

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Ondernemingsplan 2025-2029

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	6
Inleiding Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	9
SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur	12
OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0.....	12
OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur	13
OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur.....	14
OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten.....	16
OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030	17
OD 2.2 Combimobiliteit.....	19
OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid	19
SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid	21
OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen.....	21
OD 3.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn.....	21
OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer	21
SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid	23
OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0	23
OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten	23
OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie	23
SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid	24
OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid.....	24
OD 5.2 Gerichte controle en handhaving	24
OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag	24
OD 5.4 Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring.....	24
OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan.....	24
SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken	25
OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa.....	25
OD 6.2 Een efficiënte nautische keten.....	26
OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer	36
OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken	36
OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg.....	36
OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel	36
OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid	36

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten	36
OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen	38
OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart	40
OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit.....	41
OD 7.4 Gerichte focus op innovatie	42
OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek	45
OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken	45
SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW	49
OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik	49
OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein	49
OD 8.3 Toekomstgerichte regelgeving	54
OD 8.4 Wegen op het Europees beleid	54
SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (organisatieontwikkeling).....	56
OD. 9.1 Communicatiebeleid	57
OD 9.2. Personeels- en diversiteitsbeleid	57
OD. 9.3 ICT-beleid	60
OD. 9.4 Veiligheidsbeheer	61
OD. 9.5 Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling	64
Begroting	66
Bijlagen	66

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

Op 9 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering de Vlaamse **Mobiliteitsvisie 2040** goedgekeurd. Die geeft aan waar de Vlaamse overheid de komende 20 jaar naartoe wil: met slim geregeld verkeer en vervoer naar duurzaam verbonden mensen en bedrijven. Mobiliteit moet maximale verbondenheid en bereikbaarheid garanderen, op een duurzame en veilige manier en op maat van alle mensen en bedrijven.

Deze Mobiliteitsvisie 2040 zet de entiteiten van het Beleidsdomein MOW aan tot samenwerken om deze ambities te realiseren.

Als antwoord op deze maatschappelijke uitdagingen hebben de entiteiten samen **5 speerpunten** bepaald met doelen voor de huidige legislatuur;

- Verkeersveiligheid
- Vlot en duurzaam personenvervoer
- Vlot en duurzaam goederenvervoer
- Performante infrastructuur
- Omgaan met klimaatveranderingen

Het beleidsdomein MOW bereidde zich voor op de legislatuur 2024-2029 aan de hand van 5 speerpunten. Deze kregen verder richting aan de hand van diverse strategische doelstellingen in de beleidsnota van Minister De Ridder. Deze uitdagingen voor de Vlaamse economie, het mobiliteits- en vervoerslandschap in Vlaanderen en dus het beleidsdomein MOW worden geconcretiseerd in een meerjarenaanpak om de nodige veranderingen te bereiken.

Om deze maatschappelijke veranderingen te realiseren, hebben de verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW zich geëngageerd om gedurende de legislatuur nauw samen te werken in 5 **transitienetwerken**. Daarin wordt de expertise van het hele beleidsdomein samengebracht om concrete resultaten te bereiken en zo beoogde doelstellingen te bereiken.

Performante infrastructuur

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Duurzaam en vlot personenvervoer

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Verkeersveiligheid

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Duurzaam en vlot goederenvervoer

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Omgaan met klimaatverandering

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW

U zal in de (ondernemings)plannen van de diverse MOW-entiteiten deze speerpunten en doelstellingen geconcretiseerd zien worden met een hele waaier aan initiatieven, vaak geconcretiseerd in een portfolio waarin logischerwijs bepaalde initiatieven geclusterd worden. Zo wordt de komende jaren werk gemaakt van veilige, vlotte, performante en duurzame mobiliteit.

Managementsamenvatting

De eerste pijler is investeren in een betrouwbare, performante en veilige infrastructuur waarbij MDK het Geïntegreerd Investeringsprogramma inzet om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. MDK zal 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. Om de efficiënte werking van een vlotte en betrouwbare nautische keten te blijven garanderen, wordt geïnvesteerd in nieuwe beloodsingsmiddelen op en boven de zee. Stabiliteit en capaciteit van de dienstverlening aan het begin (of het einde) van de nautische keten is een essentieel ankerpunt voor de toevoer aan de Vlaamse economie. In het kader van het onderhoud aan de waterinfrastructuur wordt de klemtoon gelegd op de (kritieke) zeewerende infrastructuur. Het hoge behaalde kwaliteitsniveau van de bedrijfszekerheid wordt daarbij maximaal aangehouden voor de bestaande infrastructuur en de verder uitrol wordt bestendig voor de nieuwe infrastructuur.

MDK werkt actief mee aan de transitie naar een duurzaam, innovatief en veerkrachtig mobiliteitssysteem in Vlaanderen. In 2025 versnellen we de modal shift door personenvervoer over water verder te professionaliseren en structureel te integreren in het bredere mobiliteitsbeleid. Door een hechte samenwerking met partners en vervoerregio's realiseren we een samenhangend beleid dat inzet op betrouwbare dienstverlening, maximale veiligheid, bereikbaarheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer over water, steeds in lijn met de hoogste duurzaamheidsambities.

We zetten resoluut in op digitalisering en klantgerichte communicatie, met slimme infoborden en digitale platforms die de reiziger vlot en transparant informeren. Tegelijkertijd vernieuwen we systematisch de veren in eigen beheer en onderzoeken we mogelijke pistes rond verduurzaming voor de concessieveren en DeWaterbus.

MDK beschouwt personenvervoer over water als een onmisbare schakel in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Door proactief kansen te grijpen en nieuwe samenwerkingen te smeden, maken we van vervoer over water een strategische hefboom voor de modal shift en een hefboom om hinder bij grote infrastructuurwerken te minimaliseren. Zo levert MDK een krachtige bijdrage aan een veilig, robuust en performant mobiliteitslandschap dat Vlaanderen klaarstoomt voor de uitdagingen van morgen én overmorgen.

MDK ondersteunt het behouden en versterken van de concurrentiekracht en het marktaandeel van de havens in Vlaanderen door een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens te verzekeren. Onderhoudsbaggerwerken en de producten die de Vlaamse Hydrografie aanlevert, spelen daar een cruciale rol in. Het agentschap neemt tevens de cruciale rol op als katalysator bij het garanderen van de optimale werking van de nautische keten. Zo staat MDK in voor het veilig

en vlot loodsen en beloodsen van de schepen en begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Om de continuïteit van deze dienstverlening te blijven garanderen, zal MDK blijven investeren in een moderne beloodsingsvloot. We werken het concept helibeloodsing bij stormcondities en redundantie van beloodsingsmiddelen in combinatie met andere helikoptertoepassingen verder uit. 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. Vlaanderen (MDK) en Nederland staan als gelijkwaardige partners gezamenlijk in en dragen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied op het vlak van het gebruik van de vaarweg. MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

In 2025 zet MDK verder in op innovatieve technologieën binnen de maritieme sector. Dat gaat van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën en hogere resolutievoorspellingen binnen het Kustweerbericht over het digitaliseren van nautische kaarten en een nieuwe generatie cartografische producten (S-100) tot innovatie in de scheepvaart om de bemanning te ondersteunen en de veiligheid van veerbootgebruikers te verhogen. Om de kust en het hinterland te beschermen onderzoeken we vernieuwende mogelijkheden inzake zeewering zoals duin-voor-dijk, alternatieve suppletie methodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen. Om de nautische keten optimaal te ondersteunen zetten we in op verdere automatisatie van de vaarwegmarkeringen en optimalisatie van het Meetnet Vlaamse Banken.

Investerings in slimme infrastructuur bereiden Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag experimenteert MDK al met geautomatiseerd varen. Op de Noordzee zal er meer ingezet worden op de ondersteuning van geautomatiseerde (proef)vaarten binnen het MRCC-gebied. In 2025 onderzoeken we verder hoe en welke kwaliteits- en efficiëntieverhoging bereikt kan worden met behulp van onbemande vaartuigen. Vanuit de bevoegdheden die MDK heeft op zee wordt er aansluiting gezocht met de betrokken Vlaamse en federale bevoegde overheidsinstanties om geautomatiseerde vaart op zee te faciliteren. Met het MDK-project Smart Shipping onderzoeken we de mogelijkheden tot geassisteerd varen voor de veerdiensten van Gent en Oostende.

Om een veilige kust te garanderen en de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken, voert MDK het bestaande Masterplan Kustveiligheid verder uit. Ter uitvoering van dat Masterplan zorgt MDK voor zandsuppleties, het installeren, herstellen en beheren van zeewerende duinen, renoveren en verhogen van de zeedijken en aanpassen van de kusthavens. De focus wordt gelegd op de verderzetting van de bescherming van de havens als zwakke zones. Daarnaast worden maatregelen genomen om het onderhoud van de kustbescherming te optimaliseren en zetten we in op het in stand houden van het veiligheidsniveau van de zeewering. MDK is partner in het strategisch beleidsplan Kustvisie. Dit project onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het

achterland ook op lange termijn te beschermen tegen extremere scenario's van zeespiegelstijging en moet de ontwikkeling van de kustzone verder mogelijk maken.

Vlaanderen kent duidelijk heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. Het agentschap MDK engageert zich om, onder de regisseursrol van het departement samen met de andere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, over de entiteitsgrenzen heen te kijken en geïntegreerd samen te werken aan totaaloplossingen, waarbij iedere entiteit haar eigen expertise inbrengt om gezamenlijk aan beleidsvoorbereiding te doen. Zo bieden we samen antwoorden 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. Het agentschap blijft daarom sterk inzetten op de ontwikkeling van de eigen organisatie. Vanuit onze eigen expertise willen we ook actief bijdragen aan de realisatie van doelstellingen van de andere entiteiten.

Inleiding Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

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.

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.

Aan het hoofd van het agentschap staat de administrateur-generaal. Zij is tevens de Vlaamse voorzitter van de structuur Kustwacht en van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. 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 het Loodswezen en de betonning voor de Scheldevaart worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen.

Het agentschap heeft de volgende missie:

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

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

Het agentschap heeft vier operationele afdelingen/Diensten Afzonderlijk Beheer (DAB's) (Kust, Loodswezen, Scheepvaartbegeleiding en Vloot) en een Staf:

1. **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 het kust- en zeegebied.

2. **Loodswezen** heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart van en naar de havens in Vlaanderen.

3. **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.

4. **Vloot** is gespecialiseerd in het management (strategisch, technisch, operationeel, nieuwbouw) van schepen en hun bemanning die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche;

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 aandacht voor veiligheid en milieu.

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2025 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 het hoofdstuk 'Mobiliteit en Openbare Werken' (pp. 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 organisatie van de logistiek (goederenvervoer), verkeersveiligheid, mental shift tot een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur, slimmer en innovatiever, evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van het transportnetwerk en samenwerkingsverbanden. We zetten zowel in op werkgerelateerde verplaatsingen als op het stimuleren van toerisme, door aantrekkelijke,

toegankelijke en veilige watergebonden mobiliteit aan te bieden die zowel bewoners als bezoekers ten goede komt.

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

- SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur;
- SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer;
- SD 3. Versterken van het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid;
- SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid;
- SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid;
- SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken;
- SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid;
- SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW.

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 blijft tegen overstromingen.

Bijzondere aandacht wordt in de komende jaren ook besteed aan duurzaamheid. Met ambities inzake combimobiliteit, modal shift en verduurzaming 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 het transitienetwerk Klimaat. Onder OD 7.1 en OD 7.2 worden de MDK- acties toegelicht: "Transitie naar emissievrije voertuigen en scheepvaart".

Verder wenst MDK 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: communicatiebeleid (OD 9.1), Personeels- & diversiteitsbeleid (OD 9.2), ICT-beleid (OD 9.3), Veiligheidsbeleid (OD 9.4) en Organisatieontwikkeling (OD 9.5).

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2025, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 2029. Naast de projecten zijn per SD en OD de operationele doelstellingen van MDK opgenomen. Voor de opvolging van de doelstellingen wordt maximaal gebruik gemaakt van indicatoren met te behalen streefwaarden in functie van de doelstelling en/of kengetallen.

De personeelsbehoeften voor de realisatie van alle taken van het agentschap zijn verwerkt in het personeelsplan. De budgettaire impact van dit ondernemingsplan is terug te vinden in het GIP 2025-2029.

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde infrastructuur. Daardoor lopen we risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus beschikbaarheid, met potentieel een grote economische en maatschappelijke impact op Vlaanderen als economische poort naar Europa.

Daarnaast vereisen bepaalde noden nieuwe infrastructuur of een optimalisering van het mobiliteitsnetwerk.

Deze Vlaamse Regering trekt voor de hele regeerperiode 3,195 miljard euro extra uit voor investeringen. Meer dan de helft van dit totale investeringsbudget - liefst 1,785 miljard euro – gaat naar Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). MOW zal dus echt hét investeringsdepartement zijn van deze regering. Tegen het einde van de regeerperiode zullen we binnen het beleidsdomein structureel bijna een half miljard euro (476 miljoen euro) meer hebben om onze infrastructuur weer op peil te brengen en te verbeteren. Het is onze grootste prioriteit om ervoor te zorgen dat die middelen goed ingezet worden en hiervoor zullen we duidelijke keuzes maken in een uitvoerbaar en budgettair afgedekt meerjarig geïntegreerd investeringsplan (GIP).

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

Het beleidsdomein zal het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) als instrument gebruiken voor de sturing van keuzes voor investeringen en projecten. Overeenkomstig het regeerakkoord is binnen het departement MOW een investeringscel opgericht die de investeringskeuzes aan beleidskeuzes linkt en alle voorstellen die binnen het beleidsdomein ingediend wordenodusneutraal, vraaggericht en kritisch bekijkt.

Op basis van de analyses zal de MOW-investeringscel projecten voorleggen die een maximaal hefboomeffect hebben voor het vraaggericht verbeteren van de mobiliteit en het vervoerssysteem in zijn geheel. Door de uitvoering van het GIP zorgen we ervoor dat de staat van onze infrastructuur er structureel op vooruit gaat.

Het geïntegreerde investeringsplan 2.0 wordt over de vervoersmodi heen opgesteld, met duidelijke keuzes en met een budgettaire doorkijk voor investeringen die een legislatuuroverschrijdende aanpak vergen. Enkel de projecten die in het GIP opgenomen zijn, zullen uitgevoerd worden. We koppelen dit GIP expliciet aan de meerjarenraming waardoor we enkel keuzes maken waarvan we weten dat ze ook budgettair afgedekt zullen zijn en we tegelijk ook een verantwoording geven voor de investeringskredieten die in de Vlaamse begroting ingeschreven zijn.

MDK zet het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) in om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. Om haar aanbestedingsproces te optimaliseren heeft MDK de planningstool bij afdeling Kust als pilootproject uitgerold. In 2025 wordt dit verder uitgerold bij de andere afdelingen.

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

OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Bij de opmaak van het GIP worden alle projecten kritisch tegen het licht gehouden met het oog op uitvoerbaarheid, timing en budgettaire inpasbaarheid. We zullen daarbij volop inzetten op vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud voor alle modi om zo de betrouwbaarheid van onze infrastructuur te verhogen.

In het regeerakkoord zijn al een aantal projecten nominatief opgenomen die illustratief zijn voor de doelstellingen die we willen bereiken en omdat ze een hefboomeffect hebben op Vlaams en/of regionaal niveau. Voor watergebonden projecten kijken we naar extra containercapaciteit voor de haven van Antwerpen, de nieuwe sluis in Zeebrugge en de Seine-Scheldeverbinding inclusief kanaal Roeselare-Leie. We kijken ook naar de projecten uit de regionale mobiliteitsplannen die door de vervoerregio's zijn goedgekeurd.

MDK streeft naar een toekomstbestendige en betrouwbare infrastructuur met een hefboomeffect, maar niet uitsluitend gericht op één doelstelling. Doelstellingen zijn - niet limitatief - het verbeteren van de staat van het patrimonium (structureel onderhoud of vervangingsinvesteringen), bijdragen tot de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen, de verkeersveiligheid verhogen, Vlaanderen waterveilig houden en een hefboomeffect voor Vlaamse welvaart creëren.

MDK zal bekijken hoe het de procedures kan versnellen en vereenvoudigen, maar ook robuuster en rechtszeker kan maken, met respect voor het recht op inspraak. Dit alles met het oog op het

creëren van maatschappelijk draagvlak, het verkrijgen van benodigde vergunningen bij investeringsprojecten en het beperken van vertragingen tot het absolute minimum.

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 een verhoogde bewegingsvrijheid voor de reiziger, een stijging in het aantal reizigers, klimaat en digitalisering. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk.

Om de bedrijfszekerheid te blijven garanderen wordt in het kader van een vlotte en efficiënte werking van de nautische keten een beslissing genomen over de toekomst van de beloodsingsmiddelen op zee. De huidige SWATH-beloodsingsmiddelen zijn einde leasecontract, en ook de oude loodsboten zijn dringend aan vervanging toe. De investering in nieuwe beloodsingsvaartuigen dringt zich op en vereist belangrijke beslissingen in 2025. Stabiliteit en capaciteit aan het begin (of het einde) van de nautische keten is een essentieel ankerpunt voor een goed draaiende toevoer voor de Vlaamse economie.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Uitwerken van een toekomstgericht plan voor beloodsingsmiddelen	2025 Toekomstgericht plan voor de beloodsingsmiddelen

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

Goed onderhouden infrastructuur zorgt voor betrouwbare infrastructuur, draagt bij tot een betere doorstroming en zorgt voor meer veiligheid. Daarom zal het beleidsdomein in het GIP grote prioriteit geven aan structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen zodat tegen 2030 de assets in de hoogste risicocategorie van het assetmanagement risicoraamwerk aangepakt zijn of er een ingreep in voorbereiding is. Dit vergt gerichte en prioritaire investeringen in kunstwerken, wegen, waterwegen, tunnels, rollend materieel, vaartuigen, tram- en premetro-infrastructuur, enz.

In 2024 zijn alle assets van MDK geïnventariseerd, inclusief de varende vloot. De totale waarde van de assetportefeuille van MDK bedroeg in 2024 2,08 miljard euro. Het grootste deel (70,84%) bestaat uit watergebonden infrastructuur, waaronder dijken en steigers, gevolgd door de varende vloot (19,83%), kunstwerken (7,08%) en weginfrastructuur (2,25%). Met het oog op een efficiënt onderhouds- en vervangingsbeleid is de criticaliteit van deze assets vastgesteld.

Naast het structurele onderhoud zorgt het beleidsdomein MOW ook voor een goed regulier onderhoud. De bestaande onderhoudsstrategieën worden geëvalueerd en waar nodig bijgesteld. Regulier onderhoud moet in de eerste plaats gericht zijn op het in stand houden van de infrastructuur en het maximaliseren van de levensduur. Nieuwe infrastructuur dient zo onderhoudsvriendelijk mogelijk te zijn tegen een zo laag mogelijke kost.

Voor het wegwerken van de huidige onderhoudsachterstand door renovatie en vervanging is voor MDK een eenmalig bedrag van 195,61 miljoen euro vereist. Voor regulier onderhoud, dat nodig is om de assets in aanvaardbare staat te houden, is jaarlijks 22 miljoen euro nodig. Deze bedragen zijn exclusief BTW. De beschikbare middelen uit het GIP (2025-2027), inclusief de budgetten voor regulier onderhoud, zullen worden aangewend voor het onderhouden of vervangen van de meest kritieke assets.

Asset management staat voor de gecoördineerde activiteiten van een organisatie om waarde te realiseren met zijn activa. In het kader van asset management werkt MDK samen met de andere beherende entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken met als doel een uniform kader en gemeenschappelijke fundamenteën voor asset management op te zetten. De basis voor de ontwikkeling van het asset management werd gelegd met het MCB-project in 2020–2021. Dit wordt door MDK doorvertaald in functie van de eigen organisatie en context.

Het Strategisch Asset Management Plan (SAMP) richt zich op het waarom en wat er bereikt moet worden met asset management. Het vormt de link tussen de organisatiedoelstellingen op langere termijn (het beleid) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en de operationele context, zijnde de entiteiten binnen dit beleidsdomein. Het SAMP is daarom afgeleid van dit ondernemingsplan en de gespecificeerde strategische doelstellingen en dient als strategisch kader voor het asset management en zijn assets.

Naast het SAMP werd ook een Asset Management Masterplan opgemaakt (AMMP). Het AMMP vertaalt de strategie naar concrete acties en projecten op middellange termijn. Het AMMP geeft per categorie een overzicht van de middelen en budgetten voor de geplande investeringen, onderhoud en vervangingen die binnen een bepaald tijdsvenster gerealiseerd zullen worden. Het doel is om op basis van specifieke acties de asset managementvaardigheden op te bouwen en te versterken en zo de kloof ten opzichte van het vooropgestelde ambitieniveau te dichten. Het AMMP is de roadmap naar conformiteit met ISO 55001 in 2029.

MDK staat in voor een jaarlijkse rapportering over de actuele toestand van het patrimonium en de voortgang in de uitvoering van de Asset Management Plannen. In afwachting van de geplande ingrepen worden waar nodig mitigerende of risico-beperkende maatregelen (tijdelijk) ingevoerd bij verminderde functionaliteit.

De functionaliteit van de infrastructuur van 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 het kader van het onderhoud aan waterinfrastructuur gaat naar de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de zeewerende infrastructuur. Met de realisatie van nieuwe kritieke zeeweringsinfrastructuren stijgt ook de noodzaak aan bijkomende middelen om deze kritieke infrastructuren op een professionele manier te kunnen beheren en de strenge eisen inzake bedrijfszekerheid te waarborgen. Deze middelen maken voortaan deel uit van het volledige pakket aan middelen dat wordt ingezet voor het professioneel en effectief beheren van alle infrastructuur.

Het beleidsdomein MOW zet in op digitale toepassingen zoals iASSET om het hele patrimonium te inspecteren met als opzet het beheer van de bouwwerken (bruggen, tunnels, keermuren, sluizen en stuwen) in de toekomst efficiënter te kunnen aanpakken. MDK wenst de onderhoudsachterstand voor de verschillende assettypes versneld weg te werken met bijzondere aandacht voor de prioritaire en strategische kunstwerken.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Kwaliteitsniveau van het patrimonium Kust o.b.v. uitgevoerde inspecties (geconsolideerd kwaliteitcijfer)	$x \geq 85\%$ is groen $80\% < x < 85\%$ is oranje $x \leq 80\%$ of een dalende trend t.o.v. het vorige kwartaal is rood
De functionaliteit van het patrimonium (Vlaamse radartorens SRK en bouwkundige infrastructuur) bewaren/waarborgen door het uitvoeren van onderhoudsopdrachten (kwaliteitsniveau o.b.v. uitgevoerde inspecties)	$x \geq 85\%$ is groen $80\% < x < 85\%$ is oranje $x \leq 80\%$ of een dalende trend t.o.v. het vorige kwartaal is rood

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

Het asset management en de desbetreffende data laten MDK toe om gefundeerde keuzes te maken over welke infrastructuur eerst aangepakt moet worden in het kader van structureel onderhoud.

MDK zet ook in op kwaliteit bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

MDK draagt actief bij aan een ambitieuze modal shift: het globale aandeel duurzame modi (o.a. te voet, (elektrische) fiets, openbaar vervoer) neemt tegen 2030 toe tot minstens 50% van alle verplaatsingen in heel Vlaanderen. Investerings in onze infrastructuur zullen rekening houden met de vraag. Op die manier willen we mensen verleiden en combimobiliteit in de praktijk brengen. We zetten daarbij samen met de vervoerregio's onder andere verder in op deelmobiliteit, een verduurzaming van vrijetijdsverplaatsingen, vlotte overstapmogelijkheden van de ene naar de andere vervoersmodus en onderzoeken hoe we het potentieel van personenvervoer over water maximaal kunnen benutten. MDK zal ook bijdragen aan het extra minderhinderaanbod bij werkzaamheden.

In 2020 werd het openbaar personenvervoer over het water (POW), veren en verbindingen via de waterweg, met uitzondering van de veren op de gemeenschappelijke Maas, in handen gegeven van MDK, om het zo te kunnen optimaliseren. Sinds 1 januari 2021 valt ook de exploitatie van POW in de vervoerregio Antwerpen onder de bevoegdheid van MDK. Om de personenmobiliteit op een eenvormige en kostenefficiënte manier te kunnen organiseren, maakt MDK in 2025 afspraken met De Vlaamse Waterweg nv voor de overname van de veren op de gemeenschappelijke Maas, zoals overeengekomen op het MCB van 13-14 november 2024. Op die manier zal al het openbaar personenvervoer over water in het beheer zijn van één overheidsentiteit.

In 2022 trad het uitvoeringsbesluit over het openbaar personenvervoer over water, kaderend binnen het Decreet basisbereikbaarheid, in werking. Met dat besluit is de basis gelegd voor de plaats van openbaar personenvervoer over water binnen het bredere mobiliteitskader en werden de verantwoordelijkheden voor MDK verduidelijkt. In 2024 werd de pijler personenvervoer over water binnen MDK geformaliseerd.

In 2025 werken we verder aan de professionalisering van het personenvervoer over water. Zo zal MDK een veiligheidsscreening organiseren van de verschillende verbindingen over het water om de (overgedragen) risico's te identificeren en inventariseren. Dit met het oog op de verdere ontwikkeling van een monitoringssysteem op basis van gelijkaardige veiligheidsstandaarden voor de publieke verbindingen over water. De nodige aandacht zal ook naar toegankelijkheid gaan.. In 2024 heeft Inter (Vlaams expertisecentrum toegankelijkheid) een screening uitgevoerd om de toegankelijkheid van de verbindingen over water in kaart te brengen. In 2025 werkt MDK behalve een normenkader ook een actieplan uit met zowel quick wins, bijvoorbeeld het optimaliseren van de website, als met grotere investeringen in infrastructuur. We stemmen verder af met het Departement MOW, De Lijn en De Vlaamse Waterweg met als doel een uniform beleid rond toegankelijk openbaar vervoer te creëren. Als uit de screenings rond veiligheid en toegankelijkheid, en de actieplannen die er uit voortvloeien, blijkt dat er aanpassingen nodig zijn aan de steigers, zal de waterwegbeheerder betrokken worden.

MDK werkt actief aan het versterken van het openbaar personenvervoer over water door gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's te bevorderen. Zo worden stadslussen en flexibele verbindingen onderzocht om de bereikbaarheid en mobiliteit te optimaliseren. In het kader van 'minder hinder' tijdens grote infrastructuurwerken zet MDK in op alternatieve vervoersoplossingen, waaronder het inzetten van DeWaterbus en extra veerdiensten om de impact op het dagelijkse verkeer te beperken. Zo werken we aan de uitbreiding van het netwerk van DeWaterbus in Antwerpen met nieuwe haltes en frequentere vaarten om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor het wegverkeer.

Om MDK zichtbaarder te maken zetten we in samenspraak met externe stakeholders in op het stroomlijnen van informatie en communicatie naar de gebruikers door de infoborden te actualiseren en een verbeterde website aan te bieden, aangevuld met informatie rond toegankelijkheid. Dit willen we realiseren door middel van een samenwerkingsovereenkomst met Nationaal Park Scheldevallei, Toerisme Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg.

Verduurzaming blijft ook in 2025 een prioriteit. Kwalitatief openbaar personenvervoer over water betekent ook duurzaam en klimaatvriendelijk vervoer. De veerboten van Vloot worden stapsgewijs verder vernieuwd de komende jaren en voor de concessieveren en DeWaterbus worden mogelijke pistes voor verduurzaming onderzocht.

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. MDK houdt ook in 2025 nauw contact met de vervoerregio's en gaat als gelijkwaardige partner actief op zoek naar opportuniteiten om het personenvervoer over water als onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem te stimuleren en maximaal te benutten waar dat een succesvolle bijdrage kan leveren aan de modal shift.

Om de belasting van mobiliteit op de directe omgeving te minimaliseren, wordt er al in een vroeg stadium gekeken naar oplossingen waarmee mobiliteitsmaatregelen en ruimtelijke inrichting goed op elkaar kunnen worden afgestemd. We zetten in op multimodale bereikbaarheid, bijvoorbeeld voor de uitbreiding van de jachthaven van Nieuwpoort waar de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst heeft afgesloten met een privaat consortium om het dok en de omliggende infrastructuur te realiseren. In het kader daarvan hebben MDK, de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort de handen in elkaar geslagen. We ondersteunen ook innovatie in mobiliteit en logistiek.

Met deze initiatieven ondersteunt MDK de modal shift naar duurzamere vormen van vervoer, minimaliseert de hinder tijdens werkzaamheden en bouwt aan een geïntegreerd en toekomstbestendig mobiliteitssysteem voor Vlaanderen. Zie ook OD 4.1

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning “studie naar de haalbaarheid van een verbinding over water in regio Gent” gerespecteerd werd	De studie is afgerond, de KPI komt dus te vervallen
Het aantal passagiers dat DeWaterbus Antwerpen maandelijks vervoert	Kengetal
Percentage beschikbaarheid van de veerdiensten	x ≥ 97% is groen x < 97% is rood

OD 2.2 Combimobiliteit

Investeren in herkenbare en gebruiksvriendelijke Hoppinpunten die erop gericht zijn vlot te kunnen schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen staat centraal. MDK bekijkt hoe het openbaar personenvervoer over het water een volwaardige plaats kan krijgen binnen basisbereikbaarheid en modal shift.

In het kader van het verhogen van de veertevredenheid van de gebruikers van de veerdiensten in eigen beheer van MDK gaan we proactief op zoek naar opportuniteiten om de veerdiensten (inclusief de veren op de Gemeenschappelijke Maas die in 2025 overgedragen worden aan MDK) beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi. Dit maakt deel uit van het project Klantentevredenheid dat MDK opvolgt (zie OD 9.5).

We voorzien een maximaal en op maat gemaakt vervoersaanbod voor de eindgebruikers, afgestemd op verschillende gebruiksdoeleinden zoals woon-werkverkeer, recreatieve verplaatsingen, Dit wordt gerealiseerd via doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk daarbuiten), zodat pendelaars vlot kunnen overstappen op andere vervoersmodi en toeristen eenvoudig toegang krijgen tot het netwerk. Daarnaast worden Mobility-as-a-Service oplossingen uitgerold die inspelen op de specifieke noden van elke gebruikersgroep. MDK zal, met aandacht voor het decreet basisbereikbaarheid en de verschillende vervoerregio's, onderzoeken welke opties het beste aansluiten bij gratis of betalend openbaar personenvervoer over water, met bijzondere aandacht voor de aard van het gebruik—zoals dagelijkse verplaatsingen, toeristische verbindingen of seizoensgebonden vervoer.

OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid

Vlaanderen zet het groeipad van investeringen in fietsinfrastructuur verder.

In 2025 zal MDK bij het aanleggen van de zeewering, i.s.m. de gemeentebesturen, maximaal aandacht besteden aan het streven naar een multifunctioneel gebruik van de infrastructuur. MDK gaat ook samenwerkingen aan met andere overheden en private consortia in grote infrastructuurprojecten.

SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid

Tegen 2030 wil de Vlaamse regering dat 50 % van alle verplaatsingen in Vlaanderen op een duurzame manier gebeuren. Om dit te realiseren willen ze zo veel mogelijk mensen verleiden om alternatieve modi te gebruiken. Het openbaar vervoer heeft een belangrijke rol te spelen in deze modal shift. Daarom wordt geïnvesteerd in een aantrekkelijk, performant en vraaggericht openbaar vervoer en wordt de klant centraal gezet door te zorgen voor een betrouwbare en kwalitatieve dienstverlening.

OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen

MDK biedt een vraaggericht en betrouwbaar aanbod. Op basis van metingen, analyses en bijsturing wil MDK het personenvervoer over water optimaliseren, zowel qua aanbod voor de klant als qua inzet van middelen.

Via de vervoerregio's wordt personenvervoer over water ('vervoer op maat') als onderdeel van het volledige mobiliteitssysteem behandeld.

OD 3.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn

NVT

OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer

De problematiek van overlast, veiligheidsrisico's en zwartrijden worden door MDK aangepakt met het oog op een veilig gebruik van de veren en DeWaterbus.

Daarnaast sluiten de veiligheidsaspecten van openbaar vervoer over water aan op de strategie binnen het veiligheidsmanagement (in concreto het risicobeheer en crisismanagement) van MDK. Hierbij gaat het zowel om de veiligheid van passagiers en als van het eigen personeel maar ook over de aanpak van problemen die zich kunnen voordoen tussen schepen onderling en tussen een schip en de wal. De getijdenwerking op zee en op een rivier als de Schelde vormt een extra uitdaging door de veranderende omstandigheden van het water, zoals stromingen en wisselende

waterstanden. Die variabele omgeving vraagt om specifieke procedures en extra aandacht voor de interactie met de natuurlijke en de stedelijke infrastructuur.

OD 3.4. Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers

In samenwerking met Inter zijn specifieke screeningstrajecten rond integrale toegankelijkheid uitgevoerd. Hierbij werd vastgesteld dat op getijgebonden rivieren, ondanks aanpassingen, de toegankelijkheid aan bepaalde grenzen onderhevig blijft. Zo werd de steiger op linkeroever al aangepast, maar kan deze bij laagtij toch niet volledig voldoen aan de toegankelijkheidsvereisten omdat de helling van de toegang dan te steil blijft. MDK werkt op basis van deze bevindingen verder aan een gedragen toegankelijkheidsvisie voor de veerdiensten. Inter blijft onze gesprekspartner in dit proces.

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid is meer dan louter openbaar vervoer. Het is de verandering naar een vraaggericht mobiliteitsbeleid waar de lokale besturen via de vervoerregio's een partner worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid en dat beleid ook mee van onderuit opbouwen. Deze regeerperiode gaat MDK verder op die ingeslagen weg, maar sturen we ook bij waar nodig.

OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0

Sinds de goedkeuring van het decreet basisbereikbaarheid in 2019 zijn de 15 vervoerregio's van start gegaan om op het niveau van de vervoerregio vorm te geven aan een regionaal mobiliteitsbeleid. Elke vervoerregio boekte haar eigen successen door op regionale schaal te komen tot afgeklopte en gedragen vervoersplannen en regionale mobiliteitsplannen.

De voorbije jaren zijn ook werk- en verbeterpunten gedetecteerd. Op basis van een brede evaluatie van de 5 jaar vervoerregiowerking, hun bijdrage aan de modal shift en de principes van het decreet basisbereikbaarheid, wordt bekeken welke bijstellingen nodig of opportuun zijn.

De initiatieven die MDK neemt in het kader van het openbaar personenvervoer over water (veren en verbindingen via de waterweg) dragen bij tot een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's. Zie ook OD 2.1.

OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten

NVT

OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie

In 2022 stelde de Vlaamse regering de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 vast. De Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 zal geactualiseerd worden op basis van de prioriteiten uit het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 en de goedgekeurde regionale mobiliteitsplannen. Hierbij wordt een thematische aanpak met verduidelijking van het begrippenkader, een scherpe focus en de concretisering van de operationele doelstellingen gehanteerd. Deze mobiliteitsvisie is richtinggevend voor het toekomstgerichte Vlaamse mobiliteitsbeleid.

MDK zal bijdragen aan de aangekondigde actualisatie van de mobiliteitsvisie op basis van de prioriteiten uit het Vlaamse regeerakkoord 2024-2029.

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

NVT

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

NVT

OD 5.2 Gerichte controle en handhaving

NVT

OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag

NVT

OD 5.4 Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring

NVT

OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan

NVT

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

De Vlaamse regering blijft verder investeren in onze havens als de belangrijkste motor van onze Vlaamse economie. Ze doen dat zowel via infrastructuurprojecten als via optimalisaties in de nautische keten.

OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

MDK draagt bij aan het behouden en versterken van de concurrentiekracht en het marktaandeel van onze havens. Daarom blijven we een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens verzekeren.

We zetten ook versterkt in om de Europese en internationale samenwerking verder te ontplooiën aan de hand van de gevolgde Noord-strategie. Zo zal MDK de samenwerking aangaan om internationaal beproefde systemen en processen te implementeren. Waar nodig voorziet MDK binnen haar werking en bevoegdheden proeftuinen om testen op te zetten en ontwikkelingen te helpen faciliteren met als primair doel een vlotte en veilige keten van en naar onze havens.

We verzekeren het tijdig baggeren van, naar en in de kustjachthavens.

De vereiste onderhoudsbaggerwerken worden tijdig uitgevoerd om een verminderde diepgang in de Vlaamse Kustjachthavens en de beperking van de toegang ertoe tijdens het vaarseizoen te vermijden. Zie ook OD 7.6.

Havens worden geconfronteerd met complexe uitdagingen zoals klimaat, digitalisering en veiligheid. Deze uitdagingen vragen om meer innovatieve oplossingen en samenwerking binnen de Vlaamse overheid en erbuiten. Daarom wordt het periodiek havenoverleg tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse zeehavens opnieuw opgestart. Zo kunnen we onze zeehavens ondersteunen om te blijven groeien en hun internationale slagkracht en concurrentiepositie te verhogen. De verschillende partners binnen de Vlaamse overheid en de havens slaan de handen in elkaar om deze ambities om te zetten in concrete acties.

Digitalisatie is een belangrijke en krachtige hefboom om de uitdagingen uit het regeerakkoord (o.a. veiligheid, samenwerking en efficiëntieverhoging) te realiseren. MDK werkt mee aan de optimalisatie van de bestaande digitale platformen binnen de havens en binnen het beleidsdomein MOW. Samen met het departement MOW onderzoeken we de mogelijkheid om één daadkrachtig digitaal platform te realiseren dat gebruikt kan worden door alle havens en partners in het

havenlandschap. We bekijken ook hoe we op andere manieren de havens verder kunnen ondersteunen met betrekking tot de steeds groter wordende uitdagingen op het vlak van digitalisering.

Informatieveiligheid speelt belangrijke rol bij digitalisatie en automatisatie. Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen inzake informatieveiligheid zet MDK op strategisch niveau in op cybersecurity en het behalen van het ISO27001-certificaat (NIS-2).

Project	Omschrijving	Deliverables 2025-2029
Informatieveiligheid	Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen worden de informatieassets in kaart gebracht, incl. risicobeoordeling en mitigerende maatregelen per asset en aanvaarde restrisico's	ISO27001-certificaat behalen

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 gevaar of hinder voor de scheepvaart OF beperkte hinder buiten het vaarseizoen' is groen (waarde 2) 'Er is beperkte hinder tijdens het vaarseizoen maar geen gevaar voor de scheepvaart' is oranje (waarde 1) 'Er is gevaar voor de scheepvaart' is rood (waarde 0) Ter info: het vaarseizoen loopt van mei tot en met september, de winterperiode loopt van oktober tot en met april.

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

De zee- en luchthavens zijn het kloppend hart van Vlaanderen. De Vlaamse Regering versterkt de 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. MDK 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 afdeling Maritieme Toegang (AMT).

Optimaliseren van de nautische keten

Samen met de havens werkt MDK aan de optimalisering van de volledige nautische keten zodat de betrouwbaarheid verhoogt en de vlotte en veilige bereikbaarheid van onze havens verzekerd is. In overleg met alle betrokkenen en met respect voor de geëigende overlegstructuren bekijken we welke maatregelen daarover binnen de Vlaamse overheid genomen kunnen worden waarbij de eigen personeelsleden van de nautische keten betrokken zijn.

Om de samenwerking in de nautische keten verder te bevorderen wordt ingezet op gemeenschappelijke werkvloeren voor alle actoren in de nautische keten zoals bijvoorbeeld in Antwerpen (Antwerp Coordination Center). De verhuis van de ketenpartners, Scheepvaartbegeleiding en Loodswezen is gepland in het najaar van 2026. Ook voor de locatie Zeebrugge is beslist om te verhuizen naar een gemeenschappelijke werkvloer, het Haven Coördinatie Centrum Zeebrugge (HCC). In 2025 wordt dit project verder uitgewerkt.

Om de interne samenwerking en de beloodingsprocessen binnen de nautische keten verder te stroomlijnen wordt voorzien in de functies Nautisch adviseur Zeebrugge (NAZ) en Gents Coördinatie Centrum (GCC). In 2025 worden voor de NAZ de functiebeschrijving, opleiding en werkafspraken gevaloriseerd om op termijn een volcontinu-functie NAZ in Zeebrugge te voorzien, afwisselend ingevuld door een opgeleide Kust- en zeeloods. In Gent zal dit jaar de CCG een eerste intrede maken. Waar eerst de functie zich zal beperken tot een interne niet-continufunctie, wordt vinger aan de pols gehouden om het groeipotentieel naar een volcontinu verbindingsfunctie (GCC) te ontwikkelen. Binnen het Loodswezen worden intern alle walfuncties geëvalueerd om de optimale afstemming tussen de verschillende functies te voorzien.

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

congestie in en rond de Antwerpse haven te vermijden blijven we inzetten op watertransport. Tevens wordt het meevaren van loodsers met commerciële vaartuigen tot een minimum beperkt.

Optimaal Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

Onder leiding van het departement MOW in samenwerking met Nederland werkt MDK met al zijn nautische expertise mee aan de toekomstige externe veiligheidssituatie op de Westerschelde.

Vlaanderen (MDK) en Nederland staan als gelijkwaardige partners gezamenlijk in en dragen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied op het vlak van het gebruik van de vaarweg. MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van de het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Om op korte termijn de vooropgestelde deliverables te halen en te komen tot een effectief en doorgevoerd eindresultaat werd het traject Impuls GNB opgestart. De missie en visie werden afgeklopt en de waarden en gewenste cultuur hebben vorm gekregen in het vervolgprogramma “ transitie GNB”.

De verschillende deelacties van het programma ‘transitie GNB’ worden stelselmatig verder geïmplementeerd. Binnen het GNB is de beleid- en beheercyclus intussen een gevestigd instrument geworden dat nauw aansluit bij de beleid- en beheercyclus van MDK en bij het GIP. Het grensoverschrijdende GNB, bestaande uit de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), het Beheer- en Exploitatieteam (BET) en Vessel Traffic Services (VTS), werkt volgens een aantal strategische speerpunten die door de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart zijn vastgelegd. Voor 2025 is voor de derde maal een jaarplan opgemaakt dat invulling geeft aan de strategische speerpunten en de werking van het GNB stuurt: Hiermee is een stijgende planmatige samenwerking met Nederland gerealiseerd.

Ook de werking van de PMO-functie krijgt verdere systematische invulling en vorm. Het cultuurtraject met als doel meer ‘gezamenlijkheid’ na te streven binnen het GNB wordt verder ingebed in de dagelijkse werking van en tussen de operationele VTS, BET-SRK en GNA-teams. Daarnaast werkt het GNB samen met stakeholders om het handavingsproces binnen het GNB-gebied te optimaliseren. Hiervoor is er een samenwerking met De Vlaamse Waterweg opgezet die in 2025 zijn operationele uitwerking krijgt.

Eén van de belangrijkste elementen die de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (Vlaanderen – Nederland) faciliteert, is de werking van de Commissie Nautische Veiligheid Scheldegebied (CNVS). De commissie staat in voor de veiligheid in het Scheldegebied bespreekt incidenten, calamiteiten

en bijna-ongevallen. De commissie analyseert en adviseert de uitvoering van het operationele nautisch beheer.

De werking werd objectief tegen het licht gehouden en gespiegeld met gelijkaardige organen. Het kader errond wordt geoptimaliseerd om een duidelijk aanwezige CNVS te hebben in en rond het Scheldegebied. Tevens dient er geschakeld te worden naar een pro-actievere werking van het orgaan met respect voor de eigenheid van alle partijen. In 2025 worden de geformuleerde aanbevelingen met extra ondersteuning uitgevoerd. De koppeling met het interne Veiligheidsbeheersysteem van MDK wordt eveneens geborgd.

Om de complexiteit van de ketenwerking te garanderen en een vlotte scheepvaart te bewerkstelligen is er meer dan ooit nood aan handhaving. Samen met De Vlaamse Waterweg, de scheepvaartpolitie (SPN) en betrokken stakeholders wordt in 2025 de samenwerking hierrond geoperationaliseerd. Daarnaast wordt er gewerkt aan de actualisatie van de scheepvaartreglementen, en algemeen aan het juridisch-nautische kader. Vanuit de GNB-transitie vormt dit een nieuw speerpunt voor 2025.

Samen met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) werkt het GNB mee aan een langetermijnperspectief voor de toegankelijkheid van de Vlaamse en Nederlandse havens in de Schelderegio. MDK participeert onder meer in de (lopende) onderzoeken naar de nautische toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen en het onderzoek hoofdgeulen/nevengeulen.

Het GNB verstrekt nautisch en technisch advies aan De Vlaamse Waterweg voor de bouw van de nieuwe Scheldebrug.

Vanuit een toekomstvisie voor Vessel Traffic Services (VTS) werkt MDK in het project duurzame bezetting samen met de Nederlandse partner aan oplossingen voor een meer robuuste bezetting van de verkeerscentrales.

De uitwerking van de organisatie van de marifoon blokindeling voor het werkingsgebied Zandvliet zit vervat in arbitrage. Na beslissing kan overgegaan worden tot de implementatie van de gemaakte keuzes.

Om het verkeersmanagement en de verkeersbegeleiding op het kanaal Gent-Terneuzen te optimaliseren zal MDK binnen de samenwerking met Nederland Vessel Traffic Services realiseren. Streefdatum is om einde 2025 VTS op het Kanaal operationeel te hebben. De bediening van de brug van Zelzate zal, in functie van de technische mogelijkheden, in een eerste fase lokaal blijven

doorgaan. De bediening op afstand wordt onderzocht in samenwerking met het departement MOW en De Vlaamse Waterweg.

Het bestaande Informatie Veiligheidssysteem (IVS), de ICT en de assets ten behoeve van verkeerbegeleiding krijgen een update. Het Beheer-en Exploitatieteam Schelde Radarketen (BET-SRK) voert het technisch beheer van de Schelderadarketen. Naast het onderhoud en de vervangingswerkzaamheden van installaties en systemen, ligt de focus op de realisatie van een nieuwe IT-architectuur, de plaatsing van de radars in het kader van de invoering van verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent Terneuzen, de verdere uitwerking en bescherming van de ICT-architectuur (zie ook OD 7.4) en een aantal bouwprojecten. De belangrijkste zijn het Antwerp Coordination Centre en de verkeerscentrale Zeebrugge.

MDK werkt ook aan een toelatingsbeleid voor de kusthavens. Het toelatingsbeleid Kusthavens zal als een objectieve maatstaf voor onze dienstverlening richting de kusthavens staan. Een verdere professionalisering is noodzakelijk. Dit toelatingsbeleid dient in afstemming met de verschillende ketenpartners opgesteld te worden. Zo komen we tot een performante, vlotte en veilige op- en afvaart van onze havens aan de Vlaamse kust aan de hand van een duidelijk kader met werkafspraken. Het uitbouwen en handhaven ervan ligt in handen van MDK.

In 2025 wordt het Toelatingsbeleid Kusthavens dan ook definitief vorm gegeven en uitgerold. De stakeholders worden hierover geïnformeerd en de processen worden waar nodig verfijnd en/of bijgestuurd. Zo komen we tot een performante vlot en veilige op- en afvaart van onze havens aan de Vlaamse Kust aan de hand van een duidelijk kader met werkafspraken.

De komende jaren zijn er grote infrastructuurwerken gepland die impact zullen hebben op VTS, namelijk Prinses Elisabeth Zone, werken ikv de Oosterweelverbinding en de Scheldebrug.

In kader van de uitbreiding van de Elisabethzone, werd door de FOD een risico-analyse uitgevoerd. Scheepvaartbegeleiding zal op basis van de resultaten van deze analyse nagaan hoe de veiligheid in, de windmolenparken gegarandeerd kan worden en welke financiële consequenties dit zal hebben.

In 2025 wordt VTS Boven Rede Antwerpen operationeel. De aangrenzende zone wordt omwille van de komst van de Scheldebrug klaargestoomd voor de verruiming van radardekking en bijhorende VTS richting Wintam (incl. VTS Scheldebrug - Wintam, excl. brugbediening) en wordt in de komende jaren in de zone Bovenrede Antwerpen ingeschakeld. De nodige interne operationele werking wordt hierop aangepast en de vereiste de technische uitbreiding (radartorens en koppeling)

worden voorzien. Voor VTS Bovenrede Antwerpen en VTS-uitbreiding tot Wintam wordt één extra continustoel voorzien.

De speerpunten van de GNB hebben een duidelijke link met de kerntaken van moederorganisatie MDK. Inzetten op een vlotte en veilige scheepvaart draagt ook bij aan de bescherming van het mariene milieu. Dit alles gebeurt volgens internationale richtlijnen en regelgeving.

Daarenboven beoogt MDK met het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) een vlot en efficiënt opstarten, ondersteunen, coördineren en beëindigen van maritieme incidenten in de Belgische territoriale zee en Exclusieve Economische Zone (EEZ). Ook dit draagt bij aan de bescherming van de mens, maritieme milieu en economisch patrimonium. Het MRCC is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.

MDK zal ook in 2025 samen met Frankrijk participeren in de Maritime Multipurpose Operation (MMO). Hierbij wordt ingezet op het bevorderen van kennisoverdracht en het gemeenschappelijk gebruik van SAR-drones. bijkomend wordt in 2025 een samenwerking afgesloten met Skydrone voor MDK-dronetoepassingen.

De regels over ontheffing en vrijstelling van de loodsplicht ten behoeve van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer voor de kust en Scheldehavens worden samen met het departement MOW vernieuwd. Een Pilotage Exemption Certificate (PEC) geeft de kapitein vrijstelling van loodsplicht voor een welbepaald schip op één bepaald loodsplichtig traject. Dit nieuwe kader komt er na samenwerking tussen alle overheidspartijen en de sector. Het werd internationaal afgestemd en biedt alle partijen bijkomende rechtszekerheid waardoor ongewenste excessen worden vermeden. De PEC-aanvragen en -examinering worden zoveel als mogelijk omgevormd naar de huidige digitale normen en standaarden waarbij bijkomende technologische middelen worden ingezet als reactie op de vraag van de sector.

Een moderne beloodsingsvloot

De beloodsing van de scheepvaart is een cruciale dienstverlening binnen de hele nautische keten en ruimer binnen de Vlaamse en zelfs Europese economie. Het is van het grootste belang dat de beloodsingsvloot te allen tijde operationeel kan blijven. Eind 2024 werd de opdracht gegund voor één nieuwe loodsboot die de kotterdienst op de Westpost kan overnemen. We stellen deze regeerperiode een plan op met betrekking tot de vernieuwing van de rest van de beloodsingsvloot en integreren dit in het GIP.

Om in de toekomst de continuïteit van onze dienstverlening te blijven garanderen, werd een nieuw vlootplan opgemaakt dat zicht geeft op welke (nieuwe) beloodsingsmiddelen het 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, kan LOA (Loodsen op afstand) worden verstrekt. Het concept helibeloodsing wordt in combinatie met andere helikoptertoepassingen bestudeerd. De benchmark en haalbaarheidsstudie rond helibeloodsing kenden een positief resultaat. Alvorens tot een definitieve inwerkingtreding kan worden overgegaan, worden er nog onderzoeken op veiligheids-, syndicaal en administratief vlak uitgevoerd. Deze trajecten lopen parallel om de doorlooptijd minimaal te houden doch ruimte te nemen om maximaal in te zetten op kwaliteitsvol onderzoek. Elk traject dient een positief resultaat te kennen alvorens effectief helibeloodsing bij stormcondities en redundantie van beloodsingsmiddelen kan ingevoerd worden. MDK werkt dit dossier verder uit. Op basis daarvan zal een beslissing over het te implementeren scenario genomen zal worden.

MDK zet ook (klassieke) beloodsingsvaartuigen in en maakt daarbij gebruik van zowel grote SWATH's als kleinere tender SWATH's. De beloodsingsvaartuigen die het agentschap momenteel inzet zijn bijna end of life. Vervanging dringt zich op. Om het veilig en vlot beloodsen te kunnen blijven garanderen wil MDK in eerste instantie de oude loodsbotten vervangen door twee beloodsingsvaartuigen van het type P-klasse. Ook de SWATH's zijn essentieel voor de beloodsing en dus een onmisbaar onderdeel binnen de nautische ketenwerking. Ze zal ook gekeken worden naar de vervanging van deze vaartuigen.

Niet alleen de beloodsingsmiddelen worden verder gemoderniseerd, ook de uitvalbasis van Vloot en het Loodswezen te Vlissingen dient versterkt te worden. Vernieuwing is nodig voor een goede organisatie van de dienstverlening. Er wordt werk gemaakt van het huisvestingsdossier.

Ook de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel is cruciaal voor de continuïteit van onze dienstverlening. We willen evolueren naar een duurzame bezetting en bijhorende maatregelen op operationeel en technisch vlak van de verkeerscentrales binnen het SRK-gebied en in Zelzate.

MDK verzekert een kwalitatief hoogstaande dienstverlening op vlak van het ter beschikking stellen van vaartuigen en streeft hierbij naar een beschikbaarheid van vaartuigen van respectievelijk 95% en 97%. MDK streeft er bij reddingsoperaties naar om de eigen vaartuigen snel en doelmatig in te zetten. Dat gaat van het opsporen en redden van personen die in nood of in moeilijkheden verkeren tot het bieden van hulp en bijstand aan vaartuigen.

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 standaarden van de International Hydrographic Office (IHO). De peilingen worden uitgevoerd in navolging van het jaarlijkse surveyprogramma 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 productie van nautische informatie conform de S-100 standaardenreeks wordt stapsgewijs opgenomen, met zeekaarten en bathymetrie als prioriteit (S-101, S-102).

De Vlaamse Hydrografie baat verder het Meetnet Vlaamse Banken optimaal uit zodat realtime meteorologische en oceanografische parameters beschikbaar zijn op verschillende plaatsen langsheen en voor de Vlaamse Kust om operationele dienstverlening, beheer en beleidsbeslissingen te optimaliseren. We voldoen hierbij ook aan de internationale afspraken omtrent het beschikbaar maken van getij-informatie en andere nautische publicaties zoals stroomatlassen, ... Op basis van de opmetingen en modellen produceren we (weers)voorspellingen voor de nautische keten en de recreatieve sector en deze worden vier keer per dag beschikbaar gesteld via het kustweerbericht.

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.

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 samengewerkt kan worden. MDK participeert en werkt constructief mee aan de initiatieven binnen het beleidsdomein die kaderen in een nieuwe havenstrategie.

Net zoals in de buurlanden zou een Emergency Response Towing Vessel (ERTV) een aanzienlijke meerwaarde betekenen voor de Vlaamse kustwachtpartners, zeker bij kritieke weersomstandigheden waarbij noodhulp op zee vereist is en bescherming van maritieme constructies noodzakelijk wordt. MDK erkent dit potentieel en werkt daarom actief verder aan een dossier om de inzet en het juridische kader rond de ERTV te realiseren.

Project	Omschrijving	Deliverables 2025-2029
Drones	Bevorderen van kennisoverdracht en het gemeenschappelijk gebruik van SARdrones	<u>2025</u>

		een samenwerking afgesloten met Skydrone voor MDK-dronetoepassingen.
--	--	--

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning 'Functies aan de wal' werd gerespecteerd	Ja is groen Neen maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen maar finale deadline komt in het gedrang is oranje
De mate waarin de vooropgestelde planning 'Helibeloodsing' werd gerespecteerd	Ja is groen Neen maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen maar finale deadline komt in het gedrang is oranje
Transitie GNB: de mate waarin de voortgang inzake de optimalisatie van de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de voortgang inzake het uitwerken en implementeren van een toelatingsbeleid voor de Kusthavens gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de voortgang inzake het invoeren van een duurzame bezetting in het SRK-gebied en GNB-gebied gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de voortgang inzake het operationaliseren van een Emergency Response Towing Vessel gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage van peilplannen en ECS kaarten dat binnen de afgesproken termijn werd afgeleverd NB: dit maandelijks cijfer is gebaseerd op de periode van halfweg de vorige maand tot halfweg de huidige maand.	$x \geq 85\%$ is groen $75\% \leq x < 85\%$ is oranje $x < 75\%$ is rood
Realtime beschikbaarheid van de data van het meetnet	$x \geq 98\%$ is groen $95\% \leq x < 98$ is oranje $x < 95\%$ is rood
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen blokken Zeebrugge en Zandvliet) zonder incidenten	$x > 99,85\%$ is groen $99,70\% \leq x \leq 99,85\%$ $x < 99,70\%$ is rood

Aantal ernstige of zeer ernstige incidenten in de afgelopen maand (blokken Zeebrugge en Zandvliet)	x = 0 is groen x > 0 is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zandvliet	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Het aantal keer dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrale van Zandvliet	x = 0 is groen x > 0 is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zeebrugge	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Het aantal keer dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrale van Zeebrugge	x = 0 is groen x > 0 is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zelzate	x = 100% is groen x < 100% is rood
Het aantal keer dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrale van Zelzate	x = 0 is groen x > 0 is rood
Aantal opgevolgde schepen blokken Zeebrugge en Zandvliet	Kengetal
Het aantal keer dat VTS Uitkijk Zelzate (UKZ) in de afgelopen maand bediend werd door een "vlinder"	Kengetal
De mate waarin de voortgang inzake het invoeren van VTS op het volledige Kanaal Gent Terneuzen werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
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
Aantal incidenten per type	Kengetal
Percentage gelukte vaarplannen	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Percentage volledig bezette wachten voor GNA Vlaanderen in Vlissingen in de afgelopen maand	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Het aantal keer dat GNA (Vlaanderen en Nederland samen) een nulbezetting heeft in Vlissingen in de afgelopen maand	x = 0 is groen x > 0 is rood
Loodsvrijstelling kust- en scheldehavens (PEC): De mate waarin het vooropgestelde plan van aanpak gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood

Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor het Loodswezen	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de Scheepvaartpolitie	$x \geq 97\%$ is groen $x < 97\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de Vlaamse Hydrografie	$x \geq 97\%$ is groen $x < 97\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor Zeewetenschappelijk onderzoek	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Streven naar een gemiddelde doorlooptijd van 8 minuten tussen het ontvangen van een oproep voor hulp, bijstand en redding en de effectieve afvaart van het schip	$x \leq 8$ is groen $x > 8$ is rood

OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer

NVT

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

NVT

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg

NVT

OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel

NVT

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

NVT

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten

NVT

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

Door de directe en indirecte uitstoot van broeikasgassen te beperken bij het gebruik van ons patrimonium en bij de (her)aanleg van infrastructuur, geeft het beleidsdomein MOW zelf het goede voorbeeld. Vergroeningsmaatregelen rond energiegebruik en -efficiëntie, duurzaam materiaalgebruik bij onderhouds- en investeringsprojecten en klimaatvriendelijke werfactiviteiten staan daarbij centraal. Daarnaast legt het beleidsdomein beleidsmatig ook sterk de focus op innovatie, vergroening en duurzaamheid door in te zetten op een emissievrije mobiliteit (inclusief lucht- en scheepvaart), data te gebruiken om de mobiliteit te sturen, innovatie gericht te ondersteunen en onze waterbeheersingsmaatregelen op peil te houden.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bevindt zich in een unieke positie: het ondergaat de effecten van klimaatverandering, maar kan ook helpen de effecten te verminderen door de toegepaste wetenschappelijke en operationele expertise. MDK participeert actief in het Transitienetwerk Klimaat binnen het beleidsdomein MOW.

In dit kader werkt het beleidsdomein samen aan de uitdagingen die het klimaat stelt en aan bindende engagementen vanuit twee uitgangspunten: zowel de impact van Mobiliteit en Openbare Werken op het klimaat, als de impact van de klimaatsverandering die binnen het beleidsdomein MOW ondervonden wordt.

De acties uit het Jaarplan Klimaat MOW worden opgenomen in het Werkplan 2025 van het transitienetwerk Klimaat.

MDK wil haar dienstverlening zo ~~groen~~ duurzaam mogelijk verderzetten. Om met kennis van zaken te ageren, stelt MDK tegen ten laatste medio 2025 een uitvoerbaar klimaatactieplan 2025-2030 op. Het overkoepelend Klimaatactieplan zal aangeven welke inspanningen en projecten van het agentschap in de loop van 2025 en de volgende jaren geïmplementeerd moeten worden.

Het Klimaatplan MDK heeft de ambitie om in 2025 een strategisch meerjarenplan voor te stellen, dat met jaaractieplannen inzet op 4 hoofdpistes:

- Het uitvoeren van een strategisch vastgoedplan MDK, als onderdeel van het Klimaatplan
- Het verduurzamen van de vaartuigen in eigen beheer
- Het verder verduurzamen van het wagenpark en aanpassen van het gebruik
- Duurzame projectaanbestedingen

MDK werkt mee aan de MOW-initiatieven inzake het verkleinen van de ecologische footprint van onze werven. We nemen actief deel aan werkgroepen rond verduurzaming. Binnen het thema

De uitvoering van de onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens loopt van 2025 tot 2031 waardoor de impact van de milieuvriendelijke aanbesteding ook op langere tijd zal doorwerken.

OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

Mobiliteit en infrastructuur hebben een grote impact op ons leefmilieu. Het beleidsdomein blijft inzetten op de omschakeling naar zero-emissie voertuigen om de klimaatverandering tegen te gaan, luchtverontreiniging te beperken en het gebruik van hernieuwbare energie in transport te verhogen met oog voor haalbaarheid en betaalbaarheid.

De Vlaamse Regering heeft tevens als operationele doelstelling vooropgesteld om duurzaam en innovatief aan te besteden en het energiegebruik in gebouwen en technische infrastructuur te doen dalen.

Het strategisch vastgoedplan MDK vormt een lange termijn-aanpak om de patrimoniumportefeuille van het agentschap te vergroenen en verduurzamen. MDK beschikt hiermee over een beheersbare, betaalbare, duurzame en maatschappelijk verantwoord patrimonium-portefeuille die uiterlijk tegen 2045 energie-efficiënt en koolstofneutraal zal zijn. Het Energetisch Masterplan (cfr. data in Terra) weerspiegelt de status van het bereiken van subdoelstellingen (de reductie aan energieverbruik en CO₂-reductie) en tevens ook de eventuele nood aan bijsturing van de organisatorische strategie en tactiek om de CO₂-neutraliteit tegen 2045 te realiseren. Het vastgoedplan MDK met haar strategische keuzes vormt dé leidraad voor de operationele realisatie van een groen duurzaam patrimonium en zorgt voor duidelijkheid in de prioriteit van de gebouwen waarin moet worden geïnvesteerd tussen nu en 2030 of 2045.

MDK zet ook in op renovatie en verduurzaming van bestaande gebouwen in beheer van afdeling Kust waarbij de focus ligt op de ontwerpdocs voor de renovatie van de bestaande vuurtorens. De uitvoering is voorzien vanaf 2026. De gebouwen zitten buiten de scope van het asset management. Ook voor de gebouwen en het assetmanagement van Vloot wordt een toekomstgericht plan uitgewerkt. Loodswezen zet evenzeer in op renovatie en verduurzaming van haar gebouwen in Vlissingen (zie OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein). Scheepvaartbegeleiding anticipeert in haar bestekken door duurzaamheid en klimaat op te nemen en zo toekomst gericht te handelen.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Strategisch vastgoedplan MDK: de mate waarin het plan opgemaakt en uitgevoerd wordt	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage primaire energiereductie (energetisch masterplan gebouwen)	Kengetal: daling met 3% ten opzichte van het voorgaande jaar (vanaf 2023) Tussentijdse voorspellingen (op kwartaalbasis) + jaarlijkse rapportering (februari) van voorbije jaar. (berekening: energieverbruik/m ² vloeroppervlakte. De vermindering aan energieverbruiken geeft zicht op het percentage aan primaire energiereductie.)
Ecoscore van het MDK-wagenpark	Kengetal Streefdoel is een gemiddelde ecoscore van min. 73 voor de personenwagens, en 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen.

OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart

Voor de schepen van de Vlaamse overheid maken we deze regeerperiode een plan op hoe en op welk tempo we de uitstoot kunnen verlagen.

De MDK vaartuigen vormen, zoals omschreven in het Klimaatplan MOW, de 2^{de} grootste bron van CO₂-uitstoot voor het beleidsdomein MOW (na de bussen van De Lijn). MDK (Vloot) heeft dan ook de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen significant mee te verminderen, onder meer door de uitrol van het duurzaam investeringsplan. Dit investeringsplan omvat het vernieuwen, ombouwen en optimaliseren van de vaartuigen binnen Vloot, inclusief de veren en zoekt naar extra steun bijvoorbeeld aan de hand van subsidies, om de klimaatdoelstellingen op korte en lange termijn te halen. Het uitrollen van het duurzaam strategisch investeringsplan van de Vlootvaartuigen kan tegen 2030 een CO₂ besparing opleveren van 40%, afhankelijk van de budgetten die politiek ter beschikking gesteld worden.

Binnen MDK is er een dringende behoefte aan de vervanging van de beloodsingsvaartuigen op de Westpost. In 2024 werd de overheidsopdracht voor de bouw van een nieuwe loodsboot kotter en een zusterschip succesvol doorlopen. MDK ondersteunt de ambitie, zoals opgenomen in de beleidsnota, om deze regeerperiode een plan op te stellen voor de vernieuwing van de rest van de beloodsingsvloot en deze te integreren in het GIP.

In 2025 wil MDK een opdracht lanceren voor de bouw van vier nieuwe SWATH-beloodsingsvaartuigen. Deze investeringen hebben niet alleen een grote impact op de nautische keten en de efficiëntie en veiligheid van de scheepvaart, maar er wordt ook veel aandacht besteed aan innovatie en duurzaamheid. De schepen worden "methanol-ready" gebouwd, zodat ze in de toekomst eenvoudig kunnen worden omgebouwd naar duurzamere varianten zodra de technologie dit toelaat.

Door dergelijke initiatieven te nemen, evenals een verhoogde focus te plaatsen op asset management en het structureel onderhoud van de vaartuigen, draagt MDK bij aan het streven naar duurzaamheid. MDK zal, binnen de mogelijkheden van de beschikbare kredieten, blijven zoeken naar manieren om te verduurzamen. Elektrificatie, automatisering, smart shipping, ... zijn slechts enkele van de innovatieve pistes die worden bewandeld. De economische impact van deze projecten zal daarbij telkens centraal staan.

Het gaat hierbij niet enkel over duurzame en innovatieve vaartuigen die passen binnen de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering, maar ook zeer stille vaartuigen, wat een bijkomende troef is voor de specifieke locaties, o.a. stadskernen.

Naast de verduurzaming van de eigen schepen, wenst MDK ook in te zetten op het aanwenden van duurzame vaartuigen binnen de overheidsopdrachten. In de overheidsopdrachten voor de uitvoering van onderhoudsbaggerwerken en suppleties, alsook bij dienstenopdrachten met inzet van surveyvaartuigen, wil MDK inzetten op duurzaamheidscriteria die leiden tot een beperking van de uitstoot van CO₂ en NO_x (stikstof). Dit zal als piloot toegepast worden bij de nieuwe aanbesteding voor de onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens.

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Om veilig en vlot scheepvaartverkeer te kunnen garanderen, blijven we investeren 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. (Zie ook OD 7.4).

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Percentage brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening)	Kengetal Een daling van 40% te realiseren tegen 2030 met 2015 als referentiejaar. Kanttekening: vaartuigen zijn voorlopig moeilijker om te vormen naar zero of lage emissie en worden dus niet opgenomen in deze scope. MDK en DVW willen echter de komende jaren de emissies van deze vaartuigen beter in kaart brengen en verdere reductie-acties uitwerken.
De strategische verduurzaming van de Vlootvaartuigen. De mate waarin bijkomende investeringsmiddelen voor de uitrol van een duurzaam strategisch investeringsplan voor de Vlootvaartuigen structureel verkregen werden	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood

OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

NVT

OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop en gericht inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken.

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.

In 2025 zetten we verder in op het implementeren van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën en hogere resolutievoorspellingen binnen het Kustweerbericht en naar de gebruikers binnen de nautische keten. De digitalisering op het vlak van nautische kaarten zet zich volop door. De Vlaamse Hydrografie gaat door met de opgestarte ontwikkeling van een nieuwe generatie cartografische producten (S-100). De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft ingestemd met het gebruik van deze producten vanaf 1/1/2026. In 2025 zal de Vlaamse Hydrografie opleiding, ontwikkeling en testen verderzetten. Voor het einde van 2025 gaan de eerste artikelen effectief in productie.

MDK zal inzetten op innovatie in de scheepvaart door het implementeren van bijkomende sensoren aan boord van de veerdiensten. Dit zal resulteren in een verdere automatisatie ter ondersteuning van de bemanning. Wat ook de veiligheid van de bemanning en de veerbootgebruikers ten goede komt.

Innovatie in de zeewering wordt onderzocht met pilootprojecten zoals duin-voor-dijk, alternatieve suppletiemethodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen. Er wordt ook een nieuw pilootproject “Dunefront” (Horizon Europe) uitgewerkt om de hybride aanpak voor duinvoetversterking te onderzoeken. In samenwerking met kennisinstellingen en de private markt wordt onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en verdere uitrol van Nature-Based-Solutions voor onze kustbescherming. Voor het operationele beheer van de stormvloedkering in Nieuwpoort wordt de mogelijkheid van een *Digital Twin* onderzocht.

De toekomstvisie van het Meetnet Vlaamse Banken zal geïmplementeerd worden om de nautische keten optimaal te ondersteunen. Initieel onderzoek heeft aangetoond dat huidige alternatieven voor het bestaande netwerk van meetpalen geen waardig en kosten-efficiënt alternatief kunnen bieden. Daarom zal de aandacht gaan naar het garanderen van de beschikbaarheid van de huidige platformen en sensoren om zo de nautische keten 24/7 te kunnen voorzien van betrouwbare en

real-time data om operationele beslissingen te onderbouwen. In dat kader wordt in 2025 verder gewerkt aan een volwaardige back up ICT-omgeving.

MDK zet in op een verdere automatisatie van de vaarwegmarkering om het beheer en onderhoud te optimaliseren door middel van innovatieve toepassingen, welke toelaten de vaarwegmarkering vanop afstand te monitoren.

Vanuit het beleidsdomein focussen we op autonoom varen en dronetechnologie. We onderzoeken ook de potentie van drones in de maritieme sector.

Investerings in slimme infrastructuur bereidt Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag experimenteert MDK al met autonoom varen.

In 2025 komt een nieuwe Vlaams wettelijk kader voor “Geautomatiseerd varen – besturing op afstand” (binnenvaart). Daarbij wordt gefocust op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving.

De implementatie binnen de bevoegdheden van MDK zal grondig geëvalueerd worden. De uitdaging daarbij is om in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer onze Nederlandse collega's te overtuigen mee te gaan in het Vlaamse kader. Ook intern MDK dienen bepaalde geesten nog te rijpen, een proces waar er in 2025 hard wordt op ingezet om geautomatiseerde vaartuigen welkom te heten in het MDK-bevoegdheidsgebied.

Op de Noordzee zal er meer ingezet worden op de ondersteuning van geautomatiseerde (proef)vaarten binnen het MRCC-gebied. Hiervoor wordt nauw afgestemd met de Federale partijen om te komen tot een gestroomlijnd proces in afstemming met het toelatingsbeleid kusthavens.

De technische mogelijkheden en ontwikkelingen op het vlak van autonoom varen worden meegenomen. In 2025 onderzoeken we verder hoe en welke kwaliteits- en efficiëntieverhoging bereikt kan worden met behulp van onbemande vaartuigen. In samenwerking met Nederland wordt werk gemaakt van het beleidskader voor geautomatiseerd varen binnen het GNB-gebied. Vanuit de bevoegdheden die MDK heeft op zee wordt er aansluiting gezocht met de betrokken Vlaamse en federale bevoegde overheidsinstanties om autonome vaart op zee te faciliteren.

Smart Shipping is een project dat de mogelijkheden tot geassisteerd varen onderzoekt. Dit project vormt een innovatief speerpunt met talrijke andere thema's zoals verduurzaming van de

vaartuigen (brandstofbesparing en CO₂-reductie), “modal shift”, verlichten van de werkdruk van personeel en verhogen van de veiligheid zowel voor personeel als passagier. Zo wordt voor de veerdienst Kanaal Gent-Terneuzen een concept ontwikkeld om zowel geassisteerd te kunnen varen alsook de communicatie met de veergebruiker te optimaliseren. Voor de kustveren van Oostende wordt een automatisch aan- en afmeersysteem onderzocht. Daarnaast wordt een proefproject opgezet met een zelflerend systeem ter ondersteuning van het veilig en duurzaam varen waarbij de operator aan boord onmiddellijk real-time begeleiding krijgt.

Zie ook OD 6.2 voor het inzetten van drones en het faciliteren van de informatie-uitwisseling in de nautische keten.

In het kader van openbare werken wenst Vlaanderen als innovatieleider ook een voorbeeldrol op te nemen op het vlak van duurzame inzet van materialen en het circulair gebruik van grondstoffen.

MDK besteedt op diverse vlakken aandacht aan duurzaamheid en circulaire economie. Zo wordt bij de uitwerking van infrastructuurwerken het mogelijk hergebruik van materialen ingebed. Op die manier wordt niet enkel het transport maar ook het gebruik van nieuwe primaire grondstoffen gereduceerd. Voor de bouw van de strekdam in Blankenberge worden de materialen afkomstig van de afbraak van het staketsel hergebruikt en worden speciale eco-blokken gebruikt die het betongebruik reduceren en de ecologie ondersteunen. Vloot heeft afspraken met bepaalde leveranciers om gebruikte reddingsgordels, kapotte kledij en schoenen terug te bezorgen waar ze hergebruikt worden in het kader van projecten die onder circulaire economie vallen. MDK doet ook regelmatig beroep op Het Facilitair Bedrijf. Zij ondersteunen het principe van circulaire economie zeer sterk waardoor MDK, zij het onrechtstreeks, hier de nodige aandacht aan schenkt.

Zie ook OD 7.1 voor verduurzaming voertuigen en OD 7.2 voor verduurzaming vaartuigen.

Project	Omschrijving	Deliverables 2025
Autonoom varen – hydrografie	Verder inzetten op de verhoging van de kwaliteit en efficiëntie bij het inwinnen van hydrografische data aan de hand van onbemande vaartuigen	<u>2025</u> Indienstname en inzetten van een onbemand hydrografisch vaartuig.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Geautomatiseerd varen: de mate waarin werk gemaakt wordt in samenwerking met het	Ja is groen

departement MOW, De Vlaamse Waterweg, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en Rijkswaterstaat van een "Vlaams"/"uniform" beleidskader voor geautomatiseerd varen binnen het GNB-gebied.	Neen maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Smart shipping/Geassisteerd varen: de mate waarin onderzoek gevoerd wordt naar assistentie bij het varen, dit om de veiligheid voor de veergebruiker te verhogen.	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood

OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek

NVT

OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

Om een veilige kust te garanderen voert MDK het bestaande Masterplan Kustveiligheid verder uit. Daarnaast wordt samen met de minister van Omgeving en de minister van Toerisme verder gewerkt aan het strategisch beleidsplan kustvisie met het oog op verdere besluitvorming door de Vlaamse regering. Dit beleidsplan is een plan voor de lange termijn met maatregelen die bescherming bieden tegen zware stormvloed en de stijgende zeespiegel, maar ook de ontwikkeling van de kustzone verder mogelijk maakt. Zo willen we zowel slachtoffers als economische schade door stormvloed op zee voorkomen en de toegang tot de havens veiligstellen.

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 tegen stormvloed. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgt MDK voor zandsuppleties, het installeren, herstellen en beheren van zeeverende duinen, renoveren en verhogen van de zeedijken en aanpassen van de kusthavens.

In het kader van de realisatie van het Masterplan Kustveiligheid wordt de focus gelegd op de verderzetting van de bescherming van de havens als zwakke zones. Zo wordt er werk gemaakt van de bouw van de stormvloedkering in Nieuwpoort, de aanpak van de bescherming in de zones Achterhaven, Montgomerydok, station en Visserijsluis in de haven van Oostende, de vernieuwing van de uitwateringsconstructie Blankenbergse Vaart in Blankenberge, de bouw van stormmuren, dijken en mobiele keringen rondom de oude Vissershaven in Zeebrugge, uitwerking van de maatregelen ter bescherming van overstrooming via de laaggelegen sporenbundel in de haven van Zeebrugge en tot slot de studie voor toetsing van de kwetsbare bestaande infrastructuur in de havens van Zeebrugge en Oostende. Op basis van de resultaten van de toetsing van de

kunstwerken (ook van derden) inzake stabiliteit bij stormomstandigheden wordt ook hun aanpassing aangepakt. Voor 2025 gaat het concreet om de implementatie van de toetsingsresultaten Mercatorsluis en de uitwerking van de toetsing Demeysluis en Visartsluis en het voortraject van de uitwateringsconstructie Zeebrugge.

Daarnaast worden maatregelen genomen om het onderhoud van de kustbescherming te optimaliseren, de bouw van de nieuwe strekdam in Blankenberge en het onderzoek Living Lab Raversijde. Voor de renovatie van de duinvoetversterking in De Panne worden in samenwerking met de stakeholders 3 alternatieve pilootoplossingen uitgewerkt. Verder zetten we in op de instandhouding van het veiligheidsniveau van de zeewering. Via periodieke veiligheidstoetsing en onderhoudswerken zoals strandsuppleties wordt het veiligheidsniveau langs de kust op peil gehouden, onder andere door herstelmaatregelen na felle stormen.

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. MDK is partner in het project Kustvisie. Dit project onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen extremere scenario's van zeespiegelstijging, tot 3 meter, 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.

Gelet op de stormrisico's en de voorspelde zeespiegelstijging is het noodzakelijk om op volgende strategische aspecten in te zetten:

- De huidige maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Masterplan Kustveiligheid. Pilootprojecten, 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. Inzichten uit het Living Lab kunnen gebruikt worden om strandsuppleties te koppelen aan gewenste groei van duinen om zo een aantrekkelijke en versterkte kust uit te bouwen.
- Een grondige toetsing van de bestaande infrastructuren zoals sluizen, stuwen en uitwateringsconstructies zal hun weerstand en veiligheid bij een 1.000-jarige storm onderzoeken en resulteren in maatregelen om de veiligheid tegen overstromingen op peil te brengen. Bij ingrijpende maatregelen zal afgestemd worden met de lange termijn strategie van Kustvisie.

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). Er wordt gewerkt richting 2029 terwijl tegelijk afgestemd wordt op het lange termijnverhaal van Kustvisie via de actieplannen. Verder wordt het veiligheidsniveau van de zeewering onderhouden door het

uitvoeren van de onderhoudssuppleties. De actuele info over de overstromingsrisico's worden gedeeld met de kustgemeenten en de provincie West-Vlaanderen en een expertenrol wordt door MDK opgenomen bij stormvloedwaarschuwing

Richting 2029 zullen de verschillende resterende maatregelen uit het Masterplan Kustveiligheid uitgevoerd of uitgewerkt zijn. Bij zeer ingrijpende aanpassing of vernieuwing van haveninfrastructuur zal zeewering ingepland worden. De volgende stap inzake kustveiligheid is de uitwerking van het actieplan Kustvisie en het doorvertalen in concrete maatregelen en planning op het terrein. Zo zullen verschillende pilootprojecten worden uitgerold voor extra kennisvergaring op het terrein. In samenwerking met De Blauwe Cluster worden in een co-creatie traject met verschillende stakeholders voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een grootschalig zeeweringsproject waarbij nature based solutions in de praktijk worden uitgetest. Zo geven we innovatie alle kansen en bieden we de bedrijven een solide thuisbasis aan voor optimale exportmogelijkheden van Vlaamse knowhow.

Daarnaast wenst MDK ook 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). Voor het duurzaam beheer van de stranden in het kader van de verhoogde kustveiligheid en versterkte ecosysteemdiensten, worden de mogelijkheden tot toepassing van de Nature-Based-Solution-principes via natuurlijke of aangeplante duinontwikkeling van de strandzones onderzocht. Deze vergroening en verduining levert ook een bijdrage aan de beperking van de zandoverlast langsheen de kust bij stormen en vormt de basis voor de versterkte kustveiligheid op lange-termijn. Als input voor het project Kustvisie werkt MDK aan een visievorming op langere termijn voor de kustjachthavens. Dit vormt de basis voor de uitwerking van beschermingsmaatregelen op lange termijn in de verschillende havens.

De vereiste onderhoudsbaggerwerken worden tijdig uitgevoerd om een verminderde diepgang in de Vlaamse Kustjachthavens en de beperking van de toegang ertoe tijdens het vaarseizoen te vermijden. Zie ook OD 6.1

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

Ook in 2025 draagt MDK bij tot de ambitie om de waterbelevingswaarde van de infrastructuur in Vlaanderen te verhogen en te versterken. In dit verband is 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 vormgegeven 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.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
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
Veiligheid van de zeewering: 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)	$x \geq 80\%$ is groen $60\% \leq x < 80\%$ is oranje $x < 60\%$ is rood Er worden jaarlijks twee vluchten uitgevoerd nl. een najaarsvlucht van 15 oktober tot eind november, waarvan het resultaat eind januari kan omgezet worden in een waarde voor de KPI. Het tweede moment is een voorjaarsvlucht van 15 april tot eind mei waarvan het resultaat eind juli beschikbaar is of iets later afhankelijk van de verlofregimes.
Veiligheid van de zeewering: toetsing aan het vereiste veiligheidsprofiel per zone (veiligheidsprofiel: de mate waarin een strandsectie of een groep van strandsecties voldoen aan de waterveiligheidseisen)	$x \geq 100\%$ is groen $95\% \leq x < 100\%$ is oranje $x < 95\%$ is rood

SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW

OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik

Cruciaal voor een sterk mobiliteitsbeleid is een modusneutrale regisseur. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal deze rol opnemen. Daardoor kunnen de andere entiteiten van het beleidsdomein, waaronder MDK, zich focussen op hun kerntaken en hun output verhogen.

De verschillende entiteiten van het beleidsdomein MOW beschikken over een schat aan data. Het beleidsdomein zal deze data actief gebruiken om haar beleid te onderbouwen. Op die manier kunnen deze data een bijdrage leveren tot een vlottere mobiliteit in Vlaanderen.

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

We zetten in op samenwerking met de stakeholders uit de maatschappelijke vijfhoek via de structurele dialoog met de Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA).

We onderzoeken de noden en onderzoeksprioriteiten op vlak van mobiliteit(sbeleid) en bepalen in overleg (intern/extern) hoe hieraan best tegemoet te komen. Ook hier maken we keuzes en investeren enkel in onderzoek dat onze beleidsprioriteiten ondersteunt. Waar mogelijk spelen we in op extern gesubsidieerde kanalen, zoals Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's.

Subsidies kunnen een heel krachtig instrument zijn om het Vlaamse mobiliteitsbeleid te ondersteunen en te versterken. Hiervoor dienen ze wel een duidelijke link met onze beleidsdoelstellingen te hebben en resultaatgericht te zijn. We houden in het kader daarvan, en de afgesproken budgettaire oefening, alle subsidies van het beleidsdomein tegen het licht. Subsidies die niet het voorziene effect hebben worden bijgestuurd of afgeschaft.

In 2025 worden de individuele overeenkomsten met elke haven over de havenkapiteinsdiensten geactualiseerd.

De PFAS-problematiek heeft – naast het risico voor de volksgezondheid - een grote impact op onze infrastructuurprojecten, zowel naar uitvoering als naar kost. We gaan in overleg met de minister van Omgeving om een gebiedsspecifieke, kostenefficiënte, rechtszekere en technisch haalbare risicogebaseerde aanpak uit te werken, zonder in te boeten op doelstellingen inzake gezondheid.

Hiervoor zullen we vanuit het Beleidsdomein MOW nauw samenwerken met het Beleidsdomein Omgeving, VITO en alle betrokken actoren binnen het grondverzet.

MDK wil richting 2029 blijven inzetten op innovatie en onderzoek zodat de kustveiligheidsprojecten zo efficiënt en duurzaam mogelijk uitgevoerd kunnen worden. De verdere evolutie van (PFAS-)regelgeving zal van belang zijn voor de strategie omtrent het eventueel hergebruik van uitgegraven projectzand in kustveiligheidsprojecten. De grondendatabank kan, in afstemming met de nieuwe PFAS-regelgeving, hierin een positieve en katalyserende rol spelen.

Grote infrastructuurprojecten en (onderhouds)baggerwerken in havens, wegen en waterwegen, genereren in de toekomst nog meer afvoer van gronden en specie waarvoor Vlaanderen thans onvoldoende vergunde afzetmogelijkheden heeft om een stabiele marktwerking te kunnen borgen. Voor herbruikbare gronden zetten we binnen het beleidsdomein MOW in op een geïntegreerde aanpak om vraag en aanbod in tijd en ruimte beter op elkaar af te stemmen en gebruik te maken van (tijdelijke) opslagplaatsen. In Vlaanderen hebben we ook nood aan extra afvoermogelijkheden en definitieve opslagplaatsen om niet-herbruikbare specie en gronden te laten verwerken of storten. Voor deze strategische aanpak werken we samen met de private markt en gaan we ook in overleg met het Beleidsdomein Omgeving om nieuwe strategische locaties te zoeken met oog op exploitatie.

Samenwerking binnen het beleidsdomein MOW:

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. Vanuit onze eigen expertise willen we ook actief bijdragen 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 transitienetwerken. We verzekeren de toegezegde inzet en betrokkenheid om de goedgekeurde doelstellingen te kunnen verwezenlijken;
- Transparante informatiestromen tussen entiteiten onderling en met het 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 -samengesteld uit de leidende ambtenaren van de zeven entiteiten- fungeert als de strategische eindverantwoordelijke voor deze samenwerking.

Aan de hand van het Geïntegreerd Investeringsprogramma 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 met respect voor elkaars bevoegdheden en de meerwaarde voor de betrokken agentschappen.

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. In 2025 onderzoekt MDK, in samenwerking met het departement MOW- Waterbouwkundig laboratorium, tevens de mogelijkheid om bijkomende simulatorcapaciteit in Oostende te voorzien.

Met het 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. Zie ook SD 7.

De gebouwen in eigendom van de entiteiten dienen maximaal ingekanteld te worden bij Het Facilitair Bedrijf. Het Facilitair Bedrijf is bereid om een eventuele inkanteling van de loodsgebouwen in Vlissingen te overwegen mits deze gerenoveerd of herbouwd worden. Een structurele renovatie vraagt echter het ter beschikking stellen van bijkomende budgetten door de Vlaamse Regering.

Samenwerking met de federale overheid en de andere gewesten is belangrijk gelet op de bevoegdheidsverdeling op het vlak van mobiliteit en logistiek. 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 frequent FOD-MOW-overleg. Zo neemt het agentschap haar rol op binnen de Kustwacht als Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan, levert de Vlaamse secretaris kustwacht en neemt deel als kustwachtpartners aan de verschillende overlegstructuren van beleidsorgaan/overlegorgaan tot werk- en projectgroepen. MDK werkt hierbij ook samen met andere Vlaamse kustwachtpartners zoals het departement MOW, departement Omgeving en dienst Visserij.

MDK voert een trekkende rol uit bij de realisatie van de aanbevelingen uit de federaal-Vlaamse Kustwacht-audit van 2021. Na het uitwerken van een governance structuur en de opmaak van het ontwerp voor een nieuw samenwerkingsakkoord, zal MDK ook in 2025 een trekkende rol opnemen bij het uitwerken van een strategisch plan waarin de strategische doelstellingen vertaald worden in operationele doelstellingen en processen.

Samenwerking met andere partners

Daarnaast werken we samen met stakeholders en belangengroepen en starten we formele samenwerkingen op waar dit tot een meerwaarde leidt. Bij de uitbouw van het kustveiligheidsonderzoek (Living Lab Raversijde) worden zowel de academische wereld als private bedrijven betrokken. Op die manier wordt kennis optimaal gedeeld tussen de private en overheidssector. Ook met de Blauwe Cluster wordt op verschillende domeinen samengewerkt op innovatieve projecten.

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 (OD 8.2_SB_K04).

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

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Gemiddelde doorlooptijd van een advies voor een vergunning Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde uitgerekend in dagen	$X \leq 21$ dagen is groen $X > 21$ dagen is rood
Aantal adviezen Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde 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 of stranden, uitgerekend in dagen in de afgelopen maand	$X \leq 21$ dagen is groen $X > 21$ dagen is rood
Aantal aanvragen van een buitennormaal transport van en naar de Vlaamse kusthavens die niet binnen de termijn van 3 weken zijn beantwoord in de afgelopen maand	$X = 0$ is groen $X > 0$ is rood
Gemiddelde doorlooptijd van een aanvraag loodsvrijstelling sleep-en duwtransport van of naar een Vlaamse Kusthaven of strand, uitgerekend in uren in de afgelopen maand	$X \leq 72$ uur is groen $X > 72$ uur is rood
Aantal aanvragen van een aanvraag loodsvrijstelling sleep-en duwtransport van of naar een Vlaamse	$X = 0$ is groen $X > 0$ is rood

Kusthaven of strand die niet binnen de termijn van 72h zijn beantwoord in de afgelopen maand	
--	--

OD 8.3 Toekomstgerichte regelgeving

Bij elk regelgevingsproject binnen het beleidsdomein MOW zorgen we ervoor dat deze toekomstgericht, duidelijk en scherp afgelijnd is.

We passen de regelgeving binnen het beleidsdomein MOW aan om deze klaar te maken voor de toenemende voertuig- en vaartuigautonomie.

Zie ook Veiligheid in het Scheldegebied onder OD 6.2

OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

We volgen vanuit het beleidsdomein MOW de Europese besluitvorming proactief op en zorgen voor een actieve dialoog met de Europese Commissie en andere actoren in de besluitvorming. Zo zullen we in overleg gaan met de Europese Commissie met betrekking tot haar intentie om een 'Europese havenstrategie' op te stellen met als doel de belangen van onze havens te verdedigen.

MDK zoekt maximaal in samenwerking met andere entiteiten en partners naar Europese subsidie- en financieringsmogelijkheden met het Geïntegreerd Investeringsplan als leidraad.

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-brede EU-Coördinatieforum waar het transportbeleid binnen het beleidsdomein MOW actief wordt opgevolgd. Ook de internationale tendensen worden opgevolgd binnen de Werkgroep Internationaal van het beleidsdomein. Tevens stelt MDK bij specifieke omzettingsdossiers 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 het 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 is de Belgische National Competent Authority in 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 VTIS (vroegere 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 staat IALA ook in voor de ontwikkeling van nieuwe technische standaarden.

In het kader van data-uitwisseling en -infrastructuur wordt nagegaan of er alternatieve financieringsmiddelen (EU-subsidies) toepasbaar zijn.

Daarnaast engageert MDK zich om haar rol binnen de Permanente Commissie op te nemen.

SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (organisatieontwikkeling)

Met het oog op de realisatie van haar missie, visie en waarden “Samen Veilig Vooruit” heeft MDK haar ambities voor de periode 2025-2029 vertaald in een aantal strategische projecten.

Strategische optie (SO) MDK	Prioritaire objectieven (PO)
SO1. MDK zet sterk in op HRM en interne samenwerking	• Welzijn, Mentaliteitswijziging, engagement, motivatie, gelijke kansen (M/V/X), inclusie 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	• 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	• Innoverend onderzoeken en verbeteren van de operationele en ondersteunende activiteiten; • Integreren van het openbaar 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	• Opstellen en realiseren van een communicatieplan; • Herwerken van de branding van MDK¹; • Naar buiten treden met één stem.

De Directieraad is verantwoordelijk en bewaakt de portfolio en de prioritering van de strategische projecten, met behulp van een PMO (Project Management Office).

¹ Wordt in een later stadium beslist.

MDK blijft sterk inzetten op organisatieontwikkeling en neemt daartoe gerichte initiatieven die de organisatie in zijn geheel dienen te versterken.

OD. 9.1 Communicatiebeleid

MDK streeft er met haar communicatiestrategie naar als één geheel haar missie en visie effectief uit te dragen, zowel intern als extern. Het communicatieplan zorgt ervoor dat de communicatie op een duidelijke, gestructureerde, transparante en uniforme wijze gebeurt.

OD 9.2. Personeels- en diversiteitsbeleid

Het personeel is het waardevolste kapitaal van MDK. Blijven investeren in het personeel en het personeelsbeleid is dan ook één van de speerpunten van de organisatie. Er wordt maximaal ingezet op een constructieve en positieve dialoog met onze personeelsleden, vakorganisaties en beroepsverenigingen.

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

Door haar kerntaak aangaande de nautische keten heeft MDK heel wat uitzonderingen qua reglementering waarvoor ze zelf verantwoordelijkheid draagt. Dat maakt dat het agentschap in een bijzondere situatie verkeert en een zeer specifieke doelgroep vormt.

In haar HR-visie heeft MDK de rol van de verschillende HR-actoren, zijnde HR in de afdelingen/DAB's/Staf en de rol van het netwerk HR duidelijk beschreven. De implementatie en opvolging van de HR-visie ligt bij het Netwerk HR.

Het agentschap MDK wil de organisatie verder laten evolueren zodat ze ten volle haar missie en visie kan waarmaken en de strategische en operationele doelstellingen realiseert. Daartoe is een cultuurtransitie nodig. In het kader daarvan ontwikkelde MDK eerder al het leiderschapstraject om de vaardigheden bij leidinggevendenden optimaal te ontwikkelen. Op die manier wensen we betere leiders te worden die onze medewerkers meer gaan inspireren en coachen en meer sturing geven. In 2023 heeft het agentschap een traject opgestart rond het vaststellen van een cultuurveranderingsplan met als doelstelling om de waarden van het agentschap 'samen, veilig, vooruit' te concretiseren en als basis te nemen. Om te komen tot een cultuur die verandering

omarmt, flexibiliteit stimuleert, de interne veerkracht en het welzijn van de medewerkers verhoogt en een integere samenwerking op alle echelons en met alle afdelingen verzekert, wordt een aantal hefbomen gedefinieerd. Die hefbomen zorgen voor de gedragen visie, missie en waarden en voor een attitude die MDK o.a. als één nautische keten ondersteunt.

Belangrijke hefbomen zijn recrutering, van publicatie tot onboarding, talent management en ontwikkeling, interne en externe communicatie, de toepassing van 'samen, veilig, vooruit' als organisatieprioriteit én bewustzijn over deze gemeenschappelijke waardenset bij alle medewerkers. Om een algemene gedragenheid en cultuurverandering te realiseren, werd dit traject in 2024 zowel top-down als bottom up bij alle subentiteiten verdergezet.

MDK zal in de komende jaren verder blijven inzetten op gerichte initiatieven zoals PTOW, de multifunctionele inzet van het personeel waarbij onderzocht wordt 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.

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.

De afgelopen jaren heeft MDK belangrijke stappen gezet om een inclusieve en veilige werkomgeving te creëren. In het kader daarvan heeft MDK in 2024 samen met de Karel de Grote Hogeschool een uitgebreid onderzoek gevoerd naar welzijn op de werkvloer. Op basis van dat onderzoek zijn aanbevelingen geformuleerd die het agentschap moeten helpen om inclusie, welzijn en gelijkwaardigheid binnen MDK verder te versterken. Door die aanbevelingen te realiseren wil MDK niet alleen de pijnpunten wegwerken maar belangrijker is dat we op die manier een grondige verandering willen realiseren binnen onze organisatiecultuur. Zo bouwen we aan een MDK waar elke medewerker zich gehoord, gewaardeerd en ondersteund voelt.

Concreet gieten we de aanbevelingen in een globaal actieplan op MDK-niveau. De sub-entiteiten krijgen de ruimte en vrijheid om de algemene aanbevelingen te vertalen naar een oplossing op maat die aansluit bij hun specifieke behoeften en uitdagingen. Door op twee niveaus te werken, zorgen we ervoor dat de aanbevelingen niet alleen centraal worden aangestuurd, maar dat ze ook lokaal worden gedragen en uitgevoerd.

Op een personeelsbestand van ongeveer 1.200 medewerkers werken er slechts 14% vrouwen voor ons agentschap. Van die 172 dames hebben er maar 19 een functie aan boord van een schip. Je kan dus concluderen dat er nog werk aan de winkel is om deze blinde vlek op HR-gebied aan te spreken, te informeren en te overtuigen. Zeker in the war for talent is het belangrijk om ook vrouwen warm te maken voor een job in de maritieme sector in zijn geheel en voor ons agentschap in het bijzonder

Om meisjes en vrouwen te stimuleren en te sensibiliseren om een opleiding, job of loopbaanpad te kiezen in de maritieme sector heeft MDK in 2022 Project Olivia gelanceerd. Intussen zijn er al heel wat vrouwelijke collega's binnen het agentschap die als "Olivia van MDK" het gezicht en de stem van de campagne zijn. MDK wil ook pionier zijn om met de hele internationale sector stappen vooruit te zetten en meer vrouwen naar de maritieme sector leiden.

Daarnaast is het voor ons agentschap belangrijk dat we een context creëren waarin elke medewerker werkgeluk kan vinden. We willen niet als concurrenten naast elkaar werken, maar wel samenwerken! We willen inclusief zijn, een veilige werkplek voorzien, waar iedereen zich goed voelt. MDK heeft daartoe een educatief pakket (toolbox) ontwikkeld waarbij we verschillende aspecten bespreekbaar/aantoonbaar willen maken voor een gevarieerde doelgroep. We kijken niet enkel naar mogelijkheden in Vlaanderen, maar ook naar Europa. Het pakket bestaat uit verschillende methodieken, met inhoudelijke en visuele uitwerking. De toolbox toont MDK als inspiratiebron en wordt één van de leidraden om samen te werken met andere organisaties. Alle materiaal wordt zowel in het Nederlands als in het Engels opgemaakt.

Bijkomend ondertekende MDK met de InvestEU Advisory Hub van de Europese Investeringsbank een samenwerkingsovereenkomst voor een studie rond diversiteit en inclusie in de maritieme sector in Vlaanderen, lees MDK, en bij uitbreiding, de Vlaamse havens. De studie wordt begin 2025 opgestart, loopt één jaar en zal onderzoeken op welke manier rekening gehouden werd met diversiteit en inclusie bij gedane en toekomstige investeringen binnen MDK, North Sea Port en Port of Antwerp Bruges. De Blauwe Cluster zal optreden als waarnemer. Onder investeringen vallen o.a. gebouwen, vaartuigen (incl. veerboten), digitale infrastructuur voor toekomstige jobs aan wal. Er wordt investeringshandboek met richtlijnen opgesteld alsook communicatiemateriaal om de output op internationale fora toe te lichten. De wens is immers om onze bevindingen eerst te testen op enkele cases en vervolgens verder uit te rollen op Europees vlak met hulp van onze internationale netwerken.

Zie ook OD 8.3.

Project	Omschrijving	Deliverables 2025-2029
---------	--------------	------------------------

Arbeidsreglement	Herziening arbeidsreglement conform de thema's afgestemd met de vakorganisaties	2025 Een nieuw arbeidsreglement voorbereiden om voor te leggen aan de vakorganisaties
------------------	---	--

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. 9.3 ICT-beleid

De operationele werking van het agentschap MDK is in grote mate afhankelijk van kritische en complexe ICT-middelen. Gezien de unieke opdracht van MDK binnen de Vlaamse overheid gaat het voornamelijk over niet standaard ICT-systemen. Deze worden vaak specifiek ontwikkeld voor het agentschap of het zijn hard- en softwaremiddelen die zich in een niche van de ICT sector bevinden.

De combinatie van gedegen kennis en expertise op operationeel en ICT-technisch vlak is bijgevolg cruciaal om de goede werking van het agentschap te kunnen blijven garanderen. Het gaat hierbij dan niet enkel om het onderhouden van het bestaande ICT-landschap, maar ook over het zorgen voor de nodige innovaties en vernieuwingen om in de toekomst nog steeds over state-of-art ICT-middelen te kunnen beschikken.

MDK streeft ernaar om het ICT-beleid van de verschillende sub-entiteiten naar een hoger niveau te tillen. Om deze doelstelling vorm te geven is het netwerk ICT opgericht. Het netwerk focust binnen de ICT-visie van het agentschap onder andere op het delen van kennis en ICT-middelen binnen het agentschap. Bovendien waakt het netwerk ICT erover dat het agentschap kan voldoen aan de verplichtingen die op het vlak van ICT worden opgelegd op Vlaams, federaal en Europees/internationaal niveau. Het netwerk zoekt ook actief naar optimalisaties en efficiëntiewinsten voor zowel de inzet van ICT-medewerkers als ICT-middelen, waarbij rekening gehouden wordt met de eigenheid en de specifieke opdracht van de entiteiten. Zo wordt

bijgedragen aan de afstemming van alle actoren in de nautische keten op het vlak van informatica en communicatie technologieplatformen.

Op het vlak van informatiebeveiliging dient het agentschap zich voor te bereiden op de invoering van de Europese NIS 2.0 richtlijn (NIS staat voor Network Information Security). Deze Europese richtlijn stelt aan alle overheidsinstanties de verplichting om de risico's met betrekking tot informatiebeveiliging te identificeren en de nodige mitigerende maatregelen te implementeren. De Vlaamse overheid heeft het Informatie Classificatie Raamwerk (ICR) opgesteld om hier invulling aan te geven. De implementatie van het ICR en de daaruit voortvloeiende conformiteit aan de NIS 2.0 richtlijn is echter iets dat niet enkel door het netwerk ICT kan gerealiseerd worden. Actieve ondersteuning vanuit de operationele dienstleiding en het management is een absolute randvoorwaarde om het informatiebeveiligingsbeleid te kunnen implementeren.

Stormvloedkeringen vormen kritieke infrastructuren die ontworpen zijn met bijzonder strenge faalkansberekeningen. Dit zorgt ervoor dat ze zeker functioneren bij het optreden van een occasionele stormvloed op zee. Er wordt ook afstandsbediening voorzien voor een vlotte bediening en bewaking op afstand. De cybersecurity vormt hierbij een nieuw risico dat het operationele beheer fundamenteel kan beïnvloeden. Kennisopbouw en verdere implementatie van ICT-visie en maatregelen binnen MDK zijn noodzakelijk zodat deze nieuwe risico's goed beheerst kunnen worden en de bedrijfszekerheid van onze zeeweringsinfrastructuren niet in het gedrang komt.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Conformiteitsrapportering ICR (klasse 3 en hoger) i.k.v. Informatieveiligheid: de mate waarin de conformiteit met de minimale beheersmaatregelen ICR (informatie classificatie raamwerk) gegarandeerd is	Ja is groen (waarde 2) Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje (waarde 1) Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood (waarde 0)

OD. 9.4 Veiligheidsbeheer

De organisatiestructuur van MDK dient in overeenstemming te zijn met het veiligheidsbeleid en de veiligheidsbenadering. Om deze verantwoordelijkheid correct te kunnen opnemen is een gemeenschappelijke veiligheidsmethode noodzakelijk. Het is de primordiale doelstelling van MDK om intensief te werken aan het op punt stellen van één samenhangend veiligheidsbeheersysteem. Daarnaast dient MDK ervoor te zorgen dat alle personeelsleden die verantwoordelijkheden dragen binnen het veiligheidsbeheersysteem, bekwaam zijn om de doelstellingen in alle omstandigheden veilig en efficiënt uit te voeren en dat de vaardigheden en kennis van het personeel in stand

gehouden wordt. De structuur en de organisatie van het veiligheidsbeheersysteem binnen MDK wordt beschreven in een Veiligheidsbeheer-handboek.

De missie en visie van het veiligheidsbeheersysteem geven invulling aan de MDK-waarden “samen, veilig en vooruit”.

Om tot een dynamisch en een in de ondernemingsstrategie geïntegreerd veiligheidsbeheersysteem te komen, hebben we in 2023 het generiek model m.b.t. de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes ontwikkeld. Bedrijfscontinuïteit, welzijn & preventie, crisismanagement en risicobeheer zijn voortaan geïntegreerd binnen het zogenaamde handboek van het veiligheidsbeheerssysteem.

MDK moet haar kerntaken ten allen tijde veilig kunnen uitvoeren en de veiligheid van haar medewerkers verzekeren. Het is daarom onvoldoende om éénmalig regels vast te leggen die doorheen de tijd onveranderd blijven. De activiteiten van het agentschap zijn immers onderhevig aan interne en externe invloeden. Deze invloeden kunnen een impact hebben op het veiligheidsprestatieniveau van de kerntaken en vereisen een dynamische aanpak. Een gedifferentieerd referentiekader dat de gestructureerde aanpak van het veiligheidsbeheer binnen MDK aantoont, is dan ook onontbeerlijk.

Daarom heeft MDK op basis van de algemene hanteerbare standaarden rond veiligheidsmanagementsystemen vijf pijlers gedefinieerd waarop het veiligheidsbeheersysteem steunt. Deze pijlers vormen met hun onderliggende thema's de gemeenschappelijke veiligheidsmethode. Dit laat toe om in het ondernemingsplan het totale concept van het veiligheidsbeheersysteem voor te stellen overeenkomstig hun functies:

- Pijler 1: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's Governance;
- Pijler 2: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor het beheersen van (veiligheids)risico's en het change management;
- Pijler 3: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor ondersteuning en informatie;
- Pijler 4: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor strategie en procedures. Deze pijler omvat en bouwt verder op de implementatie van het bedrijfscontinuïteitsmanagement dat MDK binnen de organisatie verankerd heeft (zie ook OD 9.1)
- Pijler 5: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor bewustzijn, training en oefening.

Aan de hand van deze pijlers moeten de sub-entiteiten van MDK op termijn aantonen dat hun eigen veiligheidsmanagementorganisatie afgestemd is op de gemeenschappelijke

veiligheidsmethode van het agentschap. De thema's van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode dienen dus als referentie om hun procesplannen binnen hun eigen beheersysteem samen te stellen en de interactie van het veiligheidsbeheersysteem toe te laten.

Binnen dit kader voorziet MDK voor 2025 volgende prioritaire doelstellingen op organisatieniveau. De verschillende onderdelen binnen de pijlers van het veiligheidsbeheersysteem zijn hierbij leidend waarbij de jaardoelstellingen systematische hierop geënt worden. De organisatiestructuur gelieerd aan het veiligheidsbeheersysteem (het zgn. netwerk Veiligheidsbeheer) programmeert en volgt de jaarlijkse prioritaire doelstellingen op:

- Vorm geven aan het documentbeheer van het veiligheidsbeheersysteem (pijler 4)
 - Specifiek: finaliseren van de bridging oefening beleidsdocumenten veiligheid binnen de verschillende sub-entiteiten.
- Vorm geven aan de procedure rond incidenten- en ongevallenonderzoek (pijler 3)
 - Specifiek: opstellen conventieafspraken met de verschillende sub-entiteiten.
- Vorm geven aan het actualiseren van het nood- en interventieplan (pijler 4)
 - Specifiek: uitstippelen van het oefenbeleid, uittesten crisismanagement- en crisiscommunicatieplan
- Vorm geven aan de aanpak rond het risicobeheer van de veiligheidskritieke kerntaken (pijler 2)
 - Specifiek: framework gevarenregister veiligheidskritieke kerntaken
- Vorm geven aan een overkoepelende opleidingsstrategie (pijler 5)
 - Specifiek: uitrol conceptplan MDK-academie
- Realiseren van het Globaal Preventieplan Welzijn 2021- 2025 (pijler 4):
 Het "Globaal Preventieplan" bevat het algemeen preventiekader voor MDK en de prioritaire doelstellingen die over een periode van 5 jaar te realiseren zijn (2021-2025). Daarnaast voorziet iedere entiteit een opmaak van een jaar Actieplan dat de verdere concretisering van de algemene prioritaire doelstellingen omschrijft binnen de desbetreffende sub-entiteit.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor rapportering aan de directieraad.	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood Opm: wordt enkel gemeten in de maand juni (éénmalig maar op te nemen in het stuurbord)
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor rapportering van de periodieke	Ja is groen

evaluatie en actualisatie van het masterregister strategische risico's aan de directieraad	Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning "opmaak nood en interventieplan MDK" werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning "opmaak van een overkoepelende visie rond opleidingen" werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning voor de realisatie van de prioritaire doelstellingen van het globaal preventieplan (GPP) over de periode 2021-2025 MDK werd gerespecteerd (meting in juni en december)	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood

OD. 9.5 Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling

MDK blijft sterk inzetten op organisatieontwikkeling en neemt daartoe gerichte initiatieven die de organisatie in zijn geheel dienen te versterken.

MDK heeft de beleids- en beheercyclus verankerd in haar werking. Daardoor is ze in staat haar strategische en operationele doelstellingen via een gedragen cascadesysteem te formuleren en periodiek op elk niveau op een kwalitatieve manier op te volgen.

We werken in een snel veranderende omgeving. We willen dan ook 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.

In 2022 voerde MDK het grootste klantentevredenheidsonderzoek uit sinds de oprichting van het agentschap. Hieruit is gebleken dat er reeds een grote tevredenheid bij de gebruikers bestaat. MDK blijft echter actief zoeken naar opportuniteiten om de veerdiensten nog beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi. De resultaten en aanbevelingen van het

klantentevredenheidsonderzoek zijn omgezet in concrete organisatiebrede en afdelingsspecifieke doelstellingen en acties die jaarlijks in de sturborden opgevolgd worden. Zo engageert MDK zich om ook in de toekomst te blijven streven naar de optimalisatie van haar operationele werking en het verhogen van de klantentevredenheid.

Vanaf 2025 zal MDK bij het meten van haar klantentevredenheid inzetten op 3 grote thema's: Personenvervoer over water (POW), Kustverdediging en Nautische keten. Voor Personenvervoer over water voorzien we een tweejaarlijkse bevraging van de veergebruikers. De bevraging van de kustburgemeesters in het kader van kustverdediging kan pas opstarten zodra zij zich ingewerkt hebben. Gezien de lopende oefening rond de hervorming van de nautisch keten, wordt deze klantentevredenheidsbevraging verschoven naar 2026/2027. In 2027 voorziet MDK opnieuw een uitgebreide klantentevredenheidsenquête in dezelfde grootteorde als in 2022. Daarnaast krijgen de sub-entiteiten de ruimte om zelf de nodige bevragingen bij hun klanten uit te voeren.

Kennisbeheer en kennisdeling zijn essentieel voor een vlotte interne samenwerking en het uitvoeren van de kerntaken van het agentschap. Het informatie- en documentbeheer wordt verder verankerd binnen het agentschap. Een centrale informatiebeheerder zal het informatiebeleid voor de gehele organisatie uitzetten en opvolgen. De praktische uitvoering en opvolging bij de respectievelijke afdelingen wordt toegewezen aan de verantwoordelijke informatiebeheer van iedere afdeling.

Project	Omschrijving	Deliverables 2025-2029
Intern klachtenbeheer	Opvolgen van het interne klachtenbeheer op basis van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement	<u>Vanaf 2025</u> Na realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeheer, registratie en opvolging van het intern klachtenbeheer

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Klantentevredenheid verhogen. Op basis van de resultaten van de klantentevredenheidsenquête van 2022 zijn acties geformuleerd. Deze worden verder uitgevoerd en opgevolgd om zo de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en de tevredenheid van de klanten van MDK te verhogen	<u>Kengetal (jaarlijks)</u> (De realisatiegraad van alle acties in het afgelopen jaar. Voor acties die langer dan een jaar lopen, wordt gekeken naar de realisatiegraad van die acties ten op zicht van wat gerealiseerd moest worden in dat jaar.)
Personenvervoer over water stimuleren en opvolgen: het percentage operationele beschikbaarheid van de veerdiensten tot op het einde van de afgelopen maand	x ≥ 97% is groen x < 97% is rood

Personenvervoer over water stimuleren en opvolgen: het aantal passagiers dat gebruikt maakt van het veer (per locatie)	Kengetal
Rapportering van de gegeven volumekortingen t.o.v. de omzet per kwartaal	Kengetal

Begroting

Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2025 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2025 worden gerespecteerd.

Bijlagen

- 1.a.1 Horizontale doelstellingen – risicobeheer en organisatiebeheersing masterregister
- 1.a.2 Horizontale doelstellingen – aanbevelingen Audit Vlaanderen
- 2. Doelstelling met betrekking tot energiebesparing
- 3. EU-richtlijnen – omzetting
- 4. Personeelsplan MDK 2024
- 5. Uitvoeringsrapportering ONP 2024

Opgemaakt te Brussel, op

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

Voor de Vlaamse Regering
Annick De Ridder
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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