

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Ondernemingsplan 2021



Inhoudsopgave

HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN: SAMENWERKEN VANUIT EIGEN STERKTE	3
INLEIDING MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST (MDK)	5
STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MDK UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024	9
SD 1. INVESTEREN IN DE CAPACITEIT EN DE BETROUWBAARHEID VAN ONZE VERVOERSNETWERKEN	9
<i>OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken</i>	9
<i>OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel</i>	9
<i>assetmanagement</i>	9
SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER.....	11
<i>OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fiets netwerk</i>	11
<i>OD 2.7. Personenmobiliteit over het water</i>	11
SD 3. NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTI- MAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN.....	13
<i>OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen</i>	13
SD 5. MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR	17
<i>OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprizen</i>	17
SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR	18
<i>OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk</i>	18
SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTI- FUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK	20
<i>OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken</i>	20
<i>OD 7.2. Naar een integralere klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik</i>	21
<i>OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico</i>	23
SD 8. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN	25
<i>OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's</i>	25
<i>OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten</i>	25
<i>OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten</i>	26
<i>OD 8.5. De vinger aan de pols houden</i>	26
<i>OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen</i>	27
<i>OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken</i>	28
SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (ORGANISATIE-ONTWIKKELING)	30
<i>OD 9.1. Risicobeheer</i>	30
<i>OD 9.2. Personeelsbeleid</i>	30
<i>OD 9.3. Welzijn & preventie</i>	31
<i>OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid</i>	32
<i>OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling</i>	33
BIJLAGEN	35

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein geven aan wat de geplande realisaties zijn van hun organisaties. Daarmee dragen ze elkeen bij aan het beleid van de Minister. Maar veel initiatieven overstijgen de administratieve grenzen. Om dit te benadrukken, wordt dit 'Vooraf aan elk ondernemingsplan toegevoegd.

Daarmee wordt de wil en de nood aan samenwerking binnen het Beleidsdomein in de verf gezet.

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. We streven naar een toekomst met slimme infrastructuur, duurzaam mobiliteitsgedrag en vlot en veilig verkeer. Een toekomst ook waarin Vlaanderen beschermd is tegen overstromingen.

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verbindt er zich toe om totaaloplossingen te zoeken voor deze uitdagingen. Daar werken we samen aan, met alle zeven entiteiten binnen het beleidsdomein MOW:

- het departement Mobiliteit en Openbare Werken
- het agentschap Wegen en Verkeer
- het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
- de Vlaamse Waterweg nv
- VVM De Lijn
- De Werkvennootschap
- LANTIS

Zulke oplossingen overschrijden immers het specifieke vakgebied van elk van onze entiteiten. We moeten over de entiteitsgrenzen heen kijken en nauwer samenwerken, in echte netwerken. Vertrouwen en transparantie staan daarbij centraal.

Concreet zal in netwerkvorm gefocust worden op beleidsvoorbereiding: we zullen beleidsplannen en beleidsmaatregelen samen ontwikkelen, uitvoeren en opvolgen, vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het hele beleidsdomein.

Het managementcomité van het beleidsdomein MOW (MCB) – samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten – fungeert als de strategische eindverantwoordelijke voor dit initiatief. Zij hebben dan ook het engagement genomen om samen te (net)werken en zo met één stem naar buiten te komen.

HOE

Medewerkers uit de verschillende entiteiten werken samen om een integraal beleid te ontwikkelen dat nauw verweven is met de uitvoering. Die samenwerking kan op twee manieren vorm krijgen, d.m.v. kenniscellen en MCB-projecten.

Kenniscellen zijn permanente, samenwerkingsverbanden in netwerkvorm, die visievorming op (middel)lange termijn nastreven. Zij werken entiteitsoverschrijdend rond specifieke thema's in de diepte en tegelijk vooruit kijkend, daarbij ondersteund door het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB). In elke kenniscel worden medewerkers van het departement samengebracht met medewerkers uit uitvoerende entiteiten om beleid te ontwikkelen, nauw verweven met de uitvoering. Ze werken autonoom met een gemeenschappelijke doelstelling. Medewerkers vertegenwoordigen niet hun eigen entiteit maar brengen hun eigen expertise mee om beleidsdomeinbreed beleid vorm te geven.

MCB-projecten zijn tijdelijke, resultaatgerichte samenwerkingsverbanden waarbij meerdere entiteiten van het beleidsdomein MOW samen een duidelijke opdracht/ doelstelling realiseren en zo samen een concreet eindproduct neerzetten.

Een MCB - project wordt typisch gekenmerkt door twee criteria: het strategische belang van het project en het feit dat meerdere entiteiten betrokken zijn/ impact hebben op of ondervinden van het resultaat. Over de portfolio van MCB-projecten wordt maandelijks gerapporteerd aan het MCB.

Naast deze projecten werden in het kader van de operationalisering van het Regeerakkoord – en meer bepaald met betrekking tot het versterken van de onderlinge samenwerking en kennisdeling binnen het beleidsdomein – in 2021 nog een hele reeks samenwerkingsinitiatieven opgestart (o.m. rond drones, grondbalans, uniforme adviesverlening, complexe projecten en minder hinder-beleid).

GEÏNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA (GIP)

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen en structureel onderhoud van het beleidsdomein gericht en efficiënter te plannen. Het GIP geeft een overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. We zorgen hiermee voor een betere afstemming van geplande investeringen op de beleidsprioriteiten en voor een vroegtijdige afstemming van de investeringen van de verschillende entiteiten. Het GIP geeft tevens een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren.

Het multidisciplinair en beleidsdomeinbrede GIP-projectteam wordt aangestuurd door het departement MOW (als één van de MCB-projecten). Samen komen we tot de opmaak van een geïntegreerd meerjarenprogramma en wordt de opvolging van de verschillende investeringen gemeenschappelijk verzekerd.

Verder worden de vervoerregio's en lokale besturen actiever betrokken bij de opmaak van het GIP. Dit laat de lokale overheden toe het eigen investeringsbeleid af te stemmen in functie van gezamenlijke beleidsprioriteiten.

In 2021 zal er vooral ingezet worden op een verdere professionalisering van een plannings- en realisatietool waarin naast het aanbestedingsproces en vastlegging ook het uitvoeringsproces in kaart zal gebracht worden.

De entiteiten houden het volgende vastleggings- en aanbestedingsritme aan:

- 30 juni: 30% vastleggingsgraad - 50% aanbestedingsgraad
- 30 september: 60% vastleggingsgraad - 75% aanbestedingsgraad
- 31 december: 100% vastleggingsgraad – 100% aanbestedingsgraad

RELANCE 2021-2022

Het Relanceplan moet de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen helpen versterken na corona. De Vlaamse Regering maakt 4,3 miljard euro vrij voor haar relanceplan. Hiervan wordt 885 miljoen euro door de Vlaamse Regering aan het beleidsdomein MOW toevertrouwd. Naast de regulier voorziene opdrachten voor het beleidsdomein ontfermen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein zich samen over een gerichte besteding van deze relancemiddelen. Deze middelen bieden de mogelijkheid om de door corona getroffen bouwsector wind in de zeilen te geven. Dit is meteen een win-win om bepaalde beleidsambities versneld te realiseren. Het betreft drie voornaamste pijlers: fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Het merendeel van de middelen worden besteed via een bijkomende toevoeging van initiatieven aan het GIP.

Inleiding Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en is een publiekrechtelijk vormgegeven intern verzelfstandigd agentschap zonder rechtspersoon (IVA zonder RP).

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

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).

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

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

In het najaar van 2018 werd de rol en de positie van MDK als agentschap geherdefinieerd:

- MDK ziet haar verantwoordelijkheid ruimer dan "veilig en vlot scheepvaartverkeer";
- Er wordt meer en meer systematisch naar de overheid als bemiddelaar en regulator gekeken om de onderscheiden belangen te overstijgen;
- Er wordt een inhaalbeweging ondernomen om het agentschap beter en sterker op de kaart te zetten.

Dit leidde tot een herwerkte missie. Ook het beleid van uitvoerende diensten die NIET in de structuur van MDK geïntegreerd zijn kunnen uitgenodigd worden om mee te denken in een totaalconcept van de nautische keten. Dat wordt ook zo voorzien, zo ook aMT, DVW, aWL,...

Als agentschap zijn we verantwoordelijk voor het kustgebied en de toegang tot de havens in Vlaanderen:

- 1) **garanderen** we de structurele en functionele veiligheid van het maritiem gebied en de optimale werking van de nautische keten,
- 2) **dragen we bij** tot de economische ontwikkeling van het kustgebied en de havens in Vlaanderen,
- 3) **organiseren** we de watergebonden mobiliteit van personen in Vlaanderen.

Met het oog op de realisatie van de bovenstaande missie heeft MDK haar ambities voor de komende 5 jaar vertaald in een aantal strategische opties.

Strategische optie (SO) MDK	Prioritaire objectieven (PO)
SO1. MDK zet sterk in op HRM en interne samenwerking	<ul style="list-style-type: none"> - Mentaliteitswijziging, engagement, motivatie en eerlijkheid; - Verankeren van de structurele interne samenwerking; - Uitbouwen en verankeren van expertise; - Bespreekbaar stellen van incidenten en ombuigen naar een leermoment; - Organisatie van ervaringsuitwisseling tussen functionele domeinen over het volledige agentschap.
SO2. Optimaliseren van het operationeel dienstenaanbod	<ul style="list-style-type: none"> - Verzekeren van de betrouwbaarheid van de operationele diensten; - Optimaliseren van de regie van de nautische keten; - Versterken van de adviserende functie; - Herwerken van de dienst- en beurtregelingen.
SO3. Innoveren en continu verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> - Innoverend onderzoeken en verbeteren van de operationele en ondersteunende activiteiten; - Integrezen van het personenvervoer over water in één hand; - Optimaliseren van alle bestaande contracten en besluiten; - Bepalen van de huidige en toekomstige kerntaken.
SO4. Voeren van een positief communicatiebeleid en herwerken van de “branding” van MDK	<ul style="list-style-type: none"> - Opstellen en realiseren van een communicatieplan; - Herwerken van de branding van MDK; - Naar buiten treden met één stem.

De invulling van de prioritaire objectieven wordt verderop in het Ondernemingsplan MDK 2021 vertaald in projecten en doelstellingen met concrete deliverables (resultaten) en timings.

Om de bovenstaande strategische opties te realiseren heeft MDK acht clusters gedefinieerd waarbij elke cluster verder werd uitgewerkt in een aantal strategische projecten:

Cluster 1: HRM

Cluster 2: dienst organisatie en werkprocessen

Cluster 3: communicatie

Cluster 4: samenwerking binnen MOW

Cluster 5: samenwerking met externe partners

Cluster 6: innovatie

Cluster 7: beleids- en beheerscyclus

Cluster 8: ICT

In bijlage I is een tabel opgenomen waarin alle strategische projecten gekoppeld worden aan de bovenstaande strategische opties. Zo wordt een duidelijk beeld gecreëerd van de bijdrage van elk strategisch project aan deze strategische opties.

¹ Wordt in een later stadium beslist.

Indien er in de loop van 2021 nieuwe, al dan niet opgelegde, initiatieven/projecten toegevoegd worden, is het vanzelfsprekend dat dit de prioriteit van de initiatieven/strategische projecten kan beïnvloeden, aldus kan dit resulteren in een aangepaste timing en eventueel schrappen van deze initiatieven/strategische projecten. De Directieraad is verantwoordelijk en bewaakt de portfolio en de prioritering van de strategische projecten, met behulp van een PMO (Project Management Office).

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

1. Loodswezen heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart van en naar de havens in Vlaanderen.
2. Scheepvaartbegeleiding begeleidt vanaf de wal alle scheepvaart van en naar de havens in Vlaanderen. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.
3. Vloot is gespecialiseerd in het management (technisch, operationeel, nieuwbouw) van schepen en hun bemanning die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsnische;
4. Kust zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen overstromingen vanuit zee. Zij bevordert de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust. Kust ondersteunt een efficiënte nautische keten door het aanleveren van gegevens zoals zeekaarten en weerberichten voor kust en zee.

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

Bij MDK staan kwaliteit en klantvriendelijkheid centraal. Iedere dienst is expert in zijn gebied. Samen vormen ze een deskundig agentschap met professionele medewerkers. Het management is doordrongen van een voortdurend streven naar grotere efficiëntie en voortdurende innovatie. De activiteiten zijn gericht op duurzaamheid en worden kostenbewust en procesmatig uitgevoerd, met in acht name van de gevolgen voor veiligheid en milieu.

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2021 werd rekening gehouden met de instructies van de Vlaamse Regering.

Het Vlaams regeerakkoord telt 303 pagina's en is opgedeeld in 24 hoofdstukken en een korte bijlage (over de fusie van entiteiten). In de meeste hoofdstukken worden, naast algemene voorname, ook specifieke plannen toegelicht. In het hoofdstuk 'Mobiliteit en Openbare Werken' (p. 247-266) komt maritieme dienstverlening en kust aan bod. Innovatie wordt als prioriteit aangeduid en in het hoofdstuk "Energie en klimaat" en "Omgeving" komt o.a. ook duurzaamheid aan bod. Tenslotte worden in het regeerakkoord een aantal concrete maatregelen aangekondigd m.b.t. de reorganisatie van de Vlaamse overheid.

De doelstellingen uit het Regeerakkoord werden door de minister verder uitgewerkt in haar Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. Deze zet in op een duurzame modal shift, capaciteit en betrouwbaarheid van het vervoersnetwerk, combimobiliteit en basisbereikbaarheid, efficiënte or-

ganisatie van de logistiek (goederenvervoer), verkeersveiligheid, modal shift tot een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur, slimmer en innovatiever, evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van het transportnetwerk en samenwerkingsverbanden.

Het bovenstaand beleid van Mobiliteit en Openbare werken werd vertaald in acht Strategische Doelstellingen (SD's):

- SD 1. Investeren in de capaciteit en betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken;
- SD 2. Inzetten op combimobiliteit en basisbereikbaarheid voor personenvervoer;
- SD 3. Naar een goed verknoopt logistiek netwerk en optimaal ontsloten internationale knooppunten;
- SD 4. Naar een slachtoffervrij vervoerssysteem;
- SD 5. Motiveren en prikkelen tot gedragsverandering en een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur;
- SD 6. Naar een slimmere en innovatievere infrastructuur;
- SD 7. Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk;
- SD 8. Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. We streven naar een toekomst met slimme infrastructuur, duurzaam mobiliteitsgedrag en vlot en veilig verkeer en een toekomst waarin Vlaanderen beschermd is tegen overstromingen.

Bijzondere aandacht wordt in de komende jaren ook besteed aan duurzaamheid. Met ambities inzake combimobiliteit, modal shift en vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot draagt MDK proactief bij aan de klimaatdoelstellingen. De gezamenlijke klimaatuitdagingen worden binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken aangepakt en uitgewerkt binnen de opgerichte Kenniscel "Klimaat" waarin MDK een trekkersrol opneemt. Onder OD 7.2 worden verder gericht acties toegelicht: 'Naar een integralere klimaatsaanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik'.

Verder wenst MDK in de komende legislatuur sterk in te zetten op organisatieontwikkeling. Om de consistentie met de beleidsnota te behouden heeft ze daarom een 9^{de} strategische doelstelling toegevoegd: 'SD 9. Ontwikkelen van de organisatie.' Hieronder worden o.a. de horizontale strategische doelstellingen opgenomen: risicobeheer (OD 9.1), personeelsbeleid (OD 9.2), welzijn & preventie (OD 9.3), een actief diversiteitsbeleid (OD 9.4) en andere doelstellingen organisatieontwikkeling (OD 9.5).

De strategische en operationele doelstellingen (SDs en ODs) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2021, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 2022-2024. Naast de projecten werden per SD en OD de operationele doelstellingen van MDK opgenomen. Voor de opvolging van de doelstellingen wordt maximaal gebruik gemaakt van indicatoren ('key performance indicators' of KPIs), met te behalen streefwaarden in functie van de doelstelling en/of kengetallen.

De personeelsbehoeften voor de realisatie van al haar taken zijn verwerkt in het personeelsplan (zie bijlage II). De budgettaire impact van dit ondernemingsplan is terug te vinden in het investeringsprogramma 2021 (zie bijlage III). De begroting is terug te vinden in bijlage IV. De kruistabel (BBT) met de verwijzing tussen het begrotingsveld en de strategische doelstellingen is opgenomen onder bijlage V. De eindrapportering van het Ondernemingsplan 2020 vormt bijlage VI.

STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MDK UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024

SD 1. INVESTEREN IN DE CAPACITEIT EN DE BETROUWBAARHEID VAN ONZE VERVOERSNETWERKEN

De verkeers- en vervoersdruk is hoog. Dit vergt een aangepast netwerk dat garant staat voor veilige, duurzame en slimme mobiliteit. Er wordt daarom zowel in de capaciteit als in de betrouwbaarheid van onze netwerken geïnvesteerd. De investeringen zijn gericht op hun maatschappelijke en economische return, en zullen gerichter en efficiënter gepland worden via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

Er wordt door de Vlaamse Regering een hoog investeringsritme vooropgesteld met extra middelen voor MOW-investeringen deze legislatuur. Eenmalige kredieten worden uitsluitend aangewend voor investeringen in nieuwe infrastructuur of voor het stapsgewijs wegwerken van de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur.

MDK wil de vervoersnetwerken in zijn (gedeeld) beheer als een goede huisvader onderhouden, ze robuust en toekomstbestendig maken, zodat ze klaar zijn voor de uitdagingen op het vlak van meer mobiliteit, klimaat en digitalisering. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Nieuwe belooingsmiddelen: voorbereiding dossier en financiering loodsboot 1	<u>2021</u> Goedgekeurde gunning door IF en Vlaamse Regering
Verhogen van betrouwbaarheid/duurzaamheid van de Tenderswaths	<u>2021</u> Plan van aanpak werd uitgerold

OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

MDK zal het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) inzetten om de investeringen gerichter en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. De MDK-infrastructuur moet efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden worden. Daarnaast zal MDK het aanbestedingsproces in kaart brengen en optimaliseren.

De functionaliteit van de infrastructuur van het agentschap MDK en de waarde van ons patrimonium wordt bewaakt vanuit de principes voor een efficiënt beheer en onderhoud. Voor alle infrastructuren wordt een inspectieprogramma uitgevoerd om de kwaliteit in beeld te brengen en de prioriteiten inzake onderhoud, vervanging of investering te bepalen. Bijzondere aandacht in kader

van het onderhoud aan waterinfrastructuur gaat naar de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de primaire waterkeringen.

Het beleidsdomein MOW is met iASSET overgestapt naar één digitale toepassing om het hele patrimonium van bruggen, sluizen en tunnels te inspecteren met als opzet het beheer van de bouwwerken in de toekomst efficiënter te kunnen aanpakken. MDK zal in 2021 het gebruik van de iASSET tool verder optimaliseren.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Optimalisatie aanbestedingsproces	Optimaliseren van het aanbestedingsproces MDK (en meer bepaald de spreiding in de tijd van de aanbestedingen en bijhorende vastleggingen)	<u>2021-2024</u> Verdere uitwerking en optimalisatie op afdelingsniveau

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Vastleggingsgraad Investeringsprogramma	30 % op 30/06 60 % op 30/09 100 % op 31/12

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Aanbestedingsgraad Investeringsprogramma	50 % op 30/06 75 % op 30/09 100 % op 31/12

SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER

De Vlaamse Regering streeft naar de uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem dat zoveel mogelijk uitgaat van het STOP-principe. Het doel is het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40 %. Investeren in herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten (combimobiliteit) die erop gericht zijn vlot te kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen staat hierin centraal. In het kader van basisbereikbaarheid en modal shift wordt bekeken hoe we het personenvervoer over het water een plaats kunnen geven.

OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fiets netwerk

Bij het aanleggen van de zeewering wordt door MDK, i.s.m. de gemeentebesturen, maximaal aandacht besteed aan het streven naar een multifunctioneel gebruik van de infrastructuur.

Voor de uitbreiding van de jachthaven van Nieuwpoort hebben MDK, de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort de handen in elkaar geslagen. Cruciaal in de haalbaarheid van het ontwikkelingsproject is de hechte connectie tussen dit nieuw te realiseren stadsdeel en het centrum van Nieuwpoort Stad via een verbinding voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding wordt een beweegbare brug die het Kaaiplein moet ontsluiten met het nieuwe projectgebied aan de overzijde van de IJzer. Deze brug zal niet enkel vanuit mobiliteit een belangrijke functie hebben, maar als infrastructuur op zich ook een bijzondere uitstraling hebben. Daarnaast wordt ook de flankerende infrastructuur voorzien voor de herlokalisatie van de bestaande bedrijven. Alle uitgaven in het kader van dit project worden gedekt door directe inkomsten door de inbreng van gronden. Voor 2021 wordt 2,6 mio uitgetrokken voor de flankerende infrastructuur. In 2022 wordt 7 mio voorzien voor de brug. De inrichting van het dok na overdracht wordt voorzien in 2024-25 voor een bedrag van 2,5 mio.

OD 2.7. Personenmobiliteit over het water

De personenmobiliteit over het water (veren en verbindingen via de waterweg) wordt geoptimaliseerd door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, MDK. De exploitatie van de Waterbus in de vervoerregio Antwerpen behoort vanaf 1 januari 2021 tot de bevoegdheid van MDK. Om de personenmobiliteit op een eenvormige en kostenefficiënte manier te kunnen organiseren neemt MDK in 2021 de veren in beheer van DVW, exclusief de veren op de gemeenschappelijke Maas die buiten scope vallen, over zodat de personenmobiliteit over water in het beheer van één overheidsentiteit komt..

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Personenvervoer over het water	Uitwerken van een concreet voorstel voor het operationaliseren van de personenmobiliteit binnen één overheidsentiteit m.i.v. en businessmodel	<u>2021</u> Overname van de veren van DVW en uitvoeren juridisch onderzoek.

	<p>met gedetailleerde kosten-batenanalyse (incl. organisatorische, financiële en beleidsmatige aspecten).</p> <p>Het project zal rekening houden met het Decreet basisbereikbaarheid en zich inschakelen in de werking van de Vervoersregio's.</p> <p>De veerdiensten van de gemeenschappelijke Maas vallen buiten scope van het project.</p>	<p>Uitwerken van een concreet voorstel voor het operationaliseren van de personenmobiliteit binnen één overheidsentiteit.</p> <p><u>2022-2024</u></p> <p>Operationalisering van de personenmobiliteit over water op Vlaams grondgebied door één overheidsentiteit, d.m.v. het in werking treden van het voornoemde besluit en MDK als dé organisator van het personenvervoer over water.</p>
--	---	--

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Percentage beschikbaarheid van de veerdiensten	<p>$x \geq 95\%$ is groen</p> <p>$x < 95\%$ is rood</p>

SD 3. NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN

Voor een efficiënte organisatie van de logistiek (goederenvervoer) zijn goed verknoopte modale netwerken nodig. Hierdoor nemen de keuzemogelijkheden voor de ondernemingen/verladers toe om goederen te vervoeren, de reistijd te verkorten en beter gebruik te maken van de beschikbare vervoerscapaciteit.

OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen

De zee- en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. De Vlaamse Regering versterkt haar positie van de zee- en luchthavens en bouwt ze verder uit als toegangspoorten tot Vlaanderen en als belangrijke knooppunten in de 'supply chain'.

Het is daarbij belangrijk dat onze havens vlot en veilig bereikbaar zijn voor onze (zee)schepen. MDK neemt de cruciale rol op als katalysator bij het garanderen van de optimale werking van de nautische keten. Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de schepen. Verder begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. Het agentschap staat ook in voor de inzet van schepen voor opdrachten binnen de overheidsniche. Het komt daarbij voor dat de private sector ook wenst gebruik te maken van deze specifieke expertise. De Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart en maakt samen met het KMI weerberichten die worden gebruikt voor de loodsdiensten, kust en de maritieme sector. Het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid is een gedeelde taak van MDK en AMT.

Om de samenwerking in de nautische keten verder te bevorderen wordt ingezet op gemeenschappelijke werkvloeren voor alle actoren zoals bijvoorbeeld in Antwerpen (Antwerp Coordination Center).

Eveneens zal MDK samen met de Nederlandse partner inzetten op de optimalisatie van de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

Om bij te kunnen dragen aan de afstemming van alle actoren in de nautische keten op het vlak van informatica en communicatie technologieplatformen zal MDK de visieontwikkeling en ICT-masterplan implementeren. Daarnaast zet MDK ook in op een betere afstemming in de werking van de reddingsdiensten, inclusief de inzetbaarheid van helikopters.

Om in de toekomst de continuïteit van onze dienstverlening te blijven garanderen, wordt een nieuw vlootplan opgemaakt dat inzicht geeft welke (nieuwe) beloodsingsmiddelen DAB Loodswezen nodig heeft om veilig en vlot te beloodsen. Wanneer slechte weersomstandigheden op zee ter hoogte van de Wandelaar het niet meer mogelijk maken om een loods veilig aan boord te brengen van de commerciële scheepvaart, wordt LOA (Loodsen op afstand) verstrekt en wordt de mogelijkheid van helikopterbeloodsingen onderzocht. De LOA-limieten worden uitgebreid tot 180 meter en de frequentie voor vaartuigen met gevaarlijke goederen wordt verminderd. Er wordt een plan opgemaakt om het aantal schepen per LOA-loods en per wacht te verhogen en KPI's hieromtrent worden in kaart gebracht.

Om de dienstverlening naar de klant transparanter te maken, zetten we in op het verder analyseren van de ophoudingen veroorzaakt door de klant, ketenpartners en DAB Loodswezen. Vanuit

MDK wordt constructief meegewerkt aan een Loodsplicht Nieuwe Stijl voor het Scheldegebied. Er wordt gestreefd om een Loodsplicht Nieuwe Stijl voor het Scheldegebied in te voeren tegen 1 januari 2022, conform de richtlijnen vanuit de Permanente Commissie.

Om een optimale inzet van onze eigen personeelsleden te realiseren zal in 2021 een procedure worden opgestart voor een goedgekeurd vervoersplan voor het aan boord gaan van rivierloodsen op multimodale wijze (wagen, (deel)fiets, vaartuigen, ...). Tevens zullen procedures worden opgesteld om het aantal meevarende tijdens stormperiodes progressief af te bouwen. Tenslotte zal de multivalentie of het kunnen inspringen tussen de verschillende types loodsen op de verschillende tracés worden geëvalueerd.

In 2021 wordt een ontwerp voor een nieuw loodsgeldbesluit opgemaakt dat ter validatie zal voorgelegd worden aan de minister.

MDK verzekert een vlotte en veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse zeehavens door de mogelijkheid van interactie met het scheepvaartverkeer en door te reageren op ontwikkelende verkeerssituaties. Op deze manier wordt ook bijgedragen aan de bescherming van het mariene milieu. Dit alles gebeurt volgens internationale richtlijnen en regelgeving. MDK beoogt een vlot, efficiënt en foutloos opstarten, ondersteunen, coördineren en beëindigen van maritieme incidenten in de Belgische territoriale zee en Exclusieve Economische Zone (EEZ). Op deze manier wordt ook bijgedragen aan de bescherming van de mens, maritieme milieu en economisch patrimonium. Ook een vlot en veilig verkeer over het Scheldegebied staat voorop.

MDK verzekert een kwalitatief hoogstaande dienstverlening op vlak van het ter beschikking stellen van vaartuigen en streeft hierbij naar een beschikbaarheid van vaartuigen van 95 %.

De Vlaamse Hydrografie verzekert naleving van de Safety of Lives at Sea (SOLAS) Conventie en veilige scheepvaart door het uitvoeren van peilingen die voldoen aan de International Hydrographic Office (IHO) standaarden. De peilingen worden uitgevoerd in navolging van het jaarlijkse survey programma met het doel 100% van de surveys uit te voeren tegen het einde van het jaar. Peilplannen en ECS (Electronic Chart System) producten worden afgeleverd binnen de afgesproken termijnen. De Vlaamse Hydrografie baat verder het Meetnet Vlaamse Banken optimaal uit zodat realtime hydrometeorologische parameters beschikbaar zijn op verschillende plaatsen langs de Vlaamse Kust om operationele dienstverlening, beheer en beleidsbeslissingen te optimaliseren. We voldoen hierbij ook aan de internationale verplichtingen omtrent het beschikbaar maken van getij-informatie en andere nautische publicaties zoals stroom atlanten, ... Op basis van de opmetingen produceren we voorspellingen voor de maritieme en recreatieve sector en deze worden vier keer per dag beschikbaar gesteld via het kustweerbericht. Om te voldoen aan de verwachtingen van gebruikers zal het meteorologisch netwerk verder uitgebreid worden aan de west- en oostkust waar mogelijk, en in 2021 zal gestart worden met het onderzoeken van de rol van meetpalen op zee als onderdeel van het Meetnet Vlaamse Banken..

Teneinde de kwaliteit en conformiteit van nautische producten met internationale overeenkomsten en normen te verzekeren voor varende en niet-varende belanghebbenden zal de Vlaamse Hydrografie zich verder profileren als dienstverlener voor het verwerven, verwerken en verdelen van nautische data en producten, ook voor de Vlaamse binnenwateren. Hiervoor zal verder gewerkt worden aan samenwerkingsverbanden met de Vlaamse Waterweg, de verschillende havenbesturen, andere overheidsdiensten en onderzoeksinstituten. In 2020 sloot MDK een nieuwe samenwerkingsovereenkomst met De Vlaamse Waterweg die de samenwerking verder zal optimaliseren. MDK werkt daarnaast ook aan de verdere optimalisatie van de samenwerking met de havenbesturen, andere overheidsdiensten en onderzoeksinstituten.

Het is de betrachting om beter in te spelen op de toekomstige uitdagingen en om na te gaan welke bestuurlijke vereenvoudigingen en gemeenschappelijke projecten doorgevoerd kunnen worden opdat tussen overheden en havenbesturen structureler en nauwer samen gewerkt kan worden. MDK participeert en werkt constructief mee aan de initiatieven binnen het beleidsdomein die kaderen in een nieuwe havenstrategie.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
MDK ICT Visie	Visieontwikkeling en opstellen ICT-masterplan MDK	<u>Vanaf 2021</u> Implementeren van de actiepunten en realisatieprojecten.
Dienstverlening zeereddingsdiensten en strandreddingsdiensten	Vorbereiden, uitwerken en afsluiten van (een) nieuwe overeenkomst(en) met partners voor het verlenen van zeereddingsdiensten en uitwerken van een visie en concreet voorstel voor de subsidiëring van de strandreddingsdiensten.	<u>2021</u> Afsluiten van nieuwe overeenkomst(en) met partners voor het verlenen van zeereddingsdiensten Duidelijke visie over de subsidiëring van de strandreddingsdiensten, rekening houdend met de interactie met de zeereddingsdiensten.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Opmaak nieuw Vlootplan	<u>2021-2024</u> Nota m.b.t. nieuw Vlootplan en na principiële goedkeuring Vlootplan door de Vlaamse Regering, acties ter vervanging loodsboot en voorstel inzake nieuwe beloodsingsmiddelen inclusief acties. Tegen einde legislatuur voorstel inzake beloodsingsmiddelen
LOA-limieten (Loodsen op afstand) worden uitgebreid tot 180 meter en de frequentie voor vaartuigen met gevaarlijke goederen wordt verminderd	<u>2021</u> Opvolging via meting KPI (KPI formuleren)
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsden: gemiddeld aantal kilometer beloodsing	Dalende trend x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is groen x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is groter dan de waarde van de vorige periode is rood
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsden: gemiddeld aantal watertransporten rivierloodsen	Stijgende trend x is groter dan de waarde van de vorige periode is groen

	x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is rood
Aantal meevarenden (tijdens stormperiodes) In 2021 zal dit nog gemeten worden als een trend omdat 2020 niet representatief was wegens de corona-pandemie.	Dalende trend x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is groen x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is groter dan de waarde van de vorige periode is rood
Multivalentie loodsen	<u>2021</u> Tegen 1 mei 2021 aangepast protocol Multivalentie
Loodsgeldbesluit	<u>2021</u> Ontwerp Loodsgeldbesluit <u>Vanaf 2022</u> Uitvoeren/opvolgen van het loodsgeldbesluit
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen) zonder incidenten	x > 99,96% is groen 99,92% ≤ x ≤ 99,96 % x < 99,92 % is rood
Aantal ernstige of zeer ernstige incidenten	x = 0 is groen x > 0 is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrales van Zandvliet, Zeebrugge en Zelzate	x > 95 % is groen 90 % ≤ x ≤ 95 % is oranje x < 90 % is rood
Het aantal keer per dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrales van Zandvliet, Zeebrugge en Zelzate	x = 0 is groen x > 0 is rood
Aantal incidenten per type	Kengetal
Percentage volledig bezette wachten MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum)	x > 95 % is groen 90 % ≤ x ≤ 95 % is oranje x < 90 % is rood
Het aantal keer nulbezetting in MRCC	X = 0 is groen X > 0 is rood
Percentage gelukke vaarplannen	x > 95 % is groen 90 % ≤ x ≤ 95 % is oranje x < 90 % is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van DAB Loodswezen	x ≥ 95% is groen x < 95 % is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van douane en scheepvaartpolitie	x ≥ 95% is groen x < 95 % is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van de Vlaamse Hydrografie	x ≥ 95% is groen x < 95 % is rood
Percentage van peilplannen en ECS kaarten dat binnen de afgesproken termijn werd afgeleverd	x ≥ 85 % is groen 75 % ≤ x < 85 % is oranje x < 75 % is rood
Percentage realtime beschikbaarheid (= gegevens real-time beschikbaar) op de getijdemeetpunten Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort	x ≥ 98 % is groen 95 % ≤ x < 98 % is oranje x < 95 % is rood

Percentage real-time beschikbaarheid (= gegevens beschikbaar) van golfmetingen “Westhinder – Kwintebank” en “Scheurpas”	$x \geq 98 \%$ is groen $95 \% \leq x < 98 \%$ is oranje $x < 95 \%$ is rood
---	--

SD 5. MOTIVEREN EN PRIKKELEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR

Tegen 2050 moeten we ons vervoerssysteem grondig omturnen. Onze vloot moet groener en het verkeer vlotter. Dat draait niet alleen om voer- en vaartuigen, maar ook om de gebruikers ervan: wij allemaal dus.

OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen

Aan de eindgebruikers wordt een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aangeboden, dit via een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer) en door middel van Mobility-as-a-Service oplossingen. MDK zal, rekening houdend met het decreet basisbereikbaarheid en de bijhorende vervoerregio's, onderzoeken welke de opties zijn m.b.t. het gratis of betalend personenvervoer over water (veren en verbindingen via de waterweg). In 2020 werd de inkanteling van de Waterbus gerealiseerd. In 2021 legt MDK de focus op de inkanteling van de veerdiensten van DVW. MDK zal ook de heraanbesteding of de contractverlenging van de Waterbus opnemen. De daaropvolgende stap is het opzetten van een tarief- en ticketintegratie.

SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR

Investerings in slimme infrastructuur bereidt Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag experimenteert MDK al met autonoom varen. Vlaanderen staat echter nog maar in de kinderschoenen op vlak van digitalisering, automatisering en innovatie.

De digitale versnelling zet zich volop door op vlak van zowel personen- als goederenvervoer. Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken. Naast technologische vernieuwing wordt er ook de nodige aandacht besteed aan circulaire economie. Hierdoor kan de ecologische voetafdruk van de (water)wegenbouw verkleinen, en krijgen we de kans om Vlaanderen sterker te maken op vlak van innovatie in (water)wegenbouw en om de doelstellingen voor omgeving te behalen.

OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegennetwerk

Op de Vlaamse waterwegen en op de Noordzee wordt het 'Smart Shipping' programma gevolgd. Zo kan er volop gebruik gemaakt worden van de voordelen van automatisering en digitalisering. Er wordt gefocust op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving.

De technische mogelijkheden en ontwikkelingen op het vlak van autonoom varen zullen voor zover als mogelijk worden meegenomen, inclusief de ontwikkeling van autonoom vaartuig(en) en het opzetten van aangepaste verwervingsstromen voor hydrografische opnames en hun verwerking. Dit moet leiden tot efficiëntieverhoging met kwalitatief hoogstaande data. Het doel is te komen tot meer data opname in minder scheepstijd waardoor kan gefocust worden op de dagen met goede weersomstandigheden.

MDK zal een strategische visie ontwikkelen op toekomstige drone-toepassingen.

Innovatie in de zeewering wordt onderzocht met pilootprojecten voor duin-voor-dijk, alternatieve suppletie methodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen.

MDK zal tevens de mogelijkheden van het inzetten van een artificiële intelligentie module in het LIS (Loodswezen Informatie Systeem) onderzoeken als hulpmiddel voor de loodsplanning. De nieuwe AI-module zal binnen het Loodswezen uitgetest worden voor de zeeloodsen. Ook een nieuwe planningstool voor het operationeel personeelstransport van de loodsen wordt in 2021 afgewerkt die compatibel dient te zijn met de dataregistraties van het LIS.

Met het MC3-project bundelen de Marine, de Hogere Zeevaartschool, de VDAB en MDK hun kennis en krachten voor een nog betere beroepsopleiding. MDK zal de mogelijkheden onderzoeken hoe de business case kan ontwikkeld worden om een overdekt Manned Model Centrum op te richten waar manned model training kan gegeven worden en dat 365/366 per jaar beschikbaar is (unieke situatie in de wereld), in tegenstelling tot andere Europese instellingen die maar een paar maand per jaar werken. Dit centrum moet toelaten dat alle nautische stakeholders (DAB Loodswezen, Nederlands loodswezen, Brabo, Vlaamse rederijen en baggeraars) de mogelijkheid hebben om hun kapiteins en stuurmannen de unieke manned model training te kunnen aanbieden binnen Vlaanderen.

Tenslotte blijft het faciliteren en optimaliseren van een optimale informatie- en data-uitwisseling in de nautische keten een belangrijke opdracht voor MDK.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Autonoom varen – hydrografie	Verder onderzoeken technische mogelijkheden autonoom varen en verwerkingsstromen voor hydrografische opnames: uitwerken scenario's en Proof of Concept inclusief aanbesteding	<u>2021-2024</u> Toekomstvisie gebruik van autonome vaartuigen
Drones	Ontwikkelen van een strategische visie op toekomstige drone-toepassingen op structurele basis binnen de kerntaken van MDK.	<u>2021</u> Voorstel van strategische visie op toekomstige drone-toepassingen op structurele basis binnen de kerntaken van MDK
Machine Learning toepassen op het Loodswezen	Op basis van een testfase, beslissen over het al dan niet verder in gebruik nemen van een artificial intelligence module in het LIS als hulpmiddel voor de loodsplanning. De artificial intelligence module zal binnen dit project uitgetest worden voor de zeeloodsen.	<u>2021</u> Rapport met 'pro's en contra's en eventuele randvoorwaarden voor het verder implementeren van 'machine learning toepassing.' <u>Vanaf 2022</u> Eventuele implementatie van de tool voor de planning van de andere loodsenkorpsen
Adaptieve planningstool voor het operationeel personeeltransport	Een nieuwe planningstool voor het operationeel personeeltransport, compatibel met de dataregistraties in het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en opgenomen in het contract met de landtransportleverancier.	<u>2021</u> Computerapplicatie/planningstool, compatibel met het LIS en operationeel op alle locaties <u>2021-2024</u> Volledige automatisatie van de planning (tool) vanuit de scheepvaartplanning kan een vervolgtraject zijn.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Opmaak van een business plan voor het Manned Model Centrum	<u>2021</u> Businessplan tegen eind 2021 <u>2022-2024</u> Indien goedkeuring business plan, uitvoering van het project voor oprichting van een Manned Model Center
De mate waarin de vooropgestelde planning voor het uitvoeren van een gedetailleerd innovatief onderzoek automatisering boeien werd gerespecteerd	<u>2021</u> Goedgekeurd gunningsverslag en wordt de implementatie opgestart

SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTIFUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK

Mobiliteitsproblemen worden regionaal en integraal aangepakt. Vervoer, infrastructuur, ruimtelijke ontwikkeling, milieu, etc. worden geïntegreerd en er wordt ingezet op een vlotte samenwerking tussen de verschillende actoren. Zo worden de verkeers- en vervoersvoorzieningen omgevormd tot één samenhangend geheel met goede mogelijkheden tot uitwisseling, aanvulling en wederzijdse versterking.

OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken

MDK draagt bij tot de ambitie om de waterbelevingswaarde van de infrastructuur in Vlaanderen te verhogen en te versterken. In dit verband wordt o.m. een structureel overleg opgezet tussen alle betrokken entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, Toerisme Vlaanderen en Sport Vlaanderen om samen te kijken hoe de waterbeleving kan worden versterkt bij het operationeel waterweg- en kustbeheer en bij waterbeheersingsprojecten.

Binnen het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen wordt in afstemming met de waterrecreatiesector vorm gegeven aan het uitwisselen van kennis, het maken van de nodige afspraken over lokale en algemene maatregelen en het vormen van een draagvlak voor divers recreatief-sportief-toeristisch gebruik. We investeren in het multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte langs de kust en in de kustjachthavens: naast beveiliging tegen overstromingen vanuit zee wordt ook aandacht besteed aan waterrecreatie, natuur, aantrekkelijkheid en economische activiteiten.

Verder wenst MDK de vooropgestelde planning van de investeringen in de kustjachthavens en de multifunctionele kustzone te respecteren. Het betreft in het bijzonder het bouwen en renoveren van de jachthaveninfrastructuur en het optimaliseren en uitbreiden van het aanbod van ligplaatsen alsook de investeringen in de multifunctionele kustzone (mobiliteit, natuur en recreatie/toerisme).

De vereiste onderhoudsbaggerwerken worden tijdig uitgevoerd om diepgangbeperkingen in de Vlaamse Kustjachthavens en de blokkering van de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen.

De stranden worden verder onderzocht op de aanwezigheid van oorlogsmunitie die ook wordt verwijderd.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vereiste onderhoudsbaggerwerken tijdig worden uitgevoerd om diepgangbeperkingen in de Vlaamse Kustjachthavens en de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen	Er is geen hinder voor de scheepvaart = groen Er is hinder maar geen gevaar voor de scheepvaart = oranje Er is gevaar voor de scheepvaart = rood
Realisatiegraad van de geplande opruimacties (de beschikbare middelen worden effectief aangewend)	$x \geq 90\%$ is groen $80\% < x < 90\%$ is oranje $x \leq 80\%$ is rood

OD 7.2. Naar een integralere klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik

Mobiliteit heeft ook een impact op ons leefmilieu. Met ambities inzake combimobiliteit, modal shift en vergroening van de publieke en private gemotoriseerde vloot draagt MDK proactief bij aan de klimaatdoelstellingen.

Als één van de meest impactvolle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid heeft het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken beslist om met de verschillende entiteiten gezamenlijk de klimaatuitdagingen concreet, ambitieus en toonaangevend aan te pakken. MDK neemt hierin door het projectleiderschap een trekkersrol op binnen de opgerichte Kenniscel “Klimaat”.

De kenniscel kan gezien worden als een knooppunt van informatie over:

1. De IMPACT VAN klimaatverandering op het Beleidsdomein MOW. Deze informatie wordt verzameld en geactualiseerd en aan de hand van geformuleerde hypothesen, kunnen de onderscheiden entiteiten gebruik maken van deze informatie voor hun eigen planning. Vanuit deze informatie vertrekken gemeenschappelijke overkoepelende programma's en projecten.
2. De initiatieven en maatregelen die binnen het beleidsdomein worden genomen en gepland om de IMPACT OP het klimaat te verminderen.

Binnen de Kenniscel werken alle entiteiten van het beleidsdomein samen aan bindende engagementen vanuit drie uitgangspunten:

- Adaptieve maatregelen, om de samenleving en haar burgers te beschermen tegen de gevolgen van klimaatsverandering;
- Mitigerende maatregelen, die erop gericht zijn om de impact van ons beleidsdomein op het klimaat te verminderen;
- Correctieve maatregelen, die meer en meer hun plaats krijgen in ons beleid en in onze besluitvorming.

De Kenniscel Klimaat heeft in 2020 een Werkplan uitgewerkt met 14 deelacties, dat werd gevalideerd door het MCB en dat in het kader van de beleidsdomein brede samenwerking door het MCB wordt opgevolgd. Het opmaken van een Klimaatplan MOW 2030 en het opstarten van gezamenlijke projecten vormen hiervan een belangrijk onderdeel. Een deel van de acties uit het Werkplan zullen verder lopen in 2021 en dus deel uitmaken van het Werkplan 2021.

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Voor het garanderen en kunnen waarborgen van veilig en vlot scheepvaartverkeer wordt geïnvesteerd in projecten voor technologische innovaties en moderne navigatie ondersteunende systemen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit. Tegen begin 2021 stelt MDK een rapport op met de MDK-brede analyse over 'innoverende organisatie', 'duurzaam ondernemen' en 'maatschappelijke verantwoordelijkheid' en enkele concrete voorstellen om het innoverend denken te "triggeren" binnen het agentschap. Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Voor het garanderen en kunnen waarborgen van veilig en vlot scheepvaartverkeer wordt geïnvesteerd in projecten voor technologische innovaties en moderne navigatie ondersteunende systemen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit. Innovatie is van cruciaal belang om naar de toekomst toe de dienstverlening te

optimaliseren en te garanderen. Niet alleen voor MDK, maar voor alle entiteiten van het beleidsdomein. In nauwe samenwerking met de andere entiteiten van het beleidsdomein MOW en onder regie van het departement MOW, wordt in 2021 de MOW-brede visie en het kader voor innovatie binnen het beleidsdomein MOW opgezet.

Tevens heeft de Vlaamse Regering zich als operationele doelstelling vooropgesteld om duurzaam en innovatief aan te besteden en het energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur te doen dalen. Na het migreren van alle vaste en visuele maritieme navigatiemiddelen in het beheer van het agentschap MDK zullen medio 2021 de vuurtorenlampen tevens naar LED gemigreerd zijn.

Het agentschap neemt innovatie-initiatieven zoals het elektrisch kustveer met het oog op de verhoging van de vernieuwbare energie.

In 2020 werd, in samenwerking met het Vlaams Energiebedrijf, een start genomen met de opmaak van een Energetisch Masterplan. Tegen midden 2021 zal dit resulteren in een Energetisch Masterplan voor het agentschap MDK met het oog op de reductie van de primaire energie.

Het agentschap maakt een vervoersbehoeften- en vervangingsplan op met het oog op het reduceren van de CO₂-uitstoot en het vergroenen van het wagenpark.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Duurzaam ondernemen binnen MDK	Opstellen van een MDK-brede analyse over 'innovatieve organisatie'	<u>2021</u> Rapport met MDK-brede analyse met concrete voorstellen om innovatief denken te promoten
Seinen en lichten vervangen door LED verlichting	Na het migreren van alle vaste en visuele maritieme navigatiemiddelen in het beheer van het agentschap MDK zullen medio 2021 de vuurtorenlampen tevens naar LED gemigreerd zijn	<u>2021</u> Alle vuurtorenlampen zijn gemigreerd naar LED.

KPI	
Percentage van de tijd dat het elektrisch kustveer het hoofdschip is	Kengetal in 2021 en in 2022 op te volgen als KPI (te activeren na indienstname vaartuig in de loop van 2021)
Percentage brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening) m.b.t. het elektrisch kustveer	Kengetal in 2021 en in 2022 op te volgen als KPI (te activeren na indienstname vaartuig in de loop van 2021)
Percentage primaire energiereductie (energetisch masterplan gebouwen)	Te ontwikkelen als kengetal in 2021 Indien mogelijk nulmeting
Percentage CO ₂ reductie (MDK-wagenpark)	Te ontwikkelen als kengetal in 2021 Indien mogelijk nulmeting

OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. MDK draagt daarom bij aan de bescherming van de kust en het getijdegevoelig Schelde-estuarium tegen stormvloed. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgt MDK voor zandsuppletie, herstellen en beheren van zeewerende duinen, renoveren en verhogen van de zeedijken en aanpassen van de kusthavens.

In het kader van de realisatie van de zeewering worden volgende strategische projecten opgestart in 2021 of verder uitgevoerd:

- Stormvloedkering Nieuwpoort
- Overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende
- Strandhoofdenveld Wenduine en strekdam Blankenberge
- Toetsing van de kunstwerken om aanpassingen te formuleren

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. MDK werkt mee aan het complex project Kustvisie. Dit project onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen de zeespiegelstijging, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten. MDK wenst gekoppeld aan haar kerntaak van zeewering haar leidende rol als uitvoerende entiteit op te nemen en te versterken.

Tijdens de voorbije jaren werd een knippunt vastgesteld in de wetenschappelijke inzichten wat betreft klimaatwijziging en zeespiegelstijging. Om deze nieuwe uitdagingen het hoofd te kunnen bieden, is het noodzakelijk om op volgende strategische aspecten in te zetten:

- Verwervingen kustzone: om de nodige voorbereidingen te kunnen treffen en zonder vertraging maatregelen inzake kustbescherming te kunnen nemen, is het aangewezen om de resterende percelen in strand- duin- of dijkzone te verwerven die nu nog eigendom zijn van particulieren of lokale besturen. In eerste instantie wordt gekeken naar de stukken strand die de gemeentes De Panne en Koksijde in het verleden reeds aankochten en die in het kader van zeewering best in eigendom/beheer van de Vlaamse overheid/MDK komen. Voor de verdere uitbreiding van de zeewering in de toekomst kan dan een integraal beleid worden gevoerd op eigen percelen, zonder vertraging omwille van de eigendomsstructuur. In tweede instantie zal onderzocht worden welke cruciale percelen dienen verworven te worden uit private eigendom. Beide pistes vertrekken vanuit een vrijwillige verwerving, maar de instrumenten om te kunnen onteigenen of om een voorkooprecht te krijgen, worden ook onderzocht.

- De huidige maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Masterplan Kustveiligheid. Pilotprojecten, meetinstallaties, onderzoek en monitoring geven nieuwe inzichten die ons toelaten om de nieuwe maatregelen met meer kennis van zaken te ontwerpen en kostenefficiënter te bouwen en te onderhouden.

- Er moet ook verder onderzoek uitgevoerd worden om de huidige onderhoudsstrategie verder te optimaliseren. De rol van grootschalige zandsuppleties (type zandmotor of grote vooroeversuppleties) moet verder onderzocht worden en indien mogelijk via een pilotproject in praktijk gebracht.

- MDK dient te worden beschouwd als geïnteresseerde afnemer van zandoverschotten uit grote infrastructuurprojecten om win-win-oplossingen te realiseren die de kustveiligheid verhogen. MDK

werkt voor de strandbeveiliging traditioneel met een systeem van zandopzuiging in de Noordzee en transport naar het strand waar het opgespoten wordt om de veiligheid van de kuststrook te garanderen. Het meerjarencontract dat daartoe in de markt gezet wordt, dient in 2021 vernieuwd te worden. Om deze werkwijze te kunnen aanhouden, onderzoeken we of we dit systeem niet kunnen combineren met een ander systeem waar ook via een meerjarencontract, al dan niet met mini-competities, zand kan worden gerecupereerd uit het binnenland, via bedrijven aan wie de grote infrastructuurprojecten werden gegund en die zelf verantwoordelijk gesteld worden voor de afvoer van de grondoverschotten. Momenteel lopen verschillende initiatieven om hierover af te stemmen tussen de verschillende entiteiten van de Vlaamse Overheid, bijvoorbeeld de werkgroep Infrastructuurbeheerders Grondbalans.

- Een grondige toetsing van de bestaande infrastructuren zoals sluisen, stuwen en uitwateringsconstructies zal hun weerstand en veiligheid bij een 1.000-jarige storm onderzoeken.
- We ontwikkelen tools voor een snelle toetsing van de veiligheid van de kustlijn na stormen.

MDK realiseert alle maatregelen in het masterplan kustveiligheid volgens planning en houdt de veiligheid op peil (zowel maatregelen langs de kust als in de havens). Verder wordt het veiligheidsniveau van de zeekering onderhouden door het uitvoeren van de onderhoudssuppleties. De actuele info over de overstromingsrisico's worden gedeeld met de kustgemeenten en de provincie en een expertenrol wordt door MDK opgenomen bij stormvloedwaarschuwing.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Veiligheid van de zeekering: toetsing aan het vereiste exploitatieprofiel per zone (exploitatieprofiel = de mate waarin een strandsectie of een groep van strandsecties voldoen aan de verwachtingen (≠ eisen) voor exploitatie door lokale besturen, concessiehouders en strandclubs).	<u>Vanaf 2021</u> Opvolging via meting KPI $x \geq 80\%$ is groen $60\% \leq x < 80\%$ is oranje $x < 60\%$
Veiligheid van de zeekering: toetsing aan het vereiste veiligheidsprofiel per zone (veiligheidsprofiel: de mate waarin een strandsectie of een groep van strandsecties voldoen aan de waterveiligheidseisen).	<u>Vanaf 2021</u> Opvolging via meting KPI $x \geq 100\%$ is groen $95\% \leq x < 100\%$ is oranje $x < 95\%$

SD 8. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN

De digitalisering van onze samenleving is onomkeerbaar. Mobiliteit en logistiek draaien volop mee in de vierde industriële revolutie. De grenzen tussen privaat en publiek vervoer zullen in de toekomst verder vervagen. Nieuwe oplossingen maar ook nieuwe problemen zullen zich aandienen.

Bedrijven, burgers, overheden, organisaties moeten anders gaan denken en handelen. Samenwerking is hierbij cruciaal. MDK wil mee richting geven aan deze omslag en de noodzakelijke veranderingsprocessen aanjagen, door de voorwaarden te creëren en verschillende spelers samen te brengen. Hierbij wordt voldoende aandacht besteed aan een gezond evenwicht tussen publieke en private waarden. Het Haven Neutraal Platform (HNP) is hiervan een schoolvoorbeeld.

OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. We werken binnen de vervoerregio's als gelijkwaardige partners samen en komen tot een aanpak op maat van elke regio. Zo bouwen we een multimodaal geïntegreerd vervoerssysteem uit en ondersteunen we innovatie in mobiliteit en logistiek. De opzet is om de druk vanuit mobiliteit op de omgeving zo laag mogelijk te houden. Om dit te realiseren, wordt reeds in een vroege fase naar mogelijke oplossingen gezocht om mobiliteit en omgeving op elkaar af te stemmen. Onder meer de vervoerregio's worden hierbij betrokken.

De initiatieven die MDK neemt in het kader van het personenvervoer over water (veren en verbindingen via de waterweg) dragen bij tot een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's.

OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten

MDK draagt bij tot een actieve en intense samenwerking voor EU-transportdossiers om een efficiënte snelle coördinatie en omzetting van EU-dossiers te bevorderen tussen de transportadministraties en de Belgische stem op het Europese niveau te versterken. MDK doet dit onder meer door deel te nemen aan het MOW-breed EU-Coördinatieforum waar het transportbeleid binnen het beleidsdomein MOW actief wordt opgevolgd. Ook de internationale tendensen worden opgevolgd binnen Werkgroep Internationaal van het beleidsdomein Tevens stelt MDK bij specifieke omzettingdossiers zijn expertise aan het departement ter beschikking.

MDK verzekert als nationale competentie autoriteit (NCA) via het SafeSeaNet (SSN) en SafeSeaBel (SSB) de harmonisering en vereenvoudiging van de vereiste meldingen van schepen. Hierbij dienen kapiteins, agenten of exploitanten van schepen slechts éénmaal alle vereiste informatie elektronisch aan te geven. MDK is verantwoordelijk voor de verdere afhandeling van deze informatie op Europees niveau. MDK verzorgt de uitbouw en dagelijks beheer van het nationaal systeem, de communicatie met de havenautoriteiten en andere betrokkenen en het uitwisselen van de gegevens tussen EMSA (Europees agentschap voor maritieme veiligheid) en de lidstaten.

MDK is vertegenwoordigd in de 'International Maritime Organisation' (IMO) en de 'International Association of Lighthouse Authorities' (IALA). In deze organisaties worden de VTS-richtlijnen (Vessel Traffic Services) opgesteld. Deze richtlijnen maken het mogelijk om te communiceren met het verkeer, te reageren en te anticiperen op gevaarlijke verkeerssituaties. Specifiek wordt door MDK invulling gegeven aan de radarobservatie, de telecommunicatie, het informatieverwerkend systeem (IVS) en het automatisch identificatie systeem (AIS). Deze vier aspecten laten toe om vaartuigen te identificeren, om rapporteringen over posities te ontvangen en door te sturen, om informatie te bekomen over en om beperkingen op te leggen aan de voorgenomen trafiek en manoeuvres. Bovendien is het mogelijk om assistentie te verlenen aan schepen, bijvoorbeeld op nautisch of meteorologisch gebied en de verkeersstromen beter te beheersen.

Daarnaast engageert MDK zich om haar rol binnen de Permanente Commissie op te nemen. De Permanente Commissie is opgericht in uitvoering van een artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Dit artikel bepaalt dat voor de Scheldevaart het loodswezen en de betonning worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen. Voor het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust wordt dit mandaat toegewezen aan de administrateur-generaal.

OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten

Samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten is meer dan ooit nodig. De bevoegdheidsverdeling op het vlak van mobiliteit en logistiek vraagt daar om. Maar ook de ruime impact van tal van maatregelen (sociaal en fiscaal beleid, het beleid inzake arbeidsorganisatie, etc.) speelt een rol. Daarom werken we constructief en efficiënt samen met de federale partners, rekening houdend met de bevoegdheden van elke speler.

Daarnaast wordt er werk gemaakt van een performant overleg- en beslissingsmodel tussen de federale overheid, de gewesten en de spoorbedrijven voor het spoorvervoer en voor de uitoefening van onze taken op de Noordzee.

MDK zet in op het frequent FOD-MOW-overleg en neemt haar rol op binnen de Kustwacht. In 2003 werd de structuur Kustwacht goedgekeurd bij Koninklijk Besluit. Op 8 juli 2005 sloten de federale staat en het Vlaamse gewest een samenwerkingsakkoord af. Langs Vlaamse zijde wordt het voorzitterschap toegewezen aan de administrateur-generaal van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Het agentschap MDK volgt de genomen beslissingen op en verzekert de feedback. MDK zal zijn constructieve medewerking verlenen aan de federaal-Vlaamse audit die zal uitgevoerd worden en neemt zijn rol op bij de realisatie van de aanbevelingen.

OD 8.5. De vinger aan de pols houden

We werken in een snel veranderende omgeving. We willen daarom de vinger aan de pols houden en op de hoogte blijven van de verschillende maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Onze beleidsdoelstellingen worden nauwgezet opgevolgd via een goede monitoring en evaluatie, om zo te komen tot beter onderbouwde (data gebaseerde) beleidsmaatregelen.

MDK doet aan dataverzameling door op een gestructureerde manier indicatoren op te volgen en vast te leggen, dit met als doelstelling om 'evidence based' te kunnen werken.

Daarnaast wordt samengewerkt met stakeholders en belangengroepen en worden formele samenwerkingen opgestart waar dit tot een meerwaarde leidt.

MDK heeft in 2019 een strategisch project opgestart, waarbij zij binnen de organisatie de 'beleids- en beheercyclus' op een gestructureerde manier wenst op te zetten. Het opmaken en implementeren van een proces dient MDK in staat te stellen haar strategische en operationele doelstellingen via een gedragen cascadesysteem te formuleren die periodiek op elk niveau binnen de organisatie op een kwalitatieve manier worden opgevolgd. Op die manier worden ook de beleidsdoelstellingen nauwgezet opgevolgd via een goede monitoring en evaluatie, om zo te komen tot beter onderbouwde (data gebaseerde) beleidsmaatregelen.

MDK voorziet alle vaargebruikers, stakeholders en havens van dagdagelijkse info en adviezen over het GNB-gebied en het Belgische EEZ-gebied (Exclusieve Economische Zone), toekomstige evoluties en informatiedoorstroming vanuit de beleidscel voor het GNB-gebied.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Beleids- en beheercyclus MDK	Realisatie van een MDK brede beleids- en beheercyclus. Daaronder vallen onder meer de opvolgingsmechanismen van het huidig plan, de KPI's (indicatoren) voor de Directieraad, het vernieuwd ondernemingsplan, de programmatie van beleid en beheer.	<u>Vanaf 2021</u> Verder uitwerken, uitrollen en verfijnen van de beleids- en beheercyclus MDK Ondernemingsplan & Operationeel plan MDK 2022, afdelingsplannen 2022 en sturborden Integratie van de netwerken

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Gemiddelde doorlooptijd van een advies binnen het GNB gebied, uitgerekend in dagen	X ≤ 21 dagen is groen X > 21 dagen is rood
Aantal adviezen die niet binnen de termijn van 3 weken zijn beantwoord voor het GNB gebied in de afgelopen maand	X = 0 is groen X > 0 is rood
Gemiddelde doorlooptijd van een aanvraag buitennormaal transport van en naar de Vlaamse kusthavens gebied, uitgerekend in dagen in de afgelopen maand	X ≤ 72 uur is groen X > 72 uur is rood
Aantal aanvragen van een buitennormaal transport van en naar de Vlaamse kusthavens die niet binnen de termijn van 72h zijn beantwoord in de afgelopen maand	X = 0 is groen X > 0 is rood

OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

Met oog op een goede afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijk beleid, wordt er een structurele samenwerking opgezet tussen de beleidsdomeinen Omgeving en Mobiliteit.

De doelstellingen inzake het klimaatbeleid en het luchtkwaliteitsbeleid worden deels mee gerealiseerd vanuit het mobiliteitsbeleid. We zorgen voor een sterke link zodat maatregelen inzake mobiliteit ook de doelstellingen van het klimaat- en luchtbeleid mee invullen. Zo verbeteren we de luchtkwaliteit in de havenomgeving.

In lijn met de beslissing van de Vlaamse Regering dient MDK tegen eind 2024 de gebouwen van MDK die ervoor in aanmerking komen in te kantelen bij Het Facilitair Bedrijf (HFB).

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Inkanteling gebouwen MDK naar het Facilitair Bedrijf (HFB)	Inkanteling van alle gebouwen van MDK die in aanmerking komen in HFB	<u>2021-2024</u> Maximaal aantal ondertekende overeenkomsten met HFB voor overname van gebouwen die momenteel in eigen beheer zijn van MDK (inclusief modaliteiten inzake budget, overname personeel,...).

OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. We streven naar een toekomst met slimme infrastructuur, duurzaam mobiliteitsgedrag en vlot en veilig verkeer. Een toekomst ook waarin Vlaanderen beschermd is tegen overstromingen.

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verbindt er zich toe om totaaloplossingen te zoeken voor deze uitdagingen. Daar werkt het agentschap MDK samen met de andere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW aan.

Zulke oplossingen overschrijden immers het specifieke vakgebied van elke entiteit afzonderlijk. MDK engageert zich om over de entiteitsgrenzen heen te kijken en geïntegreerd samen te werken, waarbij iedere entiteit haar eigen expertise inbrengt om gezamenlijk aan beleidsvoorbereiding te doen. Om samen antwoorden te bieden op de maatschappelijke uitdagingen op vlak van mobiliteit en openbare werken.

MDK voorziet met dit ondernemingsplan de nodige mensen en middelen om deze gezamenlijke doelstellingen te realiseren. En om vanuit de eigen expertise ook actief bij te dragen aan de realisatie van doelstellingen van de andere entiteiten.

Dit doen we op het niveau van het beleidsdomein door in te zetten op tijdelijke en permanente samenwerkingsverbanden, zoals:

- De MCB-projecten en de kenniscellen. We verzekeren de toegezegde inzet en betrokkenheid om de goedgekeurde doelstellingen te kunnen verwezenlijken;
- Transparante informatiestromen tussen entiteiten onderling en met kabinet. Zo kunnen adviezen, standpunten en beslissingen optimaal gecoördineerd en afgestemd worden;
- Het geïntegreerd investeringsprogramma. De tijdige en kwaliteitsvolle bijdrage aan de jaarlijkse opmaak van het GIP, alsook de gezamenlijke opvolging van de realisatie van het investeringsprogramma;

- Kennisuitwisseling tussen de entiteiten onderling, teneinde een geïntegreerde beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering te verzekeren.

Het managementcomité van het beleidsdomein MOW (MCB) – samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten – fungeert als de strategische eindverantwoordelijke voor deze samenwerking.

Aan de hand van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) kunnen de investeringen en het onderhoud door het beleidsdomein gericht en efficiënter gepland worden. De organisatie van het beleidsdomein wordt aangepakt zodat het overheidsapparaat voldoende wendbaar is om de investeringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein. Dit vergt een verregaande bundeling van expertise en knowhow binnen het beleidsdomein, om zo de investeringen uit het GIP daadwerkelijk te realiseren. De entiteiten organiseren zich functioneel en richten zich op onderlinge samenwerking en kennisdeling (ook met de lokale besturen en de vervoerregio's). MDK zet verder in op de samenwerking binnen 'samen (netwerken) binnen het beleidsdomein (MCB projecten en kenniscellen) met respect voor elkaars bevoegdheden en de meerwaarde voor de betrokken agent-schappen.

MDK onderzoekt de mogelijkheden van een raamcontract met een provider van een breedbandige mobiele netwerkverbinding in de gebieden waar de nautische diensten van de Vlaamse overheid en haar partners actief zijn.

Via intense samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium wordt de knowhow inzake fysische processen op vlak van golfvoortplanting en morfologie alsook de modellering en fysieke proeven in het kader van de kustveiligheid, blijvend verzekerd.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Netwerkconnecties op de Noordzee	De mogelijkheden onderzoeken van een raamcontract met een provider van een breedbandige mobiele netwerkverbinding in de gebieden waar de nautische diensten van de Vlaamse overheid en haar partners actief zijn.	<u>2021</u> Een gegund raamcontract

SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (ORGANISATIE-ONTWIKKELING)

In de mededeling aan de Vlaamse Regering (VR 2020 0702MED.0051/1BIS) worden de instructies ondernemingsplannen 2020-2024 opgegeven. Daarin wordt vermeld dat een aantal horizontale strategische doelstellingen aan bod moeten komen. Meer bepaald gaat het over risicobeheer (OD 9.1), personeelsbeleid (OD 9.2), welzijn & preventie (OD 9.3), een actief diversiteitsbeleid (OD 9.4) en andere doelstellingen organisatieontwikkeling (OD 9.5).

De MDK-medewerkers vormen het meest waardevolle kapitaal van de organisatie. Daarom wordt er maximaal ingezet op een constructieve en positieve dialoog met onze personeelsleden, vakorganisaties en beroepsverenigingen.

OD 9.1. Risicobeheer

MDK start met de implementatie van het bedrijfscontinuïteitsmanagement tegen eind 2021, zowel voor de locaties op wal als voor het varend materieel.

MDK zet vanaf 2021 verder in op risico- en crisismanagement die in de operationele werking van de organisatie verankerd zijn.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Bedrijfscontinuïteitsmanagement	Implementeren van bedrijfscontinuïteitsmanagement tegen eind 2021	2021 Bedrijfscontinuïteitsmanagement MDK: handleidingen met een volledige beschrijving van alle procedures, die operationeel gekend zijn en gevolgd worden door alle actoren

OD 9.2. Personeelsbeleid

Het personeel is het waardevolste kapitaal van MDK en verder inzetten op het personeel en het personeelsbeleid is dan ook één van de speerpunten van de organisatie.

Het agentschap MDK houdt permanent de vinger aan de pols met betrekking tot de personeelsplanning (in- door-, uitstroom). Het agentschap MDK engageert zich om elke beslissing hieromtrent af te toetsen aan de budgettaire impact.

MDK ontwikkelt en implementeert een HR-toekomstvisie. Bij het ontwikkelen van de nieuwe visie zal de rol van de verschillende HR-actoren binnen MDK beschreven worden, zijnde HR in de afdelingen/DAB's/Stafdienst en de rol van het netwerk HR. Bij het zoeken naar en implementeren van synergiën gefocust op zeer korte termijn efficiëntiewinsten.

Tevens ontwikkelt MDK een plan omtrent leiderschap die dient bij te dragen tot de realisatie van de MDK-visie met als resultaat de vaardigheden bij leidinggevenden optimaal te ontwikkelen. Op die manier wensen we betere leiders te worden die onze medewerkers meer gaan inspireren en coachen en meer sturing geven. Dit zal uiteindelijk resulteren in een MDK-breed team waarbij onze dienstverlening erop vooruit gaat.

MDK zal in de komende jaren verder blijven inzetten op gerichte initiatieven zoals PTOW, de herziening van het arbeidsreglement, de multifunctionele inzet van het personeel waarbij onderzocht welke vlinderfuncties er mogelijk zijn binnen een aparte DAB of afdeling/staf, maar eveneens welke vlinderfuncties er mogelijk zijn tussen de verschillende DAB's en afdelingen/staf onderling.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Visie HR-aanpak binnen MDK	Ontwikkelen van een visie HR-aanpak binnen MDK	<u>2021-2024</u> Implementeren van de HR-visie adhv inhoudelijke projecten rond HR-thema's (resultaat ONP 2020)
Leiderschapstraject	Ontwikkelen van een plan omtrent leiderschap	<u>2021</u> Uitvoeren van het actieplan en finaal verslag met vervolgtraject
Herziening van het Arbeidsreglement	Opmaken van een arbeidsreglement	<u>2021 - 2024</u> Arbeidsreglement
Strategische visie "Vlinderfuncties" binnen MDK	Ontwikkelen van de strategische visie "Vlinderfuncties"	<u>2021-2024</u> Implementeren van de strategische visie "Vlinderfuncties"

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
(Maritieme) opleidingen voor het personeel MDK	Kengetal

OD 9.3. Welzijn & preventie

De beleidsnota's m.b.t. het veiligheids- en welzijnsbeleid werden gezamenlijk in 2020 opgemaakt en worden vanaf 2021 geïntegreerd en mee opgenomen in het nieuw strategisch project 'Globaal Preventieplan' (GPP). Ook het lopende traject rond werknemersmotivatie wordt vanaf 2021 geïntegreerd en mee opgenomen in het nieuw strategisch project 'Globaal Preventieplan' (GPP).

MDK zal, na de realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeleid (PID 1.6), het interne klachtenbeheer opvolgen op basis van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement, conform de VO-richtlijnen en met inbegrip van indicatoren in functie van de beleids- en beheerscyclus van het agentschap.

De veiligheid van de medewerkers wordt bij de uitvoering van haar operationele taken door MDK hoog in het vaandel gedragen.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Intern klachtenbeheer	Opvolgen van het interne klachtenbeheer op basis van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement	<u>Vanaf 2021</u> Na realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeheer (PID 1.6), registratie en opvolging van het intern klachtenbeheer

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Realisatiegraad Jaar Actie Plan Preventie: het percentage ('x') van de acties uit het JAP Preventie die t.e.m. eind december 2020 werden gerealiseerd	Groen is $x > 80 \%$ Oranje is $70 < x \leq 80 \%$ Rood is $x \leq 70 \%$

OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid

MDK onderschrijft het beleid van de Vlaamse Regering inzake gelijke kansen en diversiteit. MDK engageert zich tot de vooropgestelde streefcijfers die opgenomen zijn als KPI. Dit is een doorvertaling van de streefcijfers van de Vlaamse Overheid in overeenstemming met de eigenheid van de organisatie en rekening houdend met de mogelijkheden van MDK vanwege de aard van haar activiteiten. Voor deze doelstelling betreft het een betrachting en geen resultaatsverbintenis.

Om meisjes en vrouwen te stimuleren en te sensibiliseren om een opleiding, job of loopbaanpad te kiezen in de maritieme sector zal MDK een globaal plan van aanpak opmaken, met beschrijving van de missie en visie, het logo en eerste aanzet van mogelijke communicatiekanalen. In het project is tevens het uitvoeren van acties en campagnes voor een eerste werkingsjaar voorzien (werkingsjaar 2020/2021).

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Vrouwen motiveren om in maritieme jobs hun loopbaan te ontwikkelen	Uitvoeren van acties en campagnes voor een eerste werkingsjaar voorzien (werkingsjaar 2020/2021). Opmaken van een bijgestuurd actieplan 2021-2022	<u>2021</u> Uitvoering en opvolging van het actieplan werkjaar 2020-2021 en opmaak van een actieplan voor het werkingsjaar 2021-2022. <u>2022-2024</u> Uitvoeren van het actieplan voor het werkingsjaar 2022/2023 en daaropvolgende jaren

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Aandeel vrouwen op N-1 niveau	Groen is $x \geq 33 \%$ Rood is $x < 33 \%$

Aandeel personen van buitenlandse afkomst	Groen is $x \geq 6\%$ Rood is $x < 6\%$
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	Groen is $x \geq 3\%$ Rood is $x < 3\%$

OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling

MDK zet de komende jaren sterk in op organisatieontwikkeling. MDK neemt daarom gerichte initiatieven die de organisatie in zijn geheel dienen te versterken.

MDK maakt een procedurehandboek op waarin alle communicatieprocedures beschreven staan. Er zullen bovendien een aantal plannen en aanbevelingen klaar liggen om te implementeren. Deze zullen ervoor zorgen dat zowel de interne als de externe communicatie op een duidelijke, gestructureerde, transparante en uniforme wijze gebeurt. Tegen eind 2021 zullen de meest geschikte communicatiekanalen gekozen zijn en een educatief project afgewerkt zijn om verder uit te rollen. Dit alles om de uiteindelijke doelstelling van de communicatiestrategie effectief te kunnen bereiken: als één geheel onze missie en visie effectief uitdragen, zowel intern als extern.

MDK werkt verder aan een MDK-breed, uniform en gedragen klachtenmanagement, geïmplementeerd in alle subentiteiten van het agentschap en in overeenstemming met de VO-richtlijnen, een agentschapsbrede klachtenmanagementstool (ICT-applicatie) en proceshandleiding en een Indicatorenset.

MDK meet verder de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van een klantentevredenheidsonderzoek en maakt op basis van de resultaten voorstellen van actiepunten voor de operationele werking en indicatoren voor verdere opvolging.

MDK zet tenslotte ook in op informatie- en documentbeheer en implementatie van Microsoft 365.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Stroomlijnen van interne en externe communicatie	Goedgekeurde procedures, handleidingen, sjablonen, etc. & implementatie van de meest geschikte communicatiekanalen	<u>2021-2024</u> Communicatiekanalen zijn gekozen en uitrollen van het educatief project.
Klantentevredenheid	Metten van de kwaliteit van de dienstverlening	<u>2021</u> Vorbereiden van de meting van de kwaliteit van de dienstverlening
Extern klachtenmanagement	Uitwerken van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagementsysteem, conform de VO-richtlijn, inclusief indicatoren	<u>Vanaf 2021</u> Registratie en opvolging van het extern klachtenbeheer

Informatie- en documentbeheer	Visieontwikkeling en pad naar het voldoen aan de wetgeving omtrent informatiebeheersplanning voor het informatie- en documentbeheer voor administratieve doeleinden van MDK	2021: Voor het beheer van informatie en documenten voor administratieve doeleinden: ontwikkelen en implementeren in de Microsoft 365 omgeving van het beheer van documenten en hun levensloop. Voor de opkuis en het beheer van fysieke en digitale archieven van documenten en voor het digitaliseren van fysieke documenten telkens een pilootproject realiseren aan de hand van generieke draai-boeken inclusief opmaken implementatieplan met mijlpalen.
Microsoft 365	Coördineren van initiatieven voor de implementatie van Microsoft 365 in MDK, zodat de organisatie en haar entiteiten tegen eind 2021 gemigreerd zijn van de huidige software infrastructuur naar de Microsoft 365 cloud omgeving, met inbegrip van een aantal nieuwe functionaliteiten voor samenwerking en informatiedeling.	2021 Ondersteunen van lopende en te nemen initiatieven; iteratief gebeuren, afhankelijk van de initiatieven die worden geïnitieerd.

Begroting

De begroting 2021 wordt opgenomen in bijlage IV. Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2021 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2021 worden gerespecteerd.

MDK zal zoals in het verleden verder inspanningen blijven leveren om bij te dragen tot de vooropgestelde personeelsbesparingen (koppen) van de Vlaamse Overheid. Het plan van aanpak om de vooropgestelde koppenbesparing te realiseren tijdens de legislatuur focust op 3 aspecten, zijnde de automatisering van de dienstverlening, een evaluatie en eventuele bijsturing van verworvenheden uit het verleden en een evaluatie van de huidige dienstverlening.

Algemene clausule


Indien er in de loop van 2021 ten gevolge van het regeerakkoord (bijlage) wijzigingen aan de structuur van de entiteiten met impact op MDK gebeuren, dient dit meegenomen te worden in het ondernemingsplan (via addendum van het OP MDK 2021) en kunnen prioriteiten/wijzigingen aan de bestaande doelstellingen/strategische projecten/initiatieven gemaakt worden.

BIJLAGEN

- I. Koppeling strategische projecten en strategische opties MDK
- II. Personeelsplan MDK
- III. Investeringsprogramma MDK 2021
- IV. Begroting
- V. Kruistabel BBT

Opgemaakt te Brussel, op

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

Voor de Vlaamse Regering
<small>Getekend door: Lydia Peeters (Signature) Getekend op: 2021-06-22 08:48:05 +02:0 Reden: Ik keur dit document goed</small> 
Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Dr. ir. Nathalie Balcaen
Administrateur-generaal