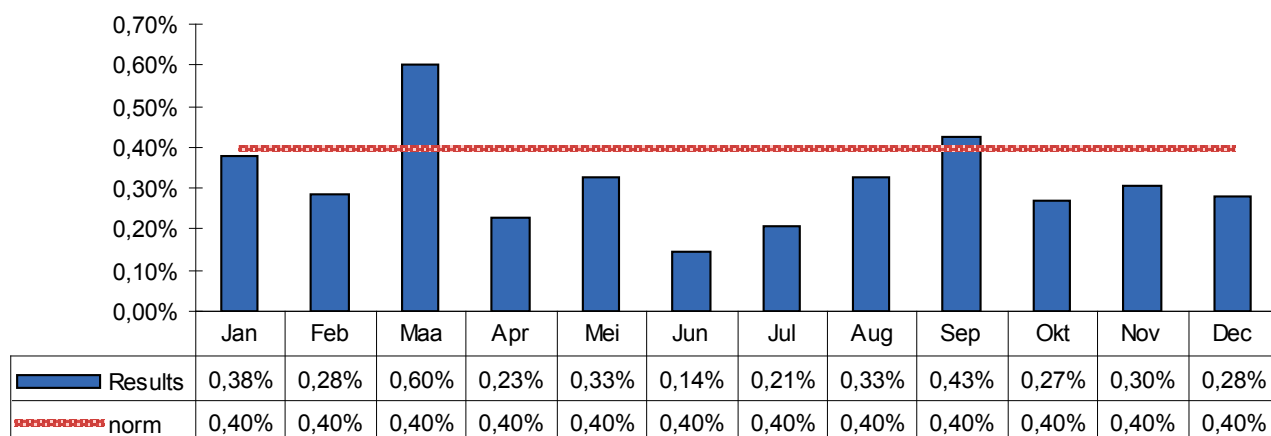
Voor niet-gecontaineriseerde trafieken werden ook aangepaste maatregelen getroffen. Stukgoed- en stortgoedschepen, die meer dan 30% niet gecontaineriseerde stukgoederen hetzij laden hetzij lossen, genieten, via een creditnota, een korting van 15% op het loodsgeldtarief. Voor zogenaamde "verklaringhouders" wordt afgestapt van de aanrekening van ¼ van het loodsgeld van het afgelegde traject. In de plaats komt een vast bedrag van 90 euro per traject.

Het nieuwe tarief is transparant en wordt jaarlijks door een onafhankelijke auditor doorgelicht die een "benchmarking" van de loodsgeldtarieven zal uitvoeren met de ons omringende havens. Hierdoor is er voor de klanten een garantie ingebouwd dat de loodsgelden voor de Vlaamse havens competitief blijven.

Tegelijkertijd wordt er overgestapt van het systeem van frequentiekorting op basis van het aantal bewegingen naar een systeem van volumekorting op basis van de gegenereerde omzet in een kalenderjaar. Tot een omzet van 1 500 000 euro wordt, afhankelijk van de omzet, een vast korringspercentage gegeven.

Boven een omzet van 1 500 000 euro wordt een "sliding scale" toegepast. Het in het verleden aangehouden onderscheid tussen zeevaart- en lijnvaartdienst valt weg.

Verloop resultaten aantal CN versus de norm



BILAN		
	2008	2007
ACTIVA		
VASTE ACTIVA	312.982,47	902.354,44
I. OPRICHTINGSKOSTEN	8.424,66	15.924,66
II. IMMATERIELE VASTE ACTIVA	2.775,11	475.613,15
III. MATERIELE VASTE ACTIVA	301.782,70	410.816,63
A. Terreinen en gebouwen	0,00	0,00
B. Installaties, machines en uitrusting	0,00	0,00
C. Meubilair en rollend materieel	301.782,70	410.816,63
D. Leasing en soortgelijke rechten	0,00	0,00
E. Overige materiële vaste activa	0,00	0,00
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	0,00	0,00
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA	0,00	0,00
VLOTTENDE ACTIVA	13.209.872,39	15.827.257,70
V. VORDERINGEN OP MEER DAN 1 JAAR	0,00	0,00
A. Handelsvorderingen	0,00	0,00
B. Overige vorderingen	0,00	0,00
VI. VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING	0,00	0,00
A. Voorraden	0,00	0,00
B. Bestellingen in uitvoering	0,00	0,00
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR	7.912.964,45	8.629.681,58
A. Handelsvorderingen	7.912.964,45	8.629.681,58
B. Overige vorderingen	0,00	0,00
VIII. GELDBELEGGINGEN	0,00	0,00
IX. LIQUIDE MIDDELEN	5.296.907,94	7.197.576,12
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	0,00	0,00
TOTAAL DER ACTIVA	13.522.854,86	16.729.612,14

BILAN		
	2008	2007
PASSIVA		
EIGEN VERMOGEN	5.197.904,67	8.653.599,33
I. KAPITAAL	2.495.740,28	2.541.023,51
A. Geplaatst kapitaal	2.495.740,28	2.541.023,51
B. Niet opgevraagd kapitaal (-)	0,00	0,00
II. UITGIFTEPREMIES	0,00	0,00
III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN	0,00	0,00
IV. RESERVES	4.902.418,38	4.775.439,85
A. Wettelijke reserves	4.902.418,38	4.775.439,85
B. Onbeschikbare reserves	0,00	0,00
D. Beschikbare reserves	0,00	0,00
V. OVERGEDRAGEN WINST	0,00	1.337.135,97
OVERGEDRAGEN VERLIES	-2.200.253,99	0,00
VI. KAPITAALSUBSIDIES	0,00	0,00
VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN	0,00	0,00
VII. VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN	0,00	0,00
A. Voorzieningen voor risico's en lasten	0,00	0,00
B. Diverse taken	0,00	0,00
SCHULDEN	8.324.950,19	8.076.012,81
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN 1 JAAR	0,00	0,00
A. Financiële schulden	0,00	0,00
1. Kredietinstellingen, leasing en gelijkgestelden	0,00	0,00
C. Voorschotten op bestellingen	0,00	0,00
D. Andere schulden	0,00	0,00
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR	8.373.804,38	8.076.012,81
A. Vervallende schulden	0,00	0,00
B. Financiële schulden	0,00	0,00
1. Kredietinstellingen, leasing en gelijkgestelden	0,00	0,00
1. Te betalen effecten	0,00	0,00
2. Leveranciers	4.514.869,42	4.422.590,06
D. Ontvangen vooruitbetalingen bestellingen	0,00	0,00
E. Schulden m.b.t. belastingen, personeelskosten	2.232.229,71	2.099.280,78
1. Belastingen	605.543,13	558.607,17
2. Bezoldigingen en sociale lasten	1.626.686,58	1.540.673,61
F. Andere schulden	1.626.705,25	1.554.141,97
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	-48.854,19	0,00
TOTAAL DER PASSIVA	13.522.854,86	16.729.612,14

RESULTATENREKENING		
	2008	2007
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN EN BEDRIJFSKOSTEN		
Omzet	77.639.166,20	75.796.476,03
Vorraden, Goederen, Diensten divers. Goed.	-27.797.238,72	-24.823.783,11
A. Brutomarge bedrijfsactiviteit	49.841.927,48	50.972.692,92
B. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	-52.619.807,05	-46.896.411,04
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen Oprichtingskosten, vaste en vlottende activa	-656.999,70	-712.405,16
D. Waardeverminderingen voorraden, lopende bestellingen en handelsschulden	-3.636,45	-1.130,35
E. Voorzieningen voor risico's en lasten (dotatie en terugn.)	0,00	0,00
F. Andere Bedrijfskosten	0,00	0,00
G. Bedrijfskosten overgedragen op activa (kosten herstructurering)	0,00	0,00
BEDRIJFSWINST OF -VERLIES	-3.438.515,72	3.362.746,37
II. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	26.201,14	7,45
FINANCIËLE KOSTEN	-15,84	-354,03
WINST/ VERLIES BEDRIJFSACT. VOOR BELASTINGEN	-3.412.330,42	3.362.399,79
III. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	1.918,99	3.750,00
UITZONDERLIJKE KOSTEN	0,00	0,00
WINST/ VERLIES VAN HET BOEKJAAR VOOR BEL.	-3.410.411,43	3.366.149,79
IV. BELASTING OP HET RESULTAAT	0,00	0,00
WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR	-3.410.411,43	3.366.149,79
V. VOORHEFFING BELASTINGVRIJE RESERVES	0,00	0,00
OVERBOEKING NAAR BELASTINGVRIJE RESERVES	0,00	0,00
TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR	-3.410.411,43	3.366.149,79
BESTEMMINGEN EN VOORHEFFINGEN		
A. TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES		
1. Te bestemmen winst of verlies van het boekjaar	-3.410.411,43	3.366.149,79
2a. Over te dragen winst van vorig boekjaar	1.337.135,97	0,00
2b. Over te dragen verlies van vorig boekjaar	0,00	-1.179.640,23
B. VOORHEFFINGEN EIGEN VERMOGEN	0,00	0,00
C. TOEVOEGINGEN AAN HET EIGEN VERMOGEN		
1. aan kapitaal en emissiepremies	0,00	0,00
2. aan de wettelijke reserves	-126.978,53	-849.373,59
3. aan overige reserves	0,00	0,00
D.1. OVER TE DRAGEN WINST	0,00	1.337.135,97
2. OVER TE DRAGEN VERLIES	-2.200.253,99	0,00
E. INTERVENTIES VAN DE VENNOTEN IN HET VERLIES	0,00	0,00
F. UIT TE KEREN WINST	0,00	0,00

TOEKOMST

ALTERNATIEF BELOODSINGSCONCEPT EN VERNIEUWING BELOODSINGSMIDDELEN

De nieuwe beloodsingsmiddelen worden verworven via "bareboat charters" (naakte rompbevrachting), een courante praktijk in de maritieme sector.

Kort samengevat komt het erop neer dat een private partij tegen een vergoeding (charter hire) aan de Vlaamse overheid beloodsingsvaartuigen ter beschikking stelt zonder bemanning, waarbij voor ieder vaartuig een bareboat contract wordt afgesloten.

De duurtijd van bareboat contracten loopt evenwel niet door tot het economische levenseinde van de schepen.

Het betreft het verwerven van 4 moderne beloodsingsvaartuigen van het Swath type: 1 moederschip met logiesmogelijkheden voor loodsen waarrond 3 snelle kleinere tenders (waarvan 1 in reserve) opereren. Dit is conform het beloodsingsconcept dat

het Duits Loodswezen met succes toepast in de Elbe-range.

De dienstverlening aan de scheepvaart zal hierdoor opmerkelijk verbeteren. Met de huidige beloodsingsmiddelen moet de loodsdienst gedurende stormdagen worden gestaakt (35 à 45 maal per jaar), waardoor het overgrote deel van de schepen moet wachten.

Slechts een beperkt gedeelte kan worden opgevangen door helibeloodsing en loodsen op afstand. Met de nieuwe beloodsingsvloot kan de dienstverlening continu doorlopen.

Na publieke aankondiging van de onderhandelingsprocedure werd op 7 mei 2008 één offerte ontvangen, nl. van NV Dexia Lease met als onderaannemers Abeking & Rasmussen (Duitse scheepsbouwer) en Dexia Bank (financier).

In september 2008 waren de onderhandelingen op hoofdlijnen afgerond.

Door de financiële crisis heeft het project vertraging opgelopen. Het betrof vooral het vinden van de nodige prefinanciering voor de bouw van de vaartuigen op de scheepswerf van Abeking & Rasmussen. Inmiddels is hiervoor een oplossing gevonden. Op korte termijn dient nog het volgende te gebeuren:

- ➔ finaliseren overeenkomsten
- ➔ finaal dossier voorleggen aan kredietcomité Dexia
- ➔ waar nodig aanpassen van het financiële model
- ➔ beslissen over daadwerkelijke deelname bij aandeelhouders SPV

Het is de bedoeling om in ieder geval nog tijdens de huidige legislatuur aan de Vlaamse Regering een gunningvoorstel aan te bieden.

Demo nieuwe beloodsingsmiddelen in Antwerpen



INHOUD

Voorwoord	1
Charter	2
Missie en doelstellingen	2
Visie en structuur	2
Waarden	2
Omgevingsfactoren	3
Beheersovereenkomst	9
Indicatoren	9
Projecten	10
Kwaliteit	11
Organisatiestructuur	12
Interne controle	12
Milieudoorlichting	12
Personeel	13
Klachten	13
Logistiek	14
IT	14
Communicatie	15
Begroting	18
GNB	20
De kustwacht	22
Areyouwaterproof?	24

Scheepvaartbegeleiding	26
Verkeersbegeleiding	27
Uitbreiding vts-gebied	27
Opleiding en training	30
Ketenbenadering	31
Studie vts 2020	31
Studie ketenbenadering	31
Realisatie havencoördinatiecentra	33
Scheepvaartbegeleidingsdecreet	33
Implementeren en vernieuwen van de overeenkomsten havenkapiteinsdiensten	33
M RCC	34
Algemene ondersteuning	35
Personeelsbeleid	35
Communicatie	35

Vloot	38
Investeringen	39
Investeringsplan	39
Projecten in uitvoering	39
Buiten dienst gestelde vaartuigen	42
Vlomis	42
Finlog	42
Netwerken	42
Optimalisaties concreet	43
Dienstverlening	44
Veerdiensten	44
Algemene hulpverlening en zeereddingsdienst	46

Vaarwegmarkering	47
Beloodsen te water	48
FOD leefmilieu.....	49
Hydrografie	49
Scheepvaartpolitie	50
Douane	50
Wetenschappelijk onderzoek.....	50
Onderwijs	50
Zeevisserijcontrole.....	51
Organisatie	52
Personeel en diversiteit.....	53
Diversiteit	53
Communicatie van en naar het personeel	53
Gekwalificeerd personeel	54
Veiligheid en kwaliteit	56
ISO 9001:2000	56
ISM	56
BSC	57
Klantentevredenheid	57
Preventieplan	57
Arbeidsongevallen	58
Communicatie	59
Aanwezigheid op beurzen en open deurdagen.....	59
Gastvrijheid van vloot.....	59
Advertenties	59
Publicaties	59
Facts and figures.....	60
Activa	60
Passiva	61
Resultatenrekening	62
Europese en internationale initiatieven	63
Maatschappelijke waarde	64
Uiteenzettingen en spreekbeurten.....	64
Inspanningen voor IBIS	64
Waardering voor studenten van de scholen	64
Inspanningen VLOOT voor de Mercator	64
Acties voor het milieu	64

Kust	66
Organisatie	67
Personeel	68
Kwaliteit	69
Realisaties	70
Website	70
Elektronische nautische kaarten.....	70
Ow-plan oostende	71
Geïntegreerd kustveiligheidsplan	71
Verzanding van het Zwin	72
Havengebonden bedrijven in jachthaven Blankenberge	72
Havenwandelweg in Nieuwpoort.....	73
Renovatie jachthaven Kromme Hoek	73
O.M.S. ruilt Zeebrugge voor Oostende	74

Publicatie symbolen en afkortingen	75
Weerbericht voor bouw van windmolenpark	75
Sanering camping als duurzaam kustproject	75
Onderhoudsbeurt voor noodstrand Oostende	76
Opspuiting strand in Nieuwpoort (Lombardsijde)	77
Brug de Lichtenlijn in Knokke-Heist	77
Communicatie	79
Belgian Boat Show	79
Folder promoot het kustweerbericht	79
Getijboekje voor de kust	79
Brug 'de Lichtenlijn' officieel ingewandeld	80
Water-wind-wandelen in Nieuwpoort	80

Loodswezen	82
Missie, visie en waarden	82
Dienstverlening – kerntaak	82
De haven van Zeebrugge en Oostende	83
Algemeen beeld 2008	83
Schaalvergroting	83
Cruiseschepen	85
Projecten – “highlights” in 2008	85
De haven van Gent	86
Algemeen beeld 2008	86
Schaalvergroting	86
Projecten – “highlights” in 2008	87
De haven van Antwerpen	88
Algemeen beeld 2008	88
Schaalvergroting	88
Cruiseschepen	88
Projecten – “highlights” in 2008	89
Kwaliteit	90
Maritieme know how	91
Samenwerking Franse loodsen	92
Colloquium le havre	92
Opleidingen – uitbreiding – verbreding know how	92
Port revel	93
Navigatieondersteunende middelen voor de loodsen	94
Highlights	95
Ondertekening vier scheldeverdragen	95
Samenwerking loodsdiensdiensten	95
Personeel	96
Communicatie	97
Externe communicatie	97
Evenementen in 2008	99
Financieel	101
Facturatie	101
Activa	103
Passiva	104
Resultatenrekening	105
Toekomst	106
Alternatief beloodsingsconcept en vernieuwing beloodsingsmiddelen	106

COLOFON

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Kapt. Jacques D'Havé
administrateur-generaal

REDACTIE

Tony Vuylsteke
Rik Bervoets
John Pauwels
Eva Descamps
Rita Bertens
Yvette Vandevelde
Tom Moortgat
Ulrike Vanhessche
Sandra De Canck
Katty Cypers
Charlotte Devriendt

GRAFISCHE VORMGEVING

Tom Moortgat

DEPOTNUMMER

D/2009/3241/163

CONTACT

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Graaf de Ferraris-gebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 5
1000 Brussel
tel.: 02 553 77 02
fax: 02 553 77 05
maritiemedienstverlening.kust@vlaanderen.be