

VOORWOORD

MDK is een nieuw begrip met stevige wortels in vier vertrouwde entiteiten: Loodswezen, Vloot, Scheepvaartbegeleiding en afdeling Kust. Alle vier kunnen ze bogen op een jarenlange ervaring. Het Zeewezen, dat de eerste drie bundelde, was steeds een begrip voor generaties zeevarenden. Ook de afdeling Kust kan een rijk palmares aan verwezenlijkingen voorleggen en viert volgend jaar zelfs zijn 110de verjaardag.

Zonder overdrijven mogen we stellen dat, hoewel het agentschap MDK een nieuw begrip is bij de Vlaamse overheid, de expertise die het kan voorleggen borg staat voor vakkennis in het integrale kustzonebeheer en in nautische, hydrografische en hydrometeorologische dossiers.

MDK tekent voor een “no-nonsense” aanpak en kiest resoluut voor een klantgerichte benadering met de klemtoon op kwaliteit en transparantie in de dienstverlening. Bij de benadering van de klant wordt gekozen voor een direct contact.

Het Agentschap steunt het emancipatie- en diversiteitsbeleid, waarbij wordt gestreefd naar het creëren van kansen voor het personeel. Gezien haar specifieke opdrachten kiest het Agentschap ervoor om binnen het kader van het Vlaamse Personeelsstatuut een eigen, sectorspecifiek personeelsbeleid te voeren dat aan alle personeelsleden de beste kansen tot ontplooiing garandeert in overeenstemming met het vervullen van de kernopdracht. Het Agentschap meent in dergelijke dossiers een toegevoegde waarde te kunnen genereren.

Door de opstart in de loop van het jaar werden een aantal structuren, de beheersovereenkomst en het ondernemingsplan slechts in de loop van 2006 of begin 2007 opgesteld. De activiteiten in de entiteiten liepen al die tijd probleemloos verder. Gezien de continuïteit van de operaties kozen we voor een volledig verslag van de activiteiten en ontwikkelingen tijdens het kalenderjaar 2006.



Schip in de Haven van Antwerpen

INLEIDING

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

Het Agentschap bestaat uit vier entiteiten van de voormalige administratie Waterwegen en Zeewezen (DAB Vloot; DAB Loodswezen; afdeling Scheepvaartbegeleiding, afdeling Kust) en een stafdienst. Het Agentschap speelt een sleutelrol in de Kustwacht en is bovendien de Vlaamse motor van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Scheldemonden.

MISSIE

“De missie van het agentschap bestaat erin om, binnen het werkingsgebied, te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen, het integrale kustzonebeheer en de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening.” De kernopdracht van het agentschap wordt vertaald in drie strategische doelstellingen.

- 1** Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse zeehavens.
- 2** Het initiëren en ondersteunen van de hulpverlening op zee met als doel naast de primaire reddingen, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.

DOELSTELLINGEN

3 Het uitvoeren van een zeeveringprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone. Het Agentschap voert een geïntegreerd kustzonebeheer met inbegrip van de jacht- en vissershavens waarbij duurzaam beheer, overleg met de betrokken sectoren en communicatie centraal staan.

Deze strategische doelstellingen werden verfijnd in elf strategische subdoelstellingen:

- 1 Het reorganiseren van het proces 'loodsen en beloodsen' om in nagenoeg alle weersomstandigheden tijdig een loods aan boord van loodsplichtige schepen te kunnen brengen tegen een maatschappelijk aanvaardbaar kostenniveau.
- 2 Het verbeteren van het proces verkeersbegeleiding en het inzetten van moderne navigatieondersteunende middelen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit.
- 3 Het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering met het oog op een gestroomlijnde organisatie en coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd.
- 4 Het implementeren van het GNB-verdrag om te komen tot een optimale Vlaams-Nederlandse nautische samenwerking.
- 5 Coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het Maritieme Reddings- en Coördinatie Centrum als SAR-autoriteit.
- 6 Organisatie van de inzet en de exploitatie van de specifieke SAR-schepen en het voorzien van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening.
- 7 Rol van MDK in "Kustwacht" ontwikkelen om zo te komen tot een evenwichtig beleidsorgaan waarin de Vlaamse belangen volwaardig worden behartigd.
- 8 MDK ontwikkelen met betrekking tot de specifieke maritieme knowhow binnen het Vlaamse Gewest.
- 9 Zorgen voor een operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem
- 10 Voorzien in een evenwichtige uitbouw van de kustzone met inachtnaam van de functies zeevering (beveiligen van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloed en overstromingen), ontwikkeling van de kustzone, actieve natuur- en landschapsontwikkeling, ondersteuning van toeristisch-recreatieve activiteiten
- 11 Verzekeren van een continue uitbouw en exploitatie van de jacht- en vissershavens in het kader van ondersteuning van toeristisch-recreatieve, sportieve en economische activiteiten

KWALITEIT

Het Agentschap MDK is een integere en transparante organisatie en werkt samen met andere entiteiten van de Vlaamse overheid en andere bestuursniveaus met het oog op een klant- en oplossingsgerichte doelmatige dienstverlening.

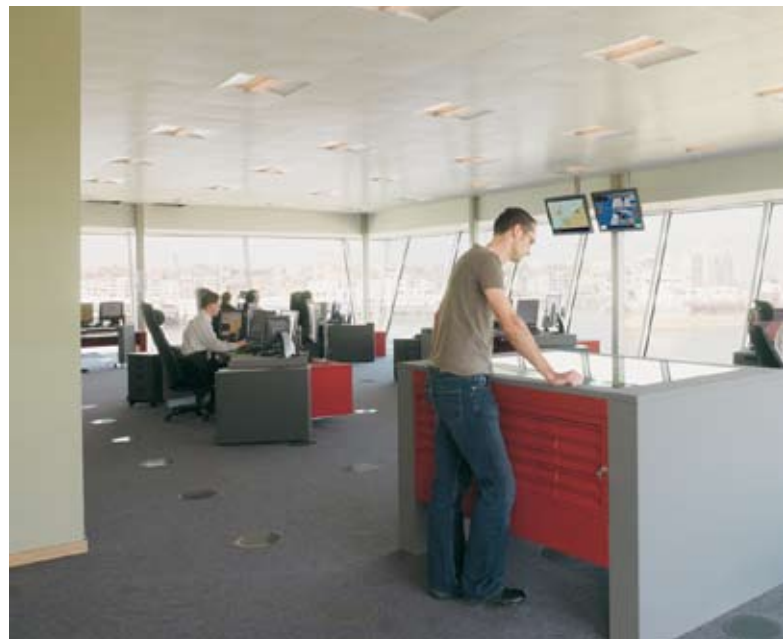
Als dienstverlenende organisatie staat het agentschap dicht bij de eindgebruiker met wie het actief communiceert. De binding met de klant en of de burger is dan ook groot. Vandaar dat een directe communicatie met de “stakeholders” en een lage instapdrempel belangrijk zijn.

Bij het uitvoeren van de taken staan bij het agentschap transparantie en kwaliteit voorop. Doelmatig en kwaliteitsvol werken zijn sleutelbegrippen voor elk van de entiteiten.

Tijdens 2005 en 2006 werden kwaliteitsprogramma's bij DAB Vloot en de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Kust opgestart. DAB Loodswezen behaalde reeds in 2005 de EFQM award “Recognized for Excellence” en zette in 2006 het traject verder voor het behalen van het hoogste EFQM niveau.

BEHEERSOVEREENKOMST

In 2006 werd bij de start van het agentschap de basis gelegd voor de beheersovereenkomst die in 2007 zal gesloten worden met de Vlaamse Regering.



MRCC in Oostende

Om de strategische doelstellingen te realiseren, zullen in de beheersovereenkomst indicatoren bepaald worden. Deze indicatoren worden op regelmatige basis opgevolgd. Hierover zal gerapporteerd worden aan de directieraad van MDK en aan de minister.

PROJECTEN



Een volledige bespreking van alle projecten is voorzien in het verslag van elke entiteit. In dit overzichtsgedeelte worden enkele van de belangrijkste projecten van het Agentschap, die in 2006 zijn gerealiseerd of opgestart, kort gesitueerd.

SAMENWERKING TUSSEN DE NEDERLANDSE EN VLAAMSE LOODSDIENSTEN

De Nederlandse en Vlaamse loodsdiensten werken op verschillende vlakken nauw samen. Zo is er een overeenkomst voor onderlinge dienstverlening op de rede van Vlissingen die uitgebreid wordt naar de loodsposten Wandelaar en Steenbank.

Samen met de Nederlandse dienst wordt ook een nieuwe loodsgeldstructuur uitgewerkt. De ontwerpovereenkomsten voor de nieuwe loodsgeldstructuur zijn door de betrokken partijen in een werkgroep opgemaakt en door externe consultants onderzocht en waar nodig bijgewerkt. In de loop van 2005 en 2006 vonden consultaties met de stakeholders en klanten plaats en werd het model verder verfijnd.

De betreffende overeenkomsten werden vervolgens ter kennisgeving aan de PC van 3 oktober 2006 voorgelegd. De frequentiekortingen werden herzien en herwerkt in een nieuw systeem van volumekortingen. Het rekenmodel staat volledig op punt.

In de loop van 2007 wordt dit nogmaals afgetoetst met vakbonden, havenbedrijven, klantenverenigingen en eindgebruikers zodat de nieuwe structuur in 2008 kan ingevoerd worden.

MARITIEM REDDINGS- EN COÖRDINATIECENTRUM (MRCC)

Het nieuwe MRCC in Oostende werd ingehuldigd op 12 juli 2006 en bevindt zich boven de afdelingszetel van Scheepvaartbegeleiding. Het MRCC staat met de modernste technologie borg voor meer veiligheid op zee. Bij een calamiteit worden alle diensten gewaarschuwd die bij een dergelijke gebeurtenis een rol spelen. Het betreft hier uiteraard zowel de Vlaamse, de federale als de provinciale niveaus die vanuit het crisiscentrum van het MRCC gecoördineerd worden. Het MRCC is gelinkt aan verschillende interne en externe databanken en is uitgerust met een Incident Management System voor de opvolging, coördinatie en rapportering.

KUSTWACHT

Het samenwerkingsakkoord Kustwacht trad officieel in werking op 19 mei 2006. Dit akkoord, dat de samenwerking tussen de Vlaamse en de federale diensten regelt, voorziet in een driedelige structuur: een beleidsorgaan, waarin beleidsbeslissingen genomen worden, een overlegorgaan, waarin de experts zetelen, en het secretariaat, dat de motor van de Kustwacht is.

Het samenwerkingsakkoord voorziet verder in één geïntegreerde Kustwachtcentrale. Deze bestaat uit het MRCC, met als hoofdtaken: het coördineren van reddingsacties op zee en dienstverlening aan de scheepvaart (SAFETY) en het MIK, gevestigd in de Marinbasis van Zeebrugge. Deze laatste component is nog in opbouw en heeft als hoofdtaken de ordehandhaving op zee en veiligheid. Het MIK en MRCC zijn complementair.



De Zeehond in volle actie

VERNIEUWING VLOOT

De vloot vaartuigen onder beheer van DAB Vloot is dringend aan vernieuwing toe.

Hiervoor werden acties voorzien die gedeeltelijk tijdens 2006 gerealiseerd werden en de gemiddelde leeftijd van de VLOOT vaartuigen positief zullen beïnvloeden.

Negen vernieuwingsprojecten werden in 2006 opgestart of gerealiseerd.

Het vaartuig de 'Zeearend' dat gebruikt wordt voor o.a. het uitzetten van boeien en bakens die de vaarweg markeren, moet dringend vervangen worden. Er wordt geopteerd om een nieuw vaartuig in dienst te nemen dat verschillende functies kan vervullen naast het verzorgen van de vaarwegmarkering. Naast de basisopdracht van de vaarwegmarkering zal dit vaartuig fungeren als stationssleepboot en pollutie op zee voorkomen en bestrijden. Hiervoor is een multifunctioneel vaartuig wenselijk.

Gezien een aantal taken tot het federale niveau behoren wordt een PPS-project overwogen met beide overheden. In 2006 kon dit PPS project echter niet tot een goed einde gebracht worden.

NAUTISCHE KETENBENADERING

Voor veilig en vlot scheepvaartverkeer is de nautische ketenbenadering een absolute vereiste.

Door deze ketenbenadering wordt de aanwezige capaciteit van alle betrokken actoren, zowel van de diverse overheden als van de privé-bedrijven, op elkaar afgestemd wat uiteindelijk de goede doorstroming en de veiligheid van de scheepvaart ten goede komt.

De ketenbenadering wordt door iedereen erkend als een noodzakelijk instrument en staat trouwens ingeschreven in het verdrag aangaande het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied (art 8) dat op 21 december 2005 tussen Vlaanderen en Nederland getekend werd.

Tijdens 2006 werden de overeenkomsten en de procedures voor de ketenbenadering met de Vlaamse havens verder uitgewerkt zodat deze in 2007 kunnen ondertekend worden.

ALTERNATIEF BELOODSINGSCONCEPT

DAB Loodswezen en DAB Vloot werkten samen met het Nederlands Loodswezen een concept uit om met de inzet van de meest moderne vaartuigen ook onder ongunstige weersomstandigheden, zonder gebruik van een helikopter, het beloodsen van de scheepvaart verder te zetten.

De procedure diende evenwel omwille van niet-conforme offertes te worden stopgezet. Een nieuwe aankondiging werd op 13 juli 2006 gelanceerd. De selectie van de ingeschreven kandidaten werd in september 2006 afgerond.

Het laatste kwartaal van 2006 werd in het coördinatieteam en de technische werkgroep gewerkt aan een nieuw bestek. Tevens werd met de loodsen overleg gepleegd om een draagvlak te creëren en de gevoeligheden voor bepaalde aspecten van het concept weg te werken.

HET GEÏNTEGREERD KUSTVEILIGHEIDSPAN

Eén van de belangrijke taakstellingen van het agentschap is het uitvoeren van een zeeweringprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen.

Hiertoe werd in 2006 de aanzet gegeven tot de opmaak van een geïntegreerd kustveiligheidsplan. Dit houdt een veiligheidstoets in van de volledige Vlaamse zeewering voor een 1000-jarige en 4000-

jarige storm volgens de Vlaamse Leidraad Veilige Kust (2005) en de opmaak van een risicoanalyse.

De overstromingsrisico's voor de hele Vlaamse kust worden opgetekend, gebruik makend van de meest recente versie van de Vlaamse Methodologie opgesteld door het Waterbouwkundig Laboratorium.

Een masterplan 2008-2010 is opgesteld om de aanbevelingen uit deze studie in de praktijk uit te voeren. In 2008 wordt gestart met de uitvoering van dit masterplan.



De haven van Oostende

Binnen het geïntegreerd kustveiligheidsplan werden reeds 2 projecten gedefinieerd:

1 Openbare Werken-plan Oostende

Het OW-plan Oostende is noodzakelijk om Oostende-centrum tegen overstroming te beveiligen en de haven van Oostende toegankelijk te maken voor alle scheepstypes (jumbo-ferries, cargo- en cruiseschepen) tot een lengte van 200 m.

Beide doelstellingen zullen op een geïntegreerde wijze uitgevoerd worden en bestaan uit 5 deelprojecten:

- Zeewering Oostende-centrum – Beschermingsdam
- Renovatie Albert I promenade en Zeeheldenplein
- Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende, Oosteroever
- Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven
- Verbetering haventoeegang Oostende

De passende beoordeling en de plan-MER van het projectgebied wijzen uit dat natuurcompensatie voor het project te Oostende noodzakelijk zal zijn. De natuurcompensatie wordt voorzien op het strand t.h.v. de oosteroever van de Ijzermondig.

Deze bestaat uit een zandsuppletie, de afbraak van de bestaande duinvoetversteving en de aanleg van een natuurtechnisch strandhoofd of palenrijen om het opgespoten strand stabiel te houden.

2 Uitbreiding Zwin

Eén van de natuurprojecten van de Ontwikkelingsschets 2010 voor het Schelde-estuarium is de uitbreiding van het Zwin.

Er wordt een tweeledige doelstelling nagestreefd: een technische doelstelling die gericht is op het duurzame behoud van het inter-tijdengebied (oplossing voor de verzanding) en anderzijds een beleidsmatige doelstelling die gericht is op de creatie van voldoende (estuariene) natuur in het Schelde-estuarium.



Het Zwin

NAUTINVEST VLAANDEREN NV

Nautinvest Vlaanderen NV werd begin 2005 in opdracht van de Vlaamse Regering opgericht als dochteronderneming van de ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV).

Het hoofddoel van Nautinvest is om publiek-private samenwerkingsverbanden (PPS) op te zetten voor een aantal projecten van MDK. De aandeelhouders zijn PMV en het Vlaamse Gewest, via MDK, met de volgende verdeling van de aandelen: PMV 50% plus één aandeel en MDK 50% min één aandeel. De voorzitter van de raad van bestuur is eredirecteur-generaal van de Administratie Waterwegen en Zeewezen Jan Strubbe. MDK wordt in de raad van bestuur vertegenwoordigd door Kapt. Jacques D'Havé als bestuurder en Kapt. Yves Goossens als raadgever.

In 2006 werden de nodige overeenkomsten afgesloten tussen PMV en het Vlaamse Gewest om het contractueel kader van Nautinvest te vervolledigen.

Nautinvest is als aanbestedende instantie ingeschakeld voor het verwerven van de nieuwe Vlaamse beloodsingsvloot. De bedoeling is om via een openbare aanbesteding en een onderhandelingsprocedure, een contract met een private partner af te sluiten voor

het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud van de nieuwe beloodsingsmiddelen.

Verder heeft Nautinvest een brede marktconsultatie uitgevoerd over een mogelijke PPS-constructie voor het beheer en het onderhoud van het voormalig opleidingsschip de Mercator. De consultatie heeft echter geen bruikbaar resultaat opgeleverd.

Nautinvest vervult ook een rol in het Vlaams-federaal PPS project met betrekking tot een multifunctioneel vaartuig voor het kustgebied.

Het betreft een combinatie van een boeienlegger, stationssleepboot en bestrijder van oliepollutie. Het project moet leiden tot een participatieve PPS voor de bouw en de exploitatie van het multifunctioneel vaartuig met Nautinvest als investeerder vanuit het Vlaamse Gewest, de federale participatiemaatschappij als investeerder vanuit de federale overheid en een private partner.

VRIJWARING VAN DE MARITIEME KENNIS

In 2006 spande MDK zich in voor het behoud van de maritieme kennis in Vlaanderen.

Onder de noemer areyouwaterproof?, zette MDK samen met partners uit de private sector verschillende initiatieven op om jongeren en jongvolwassenen te stimuleren voor een maritieme opleiding die naar een varend beroep leidt.

Zo nam areyouwaterproof? in het eerste deel van het jaar deel aan de Belgian Boat Show en Oostende voor Anker met een interactieve stand. Tevens werden verschillende initiatieven genomen, zoals het openstellen voor scholen van o.a. de vuurtoren Lange Nelle, de Mercator, enz. Voor het Maritiem Instituut te Oostende organiseerde areyouwaterproof? het evenement “Een Zee van Sporten” in samenwerking met de Stichting Vlaamse Schoolsport en organiseerde areyouwaterproof? een promoteam dat gedurende de zomermaanden jongeren warm maakte voor de maritieme sector.

In het najaar haalde areyouwaterproof? de pers door de lancering van een interactief educatief pakket op cd-rom dat jongeren tussen 10 en 18 jaar wegwijs maakt in de wereld van de maritieme varende beroepen. Op de website www.areyouwaterproof.be noteerde men ongeveer 20.000 contacten.



Oostende voor Anker

INTERNATIONALE SAMENWERKING

GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER IN HET SCHELDEGEBIED

Op 21 december 2005 werd in Middelburg, samen met drie andere Scheldeverdragen, het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) ondertekend. Dit verdrag beoogt een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse inspraak en uitoefening van bevoegdheden ten aanzien van het nautisch beheer, nl. de zorg voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer, op de volgende vaarwegen in het Scheldegebied:

- aanlooproutes naar de Westerschelde
- de Westerschelde
- de Beneden-Zeeschelde
- het kanaal Gent-Terneuzen

Anticiperend op de ratificatie van de Scheldeverdragen na wederzijdse parlementaire goedkeuring, heeft de Permanente Commissie in 2006 de uitvoering van het GNB-verdrag laten voorbereiden. Dit wordt nader toegelicht aan de hand van de vijf belangrijkste pijlers van het GNB-verdrag:

1. de uitbreiding van de bevoegdheden van de Permanente Commissie als gezamenlijk beleidsorgaan
2. de juridische verankering van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit als gezamenlijk beheersorgaan
3. het opstellen van een veiligheidsplan
4. het realiseren en concretiseren van de nautische ketenbenadering;
5. het creëren van een uniform nautisch regime



Permanente Commissie (PC)

De PC is ingesteld bij het Verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen België en Nederland regelde. Haar oorspronkelijke opdracht was het uitoefenen van toezicht op de vaarwegmarkering en de loodsdiensten op de Westerschelde. De huidige samenstelling is als volgt:

voor Vlaanderen:

- Jacques D'Havé, administrateur-generaal, Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
- Rik Goetinck, algemeen directeur, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

voor Nederland:

- Jacqueline Tammenoms Bakker, directeur-generaal Transport en Luchtvaart
- J.H.G. Jacobs, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zeeland, tevens Rijkshavenmeester Westerschelde

Het GNB-verdrag breidt de bevoegdheden van de PC uit. Daarbij is belangrijk dat de PC zelf regels kan uitvaardigen in het belang van een veilige en vlotte scheepvaart. Deze regels vervangen de huidige Vlaamse en Nederlandse voorschriften geldend voor het Scheldegebied.

De PC heeft al een uitgebreide inventaris vastgesteld van de onderwerpen waarover zij krachtens het GNB-verdrag regels kan vaststellen. Met de federale overheid zijn de nodige afspraken gemaakt om erover te waken dat deze regels niet op het federaal Belgische bevoegdheidsdomein treden.

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)

De samenwerking in de GNA werd in de loop van 2006 verder geconsolideerd. De GNA is sedert 1 januari 2003 actief op informele en vrijblijvende basis, maar krijgt in het GNB-verdrag een formeel en juridisch statuut. Onder het toezicht van de PC verzekert de GNA de dagelijkse zorg voor en veilig en vlot scheepvaartverkeer.

Aan het hoofd van de GNA staan de heren D'Havé en Jacobs. Hun bevoegdheden werden gedelegeerd naar het meest functionele niveau: de Vlaamse nautische dienstchefs en de Nederlandse hoofdverkeersleiders die op de werkvloer van het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen gezamenlijk instaan voor de coördinatie van het scheepvaartverkeer en het toelatingsbeleid.

Op grond van het GNB-verdrag beslist en treedt de GNA naar buiten op als één entiteit. Eenzijdige beslissingen door de Vlaamse of Nederlandse tak van de GNA zijn uitgesloten. In geval er onverhoopt toch geen consensus op de werkvloer van de GNA wordt bereikt, liet de PC evenwichtige beslissingsprocedures opstellen.

Veiligheidsplan

Het GNB-verdrag draagt de Permanente Commissie op om aan de wederzijdse ministers een veiligheidsplan aan te bieden. Aan dergelijk plan wordt inmiddels gewerkt.

Het plan zal de volgende onderdelen omvatten: preventieve veiligheidsmaatregelen, calamiteitenbestrijding, handhaving en moni-

toring. Belangrijk hierbij is dat alle betrokken partijen de adviseerende rol van de GNA bij calamiteiten hebben onderkend.

Voor de nautische veiligheid is een goede samenwerking tussen de verkeersleiders en de loodsen cruciaal. Zij zorgen immers, elk vanuit hun specifieke opdracht, resp. vanaf de wal en op de rivier, voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Deze nautische dienstverleners zijn het best geplaatst om vanuit hun praktijkervaring maatregelen voor te stellen ter verbetering van de veiligheid. De daartoe opgerichte werkgroep heeft al waardevolle voorstellen ingebracht die als preventieve maatregelen zullen worden opgenomen in het veiligheidsplan.

Nautische ketenbenadering

Het realiseren van de ketenbenadering geniet bijzondere aandacht. De ketenbenadering moet mogelijk maken dat de vaartocht van een schip op het hele traject vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven rimpelloos verloopt.

Hiertoe is het belangrijk dat de gesloten keten van nautische dienstverlening optimaal op elkaar aansluit en samenwerkt: GNA, verkeersleiding, loodsdiensten op zee en de rivier, sluismeesters, sleepvaartbedrijven, havenloodsen, havenkapiteinsdiensten, havenloodsen, bootmannen, enz.

Tijdens hun overleg op 14 december 2006 hebben de PC en de Scheldehavens overeenstemming bereikt over de principes van de ketenbenadering. De volgende stap is dat, zoals opgedragen in het GNB-verdrag, de PC met de havens protocollen of overeenkomsten sluit. Hiertoe was er aan Vlaamse zijde in 2006 reeds overleg

In het kader van de ketenbenadering wordt in een Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband ook gewerkt aan het verder uitbouwen van Vessel Traffic Management Information Services (VTMIS) in de Schelderegio.

Het betreft het bundelen van allerlei informatiestromen en systemen om niet alleen de scheepvaart maar ook de scheepslanding op te volgen en om relevante informatiebronnen efficiënt te organiseren. Een belangrijke stap in die richting is het Centraal Broker Systeem, een instrument voor het multilateraal uitwisselen van relevante scheepvaartgegevens tussen informatiesystemen van de overheden, de loodsdiensten en de havens.

Eenheid van nautisch regime

Het GNB-verdrag beoogt een uniform nautisch regime voor het hele Scheldegebied. Het is niet wenselijk dat schepen afhankelijk van hun bestemming of van het territorium waarop ze zich bevinden, aan andere regels worden onderworpen. Daarom is een harmonisatie van de loodsplichtregeling vereist.

Tot op heden wordt de loodsplicht voor Scheldevaarders (schepen naar een Vlaamse Scheldehaven) geregeld in het Vlaams-Nederlandse Scheldereglement en zijn uitvoeringsbesluiten.

De loodsplicht voor wetschepen (schepen naar een Nederlandse Scheldehaven) is nog onderwerp van de Nederlandse wetgeving. Hierdoor zijn er verschillen tussen de loodsplicht voor Scheldevaarders en die voor wetschepen.

Het GNB-verdrag bepaalt nu dat ook de loodsplicht voor wetschepen onder het Scheldereglement valt. De nodige ontwerpen ter aanpassing van de uitvoeringsbesluiten van het Scheldereglement liggen klaar. De loodsplichtverschillen zullen zo volledig verdwijnen.

Communicatie

In juni resp. december 2006 zijn de 8ste en 9de GNB nieuwsbrief “Nautisch Nieuws Scheldegebied” uitgekomen. De jaarlijkse GNB infodag vond plaats op 24 oktober 2006. De volgende onderwerpen kwamen aan bod: GNB-verdrag, ketenbenadering en veiligheid. Dezelfde dag werd ook de voor het GNB ontworpen huisstijl voorgesteld.





NAUTISCHE EXPERTISE BIJ UITBREIDING PANAMAKANAAL

Op het IMPA - congres (International Maritime Pilots Association) dat in november 2006 in Havana-Cuba werd gehouden tekenden de DAB Loodswezen, de Beroepsvereniging van Loodsen vzw (BVL) en Brabo Dock Pilots met de Panama Canal Pilots Association een samenwerkingsakkoord. Deze overeenkomst voorziet in de technische uitwisseling van informatie, de training en de organisatie van opleidingsprogramma's voor de Panamese kanaalloosden en is het gevolg van intense contacten die vorig jaar tussen de diverse loodsdiensten werden gehouden.

Bij de modernisering van het Panamakanaal zal ook Vlaamse expertise geleverd worden. Hierbij wordt niet enkel gekeken naar de infrastructuur maar ook naar de dienstverlening aan de scheepvaart. Op beide terreinen is Vlaanderen toonaangevend.

Vlaanderen is immers een regio waar dagelijks het grootste aantal sluismanoeuvres ter wereld, met steeds andere scheepstypes en onder de meest diverse weersomstandigheden, worden uitgevoerd.

De nautische expertise van de Vlaamse loods wordt algemeen zeer gewaardeerd. Het is juist deze maritieme kennis die een cruciaal gegeven blijkt te zijn bij de voorziene moderniseringswerken van het Panamakanaal.

Volgens de huidige werkwijze worden in Panama locomotieven gebruikt om de schepen in de sluisen te manoeuvreren. Bij de verbreding van het kanaal zijn nieuwe sluisen gepland van dezelfde grootte en design als de Berendrecht en de Zandvlietsluis in Antwerpen.

Ook stappen de Panamese kanaalautoriteiten over naar het gebruik van sleepboten voor assistentie bij het in- en uitvaren van de sluis. De toekomstige aanloopmanoeuvres voor diverse scheepstypes zullen met de nieuwe plannen dan ook fundamenteel herzien worden.

Het is hiervoor dat men een beroep wenst te doen op de ervaring van MDK. Een vertegenwoordiger van MDK zal in de "Advisory Board" van de Panamese kanaalautoriteiten benoemd worden.



Ondertekening samenwerkingsovereenkomst met Panama

In 2006 bracht een eerste groep Panamese kanaalloodsen een werkbezoek aan de Antwerpse haven. Hierbij werden waardevolle contacten gelegd met ondermeer de loodsenverenigingen en met het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout waar zich de vaarsimulatoren van de Vlaamse overheid bevinden.

EXPERTISE BIJ GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER MEKONG GEBIED

Op basis van een werkbezoek van een delegatie van het Master Plan for Navigation in Cambodia aan de vertegenwoordigers van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer uit MDK en de toenmalige Algemeen Directeur van het Vlaamse Loodswezen is een uitwisselingsprogramma opgezet.

Doel was het leveren van input voor een mogelijke gezamenlijke werking van Vietnam en Cambodja in de Mekong delta. Zowel nautische als juridische expertise op het vlak van projectmanagement resulteerden in vruchtbare gesprekken tussen beide landen. In 2007 wordt dit project verder gezet.

PERSONEEL

Door de samenvoeging van de zeewezenafdelingen van de oude administratie Waterwegen en Zeewezen in een nieuwe entiteit, ontstonden nieuwe kansen voor een verregaande samenwerking.

Door de eigenheid van het zeewezen – o.a. continudiensten, specifieke arbeidsomstandigheden aan boord van schepen etc. – is het noodzakelijk dat het personeelsbeleid hieraan aangepast wordt.

De werkgroep Personeel & Organisatie is de stuwende kracht achter dit personeelsbeleid. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de verschillende MDK-afdelingen.

Belangrijke aandachtspunten binnen het personeelsbeleid van MDK zijn:

1 Het Agentschap wenst een actief wervingsbeleid te voeren door onder andere speciale campagnes. Tevens moeten ook voldoende doorgroeimogelijkheden voorzien worden voor het aanwezige personeel.

Aangezien de vergrijzing er voor zorgt dat binnen meerdere functies veel expertise op korte en middenlange termijn verloren gaat, dient zoveel mogelijk gestreefd te worden naar maximale kennisoverdracht. De aanwezige technische expertise dient daarom zoveel mogelijk proactief overgedragen te worden.

2 Het Agentschap wil de mens centraal stellen in zijn personeelsbeleid en zodoende een echt human resources beleid voeren waarbij gestreefd wordt naar een optimale kruisbestuiving tussen mens en organisatie.

Een belangrijke opdracht is daarom de ontwikkeling van loopbaanmogelijkheden en toekomstperspectieven. Dit integraal loopbaanbeleid moet mensen de kans geven om door te groeien in de organisatie of – al dan niet tijdelijk – hun kennis en ervaring aan te wenden in een andere functie. Hierbij zal evenveel aandacht uitgaan naar de maritieme en niet-maritieme functies.

Dit personeelsbeleid dient zowel binnen de afdelingen als voor heel het Agentschap gestalte te krijgen. Hiervoor is het uiterst belangrijk dat alle organisatiedelen voor dezelfde waarden staan en mogelijke verschillen hieromtrent verdwijnen.

3 Het Agentschap streeft naar duidelijke afspraken over de arbeidsorganisatie die vastgelegd worden in het arbeidsreglement. Hierdoor zal iedereen zijn rechten en plichten kennen en is er een waarborg voor een gelijke behandeling van iedereen.

4 Bij het uitvoeren van haar kernopdrachten staat de expertise van het personeel centraal voor de goede uitvoering. Bepaalde functies vergen een certificaat voor het mogen uitvoeren van

bepaalde activiteiten. Vorming is dan ook een essentieel element binnen het personeelsbeleid van het Agentschap.

Een specifieke ambitie voor het Agentschap is het behalen van brevetten en certificaten door het personeel, zodat voldaan wordt aan de internationale wetgeving terzake. Een belangrijk gegeven is dat veel vorming en opleiding, omwille van het specifieke karakter en de aanwezige knowhow, intern door eigen mensen gegeven wordt.

5 Het Agentschap steunt het emancipatie- en diversiteitsbeleid, waarbij wordt gestreefd naar het creëren van kansen voor het eigen personeel om in een andere functie te worden geplaatst bij arbeidsongeschiktheid in de huidige functie.

Daarnaast zal eveneens een grondige analyse uitgevoerd worden van de eventuele knelpunten inzake diversiteit. Deze analyse moet toelaten om op langere termijn een gericht en concreet actieplan op te stellen rekening houdend met de specifieke context van het Agentschap. Hierbij moet rekening gehouden worden met de unieke personeelssamenstelling (administratief personeel, wal-functies in continudienst, het varende personeel).

In 2006 werd veel aandacht besteed aan praktische zaken die verband houden met de opstart (o.a. correcte toewijzing van

personeel, verdeling budgetten). Daarnaast werd ook begonnen met een structurele aanpak van wervingen, waardoor begin december een wervingsplan 2007 goedgekeurd kon worden door de directieraad dat alle wervingen voor 2007 omvat. Dit plan wordt maandelijks nauwgezet opgevolgd en midden 2007 zal dit indien nodig geactualiseerd worden.

Voorts werd ook hard gewerkt aan het arbeidsreglement voor het agentschap. De tekst is eind 2006 afgewerkt binnen de werkgroep P&O. Na goedkeuring door de directieraad, zullen de onderhandelingen met de vakbonden opgestart worden in de loop van 2007.

Tevens werden binnen en buiten het agentschap de nodige contacten gelegd om een integraal loopbaanbeleid uit te werken. In de loop van 2007 zullen een aantal pilootprojecten opgestart worden





Bij het ontwikkelen van communicatie-initiatieven hebben we volgende doelstellingen voor ogen :

- informatie verschaffen aan de belanghebbenden zodat de werking van de maritieme dienstverlening van de Vlaamse overheid kan geoptimaliseerd worden en de klantvriendelijkheid gestimuleerd kan worden
- naar het brede publiek toe een transparant en positief imago-vormend beeld geven over werking van de Vlaamse overheid
- een bijdrage leveren tot het scheppen van een breed maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van de kust- en maritiem gebonden taken van de Vlaamse overheid

COMMUNICATIE

Het communicatiebeleid van MDK beoogt de doelstellingen van het Agentschap en operationele informatie in een begrijpbare en stimulerende boodschap via geschikte kanalen naar de diverse doelgroepen toe te brengen.

Dit gebeurt o.a. door het uitgeven van nieuwsbrieven (MDK actueel), jaarverslagen, brochures, het organiseren van een maritiem overleg met beroeps- en klantenverenigingen, overheden en havenbesturen, het organiseren of meewerken aan symposia, gerichte klantenbezoeken enz.

Uitgangspunt is een gestructureerde aanpak aangestuurd vanuit de stafdienst, waarbij elke entiteit zijn specificiteit en eigenheid behoudt.

Indien mogelijk, wordt de politieke overheid bij de belangrijkste communicatie- en PR - momenten betrokken.

Communicatie is voor het agentschap een belangrijke pijler van het “belanghebbenden management” (stakeholder management) waaraan veel aandacht besteed wordt. Aan communicatie wordt op verschillende wijze en via diverse kanalen vorm gegeven.

Tijdens 2006 werd gewerkt aan een MDK website met links naar de verschillende entiteiten. Deze MDK website wordt begin 2007 operationeel. Voor sommige entiteiten is de website inderdaad het belangrijkste communicatiemiddel. Zo registreerde de DAB

Loodswezen in 2006 op zijn website “www.loodswezen.be” meer dan 500.000 hits op jaarbasis. Via het LIS (loodseninformatiesysteem) geven klanten hun loodsopdrachten door, worden aanpassingen verzonden, en worden kennisgevingen meegedeeld. Het LIS is uitgegroeid tot een uniek communicatieplatform en “management tool” die in het verleden internationale prijzen wegkaapte.

In het voorjaar 2006 werd gewerkt aan een “flyer” bestemd voor het grote publiek die in het kort de vier entiteiten binnen het agentschap voorstelt. Deze “flyer” werd in het Nederlands en het Engels uitgebracht, aan de belangrijkste stakeholders verstuurd en tijdens de diverse manifestaties in de zomer en het najaar als presentatiefolder gebruikt.

Ook de afdelingen brachten verschillende publicaties uit om verder uitleg te verschaffen over hun activiteiten voor hun doelpubliek. Elke entiteit geeft ook in een jaarverslag een overzicht van haar activiteiten. DAB Loodswezen stelde in 2006 naar aanleiding van 5 jaar DAB een “lustrumjaarverslag 2001-2005” samen.

MDK geeft 4 x per jaar een nieuwsbrief uit (MDK actueel) die aan alle personeelsleden en relaties verstuurd wordt. Inspelend op de actualiteit brengen we eventueel aanvullende extra edities uit. Personeelsleden van DAB Vloot en DAB Loodswezen krijgen ook een interne nieuwsbrief. De nieuwsbrieven kunnen steeds op de website van de entiteit geraadpleegd worden.

De entiteiten hechten ook veel belang aan specifieke acties voor bepaalde klanten en relaties.

VLOOT heeft in 2005 25 groepen ontvangen voor een rondleiding in de gebouwen of bezoek aan boord van de schepen. Zij verleende haar medewerking aan 19 evenementen en 11 maal maakte een filmploeg of de schrijvende pers gebruik van de diensten van VLOOT.

In 2006 waren er 27 groepen bij VLOOT te gast. Daarnaast verleende VLOOT haar medewerking aan 20 evenementen en konden diverse media 16 maal beroep doen op de medewerking van VLOOT.

DAB Loodswezen startte in 2003 met regelmatige overleg rondes waarop klanten en havenbelangen werden uitgenodigd. Dit werd door het agentschap MDK overgenomen in de vorm van een “maritiem overleg” waarop de vier entiteiten aanwezig zijn.

In 2006 werd in totaal zes maal een “maritiem overleg georganiseerd” en twee maal een specifiek overleg voor de kusthavens.

Tijdens het algemeen overleg per havenregio werd de oprichting en de werking van het Agentschap MDK aan relaties en “stakeholders” toegelicht. MDK verleende in 2006 tevens haar medewerking aan diverse symposia, conferenties, seminars enz.





Belgian Boat Show in Gent

JANUARI 2006 – AFD.KUST: BEURS BOOT DÜSSELDORF

Op de stand Flandern Wasserland (samenwerking Promotie Binnenvaart Vlaanderen e.a.) was een prominente aanwezigheid van de afdeling Kust, die enerzijds het beleid van de Vlaamse overheid inzake Watersport en waterrecreatie in de kijker stelde en anderzijds haar implementatie van dit beleid in de 4 Vlaamse kustjachthaven. Ook de Vlaamse Hydrografie was aanwezig met toelichting over de Nautische publicaties en het kustweerbericht

FEBRUARI 2006 – AFD.KUST: BEURS BELGIAN BOAT SHOW GENT

Op de beursstand, opgesteld in samenwerking Promotie Binnenvaart Vlaanderen en andere partners was een prominente aanwezigheid van de afdeling Kust, die enerzijds het beleid van de Vlaamse overheid betreffende Watersport en waterrecreatie in de kijker stelde en anderzijds haar implementatie van dit beleid in de 4 Vlaamse kustjachthaven. Ook de Vlaamse Hydrografie was hier aanwezig met toelichting over de Nautische publicaties en het kustweerbericht

2 FEBRUARI 2006 – DAB VLOOT: DOOPPLECHTIGHEID – INGEBRUIK-NAME NIEUWE VEERBOOT

Mevr. Anne Kuier, echtgenote van eredirecteur-generaal ir. Jan Strubbe van de Administratie Waterwegen en Zeewezen was de meter van de nieuwe veerboot 'Jan Van Eyck'. De heren Antoine Denert en Eddy De Hert, burgemeesters van respectievelijk Krui-beke en Hemiksem en minister Kris Peeters zelf, woonden de plechtigheid bij.

Deze nieuwe veerboot wordt ingezet voor de oeververbinding tussen Kruikebe (Bazel) en Hemiksem.

8 MAART 2006 – DAB VLOOT: ONDERTEKENING OVEREENKOMST MET HET MARITIEM ONDERWIJS

Op de arbeidsmarkt blijft, ondanks de al geleverde inspanningen, een tekort bestaan aan nautisch opgeleide mensen. MDK en in het bijzonder VLOOT die een 500-tal varenden te werk stelt, participeert aan verschillende initiatieven en stimuleert een geïntegreerde aanpak. VLOOT en de scholengroepen Antwerpen en Oostende (RAGO -Gemeenschapsonderwijs) hebben een overeenkomst betreffende het gebruik van VLOOT-vaartuigen voor opleidingsdoeleinden afgesloten. Deze overeenkomst vervangt de verschillende ad hoc-afspraken vanuit het verleden en heeft een looptijd van 5 jaar. Hiermee heeft VLOOT vandaag samenwer-

kingsverbanden met alle maritieme instellingen. In de toekomst zal de stijging van leerlingdagen aan boord van VLOOT-schepen (van 1800 in 2003 naar ongeveer 3500 in 2005) zich verder kunnen doorzetten. Hiermee is VLOOT de grootste leverancier qua varende opleidingsinfrastructuur aan onze Vlaamse collega's van onderwijs.

Deze overeenkomst werd op 8 maart 2006 plechtig ondertekend door de vertegenwoordiger van minister Kris Peeters (kabinetschef Raf Suys) en de heer Urbain Lavigne, afgevaardigd beheerder van het gemeenschapsonderwijs. In het kader van de verankering van de maritieme know how, de inspanningen die vanuit VLOOT geleverd worden om maritieme opleidingen te promoten en te ondersteunen, alsook in het kader van de herwaardering van het maritieme in België in het algemeen (herinvlagging, vertegenwoordiging op het niveau van de IMO) is dit contract zeer belangrijk.

18 MAART 2006: DAB Loodswezen en DAB Vloot organiseren een info stand op de “opencampusdagen” van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen om de maritieme beroepen bij de Vlaamse overheid beter in de kijker te stellen

APRIL 2006 – AFD.KUST: WEBSITE WWW.AFDELINGKUST.BE

Aan de basisopmaak van de website van de afdeling is een link toegevoegd naar een meer uitgebreide site www.vlaamsehydrografie.be en naar www.kustweerbericht.be van het Oceanografisch Meteorologisch Station Zeebrugge – ook de wrakken-site is verder vervolledigd.



APRIL 2006 – AFD.KUST: 31STE PIANG-CONGRES ESTORIL (PORTUGAL)

Voor dit internationale havencongres werd een bijdrage geleverd onder de vorm van meertalige posters betreffende de kerntaken Kustveiligheid/Zeekering en Vlaamse Hydrografie/ Kustweerbericht

14 APRIL 2006 – DAB VLOOT: OVERHANDIGING ILO-CERTIFICATEN AAN DE KOKS

Scheepsbemanningen zijn onderhevig aan de internationale maritieme regelgeving. Voor scheepskoks geldt een internationale conventie (C069) die door de Internationale Arbeidsorganisatie (ILO) al in 1946 werd goedgekeurd en door België is geratificeerd.

Als overheidsreder wil VLOOT zich zoals de collega's uit de private sector, zeer nadrukkelijk confirmeren met de internationale wetgeving. De kok die de maaltijden van de bemanning aan boord van zeeschepen van VLOOT bereidt, moet beschikken over een internationaal certificaat van scheepskok.

Tien scheepskoks van VLOOT behaalden een internationaal erkend certificaat. Deze werden op vrijdag 14 april 2006 plechtig overhandigd door de heer Michel Pradolini van het door de federale maritieme overheid erkende instituut IFS Certification, in aanwezigheid van waarnemend administrateur-generaal Bernard De Putter en kapitein Willem Van Poucke van de DAB Loodswezen. Ook de gezagvoerders van de schepen van VLOOT waarop onze koks hun taken uitvoeren, waren aanwezig.

De internationale erkenning van onze koks is in heel wat kranten gepubliceerd (Het Laatste Nieuws, het Nieuwsblad, Het Volk, de Zeewacht)

17-21 APRIL 2006 – DAB VLOOT: EXPEDITIE ZEELEEUW

De 'Zeeleeuw' is een uit dienst genomen loodsvaartuig dat in 1999 omgebouwd werd tot een vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek. Het vaartuig wordt met bemanning ter beschikking gesteld van het VLIZ dat de wetenschappers aan boord brengt. In het kader van een virtueel project van het VLIZ kon de winnaar in de paasvakantie een echte wetenschappelijke expeditie meemaken aan boord van de 'Zeeleeuw'. In 2006 was het aan de beurt aan een 5e jaar van het Barnuminstituut uit Roeselare om als winnaar deel te nemen aan de 'echte' expeditie Zeeleeuw. De edities van 2005 en 2006 bereikten samen niet minder dan 2500 leerlingen uit meer dan 100 klassen ASO, TSO en BSO uit heel Vlaanderen.

JUNI 2006 – AFD.KUST: OOSTENDE – FSC- TROPISCH HARDHOUT – PERSMOMENT

Er werd een officieel startmoment georganiseerd naar aanleiding van de renovatiewerken aan de zeedijk Mariakerke-OOSTENDE met aansluitend een persmoment – de afdeling Kust, de opdrachtnemer en WWF-Belgium lichtten het gebruik toe van tropisch hardhout met traceerbare oorsprong (met FSC- fair trade label)

- Vlaams minister Peeters informeerde over het beleid van de Vlaamse overheid terzake

4 MEI 2006 – ONTBIJTSESSIE MET DE PERS : AFD. SCHEEPVAART-BEGELEIDING IN SAMENWERKING MET DAB VLOOT

Om de afdeling beter bekend te laten worden bij de pers, ontstond de idee om samen met de zusterafdeling DAB Vloot de pers te laten kennismaken met beide organisaties. In tijden van calamiteiten zijn alle ogen, camera's en micro's gericht naar de ramp, waardoor gevoelige informatie, zoals de organisatiestructuur en precieze benaming, verloren gaat.

15 MEI 2006: DAB Vloot is aanwezig op de opendeurdag van de vuurtoren te Nieuwpoort

25 TOT 28 MEI 2005: DAB Vloot en DAB Loodswezen stellen hun activiteiten aan het brede publiek voor tijdens “Oostende voor Anker”, een groots opgezette vierdaagse van de Oostende haven.

23 JUNI 2006: De 4de kamer ook wel de “maritieme kamer” genoemd van het Hof van Beroep te Antwerpen brengt een bezoek aan de DAB Vloot, DAB Loodswezen en de afdeling Scheepvaartbegeleiding te Vlissingen. De dames en heren Raadsheren en Griffiers verlieten voor het eerst de rechtszaal om aan boord van een redboot meer voeling te krijgen met de dagelijkse praktijk. Zij lieten



zich voorlichten over de organisatie van het Loodswezen en de taken van de loods. Ook woonden ze een redebeloedding en een “man over boord” oefening bij. Ten slotte waren ze te gast op het SCC waar de werking van de GNA en het SRK werden toegelicht.

25 JUNI 2006: DAB Loodswezen is ondanks het regenweer present op de “Dag van de Visserij” te Zeebrugge

JUNI TOT SEPTEMBER 2006 – AFD.KUST: NIEUWPOORT KROMME HOEK INFOSTAND

Naar aanleiding van de werken voor uitbreiding van het jachtdok Kromme Hoek – 2de en 3de fase – in de kustjachthaven Nieuwpoort is ter plaatse van de werf opnieuw een informatiestand opgesteld gedurende het toeristische seizoen; de informatie betrof, naast de werken in uitvoering zelf, ook toelichting van het Beleid Waterrecreatie van de Vlaamse overheid en de implementatie daarvan in Nieuwpoort

JULI, AUGUSTUS 2006 – AFD.KUST: WW. KU(N)STPROJECT HAVENGEUL NIEUWPOORT

Tweejaarlijks organiseert de Vereniging voor Watersport in samenwerking met Toerisme Nieuwpoort en enkele particuliere partners een spraakmakende kunstmanifestatie in de havengeul en langs de havenpromenade. De afdeling Kust participeert in de organisatie en zet meteen haar realisaties in en rond de kustjachthaven in de kijker

1 EN 2 JULI 2006: De Airshow in Koksijde lokt duizenden nieuwsgierigen die ook kennis maken met de maritieme activiteiten van de Vlaamse overheid op de infostanden van DAB Vloot en DAB Loodswezen

8 EN 9 JULI 2006 – DEFENSIEDAGEN ZEEBRUGGE: DAB Vloot en DAB Loodswezen laten het ruime publiek kennismaken met hun taken tijdens de defensiedagen te Zeebrugge

12 JULI 2006 - OPENING MRCC- AFD.SCHEEPVAARTBEGELEIDING

Het MRCC is een reddings-, coördinatie- en communicatiecentrum dat moet toezien op de veiligheid en milieuvriendelijkheid in de Belgische kustwateren. Het staat ook in contact met SafeSeaNet, een Europees platform voor maritieme informatie uitwisseling.

De plechtige opening vond plaats op 12 juli in aanwezigheid van onder meer gouverneur Paul Breyne en federaal minister van Noordzee Renaat Landuyt en dhr Raf Suys de plaatsvervanger van Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu, Energie en Natuur, Kris Peeters

19 TOT 22 AUGUSTUS 2006 - MDK – Ter gelegenheid van de 50 ste “Tall ship’s Race” stellen de vier entiteiten van MDK zich voor de eerste maal voor aan het talrijk opgekomen publiek. Ook minister

Kris Peeters bezoekt de tentoonstelling op 22 augustus bij het vertrek van de zeilschepen uit Antwerpen. Met een gezamenlijke infostand ondersteund door DVD worden de taken op een dynamische manier naar voor gebracht.

AUGUSTUS 2006 - EXPO MARE MEUM OOSTENDE

Het VAI- Vlaams Architectuurinstituut heeft een overeenkomst afgesloten met het Vlaamse Gewest omtrent de organisatie van de erudiete tentoonstelling Mare Meum in Oostende. Mare Meum toonde een integrale ruimtelijke aanpak van de stedelijke en natuurlijke landschappen in de kustregio. Het expo-project zou de maatschappelijke discussie over exploitatie van de Noordzee en de aanpak van het kustgebied aanwakkeren en genoot de steun van de federale overheid (kabinet minister van de Noordzee) en het Vlaams instituut voor de Zee. De afdeling Kust gaf deskundige medewerking betreffende geïntegreerd kustbeheer en ruimtelijke planning op zee en leverde relevant illustratief materiaal aan

AUGUSTUS 2006 – RESTYLING VAN DE AFDELING KUST

De presentatiefolder van de afdeling Kust werd inhoudelijk aangepast aan de nieuwe structuur volgens BBB en ging in herdruk – een mailing werd voorbereid

2 SEPTEMBER 2006: MDK is aanwezig op de bloemenhulde naar aanleiding van de Dag der Zeelieden

6 SEPTEMBER 2006 INHULDIGING CAMERANETWERK GENTSE HAVEN- AFD. SCHEEPVAARTBEGELEIDING

Het havenbedrijf Gent omvat een uitgestrekt havengebied langs het kanaal Gent-Terneuzen en speelt een bijzonder belangrijke economische en commerciële rol in de activiteiten in deze Vlaamse regio.

Het bestaande cameranetwerk in het Gentse havengebied is vernieuwd en uitgebreid. Waar er vroeger 9 camera's stonden, houden er nu 40 camera's een oogje in het zeil, vanaf de brug van Zelzate tot in de Gentse haven.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding huldigde het nieuwe netwerk in, samen met het Havenbedrijf Gent GAB en Daniël Termont, schepen van de haven en minister Kris Peeters.

8 SEPTEMBER 2006: DAB Loodswezen neemt deel aan “Gastronautica”, een netwerk event van Alfaport.

9 SEPTEMBER 2006: Ter gelegenheid van de Openhavendag te Oostende wordt er een opendeurdag georganiseerd bij de afd. Scheepvaartbegeleiding en zijn er rondleidingen bij het MRCC. Alle entiteiten van MDK geven een overzicht van hun taken.

SEPTEMBER 2006 – AFD.KUST: COLLOQUIUM TO SEA OR NOT TO SEA BRUGGE

In samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Zee en het Vlaams Instituut voor Maritiem Erfgoed realiseerde de afdeling

Kust – Vlaamse Hydrografie een tentoonstellingsstand in het Provinciaal Hof BRUGGE, naar aanleiding van het Internationaal Colloquium “To Sea Or Not To Sea”, in de expositie werd een klemtoon gelegd op wrakkendetectie en plaatsbepaling van wrakken door de Vlaamse Hydrografie

27 OKTOBER 2006: DOOPPLECHTIGHEID – NIEUW POLITIEVAARTUIG

Mevr. Viviane Persoons, echtgenote van dhr. Herman Bliki, directeur-generaal van de federale politie, heeft in aanwezigheid van de heren ministers Patrick Dewael en Renaat Landuyt, het nieuwe politievaartuig, de SPN 09, gedoopt. Kapt. Jacques D’Havé, administrateur-generaal van MDK vertegenwoordigde minister Kris Peeters.

Het nieuwe politievaartuig heeft Oostende als thuishaven.

28-29 NOVEMBER – AFD. SCHEEPVAARTBELEIDING-MAJOR EVENT SAFETY@SEA

Het Safety@Sea project loopt gedurende drie jaar (medio 2004 – juni 2007). De afdeling scheepvaartbegeleiding is vertegenwoordigd in enkele demo projecten, waarbij gewerkt wordt aan de veiligheid op de Noordzee.

Op 28 en 29 november werden verschillende demo’s gepresenteerd. Op woensdag waren er presentaties van administrateur-generaal Jacques D’Havé, Europees Parlementslid Dirk Sterckx en Minister Kris Peeters.

6-9 NOVEMBER 2006 – AFD. KUST EN DAB VLOOT: HYDROGRAFISCH CONGRES ANTWERPEN

Het schip ‘Veremans’ en ‘Ter Streep’ werd open gesteld ter gelegenheid van internationaal congres Hydro 06 .

Tijdens het Internationaal Hydrografisch Congres HYDRO’06 in Antwerpen werd een insteek geleverd onder de vorm van meertalige posters betreffende de kerntaken Wrakkenpeiling en Nautische Publicaties van de Vlaamse Hydrografie

DECEMBER 2006 – MDK: BEURS BOOMING BUSINESS OOSTENDE

Het nieuwe agentschap voor Maritieme Dienstverlening & Kust stelde zich voor het eerst voor aan de bedrijfswereld uit de kustregio met een informatieve stand op de 2-jaarlijkse bedrijvenbeurs Booming Business in Oostende. Op de stand waren alle entiteiten van MDK vertegenwoordigd

Samenvattend kan gesteld worden dat het agentschap MDK op alle fora aanwezig is waar de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer en de hulpverlening op zee ter sprake komt. Onze communicatie is tevens gericht op de beveiliging van de bevolking tegen stormvloed en overstromingen op een duurzame en geïntegreerde wijze.

BUDGETTEN EN ONDERNEMINGSPLAN

Het Agentschap MDK is operationeel sinds 1 april 2006 (Besluit van de Vlaamse Regering van 24 maart 2006). Het Agentschap bestaat uit vier entiteiten van de voormalige administratie Waterwegen en Zeewezen (DAB Vloot; DAB Loodswezen; afdeling Scheepvaartbegeleiding, afdeling Kust) en een stafdienst (Samengaan van delen van de afdelingen 'Beleid Havens Waterwegen en Zeewezen' en de 'Vlaamse Nautische Autoriteit' van de voormalige AWZ).

Gelet op de datum van operationalisering is voor het jaar 2006 geen specifieke MDK-begroting opgesteld of ondernemingsplan opgemaakt. Vanaf 1/1/2007 heeft het Agentschap MDK zijn eigen basisallocaties toegewezen gekregen in de begrotingsopmaak van de Vlaamse Overheid. Er kunnen voor 2006 wel cijfers gegeven worden die de budgetten weergeven van de DAB's en die de grootteorde weergeven van de belangrijkste uitgavenposten van de afdelingen van MDK.

Verwijzend naar de balans en resultatenrekeningen van respectievelijk DAB VLOOT en DAB Loodswezen, kan gesteld worden dat voor 2006 beide respectievelijk bedrijfsopbrengsten haalden van 41,3 miljoen euro en 66,0 miljoen euro. Voor VLOOT bestond dit bedrag uit 17,6 miljoen euro eigen inkomsten (geboekt onder omzet) en 23,7 miljoen euro uit een dotatie voor haar maatschap-

pelijke opdrachten. Bij DAB Loodswezen vond het volledige bedrag haar origine uit inkomsten uit loodsgelden.

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst beschikken over 3 verschillende bronnen van kredieten, namelijk de Bestaansmiddelen, de Algemene Uitgavenbegroting en het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF).

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

De kredieten van de Algemene Uitgavenbegroting worden door de afdelingen van MDK voornamelijk aangewend voor het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteinsdiensten, het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen en voor de werkingskosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen (SRK):

• Onderhoud kustjacht- en vissershavens	17.000 dEuro
• Subsidie Havenkapiteinsdiensten	16.820 dEuro
• Onderhoud zeewaterkeringen	5.076 dEuro
• Schelderadarketen	5.922 dEuro

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:

- Vlaamse Hydrografie 9.850 dEuro
- VTS Vlaamse zeehavens en MRCC 4.855 dEuro
- Investerings Schelderadarketen/GNB 3.064 dEuro
- Zeewering 15.554 dEuro
- Kustjachthavens 8.000 dEuro



DAB LOODSWEZEN

INLEIDING

De DAB Loodswezen staat in voor het loodsen en beloodsen van zeeschepen naar en van de Vlaamse havens. Deze DAB werd bij decreet van 30 juni 2000 houdende bepalingen tot begeleiding van de begroting 2000 opgericht.

Tijdens 2006 werd verder gewerkt aan enkele belangrijke projecten.

Aangaande het dossier van de beloodsingsmiddelen werd door het niet conform zijn van de enige offerte met het bestek beslist om de huidige procedure stop te zetten. Begin juli 2006 werd de selectieprocedure opnieuw opgestart.

Begin januari 2007 werd dan het bestek aan de geselecteerde kandidaten gezonden. Na onderhandeling zal volgens planning eind september 2007 de beslissing bij de Vlaamse Regering moeten genomen worden zodat in de tweede helft 2009 en eerste helft 2010 de oplevering van de nieuwe vaartuigen zal plaatsvinden.

De samenwerking loodsdiensten werd met de drie betrokken partijen en de consultants verder ontwikkeld door het opstellen van de drie verschillende overeenkomsten. Tevens werd het simulatiemodel voor de bepaling van de nieuwe loodsgeldtariefstructuur verder op punt gesteld.

Op 1 augustus 2006 heeft de Algemeen-directeur Kapt. Jacques D'Havé het Loodswezen verlaten en zijn nieuwe taak als Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust opgenomen.

De procedure voor de werving van een Directeur-voorzitter voor het Loodswezen werd begin 2007 opgestart.



DIENSTVERLENING

Gedurende 2006 werden 285 schepen onder loodsen op afstand naar binnen gepraat. Dit is iets minder dan de 337 schepen van 2005. In 2006 was de loodsboot op de Westpost 24 keer gestaakt wegens slechte weersomstandigheden. In totaal was de Westpost 20,2 etmalen (periode van 24 uren) gestaakt. Dit is een duidelijke vermindering tegenover 2005 met 23 etmalen en 33 etmalen in 2004.

De elektronische bestellingen van loodsen bedroegen in 2006 voor de volgende havens: Oostende 99%, Zeebrugge 51%, Gent 98% en Antwerpen 65%. De trend voor 2006 is nog steeds stijgende en dit omdat het Loodswezen en de klant er beiden voordeel bij hebben.

Gedurende 2006 werden 274 heli-vluchten uitgevoerd en werden er slechts 652 helikopterbeloedsingen gedaan. Dit komt vooral door het minder aantal stormdagen in het voorbije jaar.

Zoals uit het verdere jaarverslag blijkt, blijft de scheepvaarttrafiek gelijk maar worden de zeeschepen groter. Dit is een trend die zich in alle havens van de Hamburg – Le Havre range verder zet. In de nabije toekomst wordt deze trend zeker nog duidelijker daar alle reders hun vloot verder in deze groep zeeschepen uitbreiden.



BELOODSINGSMIDDELEN - VLOOTVERNIEUWING



In het kader van een voortdurende kwaliteitsbewaking van het project 'nieuwe beloodsingmiddelen' startte DAB Loodswezen met een monitoring van de inzet van de SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull) vaartuigen die door het Nederlandse Loodswezen werden ingezet.

Iedere loods werd gevraagd een rapport in te vullen in verband met de veiligheid en de vlotheid van het beloodsingmanoeuvre.

Hieruit bleek al gauw dat een langdurig verblijf aan boord van deze vaartuigen bij bepaalde weersomstandigheden niet gewenst is. De trillingen die men ondervond zorgden voor veel ongemak.

Na uitgebreide besprekingen met varende loodsen werd dan ook beslist om af te stappen van een centraal moederschip waarbij de SWATH – vaartuigen de twee beloodsingpunten zouden bedienen.

De trajecten van 10 mijl tussen het centrale punt en de West en 8,5 tussen het centrale punt en de Noord bleken, in de huidige stand van de techniek niet te overbruggen.

Op basis van deze gegevens werd een nieuw scenario uitgewerkt waarbij er in consensus met de varende loodsen beslist werd in:

- De West (ter hoogte van de Kwintebankboei) te werken met een volwaardig beloodsingplatform en twee SWATH vaartuigen, waarbij één de loodsen vanaf Oostende zou aanleveren.
- De Noord (ter hoogte van de Steenbank) te werken met een volwaardig beloodsingplatform en één SWATH vaartuig.

Als bijkomende ondersteuning voor rechtsreeks transport tussen Vlissingen, de Steenbank en de Kwintebank wordt een klassieke loodsboot voorzien die langs Vlaamse zijde ook zou kunnen dienen als reserve voor het beloodsingplatform.

Dit gegeven werd ook meegedeeld aan de Nederlandse dienstleiding die tot een zelfde conclusie kwam. Dit nieuwe gegeven zal in de eerste helft van 2007 binnen het Nederlands Loodswezen tot een nieuwe beslissing leiden.

Vier maanden na de doop van de “Cetus” in Vlissingen was het de beurt aan regio Rotterdam-Rijnmond om feest te vieren. In aanwezigheid van Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Margriet

en een grote schare klanten en medewerkers werd op vrijdag 20 januari 2006 een tweede SWATH beloodsingsvaartuig van het Nederlandse Loodswezen plechtig gedoopt aan de Cruise Terminal te Rotterdam.

Met de levering van dit tweede vaartuig is de eerste stap in de vernieuwing van de beloodsingsmiddelen voor het Nederlands Loodswezen tot een goed einde gekomen.



OPERATIONELE VERWEZENLIJKINGEN

2006 was voor alle Vlaamse havens een jaar van uitbreiding van de haventrafiek. Operationeel slaagde de DAB Loodswezen erin om de toegenomen trafiek naar de Vlaamse havens te verwerken.

Niet alleen het aantal maar vooral de grootte van de schepen nam spectaculair toe.

Dit stelde de DAB Loodswezen voor een aantal operationele uitdagingen:

- De loodsen dienden meer beschikbaar te zijn voor de scheepvaart
- De loodsen dienden eveneens ingezet te worden voor simulatieopleidingen en studies die ervoor zorgden dat zij op een veilige en vlotte manier overweg konden met vaartuigen waarvan de afmetingen in 2006 op een bijna exponentiële manier toenamen. Dezelfde simulaties overtuigden ook zowel de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit als bepaalde scheepsoperatoren dat de Vlaamse vaarwegen (zowel de Schelde en haar monding als de toegang tot Zeebrugge met de Pas van het Zand) en de loodsen die ze bevaren een veilige vlotte toegang garanderen voor schepen met bijzonder grote afmetingen.

In gunstige omstandigheden en rekening houdend met de randvoorwaarden kunnen containerschepen thans

- tot 367 m op de Schelde tot Antwerpen (o.a. Deurganckdok)
- tot 400 m in Zeebrugge (Albert II dok).

In 2006 slaagde de DAB Loodswezen erin om dit uit te voeren zonder bijkomende vertragingen. Deze vertragingen worden thans niet alleen door het Loodswezen opgevolgd. Ook de verantwoordelijke organisaties van de verschillende havens volgen dit gegeven, in het kader van de ketenbenadering, nauwgezet.

Het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen kwam in de loop van 2006 bij opeenvolgende controles tot dezelfde conclusie als de DAB Loodswezen op basis van het Loodsen Informatie Systeem(LIS).

De DAB Loodswezen was tijdens het 2de en 3de kwartaal in 2006, zoals de vorige jaren verantwoordelijk voor ongeveer 8% van de vertragingen uitgaand. De correlatie van beide cijfergegevens leidde ertoe dat de Haven van Antwerpen thans de vertragingen die uit het LIS worden afgeleid, als maatgevend aanvaardt voor de inkomende scheepvaart.

Om de expertise van de loodsen verder op punt te houden, optimaliseert de DAB Loodswezen continu de operationele opleidingen.

Zo nam de wnd. Algemeen Directeur na een uitgebreide studie door varende loodsen de beslissing om een opleiding te starten met behulp van scheepsmodellen. Deze zogenaamde 'shiphandling course' in Port Revel (Frankrijk) zal gedurende de volgende

jaren de loodsen op intensieve wijze klaarstomen voor de complexe manoeuvres die zij regelmatig moeten uitvoeren.

Ook in de loop van 2006 werkten een aantal aangeduide loodsen verder aan de studie van een optimaal 'portable pilot system'. In nauwe samenwerking met het Nederlandse loodswezen zal aan de hand van deze studie de DAB Loodswezen in de loop van 2007 een implementatieplan opstellen voor de inzet van deze 'Schelde Navigator Marginale Schepen' of SNMS die de loodsen aan boord moeten assisteren. Het is ook de bedoeling om in de loop van 2007 een deel hiervan te realiseren.

In afwachting van de invoering van de nieuwe beloodsingmiddelen is het essentieel dat de loodsen op een veilige en vlotte manier aan boord van de schepen kunnen gezet worden. Regelmatige Man Over Boord oefeningen werden georganiseerd in samenwerking met de verschillende bemanningen van de DAB VLOOT, zowel in Vlissingen, Oostende en op volle zee aan boord van de kotter.

De helikopterbeloodsingen werden ook in 2006 verder gezet en dit voornamelijk bij slecht weer om dit op een veilige manier te realiseren werden ook in 2006 tal van opleidingen georganiseerd:

- de tweejaarlijkse Shallow Water Egress Training (SWET) werd voor een groot gedeelte van de loodsen opnieuw georganiseerd

- De Recurrent training voorheen jaarlijks wordt thans twee jaarlijks georganiseerd om dit beter af te stemmen op de SWET training
- De refresh training die de loodsen bij niet vliegen om de 6 maand moet herinneren aan de procedures aan boord van de helikopter wordt ook nauwgezet georganiseerd en opgevolgd.

Om de procedures bij alle deelnemers binnen DAB Loodswezen duidelijk in de verf te zetten werd het procedure handboek grondig herschreven en up to date gebracht met de laatste contact gegevens en procedures.

Voor elk van deze maatregelen raadpleegde men steeds de helicommissie, de veiligheids-commissie, die dit gegeven aanstuurt en opvolgt.

Dank zij deze vertrouwenswekkende maatregelen groeide het aantal heli-operabele loodsen uit tot 45 zeeloodsen en 14 kustloodsen, dus 59 loodsen op een totaal van 163

HAVENS

ZEEBRUGGE CONTAINERTRAFIEK

Op 30 december 2005 meerde de CMA CGM Otello in zeer barre weersomstandigheden voor het eerst af in Zeebrugge op ligplaats 207. Het gaat om een volcontainerschip met een capaciteit van 8.500 TEU, het grootse vaartuig van de Franse rederij CMA CGM.

Het vaartuig is het eerste van een reeks van acht identieke schepen die vanaf mei 2006 worden ingezet op de FAL-dienst – een wekelijkse verbinding tussen Noord-Europa en Azië.

12 juni 2006: CMA CGM Medea loopt de haven van Zeebrugge binnen. Met een capaciteit van 9.415 TEU overtreft ze alle verwachtingen. De haven van Zeebrugge bewijst terug haar grote flexibiliteit: door een tekort van havenarbeiders in Hamburg en Rotterdam omwille van de wereldkampioenschappen voetbal, wordt het vaartuig gedevieerd. Door de flexibele opstelling van de verschillende operationele partners te Zeebrugge, kan de CMA CGM Medea probleemloos worden behandeld.

2 oktober 2006 Xin Los Angeles II

Met een capaciteit van 9.600 TEU is de Xin Los Angeles het op één na grootste containerschip ter wereld. Op maandag 2 oktober 2006 meerde het af in Zeebrugge Een nieuw record voor de haven. Het schip vaart onder de vlag van Hong Kong en wordt door China Shipping Container Line (CSCL), samen met drie identieke



zusterschepen, ingezet op de FAL2/AEX7-dienst. Deze dienst, met een wekelijkse frequentie, wordt door CSCL samen met de Franse rederij CMA CGM uitgebaat tussen Noord-Europa en Azië.

De Xin Los Angeles werd gebouwd op een Zuid-Koreaanse scheepswerf. Het schip meet 367 m lang en 45,60 m breed. De dienstsnelheid bedraagt 25,2 knopen.

Het reuzencontainerschip, dat aan zijn maiden trip toe was, werd behandeld op de CHZ-containerterminal Zeebrugge Shipping & Bunkering trad op als plaatselijk scheepsagent.

25 december 2006 Gudrun Maersk

Omwille van de feestdagen in Rotterdam werd het containerschip Gudrun Maersk afgeleid naar Zeebrugge waar ze maandagmorgen 25 december 2006 afmeerde aan de APM terminal. Het Deense containerschip meet 367 op 43 meter, heeft een max. zomerdiepgang van 15 meter en een capaciteit van 11.000 TEU. Voor dit schip werden specifieke beheersmaatregelen uitgewerkt door de DAB Loodswezen, ingeschreven in de toelatingsvoorwaarden door de afdeling scheepvaartbegeleiding en geïmplementeerd in samenwerking met de havenbeheerder MBZ. De ketenbenadering zoals het hoort!

VLOEIBAAR AARDGAS

8 december 2006: de vaste lijndienst met vloeibaar gas uit Algerije aangevoerd door M/V Methania en Mourad Didouche moet plaats maken voor andere aanlopen op de LNG terminal van Fluxys door grotere vaartuigen. In vergelijking met de vorige

capaciteiten van 135.000 m³, heeft M/V Al Marrouna een capaciteit van 151.816m³ aan LNG.

RORO TRAFIEK

27 november 2006: het nieuw gebouwd ro/ro vaartuig Pauline wordt door Cobelfret ingezet op de lijn tussen Killingholme en Zeebrugge. Met een lengte van 203 meter, breedte van 32,80 m en max. zomerdiepgang van 7,80m wordt de Kawasaki serie als een klein broertje beschouwd in het Britannia dok.

PASSAGIERSSCHEPEN

Het cruiseseizoen voor de haven van Zeebrugge heeft zich aangekondigd met de aanloop van M/V Arcadia op 8 april 2006. Gedurende het werkings jaar 2006 hebben meer dan 50 cruiseschepen de haven van Zeebrugge aangelopen, waaronder de Queen Elizabeth II.

AANPASSING VAN DE INFRASTRUCTUUR

APM Terminal – Albert II dok

15 maart 2006: aankomst Zhen Hua 8, een omgebouwde bulkcarrier, met de eerste 5 superpostpanamax containerkranen bestemd voor de APM terminal aan de zuidelijke kaaien van het Albert II dok.

DAB Loodswezen, MBZ en aSVB stellen gezamenlijk beheersmaatregelen op. Een historische stap in het kader naar de ketenbenadering.

2 mei 2006: aan de Ara Zeebrugge, een feederschip van 372 TEU, viel de eer te beurt het eerste containerschip om behandeld te worden aan de APM Terminals. Kort daarop volgt de Andean dienst, waarbij wekelijks schepen met een capaciteit van 3.000 TEU Zeebrugge aanlopen.

5 oktober 2006: minister-president Yves Leterme verklaart de hypermoderne APM Terminals Zeebrugge voor geopend. De haven van Zeebrugge wordt definitief op de lijst geplaatst van toonaangevende containerterminals.

Verbreding Pas van het Zand

De schepen worden naar Zeebrugge geloodst via het vaarwater Pas van het Zand.

Over dit vaarwater en de gedeeltes van de haven van Zeebrugge die toegang geven tot de containerterminals en de Vandammesluis besliste de Vlaamse Regering op 30.06.06 om deze te verdiepen met één meter. Dit moet bijdragen tot een veiliger maritieme toegankelijkheid voor de huidige generatie containerschepen om zodoende de 46' tij ongebonden vaart volledig te realiseren.

Samenwerking Waterbouwkundig laboratorium Borgerhout

Simulatoractiviteiten grote containerschepen Albert II dok/CHZ kaaien

Simulatorproeven Q-Flex LNG terminal 615

Diverse simulatoractiviteiten in het kader doorvaart topslib

Emma Maersk – Albert II dok

OOSTENDE

14 september 2006

Dank zij de bijzonder gunstige weersomstandigheden en strikt opgevolgde beheersmaatregelen kon het passagiersschip Braemar (bruto tonnage 19.098 ton lengte over alles 163,89 m) aanmeren aan de voor dit doel speciaal uitgebaggerde cruisekaai.

GENT

DFDS Tor line bouwt zijn EuroBridge lijn verder uit met een doorgedreven schedule en inzet van 3 groter flower-class schepen. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit aanvaardt mede onder impuls van de DAB Loodswezen schepen met een diepgang van 12,5 m in de sluis te Terneuzen op proef, later wordt deze proef geformaliseerd en kunnen deze schepen mits bepaalde randvoorwaarden op regelmatige wijze de sluis invaren.

ANTWERPEN

Op 17 januari 2006 kwam de 352.60 m lange en 42.80 m brede “Arthur Maersk” aan de Noordzeeterminal te Antwerpen toe voor het laden van een 1000-tal containers. De Arthur Maersk is het langste containerschip dat tot dusver de Antwerpse haven bezocht. Op- en afvaart van de Schelde geschiedde vlekkeloos conform de Gezamenlijke Bekendmaking van de GNA (Kennisgeving nr 02/2005).

De ketenbenadering is een organisatie van de verkeersbegeleidingssystemen waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan ligplaats,

en omgekeerd, worden beschouwd als onderdeel van één ketting. De veilige en vlotte verkeersafwikkeling van deze keten is hierbij belangrijker dan de belangen van de individuele actoren.

De DAB Loodswezen ondersteunt ten volle de ketenbenadering en levert door inbreng van nautische kennis, een onmisbare inbreng in de totale keten.

Om de ketenbenadering verder te optimaliseren werd in 2006 verder onderzocht waar er nog verbeteringen moeten worden aangebracht. De inbreng van het Loodswezen dient in Zeebrugge, Terneuzen en Antwerpen te worden uitgebreid. In Zeebrugge werd de studie aangevat om te onderzoeken hoe verbeteringen kunnen worden toegevoegd en waar deze moeten worden gehuisvest. Na verschillende besprekingen met de Maatschappij voor Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) werd afgesproken om deze aan de Van Damme - Sluis te stationeren.

In een eerste fase zal vanuit een tijdelijke plaats worden gewerkt en daarna definitief op de nog op te richten 7de verdieping van het MBZ – gebouw waar alle actoren worden geïnstalleerd. De loodsdienstregelaars en de havencoördinator (loods) zullen in 2007 hun taak daar opnemen.

Voor Antwerpen zou naast de VTS – loods nog een bijkomende loods (verkeerscoördinator) worden toegevoegd. De besprekingen werden half 2006 opgestart om na te kijken welke voorzieningen



en op welke plaats in het gebouw te Zandvliet deze kan worden gehuisvest. Tevens werden er reeds verschillende besprekingen met Scheepvaartbegeleiding gehouden om de toekomstige werkafspraken af te stemmen.

Voor Terneuzen werden in 2006 slechts de eerste contacten met het Nederlands Loodswezen gelegd en zijn nog verdere besprekingen met Rijkswaterstaat, Zeeland Seaports Terneuzen en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer noodzakelijk.

Logistiek

Op 1 oktober 2006 heeft onze logistiek verantwoordelijke het Loodswezen verlaten om een andere functie (projectleider opleidingen) bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding in te vullen. De procedure werd opgestart om in de vervanging te voorzien. Na de indiensttreding van dit personeelslid zal de ingezette herstructurering verder worden gezet. Doordat deze functie cruciaal is voor de uitrusting van de loodsen en de andere personeelsleden en dit een groot krediet vertegenwoordigt, is het invullen van deze functie belangrijk voor het Loodswezen.

LIS

Naar aanleiding van het bezoek van de LIS verantwoordelijken aan de klanten gedurende de maand januari, werden een aantal aanpassingen aangebracht aan de webapplicatie van het LIS. Hierdoor kunnen onze klanten nu gedurende een week nadat het schip de haven heeft verlaten nog de historiek van de reis opzoeken.

Eveneens werd een ruwe berekening van het afvarende tijvenster ter beschikking gesteld. Hierdoor hebben onze klanten een aanduiding wanneer het schip klaar moet zijn.

Het is nu ook mogelijk om, voor een reis tussen twee havens binnen de regio, de naam van de agent van bestemming op te geven zodat deze ook de betrokken reis kan opvragen.

De nautische pagina werd aangepast waardoor meer informatie ter beschikking komt van de klanten. Het betreft hier vooral informatie betreffende hydro en meteo.

De mogelijkheid om al bij de bestelling al een gevraagde meerzijde op te geven zal in de toekomst ernstige misverstanden vermijden.

Agenten kunnen nu ook een eigen referentienummer opgeven waardoor contacten over deze reis vlotter kunnen verlopen.

De koppeling met Zedis, het havensysteem van de haven van Zeebrugge, werd voorbereid en werd in oktober in productie genomen. Hierdoor kunnen onze klanten nu elektronisch bestellen via het havensysteem.

De gesprekken met de haven van Antwerpen om die mogelijkheid ook te voorzien werden in de loop van 2006 opgestart. De goede verstandhouding tussen beide systemen zal het mogelijk

maken dat deze ontwikkeling in gebruik genomen wordt in de tweede helft van 2007.

Voor de interne gebruikers werden een aantal ontwikkelingen verder verfijnd.

Het in gebruik nemen van de transportmodule, geeft de mogelijkheid om op een vlugge manier de vele verplaatsingen van de loodsen te evalueren en te optimaliseren. Hierdoor wordt het ook mogelijk om probleemreizen in het verleden volledig samen te stellen.

Om een nog beter overzicht te krijgen van de oponthouden die plaats grijpen voor en tijdens de reis, werd in het systeem een automatische registratie voorzien. Hierdoor neemt de werkdruk op de operationele vloer af, en krijgt het management een nog correcter zicht op de wachttijden die opgelopen worden.

De verdere ontwikkeling van de koppelingen met de havensystemen geeft aan de werkvloer de beschikking over bijkomende informatie betreffende de schepen. Hierdoor kan de planning van de loodsen beter gebeuren.

De beurtlijst van de scheldemondenloodsen kreeg een nieuw uitzicht.

Om de planning van de loodsen voor vertrekkende schepen vanuit Antwerpen beter te kunnen plannen, werd het toekennen van de serie gewijzigd van de besteltijd naar de ETD ligplaats. Hierdoor kunnen eventuele tekorten vlugger en beter opgespoord worden, waardoor men vlugger kan reageren om wachttijden te vermijden.

Om tot een betere opvolging van de indicatoren te komen werd het aantal elektronische Balanced Score Cards verder uitgebreid.





PERSONEEL

HUMAN RESOURCE MANAGEMENT

ALGEMEEN

Wat betreft de optimalisatie van het comfort te Vlissingen werd de ontspanningsruimte van de loodsen voorzien van een plasma Tv-scherm met bijhorende digibox. Tevens is het nu mogelijk om op alle kamers te kunnen genieten van draadloos Internet.

PERSONEELSBEWEGINGEN VAN HET PERSONEEL

De DAB Loodswezen telde op het einde van dienstjaar 2006 461 personeelsleden. Omgezet in VTE vertegenwoordigen zij 444,2 VTE's. Naar aantal hoofden toe is dit een invulling van proces – en personeelsplan van de DAB loodswezen van 97,88% en 94,31% naar VTE's.

De 358 loodsen en loodsen in stage zijn de grootste personeelsgroep. De loodsen zijn, als volgt, verdeeld over de verschillende korpsen:

- Korps rivierloodsen: 161 loodsen waarvan 15 in stage
- Korps kanaalloodsen: 29 loodsen
- Korps Scheldemonden: 127 loodsen waarvan 7 in stage
- Korps Kustloodsen: 41 waarvan 5 in stage.

Het PEP van proces loodsen is voor 99,44% (hoofden) ingevuld en voor 97,50% naar VTE's .

Vier directieleden zijn verantwoordelijk voor de leiding en de vertegenwoordiging van de DAB Loodswezen. De vier leden ver-

tegenwoordigen 66,7% van PEP kader. Twee plaatsen werden in 2006 vacant verklaard.

9 personeelsleden (7 VTE's / uitstapper en verlof voor algemeen belang) vormen de dienstleiding en staan in voor de goede werking de processen en de stations. Dit is een invulling van 112.5% (hoofden) of 87,50% (VTE's).

Het PEP van proces loodsen is voor 99,44% (hoofden) ingevuld en voor 97,50% naar VTE's .

In- en uitstroom

In 2006 konden drie aanwervingronde gerealiseerd worden waardoor 27 loodsen aangeworven werden (15 rivier, 8 zee en 4 kust).

Daarnaast werden 1 loodsdienstregelaar en 1 administratieve bediende aangeworven. 13 personeelsleden verlieten het Loodswezen (11 pensioneringen, 1 overlijden en 3 personeelsbewegingen naar andere MD&K – entiteiten).

Evolutie van het personeelsbestand

Datum	Loodsen					N D	Lodico	Adm.	Directie	Totaal
	RI	KA	SM	KU	Totaal	chefloods	Redico			
31 dec-01	154	30	116	31	331	12	44	40	2	429
31 dec-02	152	30	112	31	325	11	56	39	2	433
31 dec-03	159	30	115	31	335	7	55	42	6	445
31 dec-04	153	30	126	32	341	9	54	37	6	447
31 dec-05	149	29	125	36	339	7	53	38	6	443
31 dec-06	161	29	127	41	358	9	52	38	4	461

COMPETENTIEMANAGEMENT

Loodsen is bij uitstek een ervaringsberoep dat hoofdzakelijk intern aangeleerd en ontwikkeld wordt (Pilots trained by pilots). De 27 kandidaten – loodsen begonnen met een jaar opleiding waarin theorie, wetgeving, simulatieoefeningen en proefreizen worden afgewisseld.

Naast de ontwikkeling van de technische loopbaan (verhogen in bevoegdheids categorie) worden ook evoluties in de trajecten (zoals de ingebruikname van de Albert II –dok en het Deurganckdok), evoluties in de beloodsingsmiddelen (zoals helikopterbeloodsing) en andere nautisch technische ontwikkelingen begeleid door opleiding en training.

Ook de niet – loodsen is de competentieontwikkeling in een uiterst gespecialiseerde en commerciële omgeving cruciaal. Zo noodzakelijk de snelle ontwikkelingen in het LIS parallelle opleidingen voor het personeel, zowel voor de operationele (dispatching) als voor administratieve mensen (financiën en personeelsbeheer).

GEZONDHEIDSINDICATOR

Loodsen is een risicovol en belastend beroep, zowel door de arbeidsomstandigheden (loodsen op zee) als door de arbeidstijd (volcontinu met zeer onregelmatige rustperiodes). Er is dan ook

een intensieve en constructieve samenwerking gegroeid met de arbeidsgeneesheren (IDEWE), niet alleen voor medische onderzoeken maar ook voor de andere taken van de arbeidsgeneeskunde zoals bedrijfsbezoeken, bijwonen van overlegcomités en het geïntegreerde gezondheidsbeleid.

De ziekteafwezigheid van de loodsen blijft significant onder het gemiddelde in de Vlaamse administratie.

Niettegenstaande de ruim 70.000 bewegingen per jaar, blijft het aantal arbeidsongevallen met werkverlet en het aantal dagen afwezigheid wegens arbeidsongevallen beperkt. De verschillen tussen de korpsen zijn inherent aan de gebruikte beloodsingstechnieken



COMMUNICATIE

AANWEZIGHEID OP BEURZEN, STANDEN

DAB Loodswezen was op talrijke manifestaties aanwezig. Zo waren we ondermeer vertegenwoordigd op:

- 18.03.06 Opencampusdag Hogere Zeevaartschool Antwerpen
- 25 – 28.05.06 Oostende voor Anker
- 25.06.06 Dag van de Visserij Zeebrugge
- 01 & 02.07.06 Airshow Koksijde
- 08 & 09.07.06 Defensiedagen Zeebrugge
- 19 – 22.08.06 Tall Ship's Race Antwerpen
- 02.09.06 Bloemenhulde Dag der Zeelieden
- 09.09.06 Visserijfeesten / Open Havendag Oostende
- 07.09.06 Gastronautica

Sail 2006 bracht naar schatting 750.000 mensen naar Antwerpen. De DAB Loodswezen stelde van 19 tot 22 augustus in het kader van het agentschap MDK haar activiteiten ten toon voor medewerkers en relaties.

Op 22 augustus, ter gelegenheid van het vertrek van deze imposante schepen, bracht Minister Peeters een bezoek aan deze tentoonstelling.

Buiten de deelname van DAB Loodswezen aan evenementen vinden ook jaarlijks tientalle overlegondes met klanten, havenbesturen, terminals en partners plaats.

Communicatie is dan ook een belangrijke peiler geworden in het beleid van de DABL.

Deze communicatie trachten we op verschillende manieren en via diverse kanalen vorm te geven.

Klanten en personeelsleden worden via de externe en interne nieuwsbrief op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen binnen het Loodswezen.

De nieuwsbrieven kunnen steeds op onze website www.loodswezen.be geraadpleegd worden.



Minister Kris Peeters bezoekt MDK op Sail 2006

OVERLEGVERGADERINGEN

Communicatie en klantencontacten worden bij de DAB Loodswezen op een macro- en een microniveau onderhouden.

Op macrovlak is er eerst en vooral het klantenoverleg dat per havenregio wordt georganiseerd. Tijdens 2006 werd er acht maal een havenoverleg georganiseerd, waarbij operationele en structurele onderwerpen werden behandeld zoals de ketenbenadering, de oprichting van MDK...

Vijf externe nieuwsbrieven zagen het daglicht die op de website werden gezet en op beperkte schaal verspreid. De DAB Loodswezen verleende tevens haar medewerking aan negen PR-evenementen waar een groot publiek werd bereikt.

Tevens werd actief deelgenomen aan seminaries waar de impact van de loodsgelden op de ontwikkeling van het Short Sea verkeer werd geanalyseerd en gepeild werd naar de toekomst van break-bulk trafieken.

Op microvlak worden gerichte bezoeken aan klanten en havenbelangen uitgevoerd.

Deze bezoeken moeten niet gezien worden als een overleg om alleen klachten en/of knelpunten op te lossen maar eerder om deze vroegtijdig te detecteren en om pro-actief te handelen.

Deze bezoeken moeten in de toekomst het verloop van de tevredenheid (Dimarso enquêtes van 2001 en 2004) verder optimaliseren (enquête 2007). In 2006 werden in totaal 83 bezoeken aan klanten en havenverenigingen uitgevoerd. De resultaten op tevredenheid zullen pas merkbaar zijn bij de volgende klantenbevraging over tevredenheid (2007).

KLACHTENBEHANDELING

Een belangrijk facet 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 de DAB Loodswezen. Deze klachten hebben meestal betrekking op de werking van de loodsdiensten.

De interne klachten zijn klachten ingediend door een personeelslid van de DAB Loodswezen en kunnen betrekking hebben op zowel de werking van de loodsdiensten als op de werking van een externe organisatie.

Twee normen worden gehanteerd:

Norm 01: Conform het klachtendecreet van de Vlaamse overheid moeten klachten binnen de 45 dagen worden afgewerkt

Norm 02: De DAB Loodswezen heeft de opgelegde norm voor zichzelf verscherpt en teruggebracht naar 21 dagen.

Beide normen worden toegepast op zowel de externe als interne klachten.

In 2006 werden 96 externe klachten ontvangen en behandeld. De klachten worden als volgt verdeeld: 79 klachten over de operationaliteit van de DAB Loodswezen en 17 klachten over de administratie van de DABL.

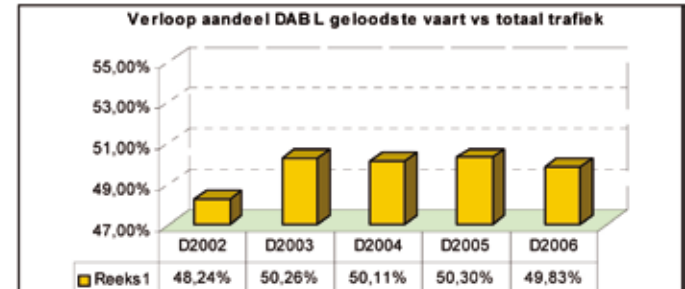
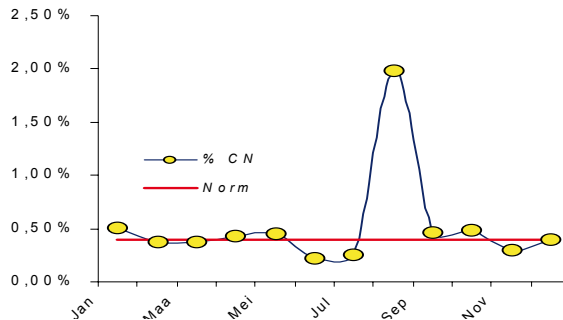
37 interne klachten werden gedurende 2006 ontvangen, waarvan 30 klachten gegrond werden bevonden. Van deze 37 klachten werden 36 klachten (97,3%), conform het decreet (norm 1), tijdig afgewerkt. De doelstelling van 98% is bijgevolg niet bereikt. 35 klachten (94,6%) werden binnen de 21 dagen beantwoord. De doelstelling normering 2 van 90% tijdigheid is bereikt



INDICATOREN

AANDEEL GELOODSTE VAART VERSUS TOTALITEIT SCHEEPVAART.

Deze indicator meet de verhouding van het aantal geloodste en ongeloodste scheepsreizen. Niettegenstaande de invoering van het systeem van verklaringhouders toont de grafiek hiernaast aan dat de DAB Loodswezen zijn aandeel in de scheepstrafiek in de regio Schelde op peil houdt.



AANTAL EN BEDRAG CREDITNOTA'S

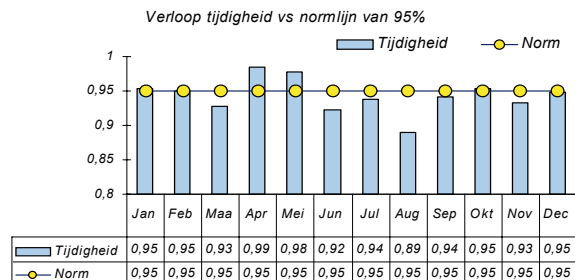
Het aantal en het bedrag van de creditnota's worden opgevolgd. De oorzaak van een creditnota is soms zeer moeilijk toe te wijzen. Het is bijgevolg evident dat de resultaten van de indicator met de nodige voorzichtigheid moeten worden bekeken.

De norm voor 2006 was vastgelegd op 0,40% van het aantal opgemaakte facturen wat, met uitzondering van de maand augustus, doorlopend werd behaald. Tengevolge van een niet tijdig gemelde adresverandering werden in augustus 107 creditnota's opgemaakt, waardoor de uiteindelijke doelstelling niet werd gehaald. 0,53% van het totale aantal opgemaakte facturen werd gecrediteerd.

TIJDIGHEID VAN DE FACTURATIE

De tijdigheid van de facturen is vastgelegd op 5 werkdagen tussen de tijdstippen “afmelding van de loods” en “verzending van de factuur”. De norm werd voor het eerst vastgelegd op 80% tijdigheid in 2004 en werd nadien jaarlijks naar boven aangepast. In 2006 werd de norm zeer hoog gelegd namelijk 95% tijdigheid. Gelet op de hoogte van de norm wordt deze over twee jaren gespreid.

De grafiek hiernaast toont aan dat in 2006 de norm continu dicht werd benaderd namelijk 94,2% tijdigheid. Een uitzondering was de vakantiemaand augustus.

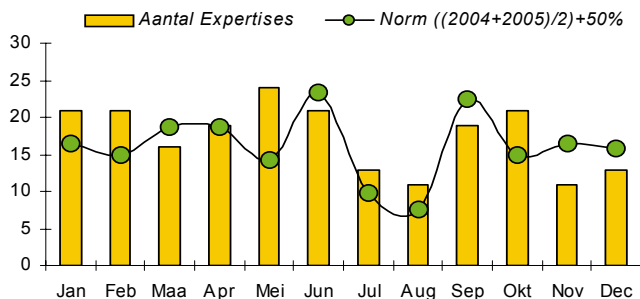


AANTAL EN TIJDIGHEID EXPERTISES

In Vlaanderen bezit de DAB Loodswezen de exclusieve nautische kennis betreffende het loodsen van zeeschepen. De nautische expertise van de DAB Loodswezen wordt gevraagd bij oa. het bouwen van nieuwe haveninfrastructuren, bij aanlopen van marginale schepen,... Expertise wordt voor deze indicator gedefinieerd als het leveren van nautisch advies en/of consultancy door de DAB Loodswezen, en dit op vraag van de Vlaamse overheid of derden.

De norm van 2006 is het gemiddelde van het aantal expertises van 2004 en 2005 vermeerderd met 50%.

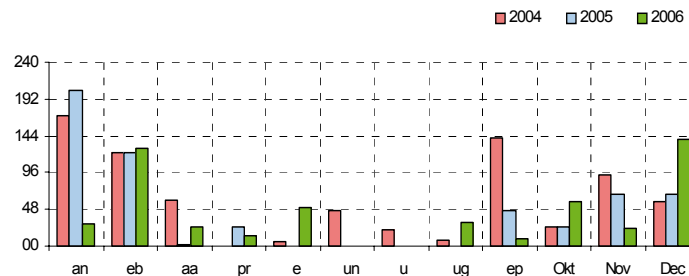
In 2006 werden 34 expertises meer geleverd dan in 2005. De vooropgestelde norm werd bereikt en met 16,5 eenheden overschreden. De 210 expertises geleverd door de DAB Loodswezen waren allemaal tijdig afgewerkt.



CONTINUÏTEIT VAN DE DIENSTVERLENING OVER HET WATER

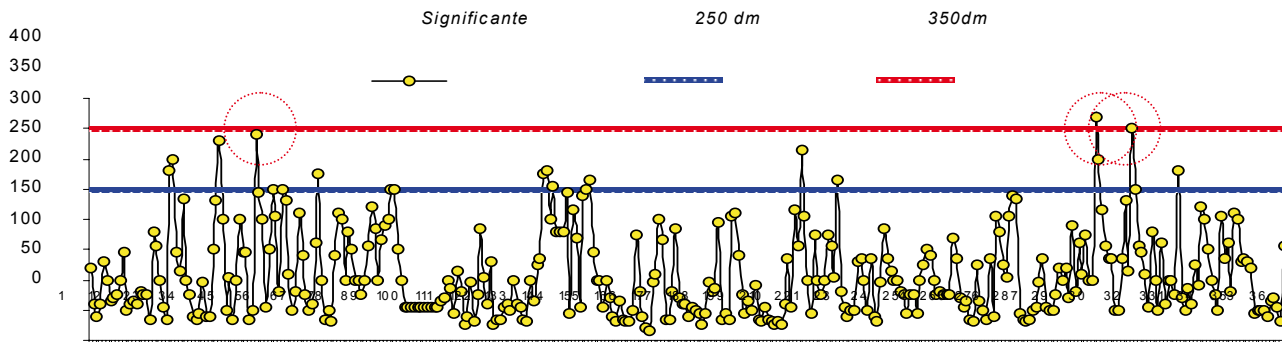
In 2006 was de loodskruispost Wandelaar 24 maal gestaakt wegens slechte weersomstandigheden. In totaal was de Wandelaar 20,2 etmalen (periode van 24 uren) gestaakt. Dit is een duidelijke vermindering tegenover de 23 etmalen in 2005 en de 33 etmalen in 2004.

De grafiek hiernaast toont het aantal uren gestaakte diensten per maand tijdens de periode 2004 tot en met 2006. In 2006 zijn er twee uitschieters, namelijk de maanden februari en december.



De dagelijkse metingen van de significante golfhoogte nabij de SW Akkaert tonen aan dat het staken van de diensten buitengaats meestal bij een hoogte van 2,50m optreedt (blauwe lijn in bovenstaande grafiek). Uit de benchmark met het Duits Loodswezen (Elbe) blijkt dat de nieuwe SWATH vaartuigen ongehinderd kun-

nen werken tot 3,5m golfhoogte. Uit onderstaande grafiek blijkt dan dat het aantal periodes van gestaakte diensten op de Wandelaar tot drie (rode cirkels) zouden kunnen herleid worden.



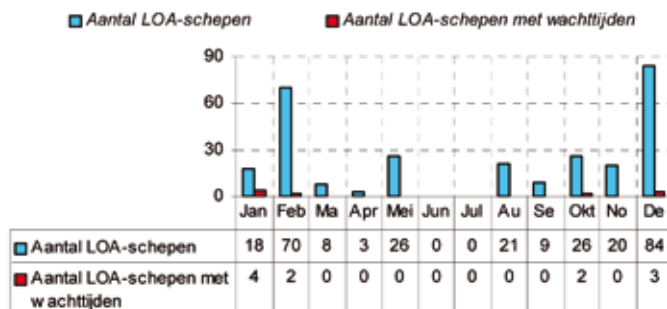
TIJDIGHEID LOODSEN OP AFSTAND (LOA)

Gedurende 2006 werden 285 schepen onder LOA naar binnen geloodst, in tegenstelling tot de 337 schepen in 2005. 11 van de 285 schepen liepen wachttijden op, wat overeen komt met 3,86%.

Dit ligt ver onder de vooropgestelde norm van 10%. In 2007 zal de gegevenstoevoer voor deze indicator volledig geautomatiseerd worden. Door het gebruik van AIS-informatie via het LIS21 zal de correctheid van de gegevens sterk verbeteren.

Kengetallen LOA 2006

Gem. duur wachttijd	01:56
Gem WT over alle LOA-schepen	00:04
Gem. starttijd sessie	02:11
Aantal LOA-schepen	285
Aantal LOA met WT	11



VOORUITGANG ELEKTRONISCHE LOODSBESTELLINGEN

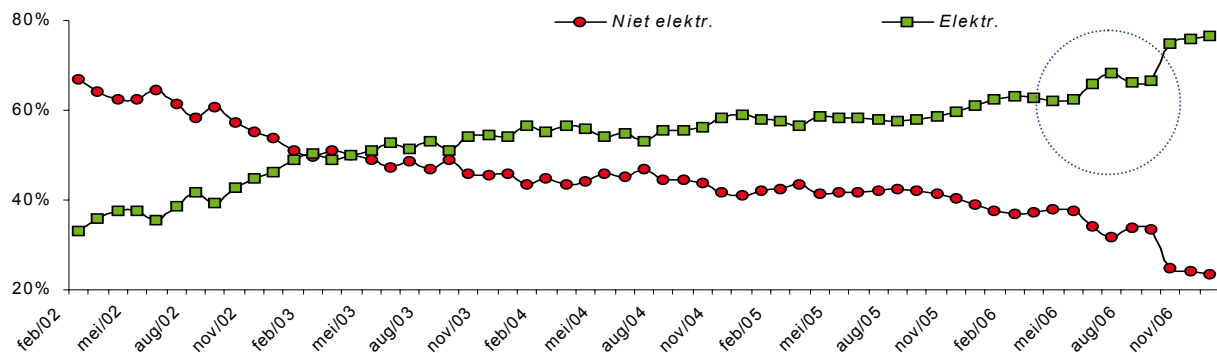
Om de loods zo efficiënt mogelijk in te zetten moet de loodsbestelling zo nauwkeurig mogelijk gebeuren. Hiervoor kunnen de agenturen rechtstreeks via de website van de DAB Loodswezen of via de koppeling met ICT systemen van bepaalde havens (ENSOR, ENIGMA, ZEDIS, ...) de loodsbestelling elektronisch doorgeven.

Voor alle Vlaamse havens samen werd een norm van 65% vooropgesteld. Voor de Vlaamse havens afzonderlijk werd een gedifferentieerde norm vastgelegd. De resultaten voor 2006 kunnen als volgt worden samengevat.

Haven	Resultaten 2006	Normering	Vershil met normering
Oostende	99,8%	95%	+4,8%
Zeebrugge	51,2%	25%	+26,2%
Gent	98,6%	95%	+3,6%
Antwerpen	65,5%	65%	+0,5%

De onderstaande grafiek geeft een evolutie weer (periode 2002 tot en met december 2006) van de verhouding elektronische versus niet elektronische loodsbestelling. Het verbeterde resultaat van de

elektronische loodsbestelling te Zeebrugge is duidelijk merkbaar (blauwe cirkel).



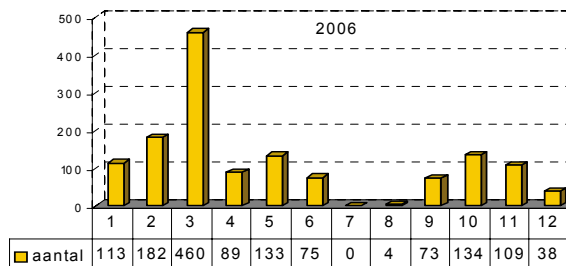
AANTAL EN DUUR OPLEIDINGEN VAREND PERSONEEL

Voor het management van de DAB Loodswezen is de praktische opleiding van loodsen door loodsen, een aanbeveling van IMO, een vaststaand feit.

De opleiding gebeurt niet alleen door theoretische lessen en simulaties maar ook door de zeer belangrijke studie- en proefreizen. Kennisbeheer en kennisoverdracht zijn twee belangrijke peilers waarop het Loodswezen steunt.

Het investeren in opleiding en kennisoverdracht is een continue opdracht van de DAB Loodswezen om de erkende vakbekwaamheid van de loodsen op peil te houden en bij te scholen in functie van een permanent veranderende omgeving. De lesgevers binnen het eigen personeel van de DAB Loodswezen spelen hierin een belangrijke rol.

In 2006 hebben loodsen / loodsen in stage 1.410 opleidingen gevolgd. Hieruit blijkt duidelijk dat de DAB Loodswezen de opleidingen van het personeel ernstig neemt en hierin veel investeert.



De opleidingen hebben meestal betrekking op reglementen, vaarwaters, simulatielessen, BRM-opleidingen, opleidingen helikoptercoördinator, cheffloods dienstleider te Vlissingen en VTS-A functie te Antwerpen, recurrente & SWET-helikopteropleidingen, enzovoort.

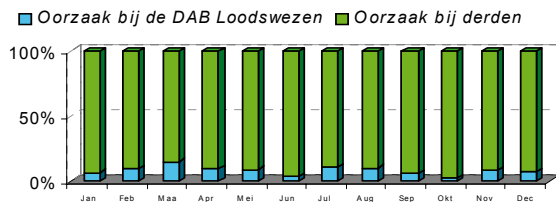
Het management heeft in 2006 een contract afgesloten met “Le centre de Port Revel” waarbij jaarlijks een aantal van onze loodsen opgeleid worden met model schepen. De eerste loodsen zullen in het voorjaar van 2007 starten.

AANTAL EN DUUR OPONTHOUD/TIJDIGHEID VAN DE LOODS AAN BOORD

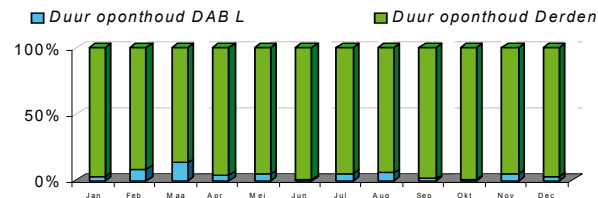
Deze indicator is de laatste jaren belangrijker geworden. In het verleden werd het Loodswezen clichématig als verantwoordelijke aangewezen bij oponthoud en vertragingen. De resultaten van de metingen tonen echter aan dat het aandeel van de DAB Loodswezen, zowel in aantal als in duur van oponthoud, eerder beperkt is.

In 2006 is het aandeel van de DAB Loodswezen in het aantal oponthoud lichtjes gedaald van 14,58% in 2005 naar 8,1%. Voor de duur van oponthoud is het aandeel verminderd van 8,45% naar 4,4%. Dit is een positieve trend die zeker moet worden verdergezet.

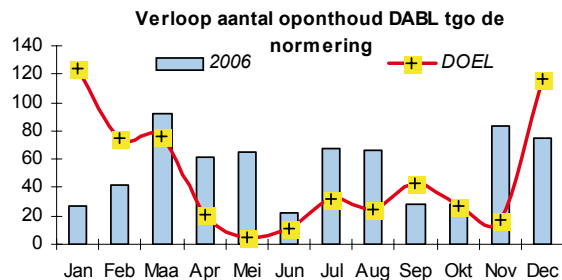
Verloop verhouding **aantal** oponthoud veroorzaakt door DAB L vs Derden



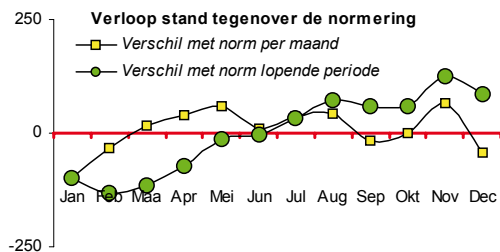
Verloop verhouding **duur** oponthoud veroorzaakt door DAB L vs Derden



De rode lijn toont het vooropgestelde doel, namelijk het aantal oponthoud wegens loodsentekort ten opzichte van 2005 met 25%. te verminderen De blauwe staafjes tonen het aantal oponthoud voor 2006



In de grafiek hiernaast wordt het verloop tegenover de vooropgestelde norm opgevolgd. Het gele vierkantje geeft, per maand, het verschil aan tussen de norm en het aantal oponthoud 2006 (m.a.w. het verschil tussen de rode lijn en het blauwe staafje van vorige grafiek).



De groene bolletjes geven per lopende periode een stand van zaken van de norm tegenover de basislijn (nullijn). Zo toont de grafiek mooi aan dat na zes maanden de norm nog steeds bereikt was. Het is pas in de tweede helft van 2006 (zesde groene bolletje) dat men zich boven de nullijn bevindt.

SAMENWERKING MET DE HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN / STAGE STUDENTEN

Om de studenten maximaal op hun maritieme carrière voor te bereiden volgen zij stages op zee.

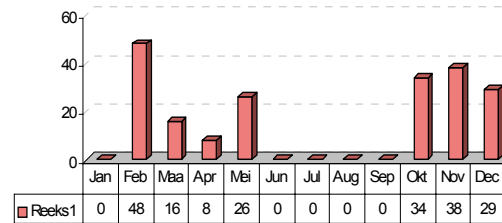
Tijdens deze stages wordt de theoretische kennis in praktijk gebracht volgens een internationaal goedgekeurd opleidingshandboek (Cadet Training Record Book).

Met deze stages worden zij vertrouwd gemaakt met hun toekomstige werkomstandigheden, zowel op professioneel als op sociaal vlak. De begeleide stage tijdens het eerste studiejaar is een initiatie in het leven aan boord, waarbij o.a. speciale aandacht wordt besteed aan veiligheidsaspecten.

De stages tijdens de volgende jaren (aan boord van baggerschepen, LNG-carriers, Ro/Ro-schepen, e.a.) zijn gericht op de voorbereiding tot een naadloze carrière op zee na de studies.

De studenten verblijven gemiddeld zo'n 2 weken per jaar op zee, maar ze kunnen desgewenst ook tijdens de vakantieperiodes gaan varen om aldus meer praktische kennis en vaartijd op te bouwen.

Verloop aantal vergezelreizen kadetten HZA



De DAB Loodswezen, meer in het bijzonder de loodsen, spelen hierbij een belangrijke rol.

Tussen de DAB loodswezen en de Hogere Zeevaartschool werd een overeenkomst gesloten waarbij de studenten vergezelreizen tussen Antwerpen en Vlissingen (en omgekeerd) met de loodsen kunnen maken.

Gedurende 2006 werden 199 vergezelreizen gemaakt. Dit vertegenwoordigt iets meer dan 749 uren opleiding.

DE WERKDruk VAN DE LOODS

Deze indicator wordt gebruikt als parameter voor de aanwervingen van loodsers. De ondergrens van een korps is vastgelegd door protocol 18.46. De parameter (werkdruk genaamd) is eveneens in het zelfde protocol als volgt vastgelegd:

- Scheldemondenloodsen: 200 prestaties
- Rivierloodsen: 150 prestaties
- Kanaalloodsers: 150 prestaties
- Kustloodsen: 150 prestaties

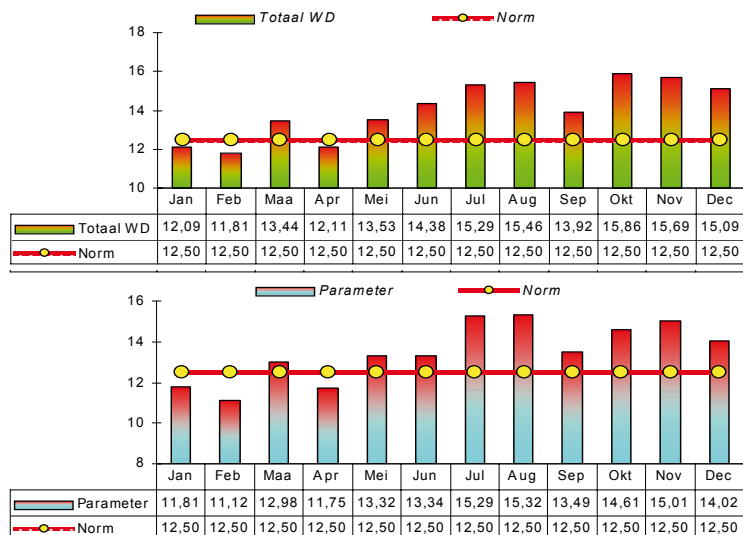
Indien de parameter te hoog wordt verbindt de overheid zich ertoe de oorzaak te onderzoeken en acties te nemen om deze terug op een aanvaardbaar niveau te brengen.

Hierna wordt per korps een grafiek getoond met de totale werkdruk (alle mogelijke prestaties).

WERKDruk VAN DE KANAALLOODS

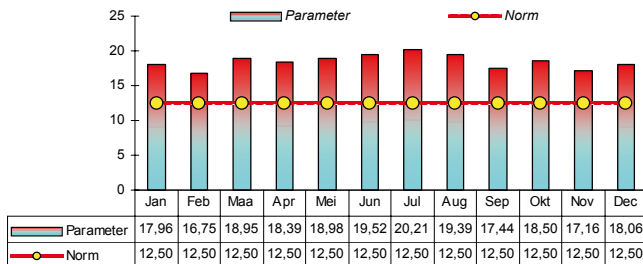
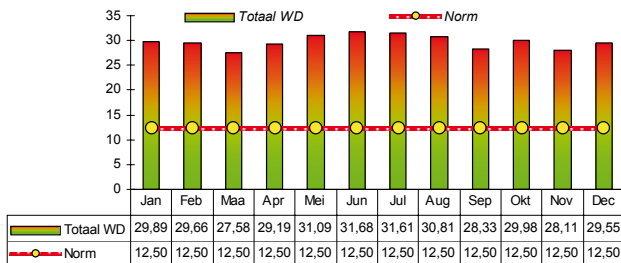
Op jaarbasis (12 maanden van 2006) heeft een kanaalloods gemiddeld 13,50 eenheden per maand bijeengevaren (parameter).

De parameter is bijgevolg te hoog. Dit betekent dat er op jaarbasis een tekort is van 2,26 loodsers voor het korps "Kanaalloodsers". Het tekort wordt gedeeltelijk meegenomen in de wervingen van 2007.



De werkdruk van de LT4-groep ligt constant hoger dan de norm. De drie andere groepen schommelden boven en onder de overeengekomen norm van protocol 18.46.

De benchmarking voor de periode van 2003 tot op heden leert ons dat de werkdruk in 2006 duidelijk gestegen is en dat actie moet ondernomen worden om deze terug tot op een aanvaardbaar niveau te brengen.



WERKDruk VAN DE KUSTLOODS

De beide grafieken tonen duidelijk aan dat zowel de totale werkdruk (alle prestaties ongeacht of ze al dan niet betrekking hebben op het loodsen van een schip) als de parameter voor de aanwervingen doorlopend veel te hoog liggen.

Op jaarbasis heeft een kustloods 18,44 prestaties (parameter) bijeengevaren. Dit is per loods een positief saldo van 5,94 prestaties tegenover de norm van protocol 18.46.

Dit betekent op jaarbasis een tekort van 15,8 loodsen. Er dient wel vermeld te worden dat in 2006 een aantal loodsen in stage waren. Deze loodsen waren pas eind 2006 of begin 2007 effectief inzetbaar als loods.

De gemiddelden van alle LT-groepen bevinden zich boven de norm van het protocol.

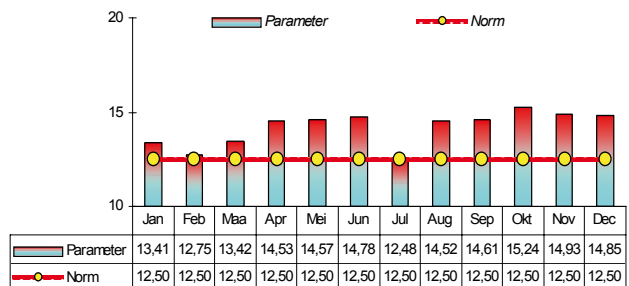
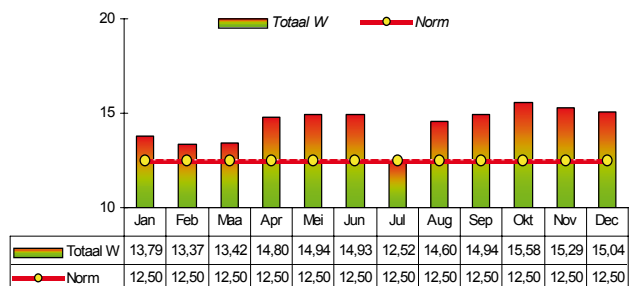
De spits wordt afwisselend afgebeten door de LT3- en LT4-groepen. De benchmarking voor de periode van 2003 tot heden toont aan dat er toch een duidelijke verbetering is. De gemiddelde parameter is tegenover 2005 ietwat gezakt. Deze trend moet in 2007, samen met een aantal andere belangrijke parameters, nauwkeurig opgevolgd worden.

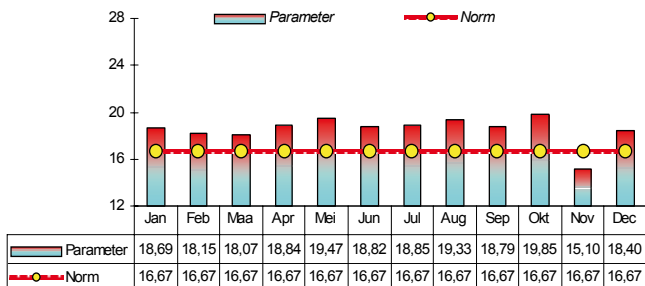
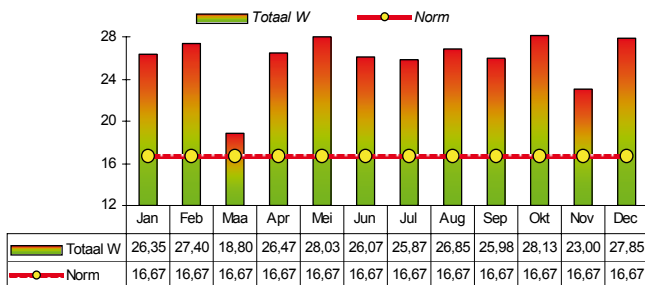
WERKDRUK VAN DE RIVIERLOODS

De werkdruk van het korps “Rivier” lag in 2006 te hoog. Gemiddeld heeft een rivierloods 14,17 prestatie per maand geleverd. Dit vertegenwoordigt een tekort van 19, 8 loodsens. Het tekort wordt bijna volledig weggewerkt door de in dienst treding in 2006 van 15 Rivierloodsen in stage.

De groep LT4 blijft met zijn resultaten constant boven de norm. De andere groepen zijn zowel boven als onder de norm te vinden.

De benchmarking voor de periode 2003 tot op heden leert ons dat de parameter de laatste twee jaren bijna doorlopend te hoog ligt. Dit zijn de gevolgen van de prioritaire aanwervingen voor de korpsen Scheldemonden en Kust. Deze anomalie moet in 2007 weggewerkt zijn.





WERKDruk VAN DE SCHELDemonDOnlooDS

Voor de ScheldemonDOnlooDSen liggen zowel de resultaten over de werkdruk als deze over de parameter boven de gestelde norm van 16,67 prestaties per maand.

Over gans 2006 heeft een ScheldemonDOnlooDS een gemiddeld aantal prestaties per maand van 18,53 eenheden (parameter). Dit komt overeen met een overwerk van 1,86 prestatie per maand en per looDS. Het tekort aan ScheldemonDOnlooDSen wordt voor 2006 geraamd op 13,63 eenheden.

Begin 2007 is het korps ScheldemonDOn samengesteld uit 125 looDSen en één looDS in stage (dit zijn vier looDSen meer dan het gemiddelde van 2006)

Alleen de groepen LT1 en LT4 blijven doorlopend hoger dan de norm. De andere twee groepen vinden wij zowel onder als boven de norm.

De benchmarking voor de periode van 2003 tot op heden toont aan dat in 2005 en 2006 een lichte daling van de parameter is ingezet. De gevolgen van de prioritaire aanwervingen voor het korps ScheldemonDOn worden nu merkbaar.

De dienstleiding volgt deze trend van dichtbij en zal in 2007 voorstellen van verbeteracties agenderen op de verschillende overlegorganen.

HELIKOPTERBELOODSINGEN

De prijszetting voor een helikopterbeloedsing bestaat uit twee componenten, namelijk een vast en een variabel gedeelte. Het vaste gedeelte omvat onder meer de personeelskosten en wordt halfmaandelijks betaald.

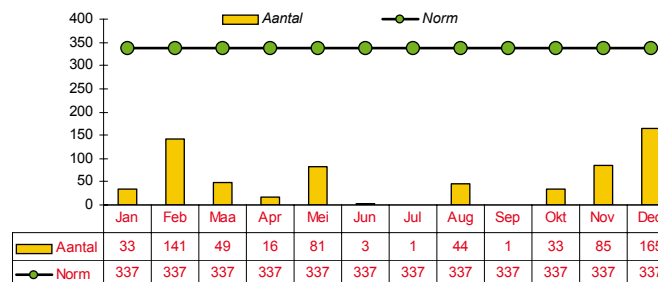
De variabele prijscomponent wordt per vliegtuig berekend aan een vast tarief. Dit bedrag wordt eveneens halfmaandelijks aangerekend.

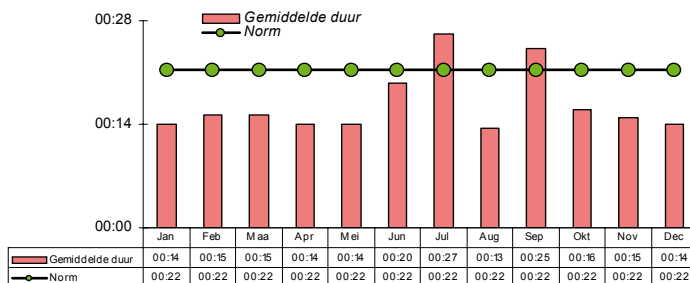
De kostprijs is bijgevolg sterk afhankelijk van het aantal en de duur van de helikopterbeloedsingen. De indicator volgt de evolutie van het verschil kostprijs versus aangerekend tarief.

De onderstaande grafiek geeft een overzicht van het aantal begrote helikopterbeloedsingen versus het aantal uitgevoerde per maand.

Gedurende 2006 werden slechts 652 helikopterbeloedsingen uitgevoerd. Dit is ver onder de vooropgestelde norm, wat vooral te wijten is aan het niet verlenen van deze dienst tijdens mooie weersomstandigheden.

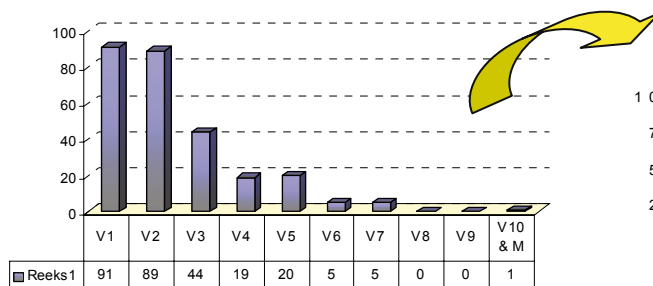
Dit heeft uiteraard een negatief gevolg op het financiële vlak. De prijszetting dekt het inzetten van de helikopter niet volledig.



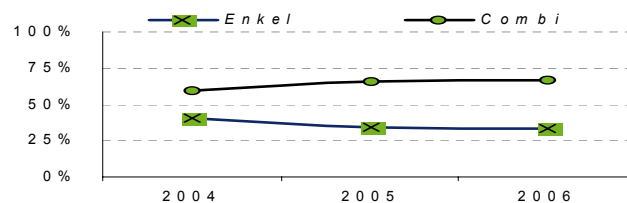


De volgende grafiek geeft de gemiddelde duur van een vlucht/schip beloodsing weer. De vooropgestelde norm, namelijk de gemiddelde duur van een vlucht/schip, van 22 minuten, werd wel bereikt. De gemiddelde duur van een vlucht/schip wordt geraamd op 15 minuten, het geen ver onder de genoemde norm ligt. Hier speelt de helikoptercoördinator een belangrijke rol. Door combinatievluchten te plannen wordt de duur van een vlucht/schip positief beïnvloed. Gedurende 2006 werden 274 vluchten uitgevoerd (geslaagde en niet geslaagde vluchten). Daarvan waren er 91 enkelvluchten (33,21%) en 183 gecombineerde vluchten (66,79%).

De onderstaande grafieken geven het aantal schepen weer dat met één vlucht werden bediend. Gedurende de periode van 2004 tot op heden is het aandeel van de combinatievluchten steeds lichtjes gestegen. Deze positieve trend moet in de toekomst behouden blijven.



Verloop verhouding aantal combi & enkelvluchten



VERVOER VAN DE LOODS OVER LAND

Het aantal afgelegde kilometers is in 2006 in stijgende lijn tegenover 2004 en 2005 namelijk van 1,8 miljoen kilometers in 2004 naar 1,9 miljoen in 2005 en tot meer dan 2 miljoen kilometers in 2006.

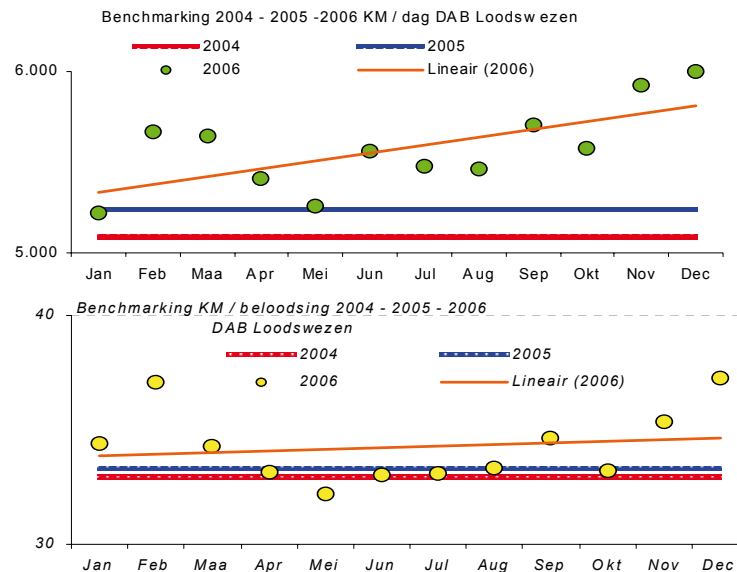
Dit is te wijten aan enerzijds het stijgende aantal beloodsingen en anderzijds het in dienst nemen van het Deurganckdok.

De volgende grafiek toont deze toename aan. De rode lijn is het rekenkundige gemiddelde van het aantal km per dag in 2004. De

blauwe toont hetzelfde maar dan voor 2005. De groene bolletjes geven het aantal gemiddelde aantal kilometer per dag voor de opgegeven maand. De oranje lijn is het rekenkundige gemiddelde voor 2006. Voor 2006 betekent dit een stijging van meer dan 7% tegenover het gemiddelde van 2004 en 2005 samen.

Voor de tweede grafiek wordt op de zelfde manier gewerkt. De grafiek geeft ons het gemiddeld aantal kilometer per beloodsing. De stijging is hier duidelijk minder (3,38% stijging).

Totaal aantal gereden kilometers DAB Loodswezen					
	A'pen	Gent	Vliss.	Kust	Totaal
jan	98.770	36.224	1.768	25.040	161.802
Feb	97.402	34.474	1.560	30.946	164.382
Maa	105.062	39.115	1.818	28.937	174.932
Apr	100.623	38.002	1.238	22.384	162.247
Mei	96.576	38.833	1.342	26.125	162.876
Jun	100.380	39.707	1.496	25.218	166.801
Jul	102.561	43.059	1.271	22.908	169.799
Aug	100.897	41.491	1.260	25.671	169.319
Sep	101.784	40.788	1.455	27.095	171.122
Okt	102.164	42.258	2.062	26.374	172.858
Nov	101.488	44.295	2.093	29.872	177.748
dec	103.220	40.033	3.204	39.475	185.932



BALANS

	2006	2005
ACTIVA		
VASTE ACTIVA	1.386.065,10	2.005.107,17
I. OPRICHTINGSKOSTEN	23.424,66	30.924,66
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA	943.864,07	1.415.796,10
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA	418.776,37	558.386,41
A. Terreinen en gebouwen	0,00	0,00
B. Installaties, machines en uitrusting	0,00	0,00
C. Meubilair en rollend materieel	418.776,37	558.386,41
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	11.797.350,36	12.192.311,31
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	7.448.129,48	7.242.664,21
A. Handelsvorderingen	7.448.129,48	7.242.664,21
B. Overige vorderingen	0,00	0,00
VIII. GELDBELEGGINGEN	0,00	0,00
IX. LIQUIDE MIDDELEN	4.297.612,93	4.949.647,10
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	51.607,95	0,00
TOTAAL DER ACTIVA	13.183.415,46	14.197.418,48

	2006	2005
PASSIVA		
EIGEN VERMOGEN	5.287.449,54	6.689.308,95
I. KAPITAAL	2.541.023,51	2.541.023,51
A. Geplaatst kapitaal	2.541.023,51	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	3.926.066,26	3.926.066,26
A. Wettelijke reserves	3.926.066,26	3.926.066,26
B. Onbeschikbare reserves	0,00	0,00
C. Belastingvrije reserves	0,00	0,00
D. Beschikbare reserves	0,00	0,00
V. OVERGEDRAGEN WINST	0,00	222.219,18
OVERGEDRAGEN VERLIES	-1.179.640,23	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 taksen	0,00	0,00
SCHULDEN	7.895.965,92	7.508.109,53
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN 1 JAAR	0,00	0,00
A. Financiële schulden	0,00	0,00
B. Handelsschulden	0,00	0,00
C. Voorschotten op bestellingen	0,00	0,00
D. Andere schulden	0,00	0,00

	2006	2005
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR	7.895.965,92	6.973.380,80
A. Vervallende schulden	0,00	0,00
B. Financiële schulden	0,00	0,00
C. Handelsschulden	4.207.364,91	3.412.877,82
1. Te betalen effecten	0,00	0,00
2. Leveranciers	4.207.364,91	3.412.877,82
D. Ontvangen vooruitbetalingen bestellingen	0,00	0,00
E. Schulden m.b.t. belastingen, personeelskosten	2.151.426,96	2.079.794,83
1. Belastingen	540.341,74	533.694,69
2. Bezoldigingen en sociale lasten	1.611.085,22	1.546.100,14
F. Andere schulden	1.537.174,05	1.480.708,15
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	0,00	534.728,73
TOTAAL DER PASSIVA	13.183.415,46	14.197.418,48

RESULTATENREKENING

	2006	2005
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN EN BEDRIJFSKOSTEN		
Omzet	66.019.928,37	63.741.363,83
Voorraden, goederen, diensten & divers. goed	-22.027.109,92	-19.883.910,43
A. Brutomarge bedrijfsactiviteit	43.992.818,45	43.857.453,40
B. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	-44.640.410,00	-42.482.906,78
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen, oprichtingskosten, vaste en vlottende activa	-711.673,85	-696.399,93
D. Waardeverminderingen voorraden, lopende bestellingen en handelsschulden	-16.802,43	-14.040,58
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	-1.376.067,83	664.106,11
II. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	998,32	162,53
FINANCIËLE KOSTEN	-256,71	-4.599,45
WINST/ VERLIES BEDRIJFSACT. VOOR BELASTINGEN	-1.375.326,22	659.669,19
III. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	910,99	0,00
UITZONDERLIJKE KOSTEN	-27.444,18	0,00
WINST/ VERLIES VAN HET BOEKJAAR VOOR BEL	-1.401.859,41	659.669,19
IV. BELASTING OP HET RESULTAAT	0,00	0,00
WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR	-1.401.859,41	659.669,19
V. VOORHEFFING BELASTINGVRIJE RESERVES	0,00	0,00

BESTEMMINGEN EN VOORHEFFINGEN

	2006	2005
A. TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES		
1. Te bestemmen winst of verlies van het boekjaar	-1.401.859,41	659.669,19
2a. Over te dragen winst van vorig boekjaar	222.219,18	88.433,19
2b. Over te dragen verlies van vorig boekjaar	0,00	0,00
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	0,00	-525.883,20
3. aan overige reserves	0,00	0,00
D. 1. OVER TE DRAGEN WINST	0,00	222.219,18
2. OVER TE DRAGEN VERLIES	-1.179.640,23	0,00
E. INTERVENTIES VAN DE VENNOTEN IN HET VERLIES	0,00	0,00
F. UIT TE KEREN WINST	0,00	0,00

AFDELING KUST



INLEIDING

De afdeling Kust is ontstaan uit de 'Bijzondere Dienst der Kust', die al in de laatste twee decennia van de 19de eeuw operationeel was maar pas in 1898 bij Koninklijk Besluit officieel werd opgericht.

Haar hydrografische en hydrometeorologische activiteiten sluiten aan bij de maritieme dienstverlening van de Vlaamse overheid.

Door haar werkzaamheden aan de wal, met voorrang voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen de zee, maakt de afdeling Kust een passend verlengstuk uit van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening & Kust.

DE MISSIE VAN DE AFDELING KUST

De afdeling Kust staat op duurzame, integrale wijze in :

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

Zij draagt via haar Vlaamse Hydrografie bij tot vlotte en veilige scheepvaart van en naar de kusthavens en de Westerschelde.

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

De 'mission statement' van de afdeling Kust is zo oud als de entiteit zelf en komt nog steeds in elke activiteit, in elke uitgevoerde taak en opdracht tot uiting.

SAMENLEVEN MET DE ZEE

Afdeling KUST – afdelingshoofd ir. Bernard De Putter, algemeen directeur

Vrijhavenstraat 3 – 8400 Oostende

Tel. +32 (0)59 554 211

Fax +32 (0)59 507 037

E-mail kust@vlaanderen.be

Url. <http://www.afdelingkust.be>

DE VISIE VAN DE AFDELING KUST

De afdeling Kust streeft naar een optimale dienstverlening voor haar klanten, haar partners en de burgers.

De afdeling Kust neemt haar kerntaken en nevenopdrachten ernstig en neemt bij de uitvoering haar volle verantwoordelijkheid. Bovendien wordt uitgebreid aandacht besteed aan alle vormen van inspraak en informatie van alle betrokkenen, en toegankelijke communicatie met het grote publiek.

De afdeling Kust engageert zich bij de uitvoering van haar opdrachten en taken tot het toepassen van een geïntegreerde, duurzame werkwijze.

Binnen deze werkwijze heeft de afdeling Kust aandacht voor alle functies van de kust, aandacht voor de daaraan gerelateerde gebruikers, aandacht voor alle actoren en overleg met deze actoren.

Binnen dit kader wil de afdeling Kust zich ook profileren als integrator bij complexe en gevoelige dossiers.

De afdeling Kust engageert zich tot optimale samenwerking met de besturen van de kustgemeenten en kuststeden, het provinciale bestuur, de besturen van de kustjachthavens en de kusthavens, de aanverwante agentschappen en afdelingen van de Vlaamse overheid en diensten van de Federale overheid.

Het hoogstaande professionalisme en de opgebouwde deskundigheid van haar stafleden en medewerkers staan garant voor de doeltreffende uitvoering van de vermelde engagementen.

De afdeling Kust kadert al haar activiteiten en de uitvoering van haar taken en opdrachten binnen de missie en de visie van het agentschap voor Maritieme dienstverlening & Kust – MDK



ORGANISATIE

Het organogram van de afdeling Kust vertoont 3 centrale cellen, die de drie kerntaken dekken :

KUST, met als subcellen

- Infrastructuur Kust,
- Geïntegreerd Kustzonebeheer en
- District Kust Oost en Kust West

JACHT- en VISSERSHAVENS, met als subcellen

- Infrastructuur Jacht- en vissershavens,
- District Jacht- en vissershavens en
- Baggerwerken Jacht- en vissershavens

VLAAMSE HYDROGRAFIE, met als subcellen

- Hydrografie,
- Hydrometeo en
- Informatica van de afdeling

Daarop volgen de horizontale cellen, die de ondersteuning van de kerntaken waarnemen:

- FINANCIËEL MANAGEMENT
- PERSONEELSMANAGEMENT en LOGISTIEK
- TECHNISCHE ONDERSTEUNING
- JURIDISCH ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING
- ALGEMENE ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING

De leiding wordt opgenomen door de ALGEMEEN DIRECTEUR.

Als staf zijn aan dit afdelingshoofd toegevoegd:

- een KWALITEITSMANAGER,
- een BELEIDSVOORBEREIDEND DIRECTEUR-INGENIEUR
- een COMMUNICATIEMANAGER.

De afdeling Kust telde 96 personeelsleden in 2006.

32 dames en 64 heren namen de functies op van

- 1 afdelingshoofd rA2A
- 1 directeur-ingenieur rA2
- 9 ingenieurs rA1
- 14 adjuncten van de directeur rA1
- 1 hoofddeskundige rB2
- 11 deskundigen rB1
- 7 hoofdtechnici rC2
- 15 technici rC1
- 3 hoofdmedewerkers rC2
- 12 medewerkers rC1
- 6 hoofdassistenten rD2
- 5 assistenten rD1
- 4 technisch-hoofdassistenten rD2
- 7 technisch assistenten rD1

REALISATIES

SLUFTERVALLEIEN OPNIEUW ONDER WATER

In het kader van natuur- en landschapsontwikkeling aan de kust realiseerde de afdeling Kust in 2004 in de duinen van het Westhoekreservaat in De Panne twee slufers.

Slufers herstellen het contact tussen de duinen en de zee. Het zijn openingen in de duinvoetversterking achter het strand en in de eerste duinenrij, die het zoute zeewater de mogelijkheid geven om bij springtij in de achterliggende valleien door te dringen.

Daar ontstaat een nieuwe biotoop terwijl het door de openingen binnenstuivend zand jonge duinen in het leven roept.

Voor de natuurliefhebbers waren de slufers interessante studieobjecten, voor de talloze bezoekers en recreanten werden het meteen welkome attracties, die men kon waarnemen vanaf de overbruggingen van de duindoorsteken.

Hier was sprake van een 'uniek natuurontwikkelingsproject in Vlaanderen'.

Maar het zeewater voerde in een paar jaar voldoende zand aan om de slufteropeningen te laten toeslibben, waardoor de slufers droog bleven.

Vanuit diverse hoeken rees de vraag om niet alleen de attractie terug te halen maar vooral om de gestremde natuurontwikkeling in het Westhoekreservaat terug op gang te brengen.

De afdeling Kust voerde in december 2006 ingrijpende werken uit om de slufteropeningen opnieuw vrij te maken. Bij het eerstvolgende springtij was de zee weer present in de duinvalleien.



Slufter in De Panne

ZEEDIJKRENOVATIE MET TRACERBAAR TROPISCH HARDHOUT

Het Vlaamse ministerie van Openbare Werken besteedt bijzondere aandacht aan de kust. De zeewering, de bescherming van het kustgebied, de kustbewoners en het patrimonium tegen het geweld van de zee houdt onafgebroken de aandacht vast.

Op de begroting was voor het jaar 2006 een totaalbudget van ruim 15,11 miljoen euro weerhouden voor de structurele aanpak van de kustbeveiliging. Bovendien was 5,1 miljoen euro voorzien voor het onderhouden van de bestaande zeewering. Van deze budgetten was zowat 2 miljoen euro voorzien voor de gefaseerde renovatie van de zogenaamde eerste lijn-zeewering, dat wil zeggen voor het onderhouden, instandhouden en vernieuwen van de zeedijken langs de Vlaamse kust.

Het is binnen dit kader dat in opdracht van de afdeling Kust op regelmatige basis werken werden uitgevoerd om bestaande zeedijkglooiingen te restaureren of te verstevigen en om, in samenwerking met de kuststeden en kustgemeenten, in de badplaatsen zeedijkwandelwegen aan te passen of te vernieuwen.

Zeedijken maken een 'harde' vorm van zeewering uit, het zijn ingrepen van de mens op de natuurlijke kustlijn. Door de 'zachte' aanpak van de zeewering, waarbij stranden worden verhoogd en verbreed, verloren tal van zeedijken hun louter zeewerende

functie en kregen een nieuwe bestemming als 'promenade', als wandelweg die de toeristisch-recreatieve beleving van kust en zee verhogen.

Deze beleidsoptie van de Vlaamse overheid wordt ook vertaald naar de zeedijken toe, die alsnog hun oorspronkelijke functie blijven vervullen.

In het voorjaar van 2006 zijn ingrijpende werken uitgevoerd om de zeedijk van Oostende (Mariakerke) te onderhouden en deze aldus te bestendigen in zijn zeewerende functie. Veiligheid blijft



een absolute prioriteit maar de afdeling Kust kleeft consequent de principes aan van het geïntegreerde kustbeheer.

Daarbij wordt rekening gehouden met de talrijke en zeer uiteenlopende functies van de kust. Bij de infrastructurele werken aan de Oostendse zeedijk is niet alleen gekeken naar de kustveiligheid, de zeeverende functie. Er is ook aandacht gegeven aan de toeristische en recreatieve waarde van deze omgeving door een grondig doordachte aanpak van de zeedijkwandelweg.

Er is bij deze werken naar een landschappelijke vertaling gezocht voor het samenspel tussen kust en zee. De renovatiewerken geven door hun elegante architectuur ontegensprekelijk een toegevoegde waarde aan het toch al fraaie kustbeeld.

Daarenboven is er nog een functie van de kust, waaraan hier bijzondere aandacht werd geschonken. Er is rekening gehouden met de ecologische waarden. Omdat naast het geïntegreerde ook het duurzame kustbeheer wordt beoogd, is het gebruik van duurzame materialen met een te achterhalen oorsprong een obligate stelregel. Steeds meer worden dergelijke materialen aangewend bij de uitvoering van openbare werken.

In het kader van het duurzame bosbeheer wordt een bijzonder accent gelegd op het gebruik van tropisch hardhout dat voorzien is van een FSC-label.

FSC staat voor Forest Stewarding Council. Dat is een internationale, niet gouvernementele onafhankelijke non-profitorganisatie, opgericht in 1993 door boseigenaars, de houtsector, sociale bewegingen en milieuorganisaties. FSC streeft naar verantwoord bosbeheer op wereldschaal.

Het FSC-label geeft een garantie voor een eerlijke handel met respect voor het milieu. Er wordt voorrang gegeven aan het toepassen van dergelijk gelabeld tropisch hardhout bij waterbouwkundige werken, havenwerken en werken aan zee, zoals deze voor de renovatie van de zeedijkwandelweg in Oostende (Mariakerke), die in juni 2006 werden opgestart.

Meer dan 1.500 vierkante meter houten zeedijkbevoering aanbrengen, die bestaat uit tropisch azobe-hardhout waarvan de oorsprong traceerbaar is tot in het duurzaam beheerde bos en dat dus het FSC-label draagt, dat is zonder meer een belangwekkende prestatie. Voor het eerst aan de Vlaamse kust, in heel België maar evengoed in heel Europa is bij belangrijke openbare werken op een zo grote schaal gebruik gemaakt van duurzaam materiaal

Vlaams minister Kris Peeters zette de werf in gang na een FSC-informatie-moment dat georganiseerd werd door de afdeling Kust, in samenwerking met WWF-Belgium en Fair Timber Forum.

EUROPESE AANPAK VAN ZEEWERING

SAFECOAST is een Europees Interreg III B North Sea Region-project dat 9 partners groepeerd uit Nederland, Denemarken, Duitsland, Groot-Brittannië en Vlaanderen.

De Belgische (Vlaamse) delegatie wordt ingevuld door het Vlaams ministerie voor Mobiliteit en Openbare Werken, onder meer door een vertegenwoordiging van de afdeling Kust.



Het project legt zich toe op de gevolgen van de klimaatwijzigingen en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en op risico-beheersing bij overstroming.

De hamvraag is hier 'Hoe de kustgebieden van de Noordzee te beheren na 2050, rekening houdende met de toekomstige zeespiegelrijzing, de klimaatwijziging en de ruimtelijke planning' ... en met aandacht voor de veiligheid tegen overstroming van onze kusten.

In september 2006 organiseerde de Belgische delegatie van SAFECOAST in Oostende een workshop voor 'zeewerende' ingenieurs in het kader van dit Europees project, met de bedoeling een discussie aan te gaan met deskundigen en aldus bij te dragen aan de acties van de Vlaamse partners.

De afdeling Kust stelde haar Actie 4 voor, die de opmaak inhoudt van een geïntegreerd Masterplan voor de kustveiligheid in Vlaanderen in de toekomst.

Tijdens de workshop werden scenario's besproken van klimaatverandering voor België en de mogelijke effecten op de kustzone, alsook de inschatting van de gevolgen van overstroming op materieel en menselijk vlak.

Daarnaast kwamen de mogelijkheden aan bod om de specifieke SAFECOAST-acties te communiceren naar een breed publiek toe.

OORLOGSRESTEN OP VLAAMSE STRANDEN

Nog steeds is de afdeling Kust belast met de taak om in de kustzone constructies uit de beide Wereldoorlogen, zoals bunkers en schietstanden op openbaar zowel als op privaat domein af te breken.

In 1995 kwam daar een systematische campagne bij om ook gevaarlijk achtergebleven oorlogsmateriaal op te sporen op de stranden langs de Vlaamse Kust.

In 1998 werden voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor het plaatsen van een internationale telefoonkabel, die vanaf het strand ter hoogte van het Strandplein in Oostende (Mariakerke) in zee zou lopen.

Bij de graafwerken stootte men ter plaatse op gevaarlijke oorlogsmunitie. Verder doorgevoerd zoekwerk wees uit dat het niet om een eenmalige ontdekking ging. Dat gaf aanleiding tot uitbreiding van de opsporings- en ruimingscampagne naar Oostende toe. In maart 1999 werden vliegtuigbommen ontdekt, een ontdekking die vanwege het gevaar voor spontane ontploffing de evacuatie van een hele wijk tot gevolg had.

Sindsdien gunt de afdeling opeenvolgende opdrachten voor het opsporen, opgraven en vrijmaken van het oorlogsmateriaal via een openbare aanbesteding. In De Panne, Oostende en Bredene

zijn tot einde 2006 ruim 4.450 kogels opgegraven en zowat 1.475 stuks springtuigen vernietigd, waaronder bommen, handgranaten, mijnen en mortiergranaten.

Om publieke belangstelling te vermijden worden de detecties en de opruiming met de nodige discretie uitgevoerd, in samenwerking met de ontmijningsdienst DOVO van het Belgische leger.

Als afsluiter van de campagne 2006 werd eind december op het Bredense strand nog een bom tot ontploffing gebracht van 270 mm, die als 'booby-trap' was verwerkt en maar liefst 55 kg springstof bevatte.



ZEEBRUGGE – SEAPORT - NIEUWPOORT

Vijf Europese steden of gemeenten met een haven groepeerden zich in het project SEAPORT, dat kaderde in het Europese Interreg III B Noordzee Programma.

De bedoeling van het programma was het uitwisselen van kennis en het vergelijken van de benadering van problemen die dezelfde zijn voor veel kleine en middelgrote kuststeden en kustgemeenten, gelegen aan de Noordzee. Economische terugval en tanende visserij werden hier in één adem genoemd met algemene aandachtspunten van kustbeheer.

Tot de internationale partners hoorden Den Haag (NL), Hartlepool (GB) en Bremerhaven (D). Vlaanderen was partner met Nieuwpoort en Zeebrugge, twee kustjachthavens met projecten van de afdeling Kust, die perfect in het plaatje passen.

OUDE VISSERSHAVEN ZEEBRUGGE

Eén van de grotere projecten van de jongste jaren, die in 2006 naar een einde toe liep, was de renovatie van de Oude Vissershaven, de Graaf Jansdijk en de Rederskaai in Zeebrugge.

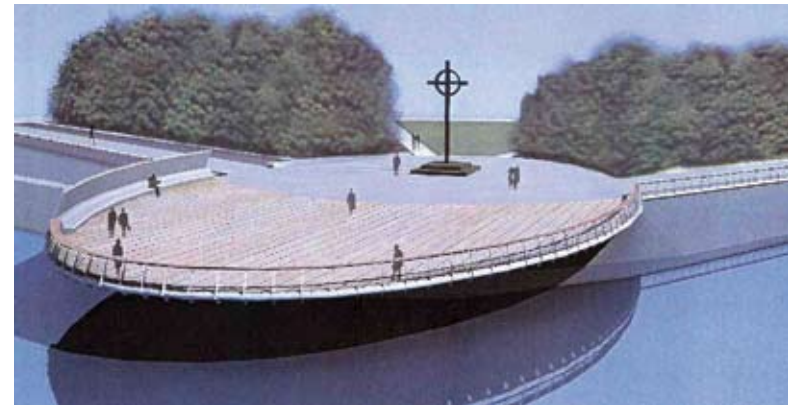
Na de verplaatsing van de vismijn bleef het oude Albert I-dok er zonder echte functie achter. Ondanks nieuwe toeristische attracties snakte de hele site hopeloos naar renovatie en drastische opwaardering.

Met Europese steun en met medewerking van het Brugse stadsbestuur werd de vroegere vissershaven als het ware opnieuw uitgevonden.

Faciliteiten die door het verdwijnen van de visserij overbodig waren, werden verwijderd of kregen een andere bestemming, de Rederskaai werd omgebouwd tot een promenade, die aansluit op een groen gehouden Graaf Jansdijk en uitloopt op een kijkplatform dat uitzicht biedt over de haven van Zeebrugge.

Op de nieuwe promenade is in samenwerking met de private sector een nieuw havengebouw opgericht en tot slot zijn de ligplaatsen voor jachten herschikt.

De Oude Vissershaven kreeg een nieuwe functie als plezierhaven, een marina met tal van aanleunende recreatieve troeven en een gunstig investeringsklimaat.



In Zeebrugge is bewezen dat enerzijds samenwerking tussen de publieke en private sector en anderzijds samenwerking tussen de overheden succesfactoren zijn.

Hier werden twee hoofdthema's van SEAPORT uitgevoerd, nl. de implementatie van nieuwe economische activiteiten in maritieme gebieden, en de ontwikkeling van het 'waterfront' om economische heropleving te stimuleren.

KROMME HOEK NIEUWPOORT

De uitdaging om de badplaats, de jachthaven en de middeleeuwse stad opnieuw met elkaar te verbinden en aldus nieuwe economische impulsen te genereren, zette Nieuwpoort op het lijstje van SEAPORT-partners.

Ontegensprekelijk is de aanleg door de afdeling Kust van het fietspad en de houten promenade op de linkeroever van de havengeul vanaf het Westerstaketsel tot voorbij het jachtdok Kromme Hoek een grote stap in de goede richting. De promenade nadert de voltooiing.

In 2006 werd al de derde fase uitgevoerd van de renovatiewerken aan de linkeroever van het jachtdok Kromme Hoek, die naast verplaatsing van de glooiing en vernieuwing van het kaaiterrein ook een uitbreiding van dat dok inhield, met uitbreiding van het aantal ligplaatsen.

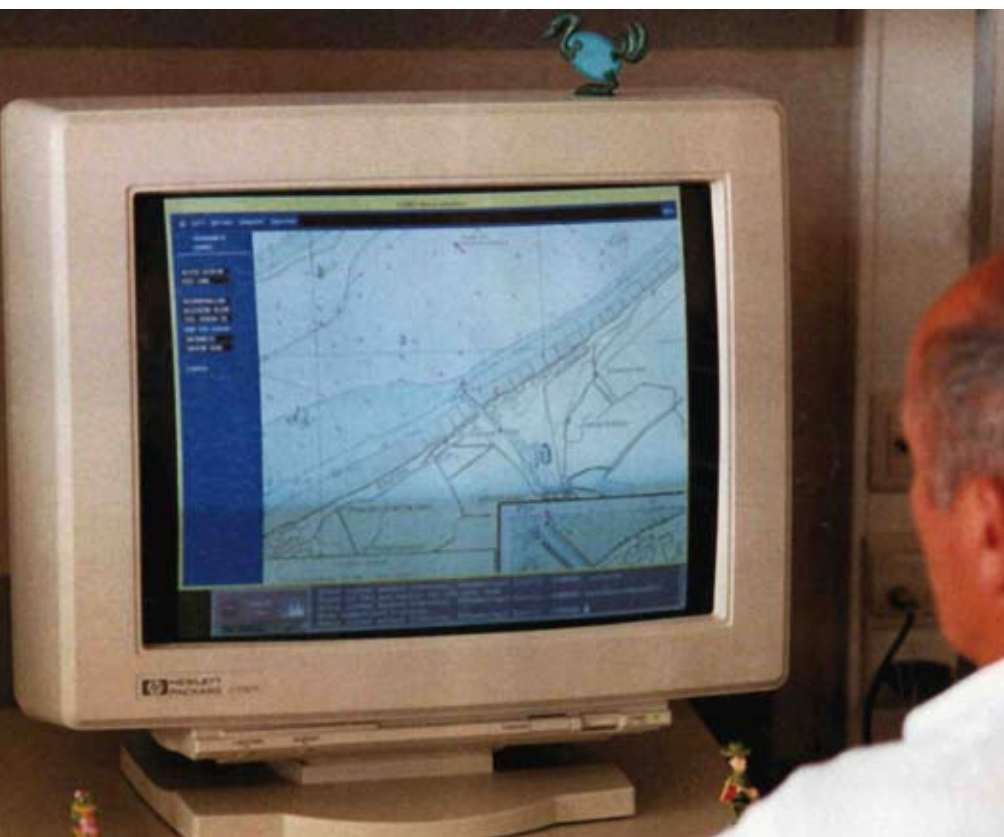
Na de volledige voltooiing van deze werken kan de afwerking van de promenade aanvangen.



Maar het is vooral het Masterplan voor de linkeroever dat aansluit bij de hoofdthema's van SEAPORT. Dat plan omvat onder andere de ruimtelijke herinrichting van het schiereiland Kromme Hoek en de aanleg van het Maritiem Park op de linkeroever van de havengeul. Ook hier, zoals in Zeebrugge, is sprake van een integrale aanpak en van gedegen samenwerking met het stadsbestuur.

In samenspraak met de Vlaamse Bouwmeester is een ontwerper aangesteld, die het plan nu afwerkt.

Ook hier in Nieuwpoort wordt dus het 'waterfront' ontwikkeld, zij het met een meer ecologisch getinte aanpak maar niettemin met het oog op toenemende toeristisch-recreatieve activiteit, die aansluit op de watersport en de waterrecreatie, en dus ongetwijfeld één van de belangrijkste economische factoren is voor Nieuwpoort.



ELEKTRONISCHE SCHELDEKAARTEN

Sinds september 2004 zijn de twee Belgische hydrografische diensten, HD-Oostende en HD-Antwerpen samengevoegd tot de Vlaamse Hydrografie.

De reorganisatie had de uitwisseling tot gevolg van technologie voor het produceren van ENC's, dat zijn Electronic Nautical Charts, of nautische kaarten op beeldscherm.

Na de ingebruikname van de CARIS-software in Antwerpen is men erin geslaagd 2 nieuwe ENC's te realiseren. Sedert februari 2006 worden door IC-ENC deze elektronische kaarten 'Antwerpen Noord', de haven en 'River Schelde to Wintam' gedistribueerd.

De productie van de laatste Belgische ENC, deze van 'Canal Gent-Terneuzen' staat ook op het programma. Die kaart zou begin 2007 klaar zijn voor distributie.

De complete lijst Belgische ENC's omvat 6 kaarten:

- BE3VLBNK- Flemish Banks
- BE5ZEEBR- Zeebrugge Harbour
- BE5OOSTE- Oostende Harbour
- BE5ANTWN- Antwerpen Noord
- BE5ANTWZ- River Schelde to Wintam
- BE5KGETE- Canal Gent-Terneuzen (nog in productie)

WRAKKENDETECTIE NOG ACCURATER

De 'surveyors' van de Vlaamse Hydrografie werken aan boord van meetschepen die operationeel gehouden worden door de DAB VLOOT.

De hydrografen die belast zijn met de monitoring van het Belgisch Continentaal Plat opereren vanaf de ms/Ter Streep.

Vanaf september 2006 is voor de monitoring van de kustzone, de Vlaamse kustjachthavens en de Vlaamse vissershavens het kleinere vaartuig Hydro I gebruikt. Op de Schelde wordt voor de bathymetrische peilingen de ms/Veremans ingezet.

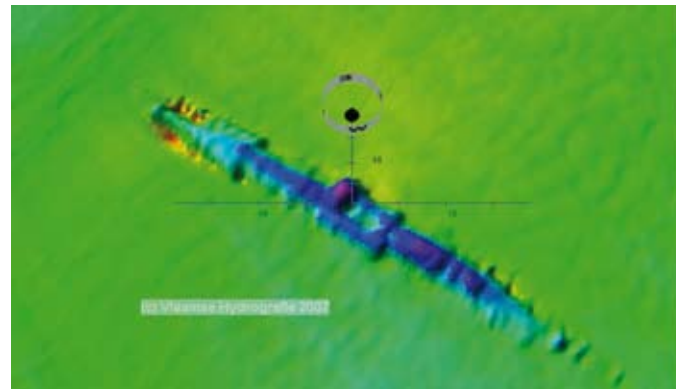
De Ter Streep en de Veremans waren elk uitgerust met een multibeam-scanner, de zogenaamde 'echosounder' van het type SIMRAD EM 950. Beide toestellen hadden er ruim 10 jaar dienst opzitten.

In 2006 zijn de oude multibeamers vervangen door een nieuwe generatie 'high performance shallow water multibeam EM 3002. Een gelijksoortige scanner wordt ook voorzien voor het kleinere meetschip ms/Parel II, dat nog met een SIMRAD EM 3000 werkt.

De nieuwe 'echosounders' zijn hoog-technologische apparaten die de Vlaamse Hydrografie moeten toelaten de locatie, de omvang en de massa van wrakken te detecteren met een bijzonder hoge nauwkeurigheid. Aan de hand van een te ontwikkelen 3-jaren-programma voor peiling wil de Vlaamse Hydrografie straks alle in kaart gebrachte wrakken opnieuw bestuderen.

Daarnaast duikt vanwege interne gebruikers binnen de Vlaamse overheid steeds meer de vraag op naar meetgegevens over het Belgisch Continentaal Plat die gewonnen zijn met multibeam in plaats van singlebeam.

In de nabije toekomst zal de Vlaamse Hydrografie dan ook voorrang geven aan het peilen van zandbanken, vaargeulen en andere relevante zones met de nieuw geïnstalleerde toestellen.



WEGWIJZER NAAR WRAKKEN

In september 2006 was het Provinciaal Hof in Brugge de thuisbasis van het Internationaal Colloquium voor Maritieme Archeologie To Sea Or Not To Sea en van een daaraan verwante tentoonstelling.

De Vlaamse Hydrografie zette er een stand op ter illustratie van haar opdracht voor plaatsbepaling van wrakken. De nautische kaart Vlaamse Banken kreeg meteen de relevante titel 'Wegwijzer naar de wrakken' opgespeld.

De eerste wrakkenlijsten uit het archief van de Vlaamse Hydrografie dateren van 1919. Vanaf dat jaar melden zeeverslagen van

schippers, rederijen van pakketboten, sleepdiensten en loodsen elk onverwacht contact met obstakels op zee.

De toenmalige hydrografische dienst controleerde die meldingen door peilingen en noteerde de nauwkeurig bepaalde wrakkenposities op de zeekaarten.

Voor de vele wrakken, die zich na de Tweede Wereldoorlog in de vaargeulen op zee bevonden, waren hinderlijk en gevaarlijk voor de scheepvaart.

De hydrografische dienst stelde toen prioriteitenlijsten samen van de te verwijderen wrakken. Tot op vandaag is de correcte bepaling



van de locatie van een wrak en de diepte waarop het zich bevindt een belangrijke taak.

De metingen worden uitgevoerd met side-scan-sonars, die het wrak met grijswaarden aanduiden, en met multibeam-echosounders, die een 3-dimensioneel beeld in kleur samenstellen.

De locaties worden op de zeekaart Vlaamse Banken gevisualiseerd.

De Vlaamse Hydrografie werkte begin 2006 samen met het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed - cel Maritieme Archeologie, het Vlaams Instituut voor de Zee en de Provincie West-Vlaanderen aan de realisatie van de Maritieme Databank (www.maritieme-archeologie.be) en realiseerde naderhand zelf voor de ruim 230 bekende wrakken in het Belgische gedeelte van de Noordzee een eigen wrakken databank, die via haar website (www.vlaamsehydrografie.be) door iedereen kan worden geraadpleegd.

SAMENWERKING TUSSEN BRITSE EN VLAAMSE HYDROGRAFIE

De Vlaamse Hydrografie heeft haar overleggronde voltooid met het UKHO-United Kingdom Hydrographic Office en in 2006 met de Britse hydrografische dienst een bilateraal akkoord afgesloten.

De distributie van de elektronische nautische kaarten (ENC's) van de Vlaamse Hydrografie door IC-ENC verliep jarenlang op een

informele basis. Om deze verdeling in een vormelijk akkoord te gieten werd tegelijk met het bilaterale akkoord ook met IC-ENC een samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

Deze stappen zijn de eerste die gezet werden om meer bilaterale akkoorden te genereren. In de nabije toekomst wordt immers gestreefd naar samenwerkingsakkoorden met de Nederlandse en Franse hydrografische diensten.

Dat kan alleen problemen voorkomen. Zo merkte de Vlaamse Hydrografie al bij de voorbereiding van het akkoord met UKHO dat de huidige Dover Strait Survey Strategy enkele onregelmatigheden vertoont omtrent de verantwoordelijkheden voor het monitoren van het Belgisch Continentaal Plat.

Volgens de hydrografische strategie voor de Dover Strait/Pas de Calais zou het meest noordelijke gedeelte van het Belgisch Continentaal Plat opgemeten worden door het UKHO en de Nederlandse Hydrografie.

De Vlaamse Hydrografie ziet nu na of dit onder haar eigen verantwoordelijkheid kan vallen en wil dan ook, gesteund door de North Sea Ministerial Meeting en de Gothenburg Declaration I ijveren voor een aanpassing van de Dover Strait Survey Strategy.

15DE HYDROGRAFISCHE CONFERENTIE IN ANTWERPEN

De 'Hydrographic Society Benelux' (HSB) was begin november in het Provinciehuis in Antwerpen gastheer van de 15de internationale conferentie HYDRO 2006. Dit congres was initieel georganiseerd voor leden van de 'International Federation of Hydrographic Societies' (IFHS).

HYDRO 2006 had zich als algemeen thema 'Evoluties in Hydrografie' voorbehouden. Tal van deskundige sprekers vulden met hun standpunten het belangwekkende wetenschappelijke programma aan. De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust, legde klemtonen op de 'survey' van de Westerschelde, de opmaak van elektronische nautische zee- en Scheldekaarten en op de detectie van wrakkenlocaties.

De conferentie is traditiegetrouw een geschikt forum voor kennisgeving met nieuwe hydrografische ontwikkelingen. Ook in Antwerpen werd de perfecte omgeving geschapen om nieuwe contacten te leggen binnen de internationale hydrografische gemeenschap en het bestaande netwerk te actualiseren.

Tijdens het congres HYDRO 2006 deed zich een belangrijk evenement voor.

In een 'Signing Ceremony' ondertekende IFHS-voorzitter Cdr. Paul Hornsby samen met IHO-president Vice Admiral Alexandros Maratos een 'Memorandum of Understanding' dat de formele samenwerking moet genereren en versterken tussen de 'International Hydrographic Organisation' en de 'International Federation of Hydrographic Societies'.

Voor wat betreft de Belgische, meer bepaald de Vlaamse Hydrografie, sloot Administrateur-generaal Kapt. Jacques D'Havé zich bij het Memorandum aan.



DAB VLOOT



INLEIDING

De VLOOT-missie werd dan ook gedefinieerd als volgt:

VLOOT IS DE REDER VAN DE OVERHEID.

Om deze missie volwaardig te kunnen realiseren, de internationale en Europese maritieme, wetgevende tendensen beter op te volgen, en de voeling met alle Belgische maritieme spelers te intensifiëren, is VLOOT ook lid geworden van de Koninklijke Belgische Redersvereniging.

VLOOT IS DE REDER VAN DE OVERHEID

VLOOT is met haar 49 vaartuigen onder Belgische vlag aanwezig voor de Vlaamse kust en op de vaarwegen in het algemeen, ook stroomopwaarts van Antwerpen

VLOOT stelt circa 560 personen te werk. Hiermee is zij als rederij een belangrijke schakel in het Vlaams maritiem beleid, en draagt zij zowel qua toegevoegde waarde (terugvloei van iets meer dan 90% naar de Vlaamse economie) als qua tewerkstelling (500 varenden) in ruime mate toe tot de verankering van de maritieme know how en bedrijvigheid in Vlaanderen.

Als reder van de overheid vervult VLOOT een aantal taken die de veiligheid op de vaarwegen ten goede komen, die ten dienste staan van het brede publiek, en die andere overheidsdiensten of organisaties toelaten activiteiten op het water te ontplooiën:

- 1 beloodsen te water
- 2 vaarwegmarkering op zee en op de Schelde
- 3 hulpverlening (slepen en redden)
- 4 veerdiensten
- 5 vaartuigen ter beschikking stellen van andere overheden en derden
- 6 maritieme kennis bevorderen, ter beschikking stellen en overdragen



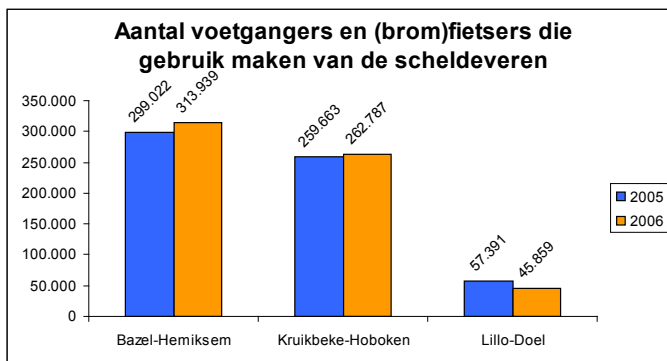
DIENSTVERLENING

VEERDIENSTEN

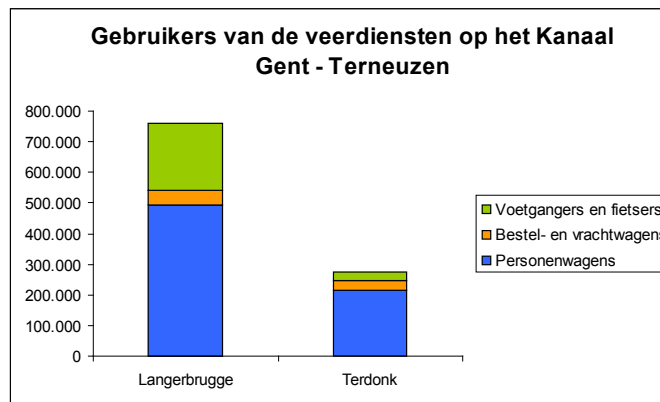
VLOOT zet gratis veerdiensten in en transporteert zo jaarlijks ongeveer:

- 1.000.000 voetgangers en tweewielers
- 710.000 personenauto's
- 79.000 vracht- en bestelwagens

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



Deze grafiek toont aan dat het gebruik van de veerdiensten licht stijgt. Het minder aantal passagiers op het seizoensveer Lillo – Doel in 2006 is te wijten aan de latere datum van de veranderlijke feestdagen in dat jaar, waardoor het veer slechts 62 dagen werd geëxploiteerd tegenover 66 dagen in 2005.



Deze grafiek geeft een beeld van de grootteorde van de aandelen van de verschillende gebruikersgroepen van de veerdiensten op het Kanaal Gent – Terneuzen. De cijfers zijn gebaseerd op een extrapolatie van de resultaten van steekproefmetingen.

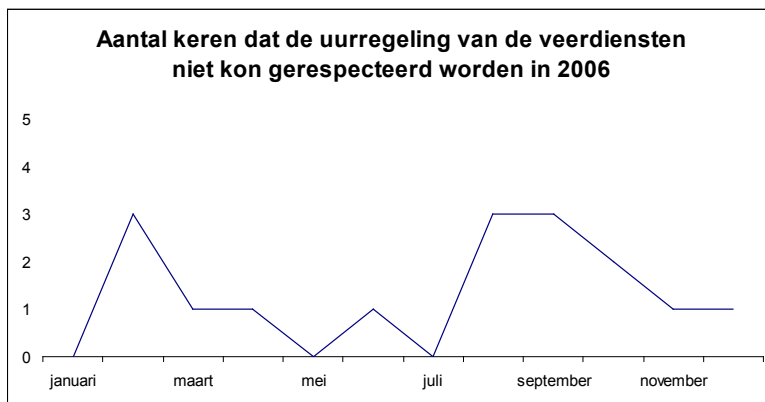
VLOOT exploiteerde in 2006 volgende veerdiensten:

Op de Schelde:

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

Op het kanaal Gent-Terneuzen

- Langerbrugge
- Terdonk



Bij deze indicator wordt gemeten in hoeverre VLOOT doelmatige veerdiensten voor personen en/of vaartuigen kan verzekeren.

Sinds 6 mei 2006 baat VLOOT, ook de veerdienst voor voetgangers uit over de havengeul te Nieuwpoort. In die eerste periode werden bijna 140.000 passagiers vervoerd.

Zodra de nieuwe walinfrastructuur voltooid is, wil VLOOT een volwaardige veerdienst opstarten voor voetgangers en fietsers die de wester- en oosteroever van de haven met elkaar verbindt en dit zowel te Oostende en te Nieuwpoort. Hiervoor worden in 2007 nieuwe veerboten besteld.

In 2006 werd de veerdienst Basel – Hemiksem doorgelicht door Blindenzorg Licht en Liefde voor wat betreft de toegankelijkheid voor slechtzienden en blinden. VLOOT doorstond deze onaangekondigde audit met onderscheiding.



Veerdienst in Nieuwpoort

TIJDELIJKE VEERDIENSTEN

VLOOT HIELP IN GENT EEN BEDRIJF 50.000 M³ HOUT VERHUIZEN.

De veerdienst te Langerbrugge heeft van 18 tot 23 juni 2006 op dubbele capaciteit gevaren.

De firma Van Hoorebeke verhuisde van de rechter- naar de linkeroever van het kanaal Gent-Terneuzen. De ganse voorraad werd op 1.104 vrachtwagens geladen en door VLOOT in 5 dagen over het water gezet, terwijl hiervoor oorspronkelijk 10 dagen waren voorzien.

Door het verdubbelen van de capaciteit van de veerdienst is de operatie uitgevoerd zonder hinder voor de normale klanten.

VLOOT ALS ALTERNATIEF VOOR WOON/WERKVERKEER TIJDENS WEGWERKZAAMHEDEN.

Eind 2006 werd dan weer extra gevaren om de weggebruikers die de werken aan de Meulestedebrug te Gent wilden vermijden ten dienste te zijn.

Tussen 7u00 en 19u00 werd op dubbele capaciteit gevaren. Bovendien werd voor de werknemers in de ochtendploeg van Volvo Cars het begin van de dienst tijdelijk vervroegd van 4u30 naar 4u00.



Veerdienst Meulestedebrug



VLOOT heeft in 2006 in totaal 138 interventies uitgevoerd en 32 mensenlevens gered.

ALGEMENE HULPVERLENING EN ZEEREDDINGSDIENST

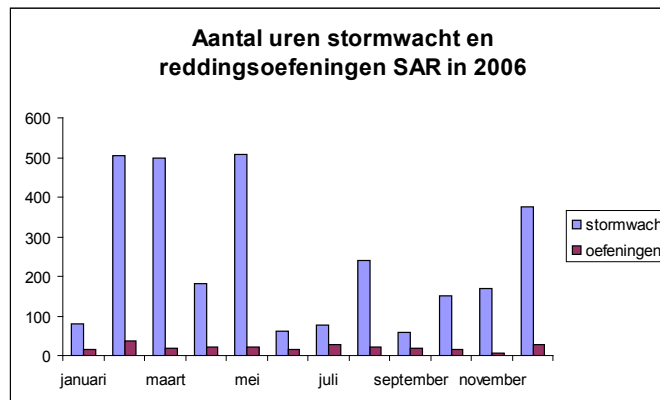
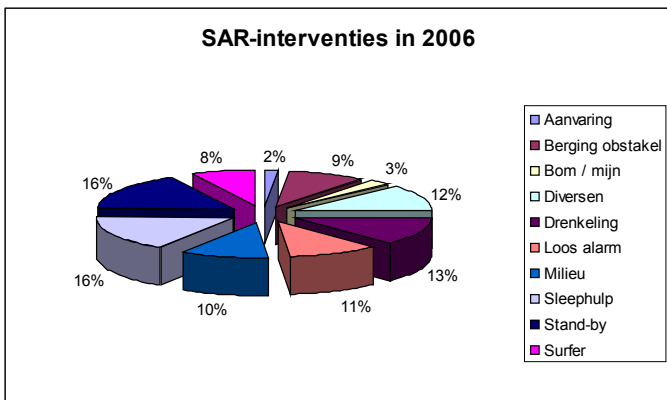
VLOOT is verantwoordelijk voor de organisatie van de inzet en de exploitatie van de 'Search and Rescue'-schepen aan de Belgische Kust. VLOOT houdt daartoe operationeel inzetbare en voor hun taak uitgeruste vaartuigen beschikbaar die onmiddellijk kunnen uitrukken.

In het kader van de eerstelijnszorg voor algemene hulpverlening op zee houdt VLOOT ook een bemande zeesleepboot ter beschikking met belangrijke bluscapaciteit.

Het personeel van VLOOT staat 24 uur op 24 paraat om in nood verkerende vaartuigen en mensen te redden. Zodra de meteorologische diensten windkrachten boven 6 Beaufort voorspellen, houdt het personeel van VLOOT een extra permanentie (stormwacht).

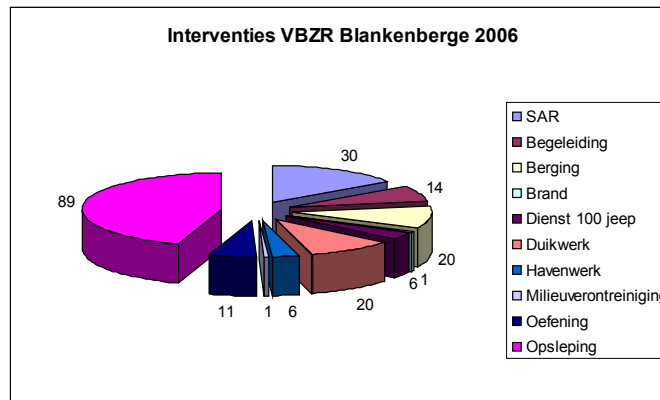
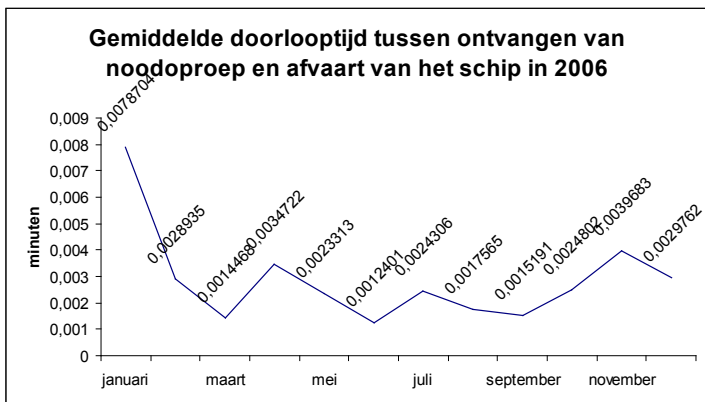
VLOOT stelt bovendien op contractuele basis ook vaartuigen ter beschikking van andere kustwachtpartners buiten MDK. Als dusdanig vervult VLOOT, naast de marine, een cruciale en centrale rol bij de inzet van de overheidsmiddelen op het water.

In 2006 heeft VLOOT in het kader van een optimale inzet en exploitatie van de SAR-schepen aan de kust een convenant afgesloten met de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst. VLOOT heeft hiermee de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst formeel erkend als SAR-partner.



Bovenstaande grafiek geeft een beeld van de aard van de interventies van de zeereddingsdienst.

Deze grafiek geeft aan hoeveel uren de zeereddingsdienst permanentie (stormwacht) gehouden heeft en hoeveel uren ze oefeningen gehouden heeft. De cijfergegevens zijn de gecumuleerde cijfers van de stations Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge.



Bij deze indicator wordt de gemiddelde doorlooptijd gemeten tussen het ontvangen van een oproep voor het leveren van hulp, bijstand en redding en de afvaart van het schip.

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.

Concreet staat VLOOT in voor de bebakening van volgende vaarwaters:

- Noordzee
- Schelde vanaf Temse tot aan de Nederlandse grens
- Rupel van de sluis van Hingene tot Boom
- Antwerpen – Verrebroeckdok
- 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 VLOOT. Voor het positioneren van de boeien zet VLOOT speciale 'boeienleggers' in.

VLOOT stelt ook boeien ter beschikking van derden. In januari 2006 voerde het baggerbedrijf Dredging International werken uit ter hoogte van de ingang van het Kluisendok aan het Kanaal Gent – Terneuzen. Om de baggerzone veilig af te bakenen kon dit bedrijf gedurende 3 maanden 2 gele lichtboeien van VLOOT inzetten.

Omdat de drie vuurtorens langs de Vlaamse kust deel uitmaken van de globale vaarwegmarkering worden zij ook door VLOOT uitgebaat. Naast het beheer van de torens als maritieme bakens, staat VLOOT ook in voor het civieltechnisch gedeelte van de torens.

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



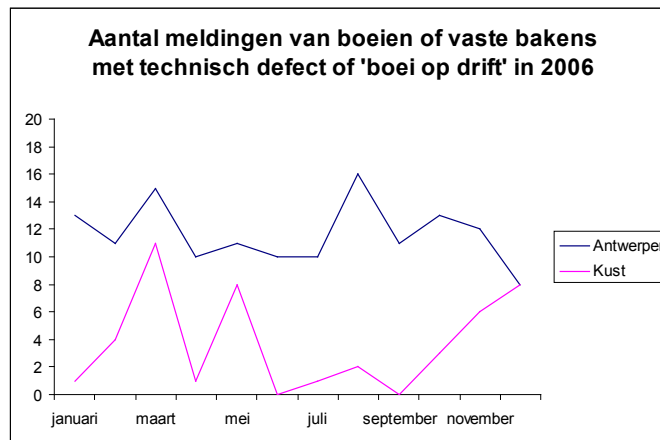
VLOOT WERKT SAMEN MET NEDERLAND VOOR DE VAARWEGMARKERING.

VLOOT en de directie Noordzee van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn overeengekomen om bijstand te verlenen in elkaars vaargebied.

In eerste instantie dient daarbij gedacht te worden aan de Schelde en de territoriale wateren in de Noordzee in de buurt van het Belgisch-Nederlands grensgebied.

De verleende bijstand bestaat uit reparaties van gedoofde boeien, verdreven boeien terug in positie plaatsen, nieuwe boeien plaatsen bij ernstige schade, of het uitvoeren van herstellingen bij geringe schade.

In 2006 heeft geen van beide partijen de nood gehad een beroep te doen op haar partner.

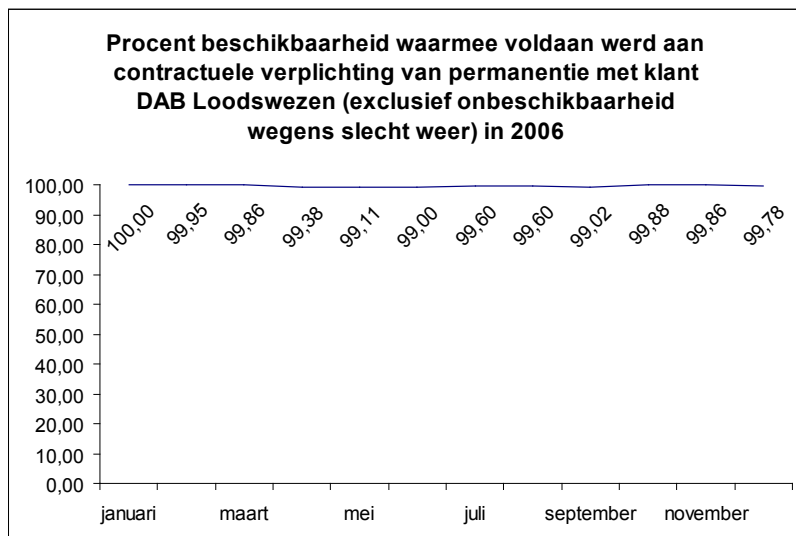


Deze indicator geeft de mate aan waarin VLOOT een betrouwbare vaarwegmarkering verzekert, hoewel deze indicator ook afhankelijk is van externe factoren (zoals weersomstandigheden).

VLOOT zet vanuit de standplaats Oostende 120 boeien in op de Noordzee. Vanuit de standplaats Antwerpen worden er 103 ingezet op de Schelde, de Rupel en het Kanaal Gent – Terneuzen.

BELOODSEN TE WATER

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. DAB Loodswezen heeft hiervoor een contract met VLOOT.



VLOOT heeft een contractuele verplichting ten overstaan van DAB Loodswezen inzake het ter beschikking stellen van bemande vaartuigen. Bovenstaande cijfers geven aan in welke mate hieraan kon worden voldaan.

VLOOT neemt hierbij het volledige rederijbeheer voor haar rekening en specialiseert zich als ‘transportbedrijf te water’ dan ook verder, gebruik makend van haar schaalvoordeel, ook buiten haar opdrachten voor DAB Loodswezen.

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.

Conform de internationale regels fungeert VLOOT als ‘ISM-operator’.

Zoals hierna nog zal blijken in de rubriek ‘vlootvernieuwing’ werken VLOOT en Loodswezen ook nauw samen aan het project ‘nieuwe beloedingsmiddelen’ in het kader van de optimalisering van het beloedingsproces.

VLOOT bracht in 2006 55.988 loodsen aan boord van te loodsen schepen.

FOD LEEFMILIEU

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

VLOOT stelt een vaartuig met bemanning ter beschikking om in geval van vervuiling van het zeeoppervlak het materiaal voor de bestrijding van vervuilingen op zee, aangekocht met middelen van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, 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.

Om een efficiënte ontplooiing en bediening van het materiaal bij het uitvoeren van bestrijdingsoperaties te kunnen waarborgen, wordt de bemanning van VLOOT getraind en worden op regelmatige tijdstippen gezamenlijke oefeningen georganiseerd.

In 2006 werd één gezamenlijke oefening gehouden met de Marine, de Civiele Bescherming en de FOD Leefmilieu



Ter Streek tijdens oefening 'oliepollutiebestrijding'



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 verder de Schelde vanaf Rupelmonde tot aan haar monding in Vlissingen (96 km), en de sluizen die toegang geven tot de Vlaamse zeehavens.

In 2006 sloten VLOOT en Afdeling Kust een overeenkomst waarbij de inzet van de vaartuigen van VLOOT uitgebreid werd in het kader van de controle van de baggerwerken in de jachthavens van de kust en het uitvoeren van vooroeverlodingen (peilingen in de meest ondiepe wateren net voor het strand).

VLOOT zet volgende hydrografische vaartuigen in voor deze peilingen:

- Hydro 1 (Kustzone)
- Ter Streep (Noordzee)
- Scheldewacht II (Schelde)
- A. Stessels (Schelde)
- Veremans (Schelde)
- Parel II (Schelde)

SCHEEPVAARTPOLITIE

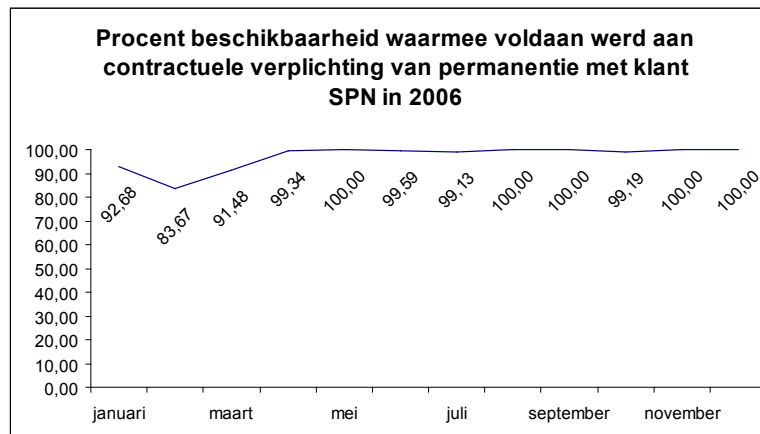
VLOOT zet zowel op zee als op de Schelde speciale vaartuigen in ten behoeve van de politietaken van de Federale Politie (Scheepvaartpolitie, SPN).

VLOOT zet nu drie schepen in continudienst in voor de scheepvaartpolitie: één op de Beneden-Zeeschelde, één in de haven van Antwerpen, en één aan de kust.

SPN heeft in functie van de herdefiniëring van haar opdrachten in het kader van de politiehervorming, haar behoeften duidelijk gemaakt aan VLOOT. De SPN wil met name haar activiteiten aan de kust meer uitbouwen.

In het nieuw contract dat de ministers Bossuyt en Dewael voor VLOOT en SPN in 2004 sloten, is dan ook een plan opgenomen om in fasen een aantal schepen te laten bouwen die aan de specifieke behoeften van SPN voldoen.

De nood aan nieuwbouw bleek onder andere uit de zeer belangrijke negatieve trend met betrekking tot de contractueel bepaalde beschikbaarheid van vaartuigen, sterk beïnvloed door de hoge leeftijd van de betrokken vaartuigen. In dit kader heeft Minister Peeters in 2005 de scheepsbouwer Damen de opdracht gegeven een nieuw patrouillevaartuig te bouwen voor VLOOT, dat in 2006 werd opgeleverd en sindsdien wordt ingezet aan de kust.



Begin 2006 waren er een aantal problemen inzake de beschikbaarheid van schepen voor SPN, die echter zoveel als mogelijk werden opgevangen door het inzetten van een alternatief vaartuig in afwachting van het nieuw SPN-vaartuig dat in oktober 2006 plechtig in gebruik werd genomen.

Meer over nieuwe schepen kunt u lezen onder het hoofdstuk 'vlootvernieuwing'.

Zoals op alle schepen die VLOOT inzet voor derden, bestaat de bemanning uit personeel van VLOOT, aangevuld met personeel van de klant.



De agenten van SPN staan in voor de politionele taken, terwijl het Vlootpersoneel instaat voor het bemannings- en technisch management van de schepen.

De bemanningsleden van de politie hebben echter wel een veiligheidsfunctie aan boord, in de zin dat ze samen met de Vlootbemanning instaan voor de gezamenlijke veiligheid. Daarom nemen de agenten ook deel aan de veiligheidsoefeningen.

Op te merken is dat met het in gebruik nemen van het nieuwe SPN-vaartuig, tegelijk ook de strengste veiligheids- en kwaliteitseisen werden gehanteerd zoals die van toepassing zijn voor private rederijen.

Er werd daarvoor een beroep gedaan op het classificatiebureau Bureau Veritas, dat het schip finaal een certificaat 'Fast Police Boats / Coastal Waters' afleverde. Vervolgens werden ook intern nog de nodige risicoanalyses uitgevoerd, en werd ook onmiddellijk het ISM-systeem op het schip losgelaten.

Voor de bemanningen van VLOOT en SPN werd op 9 december 2006 een familiedag georganiseerd (meer hierover onder het hoofdstuk 'Personeel').

DOUANE

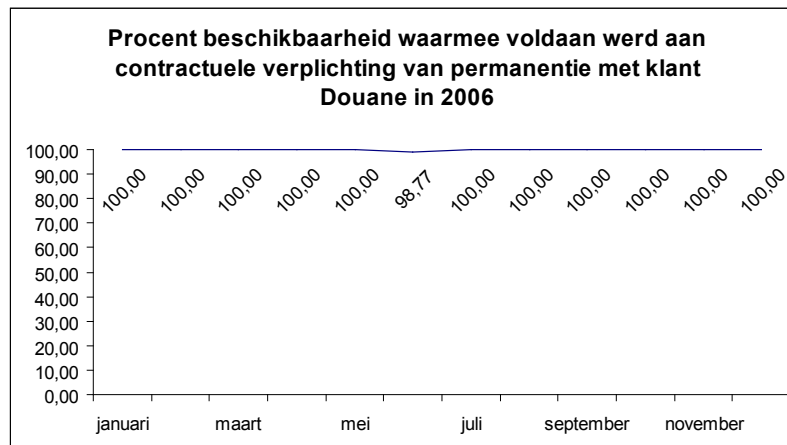
In 2005 verzorgde VLOOT voor de Douane met drie vaartuigen diensten te Antwerpen (één op de Schelde, één in de tussendokken, één in de haven).

Door de gewijzigde opdrachten van de Douane, die ingegeven zijn door de Europese evoluties (vrij verkeer van goederen, Schengenovereenkomst) en door nieuwe ontwikkelingen inzake de veiligheidsproblematiek, wordt de zee een nieuw actieterrein van de douane. Daarom stelt VLOOT sinds september 2005 ook een schip ter beschikking aan de kust.

Waar VLOOT voorheen enkel douanevaartuigen inzette te Antwerpen, deed ze dat in 2006 dus ook op zee.

Om de dienstverlening van VLOOT beter af te stemmen op de reële behoeften van de Douane (geografisch, totaal aantal uren waarop de schepen ingezet zullen worden, maar evenzeer wensen m.b.t. moderne voorzieningen aan boord van de schepen) hebben beide organisaties gesprekken gehad en is het contract aangepast. Samen met de Douane werkt VLOOT in 2007 aan een project met het oog op de inzet van een nieuw patrouillevaartuig aan de kust.

Zoals voor de SPN geldt ook voor de Douane dat de bemanning aan boord gemengd is: VLOOT doet het bemannings- en nautisch-technisch management van de schepen, het Douanepersoneel voert haar specifieke douanebevoegdheden uit.

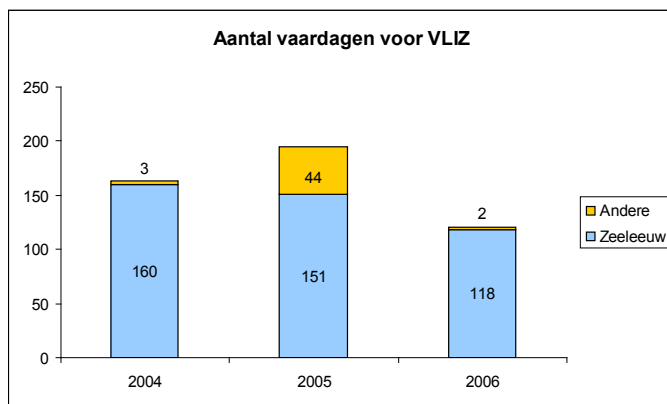


VLOOT heeft een contractuele verplichting ten overstaan van de Douane inzake het ter beschikking stellen van bemande vaartuigen. Bovenstaande cijfers geven aan in welke mate hieraan kon worden voldaan.

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

De Zeeleeuw is een uit dienst genomen loodsvaartuig dat in 1999 omgebouwd werd tot een vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek.

Hiervoor werden aangepaste hijskranen op het dek geplaatst, en werden laboratoria, een koelruimte en een opslagruimte ingericht. Het vaartuig wordt met bemanning ter beschikking gesteld van het VLIZ dat de wetenschappers aan boord brengt.



VLOOT stelt standaard de Zeeleeuw ter beschikking van het VLIZ. In functie van het actieterrain worden soms ook andere schepen ingezet. Het grotere aantal vaardagen in 2005 is te danken aan het aantal extra vaardagen die uitgevoerd zijn met de Veremans en de Scheldewacht op de Schelde.



Het ombouwen en inzetten van de Zeeleeuw voor wetenschappelijk onderzoek geeft uitvoering aan een beslissing van de Vlaamse Regering van 1998, om zo een stimulans te geven aan het zeewetenschappelijk onderzoek door het voorzien van een adequate logistieke ondersteuning.

De zone waarin het VLIZ actief is omvat de zuidelijke Noordzee en het Schelde-estuarium. Voor extra activiteiten op de Schelde kan het VLIZ eveneens een beroep doen op de vaartuigen van VLOOT, met name de Veremans en de Scheldewacht.

In 2005 en 2006 werd het vaartuig, wanneer vrij van opdrachten voor het VLIZ, ook enkele malen, ingezet als schoolschip voor het maritiem onderwijs.

EXPEDITIE ZEELEEUEW

Het VLIZ organiseert jaarlijks een wedstrijd. De winnaar hiervan kan in de paasvakantie een échte wetenschappelijke expeditie meemaken aan boord van de Zeeleeuw.

ONDERWIJS

VLOOT stelt schepen ter beschikking aan het maritiem onderwijs binnen 3 samenwerkings-overeenkomsten. Zo worden de Themis II en de Tijn 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 als eens leerlingen aan boord nemen.

De betrokken onderwijscentra zijn:

- Cenflumarin (KTA Zwijndrecht) – Themis II, Tijn, en andere vaartuigen
- Hogere Zeevaartschool Antwerpen – Scheldewacht II, aangevuld met andere vaartuigen
- Maritiem Instituut Oostende – verschillende vaartuigen
- CVO Deurne – verschillende vaartuigen
- CVO Oostende – verschillende vaartuigen
- KW IBIS Oostende – 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 zo mee de instroom van nieuwe krachten op de maritieme arbeidsmarkt.

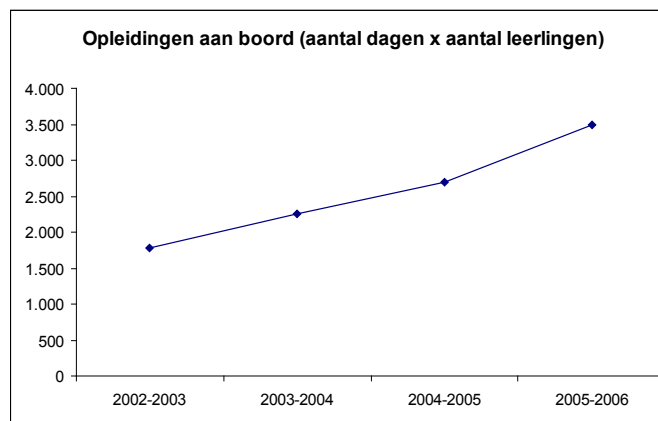
OVEREENKOMST MET HET GEMEENSCHAPSONDERWIJS.

Op 8 maart 2006 ondertekende dhr. Suys, kabinetschef van Minister Peeters, voor VLOOT een overeenkomst met het gemeen-

schapsonderwijs. Deze overeenkomst vervangt verschillende ad hoc-afspraken uit het verleden en heeft een looptijd van 5 jaar.

In deze overeenkomst zijn van de zijde van het onderwijs de centra voor maritiem volwassenenonderwijs (CVO) van Oostende en Deurne, het KTA Zwijndrecht (Cenflumarin) en het Maritiem Instituut Gemeenschapsonderwijs Oostende (MIGO) betrokken.

Hiermee heeft VLOOT vandaag samenwerkingsverbanden met alle maritieme instellingen en is VLOOT de grootste leverancier van varende opleidingsinfrastructuur aan het Vlaamse onderwijs. De stijgende lijn van leerlingdagen die zich in de voorbij jaren manifesteerde, zal zich dankzij deze overeenkomst verder kunnen doorzetten.





ZEEVISSERIJCONTROLE

Waar VLOOT de Zeehond vroeger nog inzet voor sleepwerkzaamheden in opdracht van aannemers, is deze activiteit afgestoten en overgelaten aan de particuliere markt.

Hierdoor kwam ruimte vrij voor de inzet van het schip voor de zeevisserijcontrole, wat bovendien beter aansluit bij de publieke missie van VLOOT.

Sinds 2006 stelt VLOOT een deel van haar capaciteit ter beschikking aan het Ministerie van Landbouw en Visserij.

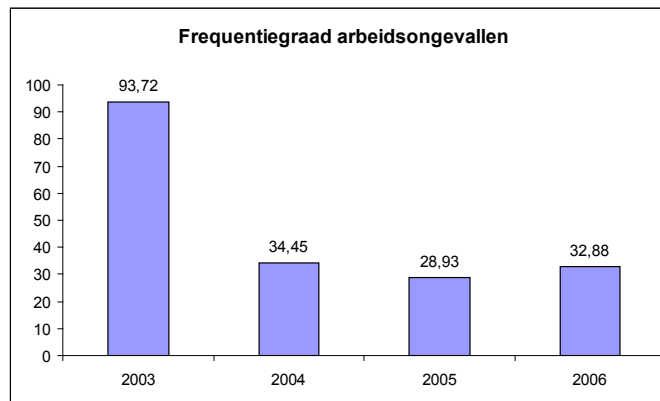
Inspecteurs van het ministerie varen met de Zeehond uit om met de RIB die het schip aan boord heeft controles uit te voeren bij vissersschepen.

VLOOT DRINGT AANTAL ARBEIDSONGEVALLEN DRASTISCH TERUG

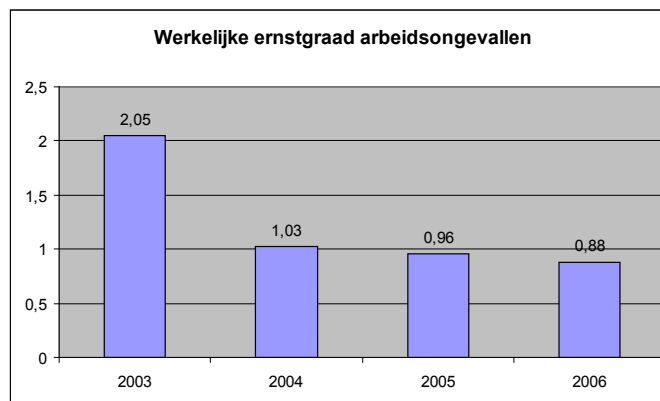
In 2003 reeds werd onder het personeel een bevraging gehouden over de acht domeinen van de welzijnswet. Op basis hiervan zijn doelstellingen op lange, middellange en korte termijn vastgelegd. Deze zijn het vertrekpunt geweest voor het opmaken van het globaal preventieplan 2003-2008 en het jaaractieplan.

In het verlengde van de investeringen die in 2005 werden gedaan inzake persoonlijke beschermingsmiddelen (zie 'Plan Domina'), hield VLOOT in 2006 de actie 'Dressed for work'. Deze campagne had als doel het correct gebruik van werkkledij, persoonlijke beschermingsmiddelen en uniformen te stimuleren. Tegelijkertijd werden mogelijke inbreuken en problemen geregistreerd in het kwaliteitssysteem.

De arbeidsongevallenproblematiek krijgt ook steeds bijzondere aandacht in de Werkgroep Vloot. Daarenboven werd de interne veiligheidsexpertise sinds begin 2004 opgebouwd van 1 preventieadviseur van niveau 2 tot 3 preventieadviseurs van niveau 1 (de logistiek manager, de veiligheidsdeskundige en de algemeen directeur) en 1 van niveau 2 (de deskundige gebouwen). Dit wordt aangevuld met de externe inbreng van dhr. Lusyne van GDPB.



Dank zij de invoering van een dynamisch risicobeheersingsstelsel is het aantal arbeidsongevallen bij VLOOT sinds 2003 sterk teruggedrongen.



VLOOT HECHT ZEER VEEL BELANG AAN KWALITEIT EN VEILIGHEID **BSC**

Zoals uit het vorige hoofdstuk blijkt, werkt VLOOT met een Balanced Score Card om o.a. de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening te meten. De resultaten komen systematisch aan bod op de vergaderingen van het directieteam. Tijdens dit overleg worden actiepunten gekoppeld aan bepaalde trends en evoluties die zichtbaar worden tijdens de rapportering over deze metingen.

ISO 9001

VLOOT beschikt sinds enige tijd over een beheershandboek dat in 2006 verder uitgewerkt werd maar nog constant evolueert in functie van de wijziging van de organisatiestructuur binnen VLOOT en de optimalisering van de processen.

VLOOT is sinds 2005 wel gestart met 'interne audits' om deze optimalisaties op de werkvloer te kunnen doorvoeren. Non-conformities die daaruit naar voor zijn gekomen, werden geregistreerd in VLOMIS. In dit systeem wordt opgevolgd hoe iedere verantwoordelijke de werking van zijn/haar cel in regel stelt met het handboek. Een verder optimaliseren van het beheershandboek en een consequent naleven ervan op de werkvloer, moet VLOOT in staat stellen haar kwaliteitsnormen door een externe instantie te laten bevestigen.

ISM

VLOOT heeft het ISM (International Safety Management) -systeem geïntroduceerd.

De ISM-code is een kwaliteitssysteem. 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.

Naast ISM maakt VLOOT ook een belangrijke beweging om alle bemanningsleden in orde te brengen en te houden met het STCW 95-verdrag.

Alle formulieren voor interne communicatie en documentatie die betrekking hebben op dek- en machineoperaties en ook de logboeken, zijn uniform gemaakt voor de verschillende stations van VLOOT en zijn geconformeerd aan de vereisten van ISM.

Bij nieuwbouwprojecten kiest VLOOT er voor dat de nieuwe vaartuigen onder klasse worden gebouwd. Daarnaast wordt een safe manning-attest aangevraagd om de correcte en veilige samenstelling van de bemanning te bepalen.

Bij de nieuwbouw van de SPN 09 heeft VLOOT in 2006 checklists en procedures opgesteld (technische, operationele en noodprocedures) en samengebracht in een specifiek handboek voor de bemanning.

Waar nodig werden anderstalige handleidingen voor de apparaten aan boord vertaald naar het Nederlands. Voorafgaand aan het in dienst nemen van het schip heeft VLOOT er aan boord een doorgedreven risico-evaluatie uitgevoerd.

VEILIGHEID

Naast de opmaak van een globaal preventieplan en jaaractieplannen (zie hiervoor) heeft VLOOT in 2006 voor de vestiging in Vlissingen een intern noodplan uitgewerkt. In ieder lokaal zijn thans instructies aangebracht over 'wat te doen bij brand'. Verder werd in samenwerking met de brandweer de evacuatieprocedure op punt gesteld.

In het ISO-handboek zijn ook speciale procedures opgenomen m.b.t. de veiligheid, ook in het kader van werken met derden.





Hydro 1

VLOOT heeft in 2006 3 nieuwe vaartuigen in dienst genomen voor een totale investerings-waarde van bijna 5,2 miljoen euro.

HYDROGRAFIE

In 2006 kwam in Oostende de Hydro 1 in dienst. Dit kort schip (7 m) met geringe diepgang en hoge wendbaarheid is uitermate geschikt voor het uitvoeren van vooroverlodingen.

VEERDIENSTEN

Voor de verjonging van haar vaartuigen voor de veerdiensten op de Schelde, meer bepaald de verbinding Hemiksem – Rupelmonde, liet VLOOT een nieuwe veerboot bouwen, de Jan Van Eyck. (zie ook ‘doopplechtigheden’). De Jan Van Eyck kan 240 personen en 145 fietsen vervoeren. In noodgevallen kan er ook een ziekenwagen aan boord. Het schip meet 28,60 m in de lengte, 8,70 m in de breedte, en heeft een diepgang van 1,65 m.

In 2007 wil VLOOT 3 nieuwe veerboten in dienst nemen om enerzijds de capaciteit en het comfort van de bestaande dienst in Nieuwpoort te verhogen, en om anderzijds ingezet te worden op de nieuwe dienst in Oostende. Deze veren zouden plaats moeten bieden aan 50 personen en 20 fietsen.

SCHEEPVAARTPOLITIE

In 2005 heeft VLOOT in samenspraak met de Scheepvaartpolitie de opdracht gegeven tot de bouw van een patrouillevaartuig voor inzet aan de kust.

Het schip, met de naam SPN 09, werd op 27 oktober 2006 plechtig in gebruik genomen. Het is 26,40 m lang, 6 m breed en ligt 1,8 m diep.

Met een snelheid van 26,5 knopen en met communicatie- en navigatie-apparatuur aan boord die gericht is op vertrouwelijkheid, is het schip afgestemd op de opdrachten van de Scheepvaartpolitie.

Het partnerschap VLOOT – SPN, waarbij een Vlaamse en een federale overheidsdienst rond een concreet project samenwerken, vormt ook een belangrijke meerwaarde in het kader van de uitbouw van een performante Kustwacht voor de Vlaamse / Belgische kust.



DOOPPLECHTIGHEDEN

Op 2 februari 2006 trad mevrouw Anne Kuier, echtgenote van eredirecteur-generaal ir. Jan Strubbe van de Administratie Waterwegen en Zeewezen op als meter van de nieuwe veerboot Jan Van Eyck.

De heren Antoine Denert en Eddy De Hert, burgemeesters van resp. Kruibeke en Hemiksem, en minister Kris Peeters woonden de plechtigheid bij.

Het nieuwe politievaartuig SPN 09 werd op 27 oktober 2006 plechtig gedoopt door mevrouw Persoons, echtgenote van dhr. Herman Bliki, directeur-generaal bij de Federale Politie.

In aanwezigheid van de heren ministers Patrick Dewael en Renaat Landuyt en kapt. Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK die de onverwachts opgehouden Minister Peeters verving, werd de SPN 09 in gebruik genomen door het geven van een demonstratie van een interventie.



Minister Peeters stapt aan boord van de Jan Van Eyck, gevolgd door de meter van het schip, mevr. Anne Kuier, ir. Jan Strubbe, kapt. Yves Goossens en dhr. Antoine Denert.

NIEUWE INVESTERINGEN: INVESTERINGSPLAN

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

De samenstelling van de vloot was historisch gegroeid en grotendeels het resultaat van de reorganisatie van het Zeewezen in 1997, waarbij o.m. de schepen van de vroegere afdelingen Zeewezen Kust en Zeewezen Schelde werden samen gebracht in één afdeling Vloot.

Dit houdt ook in dat de samenstelling van de vloot beïnvloed was door vroegere beleidsopties en structuren, lokale problemen en gewoontes, opportuniteiten, beschikbaar personeel enz.

Toen de Vlaamse Regering besliste een DAB VLOOT op te richten was het dan ook noodzakelijk om de samenstelling van de vloot en bijhorende investeringen aan een kritisch onderzoek te onderwerpen met het oog op de optimalisatie ervan en i.f.v. de huidige behoeften, mogelijkheden en verplichtingen.

Er wordt verder gewerkt aan de uitwerking van het investeringsplan, dat loopt over een periode van 2005 tot 2009 en beantwoordt aan volgend objectief:

“Het optimaliseren van de vloot dienstvaartuigen in het licht van de opdrachten met het oog op het verzekeren van een kwaliteitsvolle dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs”

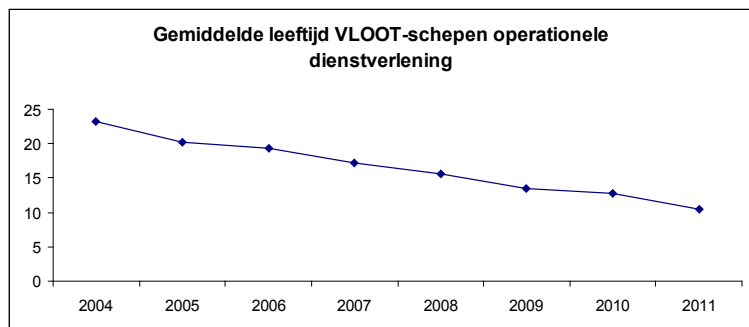
Hoewel VLOOT gebonden blijft aan de reglementering, o.m. inzake overheidsopdrachten, is het de ambitie van VLOOT op een snelle en soepele manier te kunnen inspelen op noden en opportuniteiten, zowel in het dagelijks beheer als bij het verwerven en inzetten van de nodige mensen en middelen.

Door het doorvoeren van een aantal optimaliseringen (zie later in dit jaarverslag) heeft VLOOT extra middelen vrij gemaakt om dit investeringsplan te kunnen uitvoeren.

NAUTINVEST VLAANDEREN N.V.

De hoogdringende modernisering van de Vlaamse vloot was ook de directe aanleiding voor de Vlaamse regering voor de oprichting van een gespecialiseerde investeringsvennootschap en de zoektocht naar private en andere publieke investeringspartners.

Het startkapitaal van de op 4 juni 2004 opgerichte holding- en investeringsvennootschap Nautinvest Vlaanderen komt voor de



helft van de Vlaamse overheid en voor de andere helft van de Participatiemaatschappij Vlaanderen.

De vennootschap staat in voor het opzetten van investerings-, PPS- en samenwerkingsprojecten die in de ruimste betekenis aansluiten bij de nautische en watergebonden activiteiten en activa van het Vlaamse Gewest in het algemeen en meer specifiek bij de activiteiten van het intern verzelfstandigd agentschap MDK.

De dossiers in verband met 'nieuwe beloodsingsmiddelen' en 'multifunctioneel vaartuig' zijn 2 belangrijke investeringsprojecten die ter tafel lagen bij de beheerders van Nautinvest Vlaanderen. Kapt. Yves Goossens, algemeen directeur van VLOOT is in de Raad van Bestuur opgenomen als adviseur. VLOOT leverde 37.500 euro voor de oprichtingskosten voor Nautinvest.

NIEUWE INVESTERINGEN: PROJECTEN IN UITVOERING

De vervanging van een aantal politievaartuigen kadert in een globaal investeringsbeleid voor de Scheepvaartpolitie om tegen eind 2007 3 nieuwe politievaartuigen in dienst te hebben aan de kust en te Antwerpen.

Als eerste werd in 2006 de SPN 09 in dienst genomen (zie hoger), twee andere vaartuigen volgen in de loop van 2007.

Op het programma voor 2007 staan nog de levering van de Hydro 03, een nieuwe RIB voor de zeevisserijcontrole, en 3 nieuwe veerboten voor de veerdiensten te Nieuwpoort en Oostende.

In de loop van 2007 worden ook de nieuwbouwprojecten voor de vervanging van een redeboot voor DAB Loodswezen, van de veerboot Jan Borluut en van de Aalscholver verder uitgewerkt.

MULTIFUNCTIONEEL VAARTUIG

Op 15 februari 2005 ondertekenden de toenmalige minister van Begroting en Overheidsbedrijven, dhr. Johan Vande Lanotte, en Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, dhr. Kris Peeters, een intentieverklaring tussen het Vlaamse Gewest en de Federale overheid om gezamenlijk een multifunctioneel vaartuig te bouwen met volgende functies:

- Uitleggen van boeien
- Bestrijding van olievervuiling
- Fungeren als stationssleepboot



Beide overheden hebben immers complementaire bevoegdheden op het vlak van de veiligheid op de Noordzee. Voor de bouw en de exploitatie van dit vaartuig zal samengewerkt worden met een private partner (PPS-constructie).

De negotiaties tussen de federale en Vlaamse overheden m.b.t. de financiering van dit project lopen nog. De ambitie is echter om in 2007 concreet zicht te hebben over de verdere aanpak van dit project.



NIEUWE BELOODSINGSMIDDELEN

Nadat de voorgaande jaren scenario's werden bestudeerd over de toekomst van de beloodsingsmethodiek voor de Vlaamse kust en in de Schedemonderegio, groeide de gedachte om voor de beloodsingsmiddelen over te stappen van de klassieke schepen naar een combinatie van 'swaths en slices'.

VLOOT en het loodswezen werken dan ook samen aan een project om de oude loodsbotten te vervangen door nieuwe vaartuigen van het type 'swath' en 'slice'.

Dit project gaat uit van het principe dat er een DBFM-contract (Design, Build, Finance & Maintenance) wordt afgesloten.

VLOOT treedt in dit project op als ISM-operator en levert ook de gekwalificeerde bemanning. De Vlootbemanning zal in staan voor de operationele taken en het dagelijks onderhoud van de nieuwe vaartuigen. VLOOT zal ook instaan voor de logistieke bevoorrading.

ONDERZOEK EN ONTWIKKELING / IT / OPTIMALISATIES

Het uitbouwen van de IT is gericht op het doelgericht ondersteunen en optimaliseren van de kritische processen van VLOOT.

VLOMIS

VLOMIS is dé centrale en multifunctionele applicatie eigen aan VLOOT.

Naast de Balanced Score Card is Vloomis, door de mogelijkheid de erin opgeslagen data te analyseren, een fundamenteel beleidsinstrument van VLOOT.

Delen van de applicatie Vloomis (Vloot managementinformatiesysteem) zijn toegankelijk voor iedere gebruiker, andere delen zijn afgeschermd en enkel toegankelijk voor zij die bepaalde gegevens verwerken.

In Vloomis bestaan de modules personeel, tijdsregistratie (van al onze activiteiten aan wal en aan boord), communicatie, een open agenda, alsook de reservatie van de vergaderzalen en dienstwagens, bibliotheek en SHE-Q.

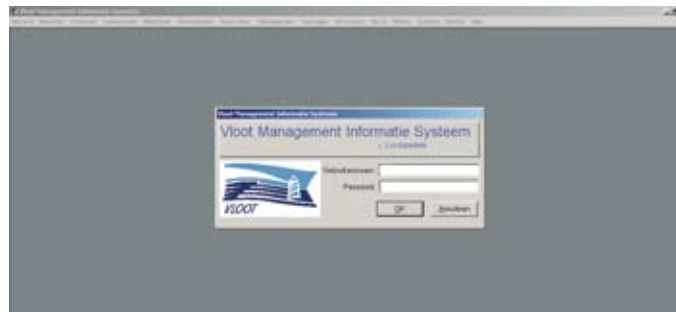
In 2006 werd de mogelijkheid toegevoegd van ieder varend personeelslid een elektronisch dossier bij te houden. Niet alleen worden de certificaten geregistreerd, men kan ook de ingescande certificaten visualiseren.

Daarnaast beschikt de technische dienst over een module waarin de planning van de vaarbeurten en onderhoud van de schepen wordt bijgehouden.

FINLOG

FinLog is de toepassing waarmee VLOOT haar financiële en logistieke processen op een geïntegreerde manier beheert vanaf de vraag tot aankoop tot en met de betaling van de facturen.

In 2006 voerde EDS een veiligheidsaudit uit om te kunnen bevestigen dat de connectie over internet naar de server van de host veilig is, en de confidentialiteit van het dataverkeer van VLOOT daarmee afdoende beschermd is. Verder is FinLog in 2006 uitgebreid met een helpdesktool.



PLAN FORTITUDE LOGISTIEK

De centrale logistiek verhuist naar Foxtrot.

In 2005 en 2006 werden de voorraden te Oostende gecentraliseerd op de locatie Foxtrot in de achterhaven. Hiermee kwam een einde aan de verspreiding van voorraden over verschillende magazijnen in Oostende. Dit is een eerste stap in het optimalisatieproces inzake centraal en VLOOT-breed voorraadbeheer.

NIEUWE BEVOORADINGSMETHODIEK

De grote vaartuigen krijgen hun rantsoenen rechtstreeks aan boord geleverd.

In 2005 werd de beslissing genomen om de sinds jaar en dag gekende manier van voedselbevoorrading voor de VLOOT schepen, te optimaliseren.

De grote vaartuigen, die voor meerdere dagen op zee gaan en dus proviand nodig hebben, zullen voortaan door een leverancier rechtstreeks aan boord bevoorrad worden de ochtend van hun afvaart, waarbij strenge normen met betrekking tot voedselveiligheid (HACCP) worden gehanteerd. Het niet langer zelf in voorraad houden en verhandelen van voedingswaren zorgt er voor dat er ruimte en personeel worden vrijgemaakt voor andere activiteiten.

Het elimineren van enkele stappen komt de versheid van de voedingswaren ten goede, en houdt ook rekening met de steeds strenger wordende regelgeving met betrekking tot het verhandelen en bewaren van voedingsmiddelen.

Het aanspreken van één leverancier kan bovendien de prijs van het totale voedingspakket drukken. De tests die werden uitgevoerd zijn positief onthaald, en het project kon in 2006 dan ook succesvol worden uitgerold.

PLAN DOMINA / PBM'S

De juiste persoonlijke beschermingsmiddelen voor de juiste functie.

VLOOT introduceerde het plan 'Domina' met als doel de noden en de opvolging inzake kledij en persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) aan de personeelsgegevens te koppelen, en de wijze van bevoorrading te definiëren.

Dit plan werd uitgewerkt als studieproject van een student aan de EHSAL.

Een eerste aspect van het project bestond uit het verzamelen van informatie op de werkvloer over welke kledij in omloop en welke veilig en comfortabel is.



Op basis van deze gegevens werd een standaardpakket samengesteld voor de verschillende functiegroepen binnen VLOOT, te weten uniformdragers, machinepersoneel (motoristen, stokers en (hoofd-)scheepstechnici), matrozen en koks.

Bij het samenstellen van de pakketten hield VLOOT rekening met de geldende wetgeving, de praktijk bij andere rederijen en de drie pijlers (veiligheid, functionaliteit en warmte & bescherming).

Vervolgens werd een opvolgingssysteem ontwikkeld, waarbij de data over welke kledij een personeelslid ter beschikking moet hebben gekoppeld worden aan de personeelsgegevens in Vloomis.

Voor de levering van de uniformen werd een overeenkomst gesloten met één leverancier die bijna alle nodige stukken in één pakket kan leveren.

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:

- Een meer algemene centrale sturing door aanpassing van het organogram van VLOOT (zie ook in dit jaarverslag onder de rubriek Personeel)
- De afspraken met het maritiem onderwijs werden vernieuwd.

- Budgetherverdeling in functie van nieuwe afspraken met afdeling Gebouwen. Budgetten die vrijkwamen werden toegewezen aan het onderhoud en de nieuwbouw van schepen.
- Magazijnen:
 - o Centraal beheer
 - o Eigen magazijn – afbouw huur magazijnen van derden
 - o Implementatie nieuw logistiek-financieel systeem (kostprijsovervolg en –beheersing)
- Implementatie tijdsregistratiesysteem (zie ook onder de rubriek ‘personeel’)
- De locatie Langerbrugge werd aangesloten op het netwerk van de Vlaamse Overheid.
- De toepassing van toegangscontrole en prikklok, ‘Efficient’, die in gebruik was in Oostende, is sinds 2006 ook in gebruik in de locatie Vlissingen. Zodoende kunnen toegangsrechten centraal beheerd worden, en kunnen gebruikers met één badge op de verschillende standplaatsen de gebouwen betreden.
- Voor de toepassing voor het opvolgen van de bunkeringen ‘Pump System’ werd nieuwe software geleverd, zodat vanaf 2007 maandelijks rapporten over wie hoeveel gebunkerd heeft voor welk vaartuig kunnen doorgestuurd worden over IP. ‘Pump System’ wordt gebruikt voor de bunkeringen voor de veerdienst Nieuwpoort, de reddingsdiensten en de kleine varende eenheden aan de kust en in Vlissingen.

VLOOT slaagde er in om sinds haar operationalisering (1/5/2004) een efficiëntieverbetering door te voeren van 7% door een verhoogde inzet van de varende eenheden, waardoor de NOC (niet-opgebruikte capaciteit) van de schepen met eenzelfde percentage daalde.



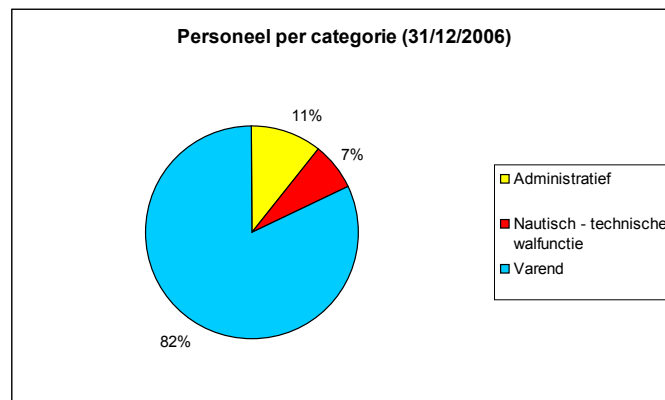
Vernieuwing afspraken met het Maritiem onderwijs



PERSONEEL

In 2006 verlieten 21 mensen VLOOT, en kwamen er 37 nieuwe personeelsleden bij. Onder hen die VLOOT verlieten waren er dat jaar 6 sterfgevallen te betreuren.

Deze relatief hogere instroom was nodig om de onbeschikbaarheid om medische redenen van een aantal mensen en om de uitbreiding van de dienstverlening op te vangen.



Eind 2006 telde VLOOT 568 personeelsleden waarvan $\frac{3}{4}$ in een varende functie aan boord van de 49 schepen die VLOOT beheert.

NIEUWE ORGANISATIESTRUCTUUR

VLOOT is aanwezig in Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge, Gent, Antwerpen en Vlissingen.

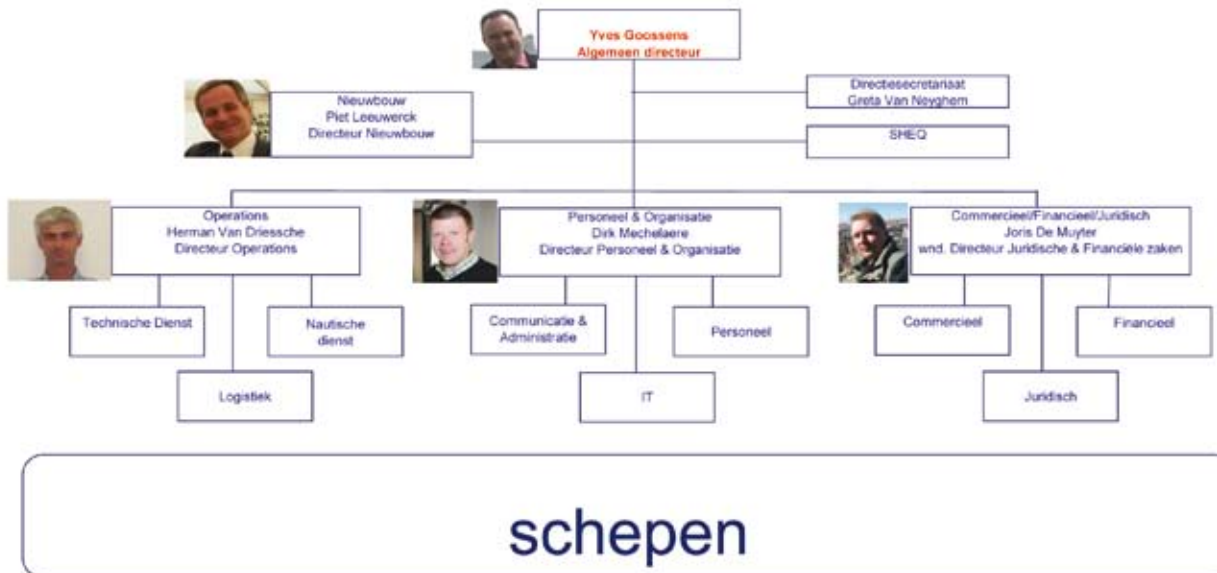
Deze grote territoriale spreiding is een troef maar heeft in het verleden soms ook een aantal problemen opgeleverd.

Door een reorganisatie met een meer centrale sturing moet VLOOT zich ontplooiën tot een goed draaiende organisatie met

goede communicatielijnen en dezelfde procedures voor gelijkaardige processen over de locaties heen.

Wegens de wervingsstop kon echter pas eind 2005 gestart worden met de voorbereiding van de implementatie van de clustering van de activiteiten en aanstellings- en wervingsprocedures van de managementfuncties.

Het nieuwe organogram dat stap voor stap werd ingevoerd, werd op 1 september 2006 definitief.



DIVERSITEIT

VLOOT kent een overwegend mannelijk personeelsbestand. De weinige vrouwen die bij VLOOT werken, zijn hoofdzakelijk actief in administratieve functies. De enkele dames die werken aan boord of in een technische functie, blijven de uitzondering.

VLOOT onderschrijft dan ook de doelstelling van de Vlaamse overheid om positieve acties te ondernemen voor een evenwichtige vertegenwoordiging. De realiteit op de arbeidsmarkt doet echter vermoeden dat dit niet zonder meer te realiseren valt.

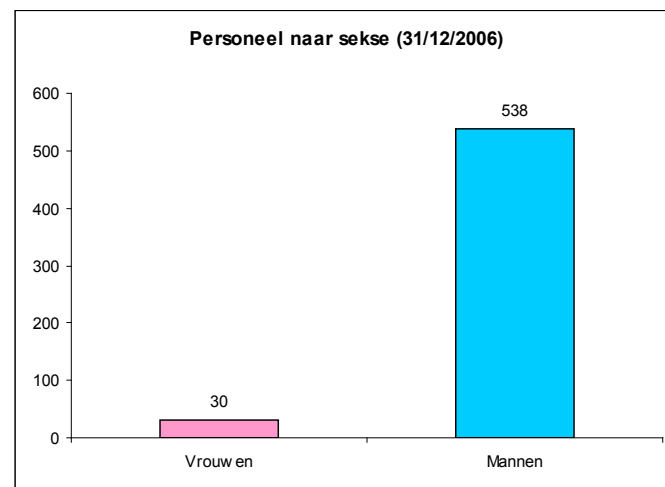
Verder is er ook een opvallende diversiteit aan functies bij VLOOT. Zo kent VLOOT onder meer volgende 'varende' functies: kapiteins van de loodsboot, stuurmannen van de loodsboot, schippers, bootsmannen, sloopstechnici, matrozen, motoristen, koks, technisch assistenten.

Ook de 'walfuncties' worden gekenmerkt door hun specifiek karakter: chefloods, scheepsbouwkundig ingenieur, industrieel ingenieur, jurist, boekhouder, informaticus, medewerkers administratie, scheepsplanner, opzichter, communicatie, marketing, personeel, ...

VLOOT biedt zodoende kansen aan personen met welke graad of soort van vooropleiding ook. Door steeds mee te stappen in startbaanprojecten en studenten van hogescholen aan te moedi-

gen hun eindwerk of paper rond een VLOOT-thema te maken, hoopt VLOOT steeds meer een weerspiegeling te worden van de maatschappij en onder meer ook meer kansen te geven aan allochtonen en andersvaliden

Momenteel werken bij VLOOT 3 personen met een handicap en 7 personen die een alternatieve functie kregen toegewezen om medische redenen.



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 gebruik van volgende kanalen om intern te communiceren:

- Interne Nieuwsbrief (Vlootinfo)
- Formeel overleg (vb. Werkgroep Vloot met de vakbonden)
- Infosessies
- Hiërarchische lijnen
- Omzendingbrieven/mededelingen

INTERNE NIEUWSBRIEF – VLOOTINFO

VLOOT is sinds eind 2004 gestart met de uitgave van een eigen interne nieuwsbrief die 3X per jaar verschijnt.

Vlootinfo dient het specifieke doel de waarden van onderling respect en begrip uit te dragen en een teamgevoel te promoten tussen de verschillende groepen binnen VLOOT die elkaar minder kennen.

In 2006 verscheen de Vlootinfo in juni, oktober en december. In deze nieuwsbrief staat telkens een bepaald onderdeel van VLOOT 'in de kijker' en worden massa kleine weetjes meegedeeld aan het personeel. De nieuwsbrief was ook vergezeld van een 'veiligheidsfiche' of 'kwaliteitsfiche' waarin telkens een ander thema met

betrokking tot SHEQ (Safety, Health, Environment en Quality) wordt toegelicht.

De Vlootinfo wordt geïllustreerd met tal van foto's waarop de eigen personeelsleden zich kunnen terugvinden.



FORMEEL OVERLEG MET DE VAKBONDEN

Werkgroep Vloot is in 2006 samengekomen op 16 maart, 15 juni, 14 september en 7 december. Een beperkte werkgroep kwam samen op 30 mei, 9 juni, 23 juni, 24 augustus, 25 september en 3 oktober. Dit overleg met de werknemersorganisaties is een structureel overleg waar naast de vertegenwoordigers van de werknemers en van VLOOT zelf, ook de arbeidsgeneesheer en de preventieadviseur aanwezig zijn.

Op dit formeel overleg met de vakbonden kwamen allerlei onderwerpen aan bod die verband houden met het welzijn van de werknemers zoals:

- de beurtregelingen voor nieuwe of aangepaste dienstverlening van VLOOT (vb. redebeloofding Antwerpen);
- het maandverslag van IDPB (Interne Dienst voor Preventie en Bescherming op het werk);
- personeelsevolutie
- arbeidsongevallen
- opvolging uitvoering jaaractieplan preventie
- opvolging uitvoering afspraken gemaakt tijdens de vergaderingen

Dit sociaal overleg beoogt een afstemming tussen de belangen van de werkgever en de belangen van de werknemers te realiseren met inachtneming van het corporate personeelsbeleid. Dit vergt uiteraard goodwill van zowel de kant van de vakorganisaties als van VLOOT.

HIËRARCHISCHE LIJNEN

Net zoals de andere entiteiten van de Vlaamse overheid vallen alle personeelsleden onder het systeem van PLOEG.

PLOEG is een jaarlijkse managementcyclus en staat voor: Planen, Leiding geven en Opvolgen, Evalueren, waarderen en Gewaardeerd worden.

Concreet betekent dit in de praktijk dat elk personeelslid beschikt over een functiebeschrijving en elk jaar de doelstellingen/ afspraken voor het komende jaar duidelijk afspreekt met zijn/haar hiërarchische chef. Na verloop van het werkjaar wordt het personeelslid hierop geëvalueerd en hangt daar ook de waardering aan vast.



PERSONEELSBIJENKOMSTEN **INFOSESSIES**

Gelet op de territoriale spreiding van de meer dan 500 personeelsleden maar ook omwille van het feit dat de meesten een varende functie uitoefenen en dus niet zomaar bereikbaar zijn, worden infosessies georganiseerd in verschillende locaties van VLOOT en op verschillende momenten.

Op die manier worden maximaal kansen gegeven aan alle personeelsleden om aanwezig te zijn.

In 2006 werden 5 infosessies gegeven.

NIEUWJAARSRECEPTIE

Op 20 januari 2006 organiseerde VLOOT voor het eerst een gezamenlijke nieuwjaarsreceptie 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 157 aanwezigen verwelkomd.





VOLLEYBALTOERNOOI LSVO

Op 3 juni 2006 nam een ploeg van VLOOT deel aan het volleybaltoernooi dat de Loodsensport-vereniging Oostende (LSVO) organiseerde in Bredene.

FAMILIEDAG SPN

Op zaterdag 9 december 2006 werd op initiatief van SPN voor de bemanningen van het nieuwe politievaartuig en hun gezinsleden een familiedag georganiseerd.

Bedoeling van deze dag was dat de bemanningen van VLOOT en van SPN met hun gezin een bezoekje brachten aan het nieuwe vaartuig en konden genieten van een korte rondvaart.

Om iedereen de kans te geven mee te varen werd in kleine groepjes gewerkt. In de wachtperiode konden klein en groot genieten van koffie met een dessert naar keuze.

Er was ook gelegenheid om beelden van de doopplechtigheid opnieuw te bekijken. Voor de jongere kinderen was een lees- en filmzaaltje ingericht. De bemanning kon ook rekenen op de aanwezigheid van de meter van de SPN 09, mevr. Viviane Persoons.

GEKWALIFICEERD EN TEVREDEN PERSONEEL **TIJDSREGISTRATIE**

Begin 2005 heeft VLOOT een nieuwe deelapplicatie van Vloomis (Vlootmanagement-informatiesysteem) in werking genomen: de tijdsregistratie. De opzet hiervan is drieledig:

Ten eerste stelt tijdsregistratie de planners van de dienstregeling in staat ieder personeelslid in zijn of haar dienst in te plannen en afwezigheden wegens ziekte of verlof bij te houden. Het doel is er voor te zorgen dat ieder vaartuig steeds over een voltallige bemanning beschikt.

Ten tweede wordt de berekening van de gepresteerde uren en van vergoedingen en toelagen automatisch gekoppeld aan de ingeplande prestaties. De celhoofden kunnen maandelijks de uit te betalen vergoedingen en toelagen elektronisch valideren (of afwijzen). De personeelsdienst heeft zo op een snelle wijze de uit te betalen bedragen ter beschikking. Dank zij de link (interface) die gemaakt is met Vlimpers, kunnen de gegevens digitaal worden doorgestuurd en ingelezen in Vlimpers. Voorheen diende de afdeling Personeel en Logistiek alle gegevens manueel in te tikken, nu kan zij zich beperken tot een kwaliteitscontrole van de aangebrachte gegevens.

Tot slot laat het systeem een betere rapportering en opvolging van de vergoedingen en toelagen naar het management toe.

Om de invoer van de gegevens in de tijdsregistratie succesvol te laten verlopen, werden de grote vaartuigen uitgerust met nieuwe draagbare computers.

GEKWALIFICEERD PERSONEEL - OPLEIDINGEN

VLOOT wenst als publieke rederij te beschikken over gekwalificeerd personeel dat aan dezelfde normen voldoet als het personeel van private rederijen. Daarom werden in 2005 acties ondernomen om het eigen personeel te laten voldoen aan de ILO-conventie C069 en aan de STCW-normen uitgevaardigd door de IMO.

VLOOT is ontstaan uit het vroegere 'Belgische Ministerie van Verkeerswezen' waar altijd een bijzondere regeling gold voor wat sommige certificaten betreft van de varenden van de overheid.

En hoewel er wel een traditie bestond (en nog steeds bestaat) om de kwalificaties van het varend personeel volgens heel strenge interne bekwaamheidsproeven af te toetsen, wenst VLOOT dat al haar varend personeel ook daadwerkelijk beschikt over het vereiste STCW-certificaat dat geldt conform de IMO-reglementering voor de functie die ze uitoefenen. De kennis en bekwaamheid van de medewerkers wordt op die manier dan ook formeel bevestigd.

Gezien er bij VLOOT meer dan 400 varenden in dienst zijn, moet deze beweging stap voor stap gebeuren. In 2005 is gestart

met de voorbereiding om deze grote inhaalbeweging te kunnen doorvoeren.

Zo is in eerste instantie gestart met het bepalen welk certificaat gelinkt is aan de functies die bij VLOOT bestaan. Op basis van dit overzicht zijn de prioriteiten bepaald en zijn afspraken gemaakt rond concrete invulling. In 2006 volgden honderd personeelsleden bij het Rode Kruis een EHBO-opleiding.

Alle matrozen van de locatie Antwerpen beschikken nu over een vaarbewijs. Dank zij de brandcursussen en de opleidingen 'basic training' die in 2006 van start gingen, zullen daar alle matrozen en motoristen in 2007 over een STCW-certificaat beschikken. Ook in Antwerpen zijn alle schippers volgens de normen van de binnenvaart, door de combinatie van een 'vaarbewijs' en het juiste EHBO-attest, bevoegd om personenvervoer te verzorgen, i.c. op de veerdiensten op de Schelde.

Nadat in Oostende in 2005 de schippers gecertificeerd werden, waren in 2006 de matrozen aan de beurt. Tenslotte werden voor motoristen en sloopstechnici enerzijds en voor de schippers en stuurlieden van de grote varende eenheden anderzijds cursussen georganiseerd in CVO Oostende en CVO Deurne, opdat ook deze groepen in 2007 volledig gecertificeerd kunnen worden.

Voor de scheepskokcertificatie is er daarenboven een internationale conventie (C069) die door de 'ILO' (International Labour Organisation) al in 1946 werd goedgekeurd en door België is geratificeerd.

Als overheidsreder wenste VLOOT zich, ook wat de eigen koks betreft, zoals de collega's uit de private sector, zeer nadrukkelijk te confirmeren met deze internationale wetgeving. Ook voor de bemanning van VLOOT geldt dus dat de persoon die verantwoordelijk is voor het bereiden van de maaltijden van de bemanning aan boord van zeeschepen, vandaag moet beschikken over een internationaal certificaat van scheepskok.

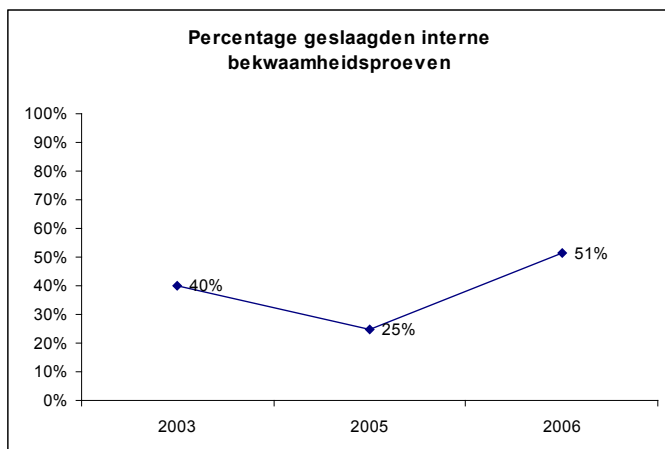
Na het volgen van een meerdaagse cursus, waar het accent vooral lag op voedingsbeheer, HACCP en menuleer, hebben de eigen Vloot koks zowel een praktische proef (bakkerij en keuken) als een schriftelijk examen afgelegd waarin ze slaagden.



REKRUTERING

Sommige functies binnen VLOOT worden ingevuld door externe werving, andere worden ingevuld door interne doorstroming en bevorderingen. Voor externe wervingen worden vergelijkende wervingsexamens georganiseerd. Voor interne doorstroming worden bekwaamheidsproeven gehouden.

De rekruteringen en aanwervingen bij VLOOT gebeuren via de officiële kanalen: Selor, Jobpunt Vlaanderen en de interne arbeidsmarkt.



Deze grafiek geeft het slaagpercentage weer voor de interne bekwaamheidsproeven in 2003, 2005 en 2006. In 2004 werden geen interne bekwaamheidsproeven gehouden.

In 2006 werden volgende bekwaamheidsproeven georganiseerd:

- schipper (voor de verschillende locaties)
- schipper – stuurman
- hoofdschipper (voor de verschillende locaties)
- hoofdmotorist (voor de verschillende locaties)

MDK
Maritieme Dienstverlening en Kust
werft aan

ZEEHOND

**Loodsen
Cheffloodsen
Matrozen**

**Loodsdienstcoördinatoren
Verkeersleiders
Werktuigkundigen**

Vlaamse overheid

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) zorgt ervoor dat het schepvaartverkeer veilig en veilig verloopt. Integraliteit, kostenbewustzijn en veiligheid zijn belangrijke waarden. Samenwerken staat ons voor de hydrografische en hydro-meteorologische dienstverlening binnen ons werkinggebied.

Schepvaartafdeling	Landzwaarten	Overzees Beveiliging	Vloot	Flotiel
Jan Nieuwenhuysen tel. 030 22 24 24 fax 030 22 24 24	Wim Van der Plas tel. 030 22 24 24 fax 030 22 24 24	Christiaan Beunen tel. 030 22 24 24 fax 030 22 24 24	Dirk Vanden tel. 030 22 24 24 fax 030 22 24 24	Dirk Vanden tel. 030 22 24 24 fax 030 22 24 24

PROMOTIE MARITIEM ONDERWIJS

Er bestaat op wereldvlak, maar ook in de Vlaamse regio, een structureel tekort aan mensen met een maritieme opleiding. Er laat zich in het bijzonder een tekort aan varenden voelen. VLOOT die een 500-tal varenden te werk stelt, wordt eveneens met dit probleem geconfronteerd. VLOOT participeert dan ook aan verschillende initiatieven en stimuleert een geïntegreerde aanpak om het maritieme beroep te promoten.

VLOOT doet dit enerzijds door zich voor te stellen als een potentiële werkgever voor de varenden op allerlei beurzen en evenementen maar ook door samenwerking en ondersteuning van de onderwijsinstellingen.

Daarnaast is VLOOT ook steeds aanwezig op de vergaderingen van het 'Convenant Maritiem Onderwijs', dat aan de basis lag van de heruitbouw van het technisch secundair maritiem onderwijs alsook het maritiem volwassenenonderwijs. Via deze weg ondersteunt zij alle mogelijke juridische, organisatorische als korte- en langetermijnopties om dit type onderwijs alle mogelijke kansen te geven.

In 2005 lanceerde 'areyouwaterproof', een feitelijke vereniging met de vertegenwoordigers uit de nautische sector (private sector, onderwijs en overheid), een nieuwe campagne om jongeren te doen kiezen voor een varende nautische opleiding. Dit forum, dat

sinds een aantal jaren actief is, vormt een belangrijk kanaal om promotie te voeren voor het maritiem onderwijs. VLOOT heeft de voorbije twee jaar actief deelgenomen aan deze initiatieven en heeft de werking van het forum ook mee ondersteund.

Zo heeft VLOOT deelgenomen aan diverse opendeurdagen in maritieme scholen of op beurzen (waarover meer onder het hoofdstuk 'Marketing en communicatie'). In 2006 kregen de jongeren van de redactie van het tijdschrift MAKS de kans mee te varen met VLOOT en zo een unieke ervaring op te doen.

Een ander initiatief van 'areyouwaterproof' was 'Een zee van sporten'. Hierbij werd de vuurtoren van Oostende twee dagen open gesteld voor middelbare scholieren die verschillende maritieme sites bezochten. Nadat ze de vuurtoren beklommen, werden zo'n 180 scholieren geïnformeerd over de werkzaamheden van VLOOT en de mogelijkheden die het maritiem onderwijs biedt.



COMMUNICATIE / MARKETING / PR

Voor VLOOT is het belangrijk om constant te evolueren naar een efficiënt werkende organisatie die opdrachten uitvoert waarvoor ze een mandaat kreeg van de Vlaamse overheid. VLOOT gaat ook na waar de niches kunnen ingevuld worden door VLOOT als reder – niches die volledig buiten de commerciële markt liggen, of waarin privéredereien niet in geïnteresseerd zijn. Dit kan o.m. door haar activiteiten en haar werkgebied beter bekend te maken bij het brede publiek in het algemeen en de maritieme wereld in het bijzonder en zo ook het maatschappelijk draagvlak te vergroten.

AANWEZIGHEID OP BEURZEN EN CONFERENTIES

Vertegenwoordigers van VLOOT waren in 2006 te vinden op 11 beurzen of opendeurdagen.

GASTVRIJHEID VAN VLOOT

VLOOT ontving in 2006 niet minder dan 27 groepen voor een rondleiding in de gebouwen of een bezoek aan boord van de schepen.

Daarnaast verleende VLOOT haar medewerking aan 20 evenementen, en konden diverse media 16 maal beroep doen op onze medewerking.

HUISSTIJL, LOGO OP ONZE SCHEPEN, SAR-LOGO

Naast een efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening, stralen huisstijl en etiquette onze identiteit uit. Dit wil zeggen dat de huisstijl ook iets zegt over onze waarden en de manier van communiceren.

Om duidelijker herkenbaar te zijn heeft VLOOT een eigen logo laten ontwikkelen. Het symboliseert een vuurtoren die haar licht werpt over zee en vaartuigen. De vuurtoren zelf verwijst naar het takenpakket 'vaarwegmarkering'. De vorm van het logo doet denken aan een wimpel die wappert in de wind.

Het vlootlogo werd progressief geïntegreerd in alle zichtbare communicatie. Aan de wal zijn al heel wat initiatieven genomen om de huisstijl en etiquette, consequenter te doen toepassen (vb. de aanpassingen van de formulieren die in gebruik zijn zowel aan boord als in de administratie).

Rekening houdende met de specificiteit van de schepen werd ook het gebruik van logo's en andere verwijzingen verduidelijkt en éénvormig gemaakt voor alle schepen. Op de reddingsvaartuigen werd een speciaal 'SAR-logo' voorzien.

WEBSITE - WWW.WELKOMBIJVLOOT.BE

De eerste initiatieven om een eigen vlootwebsite te creëren dateren uit 2004. In februari 2005 kreeg een extern bureau de opdracht een website te maken. In mei werd de domeinnaam 'welkombijvloot' besteld. In september was het concept van de website klaar.

Op de website kan de bezoeker informatie vinden over:

- de missie, taken en opdrachten van VLOOT
 - de schepen
 - de locaties waar VLOOT gevestigd is
 - werken bij VLOOT
- ... en men kan er alle edities van Vlootinfo nalezen.

ADVERTENTIES

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

In 2006 verschenen advertenties in Nautilus, Lekko, en het tijdschrift van het Koninklijk Gallois Genootschap, in de programaboekjes van het galabal van de Hogere Zeevaartschool, van de Nacht van de Schelde, en van de Oostendse Visserijfeesten.

LIDMAATSCHAPPEN

VLOOT is lid van een aantal verenigingen via welke informatie kan uitgewisseld worden met deskundigen uit de maritieme wereld, de economische wereld, of uit een specifiek werkgebied.

Hieronder vinden we onder meer de Ankerclub, Bbest, Braboclub, De Kring (Zeebrugge), Koninklijk Gallois Genootschap, Koninklijke Belgische Redersvereniging, PreBes, VOKA.



EUROPESE EN INTERNATIONALE AANGELEGENHEDEN

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 gelijkaardige organisaties VLOOT kunnen helpen evolueren naar een steeds efficiënter werkende organisatie.

VLOOT hecht dan ook veel belang aan de benchmarking met andere buurlanden of deelname aan Europese en internationale fora die verband houden met haar activiteiten en opdrachten. Het is bovendien vanzelfsprekend dat in het kader van de vlootvernieuwing er ook contacten zijn met buitenlandse scheepswerven.

In 2006 gingen personeelsleden van VLOOT naar het buitenland voor de volgende activiteiten

- Corsica (Ajaccio): inspectie van de romp en de structuur van de Albatros
- Nederland (Rotterdam): oefening in het kader van het rampenplan
- Nederland (Groningen): werkgroep 'Building Sustainable Communities', informele polsing naar mogelijkheden van Europese projecten die binnen Interreg kunnen gefinancierd worden
- VK (Londen): deelname conferentie 'Maritime Evacuation and Rescue'
- VK (Aviemore): deelname aan de 'Joint North Sea Annual Conference 2006'

- Nederland (Gorinchem): opleiding met nieuw vaartuig scheepvaartpolitie
- Duitsland (Hamburg): bezoek wereldbeurs 'Shipbuilding – Machinery – Technology'
- Zweden (Göteborg): deelname aan een seminarie over 'High Speed Boat Operation'



type vaartuig Swath in gebruik in Duitsland

UITEENZETTINGEN EN SPREEKBEURTEN

Zoals blijkt uit het hoofdstuk 'marketing, communicatie en PR' vindt VLOOT het belangrijk om haar opdrachten en haar werkgebied beter bekend te maken en op die manier ook getuigenis af te leggen over de aanwending van de toegekende budgetten.

VLOOT gaat dan ook graag in op vragen van autoriteiten en organisaties om spreekbeurten en uiteenzettingen te geven over de eigen ervaringen en vaststellingen.

VLOOT heeft de voorbije jaren uiteenzettingen, spreekbeurten en opleidingen verzorgd.

- Universiteit van Luik – afdeling scheepsbouw en transport-systemen – geven van gastcolleges, o.a. over het gebruik van composietmaterialen bij VLOOT.
- Universiteit Gent – Maritiem Instituut – geven van gastcolleges in het kader van de permanente vorming Havenbeheer (module milieu en veiligheid).
- Universiteit Gent – optreden als promotor of commissaris voor papers van studenten.
- Koninklijk Belgisch Zeemanscollege – voorstelling van VLOOT.

- Rotaryclubs Westhoek, Brugge en Gistel – geven van een presentatie over VLOOT, over aspecten van de scheepsbouw, en specifieke maritieme wetgeving (IMO).
- Universiteit Gent – geven van een voordracht over “Vlaamse overheidsschepen op zee en in de havens”.
- Conferentie IFE Benelux (Antwerpen) – geven van voordracht over “Het in vaart brengen en exploiteren van overheidsvaartuigen binnen het kader van PPS-constructies”.
- Hogere Zeevaartschool – Marine Academie – geven van een lezing over “Het concept van publiek-private samenwerking voor een overheidsrederij”.

INSPANNINGEN VOOR IBIS

Het Koninklijk Werk IBIS is een zeevaartschool met een bijzondere sociale roeping. Zoals inmiddels traditie is geworden, konden leerlingen van IBIS ook in 2006 een vaartocht met een loodsboot meemaken.

VLOOT verstuurt sinds eind 2005 haar nieuwjaarswensen voor het daaropvolgende jaar elektronisch. Met het bedrag dat zo bespaard wordt op drukwerk en postzegels, wordt aan de leerlingen van het eerste jaar basisonderwijs van IBIS elk een vulpen geschonken.

IBIS vierde in 2006 haar eeuwfeest, waartoe VLOOT haar volledige medewerking verleende.

WAARDERING VOOR STUDENTEN VAN DE SCHOLEN

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

In 2006 werden prijzen geschonken aan cursisten van het CVO Deurne en CVO Oostende, en aan leerlingen van het MIGO en van het KTA Zwijndrecht.

Daarnaast werkt VLOOT mee aan 'Expeditie Zeeleeuw' van het VLIZ. Deze instantie organiseerde de voorbije jaren een wedstrijd 'virtuele expeditie' voor scholen.

De winnende klas kon een week meevaren 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 2006 was een vijfde jaar van het Barnuminstituut uit Roeselare de gelukkige.

De edities van Expeditie Zeeleeuw van de voorbije twee jaar bereikten samen niet minder dan 2.500 leerlingen uit meer dan honderd klassen ASO, TSO en BSO uit gans Vlaanderen.



Expeditie Zeeleeuw april 2006: de leerlingen van de 5e klas van het Barnuminstituut uit Roeselare varen mee met de Zeeleeuw om te proeven van het zeemansleven en alles te leren over het zeewetenschappelijk onderzoek.

MEDEWERKING AAN CULTURELE EVENEMENTEN/ORGANISATIES

Niet alleen is het directiegebouw te Oostende gesierd met unieke muurschilderingen van de hand van Roger Raveel, VLOOT levert ook inspanningen om haar infrastructuur af en toe open te stellen voor het kunst- en cultuurminnende publiek.

In het kader van Beaufort 2006 verleende VLOOT logistieke medewerking om een kunstwerk over het water naar de Zwingel te slepen.



Beaufort 2006, VLOOT sleept een kunstwerk naar de Zwingel.

INSPANNINGEN VLOOT VERSUS MERCATOR

De Mercator is een uit de vaart genomen opleidingsschip dat geklasseerd werd als monument te Oostende. De Mercator is ingevolge de federalisering eigendom geworden van het Vlaamse Gewest. Het schip wordt echter feitelijk beheerd door de VZW Mercator. En hoewel het beheer van de Mercator voor VLOOT geen 'core business' vormt, is er zoals voorgaande jaren opnieuw heel wat ondersteuning geleverd:

- technische ondersteuning bij werken aan boord van de Mercator. Het belangrijkste doel is het schip te behouden voor de toekomst en het vaarklaar te houden voor kleine afstanden. Hiervoor worden kleine technische herstellingswerken uitgevoerd en worden de motoren operationeel gehouden. VLOOT levert daarbij jaarlijks zo'n 500 werkuren.
- expertise van de scheepsbouwkundig ingenieurs van VLOOT bij opmaak van bestekken en opvolging van de onderhoudswerken aan de Mercator.

BALANS

ACTIVA

VASTE ACTIVA					36.607.272,21
I Oprichtingskosten					
II Immateriële vaste activa					-
III Materiële vaste activa					36.569.772,21
	A. Gebouwen	5.213.367,64			
	B. Rollend materieel	75.903,51			
	C. Varend materieel	21.823.940,34			
	D. Informatica en telematica	291.694,70			
	E. Meubilair, materieel en machines	3.100.507,61			
	F. Ander meubilair en materieel	557.855,75			
	G. Vaste scheepvaartmarkeringen	1.464.186,40			
	H. Vlottende scheepvaartmarkeringen	4.042.316,26			
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					24.032.841,37
V Vorderingen op meer dan één jaar					-
	A. Handelsvorderingen	-			
	B. Overige vorderingen	-			
VI Voorraden en bestellingen in uitvoering					57.915,63
	A. Voorraden	57.915,63			
	B. Bestellingen in uitvoering	-			
VII Vorderingen op ten hoogste één jaar					4.012.470,45
	A. Handelsvorderingen	4.012.470,45			
	B. Overige vorderingen	-			
VIII Geldbeleggingen					-
	A. Eigen aandelen	-			
	B. Overige beleggingen	-			
IX Liquide middelen					19.949.972,32
X Overlopende rekeningen					12.482,97
TOTAAL DER ACTIVA					60.640.113,58

PASSIVA

EIGEN VERMOGEN					57.222.503,81
I Kapitaal					38.449.252,67
	A. Geplaatst kapitaal	38.449.252,67			
	B. Niet-opgevraagd kapitaal	-			
II Uitgiftepremies					-
III Herwaarderingsmeerwaarden					-
IV Reserves					1.757.342,78
V Overgedragen winst					1.258.766,43
Overgedragen verlies					
VI Kapitaalsubsidies					15.757.141,93
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN					0,00
VII Voorzieningen voor risico's en kosten					0,00
SCHULDEN					2.074.583,20
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					2.074.583,20
	A.Schulden op meer dan één jaar die binnen het boekjaar vervallen	-			
	B. Financiële schulden	-			
	C. Handelsschulden	2.074.583,20			
	D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	-			
	E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen	-			
	F. Overige schulden	-			
X Overlopende rekeningen					1.343.026,57
TOTAAL DER PASSIVA					60.640.113,58

RESULTATENREKENING

I Bedrijfsopbrengsten					41.304.309,62
	A. Omzet	17.628.568,90			
	B. Wijziging voorraad goederen	-			
	C. Geproduceerde vaste activa	-			
	D. Andere bedrijfsopbrengsten	23.675.740,72			
II Bedrijfskosten					40.853.893,96
	A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-			
	B. Diensten en diverse goederen	11.193.043,39			
	C. Bezoldigingen en sociale lasten	26.137.811,74			
	D. Afschrijvingen, waardevermind. Vaste activa	3.523.038,83			
	E. Waardeverminderingen op voorraden				
	F. Voorzieningen voor risico's en kosten	-			
	G. Andere bedrijfskosten	-			
	H. Als herstructureringskosten geact. Bedrijfskosten	-			
III Bedrijfsresultaat					450.415,66
IV Financiële opbrengsten					-
V Financiële kosten					1.316,64
VI Resultaat uit de gewone bedrijfsvoering					449.099,02
VII Uitzonderlijke opbrengsten					52.649,50
VIII Uitzonderlijke kosten					6.423,84
IX Resultaat van het boekjaar vóór belastingen					495.324,68
X Belastingen op het resultaat					-
XI Resultaat van het boekjaar					495.324,68

AFDELING SCHEEPVAARTBEGELEIDING



VERDERE UITBOUW AFDELING SCHEEPVAARTBEGELEIDING

VERNIEUWD MARITIEM REDDINGS- EN COÖRDINATIECENTRUM MRCC

De zetel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding verhuisde in september 2005 naar de nieuwe locatie op de eerste verdieping van het voormalige Bestuursgebouw van de Vismijn Oostende. Een nieuwe tweede verdieping werd gebouwd als operationele controlekamer voor het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende en als pers- en crisiszaal voor de uitvoering van deze taken.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is als Search and Rescue (SAR) autoriteit belast met de coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het MRCC Oostende. Deze activiteiten worden door de afdeling uitgevoerd vanuit de Maritieme Verkeersleiding (opererend onder de roepnaam 'Kustwacht Oostende').

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 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 toegangseulen tot de Vlaamse

en Zeeuwse zeehavens, die ook bijzondere aandacht vereisen om dit verkeer vlot én veilig te laten verlopen.

Het verkeersbegeleidingssysteem of VTS- systeem van de Schelde-radarketen volgt binnen de territoriale zee het scheepvaartverkeer. Het deel van het VTS- gebied op Belgisch grondgebied is slechts een deel van het totale SAR- gebied, omwille van de beperking van het radar- of VHF- bereik vanaf de kust of vanaf het offshore radarplatform op de Oostdyckbank.

Het takenpakket en de verantwoordelijkheid van het MRCC Oostende is zo toegenomen, mede onder invloed van de Europese en internationale context, dat de verhuis naar een ruimere locatie en een vernieuwing van de technische infrastructuur, communicatie-apparatuur en specifieke software ten behoeve van een moderne Kustwacht eenheid conform de internationale voorschriften, zich opdrong.

EUROPESE EN INTERNATIONALE CONTEXT

International Maritime Organization

De International Maritime Organization (IMO) schrijft via de International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) richtlijnen voor hoe een SAR- autoriteit zijn reddingsdiensten dient uit te bouwen en te exploiteren en biedt hiermee concrete standaarden aan voor het uitbouwen van een internationaal aanvaarde en moderne Kustwacht eenheid.

Deze IAMSAR- richtlijnen maken het de SAR- autoriteit mogelijk een lokale SAR- entiteit uit te bouwen die de lidstaat toelaat te voldoen aan de verplichtingen zoals deze opgelegd worden volgens de 'International Convention on Maritime Search and Rescue' en de 'International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)'.

De apparatuur en technische uitrusting van de locatie van het MRCC Oostende kon in de toekomst niet meer instaan om aan de hoogste voorschriften van deze IAMSAR- richtlijnen te voldoen.

EU Monitoring Directive

Richtlijn 2002/59/EG van het Europese Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad dient gezien te worden in de context van de tweede mededeling van de Commissie betreffende de maritieme veiligheid na het vergaan van de Erika (het Erika II- pakket).

De invoering van een communautair monitoring- en informatie-systeem voor de zeescheepvaart moet ertoe strekken ongevallen op zee en de daaruit voortvloeiende verontreiniging te voorkomen en bij ongevallen de impact daarvan op het mariene en kustmilieu, de economie en de gezondheid van de plaatselijke bevolking te minimaliseren.

Voor het MRCC Oostende betekent dit dat een investering in de vernieuwing en modernisering van de telematicasystemen en software ondersteunende pakketten voor het uitvoeren van en aansluiten op deze taken, nodig was.

Het personeel van het MRCC begon op 3 april 2006, samen met nautisch dienstchef kapt. Jacques Loncke, aan de opleiding. Op 1 juni 2006 gingen ze van start in het nieuwe MRCC.

Op 12 juli werd het MRCC officieel ingehuldigd in aanwezigheid van onder meer gouverneur Paul Breyne en federaal minister van Noordzee Renaat Landuyt en Raf Suys de plaatsvervanger van Vlaams minister van Openbare Werken, Leefmilieu, Energie en Natuur, Kris Peeters

Het hele project kostte 4,2 miljoen euro en werd in zestien maanden tijd gerealiseerd door een consortium bestaande uit Barco, Fabricom GTI en Tein Telecom.



De nieuwe zetel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding in Oostende



UITBREIDING VTS-GEBIED

WINTAM

De afdeling Scheepvaartbegeleiding plant uitbreiding van het radardekkingsgebied langsheen de Zeeschelde en het Zeekanaal Schelde-Brussel, om de doelmatigheid van de scheepvaart van en naar het Zeekanaal te verhogen.

Dit gebeurt in gezamenlijk overleg en met de ondersteuning van de afdeling Zeeschelde van Waterwegen en Zeekanaal N.V. Dit project valt buiten het Radarverdrag en maakt dus geen deel uit van de Schelderadarketen.

Raming: 825.000€

BOVENEINDE REDE ANTWERPEN

Uitbreiden van het VTS-gebied vanaf de toegang tot de zeesluis van Kallo tot en met de petroleumpier te 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, wordt eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd door Haecon (Harbour And Engineering Consultants) in de periode april 2002 - juni 2004.

In deze studie 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 was een tijd op waakvlam, maar wordt opnieuw actueel na het splitsen van het verkeerskanaal 12

SCHOUWENBANK

Na een reflectienota, die opgemaakt werd in 2005 waarin de voor- en nadelen van radartechnologie tov alternatieven afgewogen werden, besliste de Permanente Commissie dat op de Schouwenbank of een alternatieve locatie een radartoren zal worden gebouwd. Raming: 9.500.000€ (100% voor te financieren door RWS, terugbetaling door Vlaanderen aan +/- 80% vanaf 2007)

STUDIE VAN EEN SCHELDE HAVENCOÖRDINATIECENTRUM ANTWERPEN

Sedert 2004 leeft de idee alle betrokken actoren van de ketenbenadering op één werkvloer samen te brengen, vergelijkbaar met het Scheldecocoördinatiecentrum (SCC) in Vlissingen

In 2006 werd aan een concreet plan gewerkt ism het havenbedrijf Antwerpen waarin onderzocht werd wat de moeilijkheden/mogelijkheden zijn om alle actoren van de ketenbenadering in één ruimte onder te brengen.



SCC in Vlissingen

REALISEREN WESP

Op de Westerschelde varen verschillende soorten zeeschepen, maar ook binnenvaartschepen, 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 ontstaan voor de scheepvaart in relatie tot bekende knelpunten zoals drempels, nauwe bochten, waar passeren onmogelijk is en punten met conflicterende verkeersstromen.

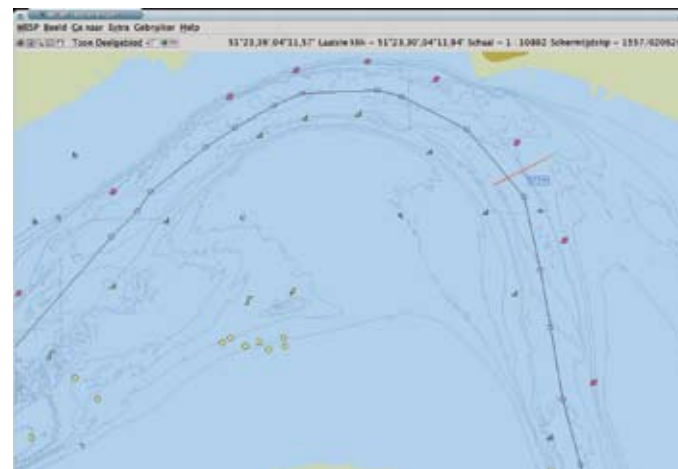
Een vroegtijdige planning van op- en afvaart en het gebruik van de kennis van posities en vaarsnelheden van de betrokken schepen, maakt het mogelijk de potentiële oploop- en/of ontmoetingsplaatsen vroegtijdig te berekenen

Met dit instrument kunnen de nautische dienstverleners, de verkeersleiders zeer nauwkeurige vaarplannen opstellen. Met een

vaarplan kan hij zien wanneer een schip met zijn diepgang en waterstand nog over een bepaalde drempel in de vaarweg kan komen. Hij 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 oog op een gezamenlijk gebruik in het kader van de afhandeling van de scheepvaart.

Bovendien wordt het model aangepast zodat simulatieproeven kunnen worden uitgevoerd. Bv wat zijn de gevolgen op het tijvenster na de verdieping van Het Scheur?



OPVOLGEN VAN DE BINNENVAART IN HET INFORMATIEVERWERKEND SYSTEEM VAN DE SCHELDERADARKETEN

De Permanente Commissie heeft beslist om de volledige binnenvaart op te volgen. Hiervoor is de gezamenlijke bekendmaking betreffende de meldplicht aangepast. Bovendien zijn gezamenlijke instructies en werkprocedures tbv de VTS-centrales aangepast. De financiële werkgroep heeft initiatief genomen voor een herziening van de verdeelsleutel aan de eerstvolgende PC voorleggen.

De mogelijkheden en de beperkingen worden in beeld gebracht voor het organiseren van een estuaire vaart tussen de haven van Zeebrugge en Vlissingen.

Project wordt voorbereid ism de haven van Zeebrugge, de VNA, W&Z en de federale collega's

Actie 2005: de RIS-Richtlijn wordt geïmplementeerd op de maritieme toegangswegen (incl. de havengebieden)

Raming: 129.500€ à 37%

AUTOMATISERING MONITORING EN OPVOLGING VERKLARINGHOUDERS

Het Informatieverwerkend systeem vereist een mogelijkheid om kapiteinsgerelateerde licentie informatie te behandelen. Een kapitein ('verklaringhouder/ontheffinghouder') kan één of meerdere licenties bezitten. Een licentie is geldig voor een specifieke loods-'traject' en voor één of meerdere schepen. Het IVS zal het aantal reizen verricht door een kapitein op meerdere 'traject's optellen.

Het IVS houdt automatisch de opvolging van de verklaringhouders bij.





ONTWIKKELEN VAN EEN CONCEPT VAN EEN VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT AND INFORMATION SERVICES (VTMIS)

Om de informatie-uitwisseling tussen de verschillende publieke én private partijen in de maritieme sector te stroomlijnen en de uitbreiding van de taken zoals benodigd in een actief Vessel Traffic Management te ondersteunen, wordt een studie voor de uitbouw van een VTMIS (Vessel Traffic Management Information Services) in de regio van de Vlaamse kust, Westerschelde en de maritieme toegangswegen tot in de havens uitgevoerd.

Deze studie resulteert in concrete investeringsplannen en een juridisch en organisatorisch kader tot de uitbouw van een toekomstgericht informatienetwerk, tussen overheden en haven gemeenschappen in deze regio.

WAAROM VTMIS?

De Europese Unie streeft in haar maritiem beleid niet alleen een hogere veiligheid van het maritieme verkeer en een betere bescherming van het milieu na, maar evengoed de promotie van efficiënt transport over water en een verbetering van de concurrentiepositie van de Europese economie.

Om deze doelstellingen te bereiken is een goede aansturing van het scheepvaartverkeer op de maritieme wateren noodzakelijk en is informatie nodig over de bewegingen van schepen en hun ladingen. Daartoe moeten alle partijen, betrokken bij het

scheepvaartverkeer, op een optimale manier samenwerken. Een mogelijkheid om deze samenwerking te realiseren is VTMISS. Het is een manier om informatie-uitwisseling te realiseren en te organiseren tussen partijen zoals overheden, dienstverleners op de maritieme toegangswegen en binnen de havens en bedrijven rond de havens.

VTMISS zal ook bij te dragen tot het verminderen van de werklust van de bemanning aan boord van het schip doordat bijvoorbeeld de door de bemanning, agent of havenbedrijf verstrekte gegevens worden uitgewisseld tussen de bevoegde VTS- autoriteiten.

Het uiteindelijke doel van VTMISS is de verhoging van de efficiëntie, inbegrepen de interconnectiviteit en interoperationaliteit van de scheepvaart met andere transportmodi en de veiligheid van de scheepvaart en de maritieme omgeving.

Door de introductie van VTMISS in de Westerschelde, haar aanloopgebieden en het Kanaal Gent-Terneuzen, kan ook het scheepvaartverkeer in de regio van de Schelde en haar mondingen optimaal en veilig aangestuurd en beheerd worden.

WAT BETEKENT VTMISS?

Hoewel VTMISS door sommige nationale administraties nog steeds gezien wordt als een VTS-deluxe, met weinig of geen linken met de commerciële aspecten van het vervoer, mogen we stellen dat

volgende definitie van VTMISS algemeen aanvaard wordt door het gros van de Europese lidstaten:

‘A concept for harmonised information services to support waterborne traffic management and transport management. It includes the interfaces to other transport modes.’

Zowel het verkeers- (traffic) als het vervoersaspect (transport) spelen een cruciale rol binnen deze definitie van VTMISS.

Het blikveld van VTMISS kan horizontaal of verticaal bepaald worden. De informatie-uitwisseling binnen VTMISS is immers niet alleen bedoeld tussen de zogezegde ‘betrokken diensten’ zoals bijvoorbeeld Scheepvaartbegeleiding, SAR-, loods- en sleepdiensten, maar ook met en tussen de ‘diensten met toegevoegde waarde’, d.w.z. de diensten die de logistieke keten faciliteren.

De uitwisseling van informatie tussen al deze verschillende betrokkenen noemt men de verticale informatie-uitwisseling of verdieping van de informatie-uitwisseling binnen VTMISS.

Daarnaast is eveneens sprake van een horizontale informatie-uitwisseling of verbreding van de informatie-uitwisseling binnen VTMISS. Hier wordt de uitwisseling van informatie bedoeld tussen gelijkaardige organisaties zoals de lokale en regionale VTMISS- autoriteiten, bijvoorbeeld tussen België/Nederland en Frankrijk.

INFORMATIE UITWISSELEN

De technologie noodzakelijk om VTMISS te implementeren is grotendeels aanwezig binnen de Europese lidstaten. VTMISS is dan ook geen upgrade van VTS noch een tool, maar een benadering om op een meer efficiënte wijze gebruik te maken van de al bestaande informatiesystemen.

Bovendien moet er een win- win situatie zijn voor alle partijen die willen participeren aan VTMISS.

Tot slot moet worden rekening gehouden met de veiligheid en de vertrouwelijkheid van de gegevens, aangezien het bezit van bepaalde gegevens een commercieel voordeel of nadeel kan betekenen voor potentiële partners van VTMISS.

MAXIMALISEREN VAN DE EFFICIËNTIE VAN DE SCHEEPVAART (VLOT-HEID)

Het maximaliseren van de efficiëntie van de scheepvaart betreft het optimaliseren van de economische keten van een schip in open zee tot aan de kade. Deze economische optimalisatie behelst het afstemmen van alle dienstverleners die betrokken zijn bij de realisatie van het traject.

Volgende partijen zijn betrokken: VTS- autoriteiten, havenkapiteindiensten, binnenvaart- en waterwegbeheerders, loodsdiensten, bootmannen en sleepdiensten.

Gelet op het regionale toepassingsgebied van deze studie worden

de opgesomde partijen zowel langs Vlaamse kant als langs Nederlandse kant betrokken.

Deze hoofddoelstelling heeft vele voordelen:

- Optimalisatie economische capaciteit van de Westerschelde door coördinatie opvaart en afvaart
- Verminderen wachttijden schepen aan de sluisen bij opvaart en afvaart
- Optimalisatie fysieke inzet en planning van loodsdiensten, sleepdiensten, en bootmannen
- Verhogen betrouwbaarheid gegevens
- Verminderen aantal schepen dat getij mist
- Verminderen aantal schepen dat geen kaai beschikbaar heeft

MINIMALISEREN VAN DE RISICO'S OP HET GEBIED VAN VEILIGHEID, BEVEILIGING EN LEEFMILIEU

-Veiligheid

De veiligheid van schip en lading blijft een absolute prioriteit voor alle actoren betrokken bij VTMISS en wordt meer relevant door: schaalvergroting zeeschepen, vervoer gevaarlijke goederen (zowel zeeschepen als binnenvaart), toename binnenvaartverkeer op maritieme toegang, belang reputatie haven als 'veilige haven', bescherming van de landsgrenzen voor invoer van gevaarlijke lading of bescherming tegen criminele feiten zoals drugs, namaakartikelen...

-Beveiliging

Sinds 11 september 2001 is er een toenemende aandacht voor de beveiliging tegen onder andere terroristische aanslagen. Security behelst de beveiliging van de maritieme toegang.

In dit kader is het project ISPS- code opgestart. Afhankelijk van een aantal parameters zal een kapitein een ISPS- code voor zijn schip moeten opgeven. Deze parameters betreffen onder andere: vlag waaronder het schip vaart, 10 laatste bezochte havens, nationaliteit bemanning, aard van de goederen, enz.

Doelstelling 2006: IVS aanpassingen tbv VTMIS/RIS

Aanvang: okt. 2006

Einde: mrt. 2007

Raming: 80.586€ à 37% (=180.000 à 100%)



REALISATIE EN VERDERE UITBOUW VAN HET CENTRALE BROKERSY-STEEM (CBS)

Om de noodzakelijke informatie aan de verschillende partijen op te vragen en aan te leveren is een elektronische gegevensoverdracht noodzakelijk.

Hierbij is van het principe van de aanlevering en verdeling van en naar verschillende bronnen uit gegaan. Elk der betrokken partijen levert zijn data en verzoeken aan.

Deze worden op een centrale broker geplaatst en verdeeld naar de doelgroep toe. Om de goodwill van alle partijen te wekken moet de rol van beheerder van de broker uitsluitend uitgeoefend worden door een neutrale speler: commerciële belangen spelen een te voorname rol bij uitwisseling van informatie om een private onderneming als spilfiguur aan te duiden.

Doel

Vergemakkelijken van de samenwerking tussen een set van bestaande systemen (IVS- systemen van VTS- autoriteiten, van de havenautoriteiten, van de binnenvaart en van de Loodsen) werkzaam in het Westerscheldegebied en de Nederlandse en Vlaamse binnenwateren;

Functionaliteiten / Diensten

CBS op zich biedt geen functionaliteiten: de uitwisseling van gegevens gaat enkel over notificaties, de businessprocessen en datastromen komen hier niet in aanmerking.

Geïmpacteerde lagen (Presentatie – Functionaliteiten – Data)

Data: koppeling van bestaande IVS- systemen op een Broker om de uitwisseling van gegevens te vergemakkelijken.

Gebruikers / Stakeholders

- MDK - afdeling Scheepvaartbegeleiding (IVS-SRK)
- RWS – Dir. Zeeland (IVS-SRK)
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (APICS)
- Havenbedrijf Gent (ENIGMA)
- Havenbedrijf Oostende (ENSOR)
- MBZ Havenbedrijf Zeebrugge (ZEDIS)
- Zeeland Seaports (ZHIS)
- DAB Loodswezen (LIS21)
- Nederlands Loodswezen (LIS21)
- RWS – Binnenvaart Nederland (IVS-90)
- MDK, Waterwegen & Zeekanaal en De Scheepvaart (GWS)

Doelstelling 2006:

CBS release 2 opgeleverd tegen maart 2006 tegen meerprijs van 71.776,16€ à 37% (=160.322€ à 100%)

Aanpassingen aan het IVS tegen maart 2006 tegen meerprijs van 35.323,53 à 37% (=78.900 à 100%)

Aanpassingen aan SSN ea.

Begin: juni 2006

Einde: nov. 2006

Raming: 67.155€ à 37% (=150.000€ à 100%)

STUDIE HERLES

Deze vervanging wordt voorafgegaan door een studie die op basis van de huidige ergonomische normen en wetgeving in samenspraak met de gebruikers een ontwerp zal voorstellen.

16.01.2007 was de kick-off meeting

HYMEDIS II

Na bespreking met de werkgroep Hymedis werd bij de firma Inno.com een offerte aangevraagd voor het uitvoeren van aanpassingen aan Hymedis.

Het betrof volgende functionele aanpassingen:

- Aanpassing van de structuur van de tekstberichten
- Locatieafhankelijke conversie (NAP « TAW)
- Kleine aanpassing van de statische website
- Snelpeil formaat over RS232
- Technische beheersactie voor het beschikbaar stellen van de 1 minuutwaarde van de stroomrichting en stroomsnelheid

Er werd tevens een studie uitgevoerd om te onderzoeken op welke wijze de bestaande SBU's vervangen kunnen worden door een meer gestandaardiseerde leverancieronafhankelijke oplossing.

Budget: €70.579,30 (incl. BTW)

AANLEGGEN VAN GLASVEZELNETWERK

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is continu bezig met de uitvoering van een aantal maritieme ICT- en telecommunicatieprojecten, zowel enerzijds op Vlaamse zijde met bvb. Zelzatebrug en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende, als anderzijds in samenwerking met Nederland (Rijkswaterstaat) in het kader van de Schelderadarketen. Deze projecten zijn gericht op de gebruikers en klanten van de afdeling Scheepvaartbegeleiding; voornamelijk de Vlaamse zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Oostende) en de zusterafdelingen en -organisaties binnen de maritieme sector (DAB Loodswezen, afdeling Kust, het Waterbouwkundig Labo in Borgerhout en het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) Oostende).

Deze nieuwe projecten vereisen bijkomende netwerkverbindingen tussen verschillende locaties van de afdeling Scheepvaartbegeleiding op Vlaams grondgebied, om deze nieuwe ICT- toepassingen tegemoet te treden, om beter op applicatieniveau te kunnen samenwerken. Bovendien wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om van de leased line verbindingen van Belgacom over te schakelen op verbindingen over het telematica netwerk van AOSO. Dit brengt een aanzienlijke daling van de factuurkost met zich mee.



AANPASSINGSWERKEN AAN HET BEDIENINGSGEBOUW ZELZATEBRUG

Zelzatebrug vormt een essentiële schakel in de maritieme toegang tot het havengebied van Gent. Het is van groot belang voor het scheepvaartverkeer van en naar het havengebied van Gent dat de operationele bediening van de brug in Zelzate op een optimale en veilige manier kan gebeuren.

Hiertoe is het noodzakelijk het lokale radarsysteem te vernieuwen, zodat dit radarsysteem samen met de integratie van AIS- en radargegevens afkomstig uit externe systemen (o.a. van de Schelde-radarketen) een volledig verkeersbeeld kan gevormd worden van het Kanaal Gent- Terneuzen als van de maritieme toegangsweg naar de haven van Gent en dat de lokale situatie rond Zelzatebrug ook gedekt wordt door radar.

Het personeel zal hiervoor de nodige opleiding volgen.

De opdracht omvat:

- het verwijderen van de bestaande radarapparatuur op het dak van Zelzatebrug
- het verwijderen van de bestaande radarvisualisatie eenheid en de bijhorende kabelering in de operationele ruimte van de brugbedienaar
- het leveren en vakkundig installeren van nieuwe radarapparatuur op het dak van Zelzatebrug met bijhorende kabelering en bevestigingsapparatuur
- het leveren en installeren van technische radarapparatuur, met inbegrip van de radar tranceiver, radar extractor/ tracker, de multi-sensor tracker functionaliteiten en de benodigde inter-



- faces met externe systemen voor het uitwisselen en verwerken van AIS- of radarinformatie;
- het leveren en installeren van een visualisatie eenheid in de operationele ruimte met de benodigde ondersteunende software en kaartinformatie;
 - een bijkomende visualisatie-eenheid, identiek aan deze voorzien in de operationele ruimte van Zelzatebrug zelf, te plaatsen in de operationele ruimte van de havenkapiteindienst van de haven van Gent.

Acties 2006: bedieningsgebouw opknapbeurt geven. Project vernieuwing radar/AIS apparatuur
Meerwerk t.b.v. 163.014,67€ vastgelegd op VIF 2005, uitvoerder NV Barco.

Opstellen plan voor opsmuk gebouw Zelzatebrug i.s.m. afd. Gebouwen, afd. EMG, afd. Maritieme Toegang, IDPB.

VERKEERSCENTRALE ZEEBRUGGE

Trekker: ir. Johan Raes

Doelstelling 2006: uitvoeren van dringende onderhoudswerken aan de CZB

Start werken voorzien aug. 2006.

Einde werken voorzien dec. 2006

Raming: 181.500€

KLIMAATREGELING CZB / CZV

Trekker: ir. Johan Raes

Doelstelling 2006: aanpassen van de klimaatregeling in beide centrales

Start werken voorzien: nov. 2006

Einde werken voorzien: aug. 2007

Raming: 251.680€

Rekening houden met de verbouwwerken in CZV

RADARANTENNES OOSTENDE, ZEEBRUGGE EN PROSPERPOLDER

Trekker: ir. Johan Raes

Doelstelling 2006: dringende revisie van de radarantennes

Start werken voorzien: sept. 2006

Einde werken voorzien: nov. 2006

Raming: 121.000€

EUROPESE PROJECTEN

SAFESEANET

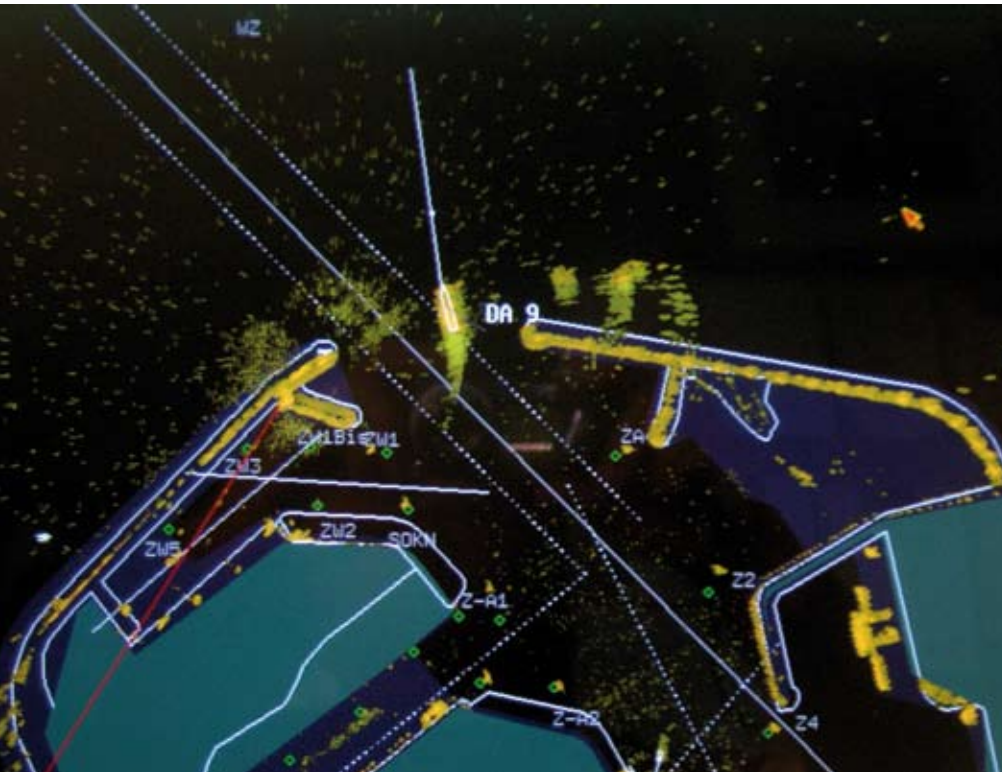
Het vergaan van de olietanker Erika op 13 december 1999 had als gevolg dat meer dan 400 km Franse kustlijn werd verontreinigd.

Als gevolg van dit scheepsongeval heeft de Europese Commissie een eerste set van voorstellen geformuleerd, beter bekend als het 'ERIKA-I package', dat in december 2000 werd opgevolgd door een tweede pakket maatregelen ('ERIKA-II package').

Meer recent kan het ongeval met de olietanker Prestige op 27 november 2002 voor de Spaanse kust vermeld worden met een enorme vervuiling van kustzones in Spanje, Frankrijk en nabuurlanden tot gevolg, of ook het vergaan van de Noorse Tricolor op 14 december 2002 in een van de drukst bevaren zones van de Noordzee.

Het voorkomen van incidenten op zee en mariene verontreinigingen is een essentieel onderdeel van de activiteiten van de Europese Unie. Op 13 september 1993 werd Richtlijn 93/75/EEG (HazMat-Richtlijn) uitgevaardigd betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren van of naar een Europese haven.

Sinds 1993 heeft de Europese Commissie meer dan 15 voorstellen tot richtlijn of verordening uitgewerkt met betrekking tot de



radarbeeld haven Zeebrugge

veiligheid van passagiers en schepen, het voorkomen van mariene verontreiniging, havenstaat controle, voorschriften voor zeevarend personeel, enz.

Het in de praktijk brengen van deze richtlijnen en verordeningen steunt in grote mate op het verzamelen en verwerken van grote hoeveelheden maritieme data en informatie.

Tot nu toe echter is de uitwisseling van deze informatie nauwelijks geharmoniseerd of gestandaardiseerd. Er is een veelheid aan lokale of regionale systemen die al dan niet gebruik maken van verschillende netwerken en communicatiemedia. Hier is bovendien een groot verschil tussen lokale, regionale en internationale netwerken, systemen en procedures.

De Europese Commissie heeft hiertoe het SafeSeaNet- project opgestart. Dit project moet toelaten om via een Europees netwerk, gebaseerd op moderne ICT-standaarden, de beoogde informatie-uitwisseling op Europees niveau te bewerkstelligen.

Het doel van SafeSeaNet is de ontwikkeling van een Europees platform voor maritieme data uitwisseling tussen autoriteiten en administraties van de Europese maritieme lidstaten.

Dit wordt beoogd met het oprichten van een pan-Europees maritiem telematica netwerk dat het verzamelen, verspreiden en gehar-

moniseerd uitwisselen van maritieme data mogelijk moet maken. Dit netwerk dient tevens de communicatie tussen regionale/lokale en centrale autoriteiten te kunnen gaan ondersteunen.

Het doel hierin voor de Europese Commissie is dat deze gestructureerde en verbeterde informatie uitwisseling zal bijdragen tot het voorkomen van ongevallen op zee, en bijgevolg het voorkomen van mariene verontreiniging, en dat het in de praktijk uitvoeren van de EU wetgeving in het kader van maritieme veiligheid een stuk efficiënter kan gemaakt worden.



EUROPESE PROJECTEN

SAFETY AT SEA

Safety at Sea is een Europees project met als doel het ontwikkelen van risico management strategieën, methodes en instrumenten voor de preventie van ongevallen op zee en de reductie van schadelijke effecten bij rampen.

De deelnemende landen zijn Noorwegen, Nederland, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Denemarken en Vlaanderen.

Noorwegen is binnen het Safety at Sea project het leidende land. De deelnemende landen worden vertegenwoordigd door hun representatieve organisaties. Het Safety at Sea project loopt van 2004 tot en met 30 juni 2007.

RISK ASSESSMENT EU-PROJECT S@S

Sedert 2004 is de afdeling Scheepvaartbegeleiding actief lid in dit door Europa gesponsorde project en zet demonstraties op over windmolenparken in zee en het MRCC.

Het uitvoeren van een risk assessment het opstellen van een safety-plan en de monitoring behoren tot de opdracht met de bedoeling hieruit standaarden geldig voor Europa hieruit af te leiden.

De afdeling komt haar afspraken na. Dit is een zware inspanning omdat de country manager, de strand manager en het project-leiderschap toevertrouwd is aan één persoon: Lieven Dejonckheere.

C-Power, ELDEPASCO, E-concern en MRCC lopen (buitenlandse meetings – vergaderingen – opmaak Risk Assessment document)

In november 2006 was er een internationaal seminarie in Oostende (site MRCC en Thermae Palace) over “Traffic Monitoring technologieën en functionaliteiten van de toekomst” in het kader van het Interreg-IIIIB project Safety@Sea”.



VTS-INVESTERINGSPROJECTEN IN DE HAVENS

HAVENGEBIED	PROJECTNAAM	BEDRAG
ANTWERPEN	Bestek 16EN/2005/8: vernieuwing havenradar	5.123.225,91
	Aansluiting op het CBS voor de haven van Antwerpen: meerwerk	100.188,00
GENT	Aansluiting op CBS voor de haven van Gent: meerwerk	99.859,79
	Glasvezel cameranetwerk	10.784,13
OOSTENDE	Aansluiting op het CBS voor de haven van Oostende: meerwerk	59.774,00
ZEEBRUGGE	Aansluiting op CBS voor de haven van Zeebrugge: meerwerk	99.791,12
	Glasvezel cameranetwerk in de haven van Zeebrugge	424.995,86
TOTAAL		5.918.618,81

SUBSIDIES HAVENKAPITEINSDIENST

HAVENGEBIED	PROJECTNAAM	BEDRAG
ANTWERPEN	subsidies werkingsjaar 2006	10.760.416,20
GENT	subsidies werkingsjaar 2006	2.538.676,44
OOSTENDE	subsidies werkingsjaar 2006	2.595.225,64
ZEEBRUGGE	subsidies werkingsjaar 2006	944.238,14
TOTAAL		16.838.556,41



SCHEEPVAARTBEGELEIDINGSDECREET

Het scheepvaartbegeleidingsdecreet heeft voornamelijk tot doel de Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 mbt de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG, kortweg 'de Monitoringrichtlijn', om te zetten.

Daarnaast werden tegelijk een aantal bepalingen voor het begeleiden van de scheepvaart die in andere, reeds bestaande regelgeving waren opgenomen, uitgelicht en samengevoegd in één decreet.

Na het overleg met verschillende betrokken partijen en de verwerking van de adviezen van de SERV, de MINA-raad, de Raad van State en het Sectorcomité eind 2005-begin 2006, werd het door de administratie opgestelde ontwerp van scheepvaartbegeleidingsdecreet op de vergadering van de Vlaamse Regering van 10 februari 2006 definitief goedgekeurd.

Tegelijk werd beslist tot indiening van het ontwerp bij het Vlaamse Parlement.

Het ontwerp werd op 2 mei 2006 besproken in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie.

Op 31 mei 2006 werd het scheepvaartbegeleidingsdecreet behandeld en aangenomen in plenaire vergadering van het Vlaamse Parlement.

Onder het opschrift 'Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum' werd het scheepvaartbegeleidingsdecreet op 16 juni 2006 bekrachtigd en afgekondigd.

Het Belgisch Staatsblad publiceerde het decreet op 26 oktober 2006.

Intussen werd, sinds het begin van 2006, gewerkt aan de uitvoering van het in wording zijnde scheepvaartbegeleidingsdecreet en de verdere omzetting van de Monitoringrichtlijn.

De afdeling Haven en Waterbeleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken leidde de vergaderingen, de afdeling Juridische Dienstverlening leverde belangrijke juridische bijstand en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust stond in voor de nodige inbreng vanuit operationele hoek, voornamelijk via de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de stafdienst.

Er werd voor geopteerd om te werken met verschillende uitvoeringsbesluiten, per onderwerp.

In mei 2006 nam het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust nog deel aan de door Dirk Sterckx georganiseerde 'Ronde-tafel' betreffende voorstellen tot aanpassing van de Monitoringrichtlijn, waaraan op Europees vlak al wordt gewerkt.

Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust wordt daarnaast door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ook betrokken bij het bepalen van het Vlaamse standpunt nopens de wijzigingen die op Europees vlak worden voorgesteld aan de Monitoringrichtlijn.



radartoren Oostdyckbank

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever:	Kapt. Jacques D'Havé administrateur-generaal
Redactie:	Tony Vuylsteke Rik Bervoets John Pauwels Eva Descamps Rita Bertens Yvette Vandavelde Tom Moortgat
Grafische vormgeving:	Tom Moortgat
Depotnummer:	D/2007/3241/152