

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Ondernemingsplan MDK 2022

Voor akkoord, de administrateur-generaal dr. ir Nathalie Balcaen

Getekend door:Nathalie Balcaen (Signatur
Getekend op:2022-08-23 09:24:11 +02:00
Reden:Ik keur dit document goed

Nathalie Balcaen

Inhoudsopgave

HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN: SAMENWERKEN VANUIT EIGEN STERKTE.....	3
INLEIDING MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST (MDK)	5
STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MDK UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024.....	9
SD 1. INVESTEREN IN DE CAPACITEIT EN DE BETROUWBAARHEID VAN ONZE VERVOERSNETWERKEN	9
OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	9
OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel	9
assetmanagement	9
SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER	11
OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fiets	11
netwerk.....	11
OD 2.7. Personenmobiliteit over het water	11
SD 3. NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTI- MAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE	
KNOOPPUNTEN	13
OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen.....	13
SD 5. MOTIVEREN EN PRIKKELLEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE	
CULTUUR.....	18
OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijzen.....	18
SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR	19
OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk	19
SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTI-FUNCTIONALITEIT VAN ONS	
TRANSPORTNETWERK.....	21
OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken	21
OD 7.2. Naar een integralere klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik.....	22
OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico.....	24
SD 8. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN.....	26
OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's.....	26
OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten.....	26
OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten.....	27
OD 8.5. De vinger aan de pols houden.....	27
OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen	29
OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.....	29
SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (ORGANISATIE-ONTWIKKELING).....	31
OD 9.1. Bedrijfscontinuïteit	31
OD 9.2. Personeelsbeleid	31
OD 9.3. Welzijn & preventie	32
OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid.....	33
OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling.....	34
BIJLAGEN	38

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

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

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

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

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

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

Concreet zal in netwerkvorm gefocust worden op beleidsvoorbereiding: beleidsplannen en beleidsmaatregelen zullen samen worden ontwikkeld, uitgevoerd en opgevolgd, vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het hele beleidsdomein.

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

HOE

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

Kenniscellen zijn permanente samenwerkingsverbanden in netwerkvorm, die visievorming op (middel)lange termijn nastreven. Zij werken entiteitsoverschrijdend rond specifieke thema's, daarbij ondersteund door het Managementcomité van het Beleidsdomein MOW (MCB). In elke kenniscel worden medewerkers van het Departement samengebracht met medewerkers uit uitvoerende entiteiten. Ze werken autonoom met een gemeenschappelijke doelstelling. Bedoeling hierbij is dat medewerkers hun eigen expertise inbrengen om het beleidsdomeinbreed beleid mee vorm te geven.

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

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

Naast deze projecten werden in het kader van de operationalisering van het Regeerakkoord in 2020 nog een hele reeks samenwerkingsinitiatieven opgestart (o.m. rond drones, grondbalans, uniforme adviesverlening, complexe projecten en minder hinder-beleid).

GEïNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA (GIP)

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen en structureel onderhoud van het beleidsdomein efficiënter te plannen. Het GIP geeft een overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. Het GIP biedt de mogelijkheid om investeringen van de verschillende entiteiten vroegtijdig op elkaar af te stemmen en geplande investeringen beter af te stemmen op de beleidsprioriteiten. Het GIP biedt ook een beter zicht op de middelen die nodig zijn om de beleidsprioriteiten te kunnen realiseren.

Het multidisciplinair en beleidsdomeinbrede GIP-projectteam wordt aangestuurd door het Departement MOW (als één van de MCB-projecten). Zo worden de opmaak van een geïntegreerd meerjarenprogramma en wordt de opvolging van de verschillende investeringen gemeenschappelijk verzekerd.

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

In 2022 zal er verder ingezet worden op de professionalisering van een plannings- en realisatietool waarin - naast het aanbestedings- en vastleggingsproces - het uitvoeringsproces in kaart zal gebracht worden. Tevens wordt een GIS-platform opgezet dat zal toelaten het GIP te visualiseren.

De entiteiten houden hetvolgende vastleggings- en aanbestedingsritme aan:

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

RELANCE 2021-2022

Het Relanceplan moet de Vlaamse economie versterken na corona. Meer dan 850 miljoen euro extra investeringsbudget werd door de Vlaamse Regering voor 2021 en 2022 aan het beleidsdomein MOW toevertrouwd. De entiteiten in het beleidsdomein engageren zich om bovenop de reguliere investeringen via het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) samen te werken aan investeringen in duurzaamheid en verkeersveiligheid, ondersteund met de nodige innovatie en hervormingen. Terwijl 2021 het jaar van de relancevoorbereidingen was, zal 2022 het jaar worden waarin de investeringen zichtbaar zullen worden in de samenleving. De speerpunten daarbij zijn de realisaties inzake fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, de modal shift over water, laadpaalinfrastructuur, de vergroende busvloot bij De Lijn en een inhaalbeweging inzake assetmanagement. Via deze prioriteiten krijgen de door Corona getroffen bouwsectoren wind in de zeilen.

Inleiding Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)

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

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

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

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

Het agentschap heeft de volgende missie:

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

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

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

Strategische optie (SO) MDK	Prioritaire objectieven (PO)
SO1. MDK zet sterk in op HRM en interne samenwerking	- Mentaliteitswijziging, engagement, motivatie en eerlijkheid; - Verankeren van de structurele interne samenwerking; - Uitbouwen en verankeren van expertise; - Bespreekbaar stellen van incidenten en ombuigen naar een leermoment; - Organisatie van ervaringsuitwisseling tussen functionele domeinen over het volledige agentschap.
SO2. Optimaliseren van het operationeel dienstenaanbod	- 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 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 invulling van de prioritaire objectieven wordt verderop in het Ondernemingsplan MDK 2022 vertaald in projecten en doelstellingen met concrete deliverables (resultaten) en timings.

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

Cluster 1: HRM

Cluster 2: dienst organisatie en werkprocessen

Cluster 3: communicatie

Cluster 4: samenwerking binnen MOW

Cluster 5: samenwerking met externe partners

Cluster 6: innovatie

Cluster 7: beleids- en beheerscyclus

Cluster 8: ICT

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

Indien er in de loop van 2022 nieuwe, al dan niet opgelegde, initiatieven/projecten toegevoegd worden, is het vanzelfsprekend dat dit de prioriteit van de initiatieven/strategische projecten kan beïnvloeden, aldus kan dit resulteren in een aangepaste timing en eventueel schrappen van deze initiatieven/strategische projecten. De Directieraad is verantwoordelijk en bewaakt de portfolio en de prioritering van de strategische projecten, met behulp van een PMO (Project Management Office).

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

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

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

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

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

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2022 werd rekening gehouden met de instructies van de Vlaamse Regering.

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

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

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

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

- SD 7. Aandacht voor een evenwichtige en duurzame multifunctionaliteit van ons transportnetwerk;
- SD 8. Expertise delen en nieuwe samenwerkingen aangaan.

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

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

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

De strategische en operationele doelstellingen (SDs en ODs) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2022, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 2023-2024. Naast de projecten werden per SD en OD de operationele doelstellingen van MDK opgenomen. Voor de opvolging van de doelstellingen wordt maximaal gebruik gemaakt van indicatoren (‘key performance indicators’ of KPIs), met te behalen streefwaarden in functie van de doelstelling en/of kengetallen.

De personeelsbehoeften voor de realisatie van al haar taken zijn verwerkt in het personeelsplan (zie bijlage II). De budgettaire impact van dit ondernemingsplan is terug te vinden in het investeringsprogramma 2022 (zie bijlage III). De begroting is terug te vinden in bijlage IV. De kruistabel (BBT) met de verwijzing tussen het begrotingsveld en de strategische doelstellingen is opgenomen onder bijlage V. De eindrapportering van het Ondernemingsplan 2021 vormt bijlage VI.

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

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

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

OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken

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

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

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Nieuwe beloodsingsmiddelen: voorbereiding dossier en financiering vervanging loodsboot-tender	<u>2022</u> Vastlegging van het dossier
Beloodsingsconcept: nieuwe beloodsingsmiddelen – vernieuwing tenderswaths onderzoeken en beslissen	<u>2022</u> Finale beslissing voor nieuwbouw of verlenging leaseovereenkomsten huidige tenderswaths

OD 1.3. Naar een geïntegreerd investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

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

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

Het beleidsdomein MOW is met iASSET overgestapt naar één digitale toepassing om het hele patrimonium van bruggen, sluizen en tunnels te inspecteren met als opzet het beheer van de bouwwerken in de toekomst efficiënter te kunnen aanpakken. MDK wenst de onderhoudsachterstand voor de verschillende assettypes versneld weg te werken met bijzondere aandacht voor de prioritaire en strategische kunstwerken.

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Optimalisatie aanbestedingsproces	Optimaliseren van het aanbestedingsproces MDK (en meer bepaald de spreiding in de tijd van de aanbestedingen en bijhorende vastleggingen)	<u>2022-2024</u> Keuze en implementatie van een planningstool i.k.v. de optimalisatie van het aanbestedingsproces.

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

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

SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER

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

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

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

Voor de uitbreiding van de jachthaven van Nieuwpoort hebben MDK, de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort de handen in elkaar geslagen. Cruciaal in de haalbaarheid van het ontwikkelingsproject is de hechte connectie tussen dit nieuw te realiseren stadsdeel en het centrum van Nieuwpoort Stad via een verbinding voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding wordt een beweegbare brug die het Kaaiplein moet ontsluiten met het nieuwe projectgebied aan de overzijde van de IJzer. Deze brug zal niet enkel vanuit mobiliteit een belangrijke functie hebben, maar als infrastructuur op zich ook een bijzondere uitstraling hebben. Daarnaast wordt ook de flankerende infrastructuur voorzien voor de herlokalisatie van de bestaande bedrijven. Alle uitgaven in het kader van dit project worden gedekt door directe inkomsten door de inbreng van gronden. Voor de flankerende infrastructuur wordt 4.000 keuro uitgetrokken. In 2022 wordt 7.000 keuro voorzien voor de brug. De inrichting van het dok na overdracht wordt voorzien in 2024-25 voor een bedrag van 2.500 keuro.

OD 2.7. Personenmobiliteit over het water

De personenmobiliteit over het water (veren en verbindingen via de waterweg) wordt geoptimaliseerd door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, MDK. De exploitatie van de Waterbus in de vervoerregio Antwerpen behoort vanaf 1 januari 2021 tot de bevoegdheid van MDK. Om de personenmobiliteit op een eenvormige en kostenefficiënte manier te kunnen organiseren neemt MDK in de loop van 2022 stapsgewijs de veren in beheer van DVW, exclusief de veren op de gemeenschappelijke Maas die buiten scope vallen, over zodat eind 2022 de personenmobiliteit over water in het beheer van één overheidsentiteit is.

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Personenvervoer over het water	Uitwerken van een concreet voorstel voor het operationaliseren van de personenmobiliteit binnen één overheidsentiteit m.i.v. een businessmodel met gedetailleerde kosten-batenanalyse (incl.	<u>2022</u> Op basis van de overeenkomst met DVW, de stapsgewijze overname van de veren van DVW. In werking treding uitvoeringsbesluit

	organisatorische, financiële en beleidsmatige aspecten). Het project zal rekening houden met het Decreet basisbereikbaarheid en zich inschakelen in de werking van de Vervoersregio's. De veerdiensten van de gemeenschappelijke Maas vallen buiten scope van het project.	Personenvervoer over water, kaderend binnen het Decreet basisbereikbaarheid. Uitwerken van een concreet voorstel voor het operationaliseren van de personenmobiliteit binnen één overheidsentiteit. <u>2023-2024</u> Operationalisering van de personenmobiliteit over water op Vlaams grondgebied door één overheidsentiteit, d.m.v. het in werking treden van het voornoemde besluit en MDK als dé organisator van het personenvervoer over water.
--	---	--

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

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

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

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

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

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

Om de samenwerking in de nautische keten verder te bevorderen wordt ingezet op gemeenschappelijke werkvloeren voor alle actoren zoals bijvoorbeeld in Antwerpen (Antwerp Coordination Center). In Terneuzen komt een gemeenschappelijke werkvloer waar de Vlaamse en Nederlandse overheidsdiensten (sluisbediening, brugbediening, verkeersleiders) gehuisvest worden. Concreet zullen de brugbedienaars van Zelzate verhuizen naar Schelderadarketen-gebouw in Terneuzen, dat eigendom is van Vlaanderen en Nederland. Momenteel huist hier al een verkeerscentrale die zal worden uitgebreid n.a.v. het EU-project "verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent-Terneuzen". Een verandermanager zal de verhuis en integratie op de gemeenschappelijke werkvloer in Terneuzen coördineren. De ingebruikname zal stelselmatig verlopen en is voorzien na de technische implementatie van de volledige verkeersbegeleiding op het kanaal, de plaatsing van de masten en radars. Een effectieve integratie met de havendiensten behoort tot de mogelijkheden. Op korte termijn is dit echter niet haalbaar. Alles hangt af van de verdere toekomstplannen van North Sea Port.

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

Om bij te kunnen dragen aan de afstemming van alle actoren in de nautische keten op het vlak van informatica en communicatie technologieplatformen heeft MDK een ICT-visie ontwikkeld die het via het ICT-masterplan in haar reguliere werking implementeert. Daarnaast zet MDK ook in op een betere afstemming in de werking van de reddingsdiensten, inclusief de inzetbaarheid van helikopters.

Om in de toekomst de continuïteit van onze dienstverlening te blijven garanderen, wordt een nieuw vlootplan opgemaakt dat zicht geeft op welke (nieuwe) beloodsingsmiddelen DAB

Loodswezen nodig heeft om veilig en vlot te beloodsen : Wanneer slechte weersomstandigheden op zee ter hoogte van de Wandelaar het niet meer mogelijk maken om een loods veilig aan boord te brengen van de commerciële scheepvaart, wordt LOA (Loodsen op afstand) verstrekt en wordt de mogelijkheid van helikopterbeloodsingen onderzocht. De LOA-limieten worden uitgebreid tot 180 meter en de frequentie voor vaartuigen met gevaarlijke goederen wordt verminderd. Er wordt een plan opgemaakt om het aantal schepen per LOA-loods en per wacht te verhogen.

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 DAB Loodswezen. Om een optimale inzet van onze eigen personeelsleden te realiseren wordt in 2022 de optimalisatie van het vervoersplan voor het aan boord gaan van rivierloodsen op multimodale wijze (wagen, (deel)fiets, vaartuigen verder uitgewerkt. Tevens worden de procedures om het aantal meevarenden tijdens stormperiodes progressief af te bouwen verder op punt gesteld. Het project rond multivalentie of het kunnen inspringen tussen verschillende types loods en op de verschillende tracés werd overgedragen aan de gewestelijke havencommissaris. Vanuit het Loodswezen zal een actieve ondersteuning ten aanzien van de havencommissaris worden voorzien.

In 2021 werd een ontwerp voor een nieuw loodsgeldbesluit opgemaakt dat in 2022 ter validatie zal voorgelegd worden aan de minister.

MDK verzekert een vlotte en veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse zeehavens door de mogelijkheid van interactie met het scheepvaartverkeer en door te reageren op ontwikkelende verkeerssituaties. Op deze manier wordt ook bijgedragen aan de bescherming van het mariene milieu. Dit alles gebeurt volgens internationale richtlijnen en regelgeving. Het sluizencomplex bij Terneuzen is de toegangspoort naar de havens van Terneuzen en Gent. en zorgt voor een scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. De nieuwe sluis wordt één van de grootste sluizen ter wereld en is qua afmetingen vergelijkbaar met de sluizen van IJmuiden, Antwerpen en Panama. Vanuit de verdragsrechterlijke samenwerking met Nederland in de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart wil MDK Vessel Traffic Services (VTS) realiseren op het volledige kanaal Gent-Terneuzen.

MDK beoogt een optimale coördinatie van reddingsoperaties in de Belgische territoriale zee en Exclusieve Economische Zone (EEZ). Op deze manier wordt ook bijgedragen aan de bescherming van de mens, maritieme milieu en economisch patrimonium. Ook een vlot en veilig verkeer over het Scheldegebied staat voorop.

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

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

voldoen aan de verwachtingen van de gebruikers zal het meteorologisch park aan de Oostkust (Zwin) in 2022 operationeel worden. Het onderzoek naar de rol van meetpalen op zee en alternatieven op lange termijn zal verder gezet worden in 2022 en de jaren erna.

Teneinde de kwaliteit en conformiteit van nautische producten met internationale overeenkomsten en normen te verzekeren voor varende en niet-varende belanghebbenden zal de Vlaamse Hydrografie zich verder profileren als dienstverlener voor het verwerven, verwerken en verdelen van nautische data en producten, ook voor de Vlaamse binnenwateren. In 2021 werd de samenwerking met De Vlaamse Waterweg verder geoptimaliseerd a.d.h.v. de afgesloten samenwerkingsovereenkomst. MDK werkt daarnaast ook aan de verdere optimalisatie van de samenwerking met de havenbesturen, andere overheidsdiensten en onderzoeksinstituten.

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Dienstverlening zeereddingsdiensten en strandreddingsdiensten	Uitwerken van een totaalvisie inzake samenwerking met en subsidiëring van zeereddingsdiensten en strandreddingsdiensten	<u>2022</u> Duidelijke visie over de subsidiëring van de zee- en strandreddingsdiensten, rekening houdend met hun onderlinge interactie. Afsluiten/vernieuwen van (nieuwe) overeenkomst(en) met partners voor het verlenen van zeereddingsdiensten is opgenomen in de reguliere werking.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
LOA-limieten (Loodsen op afstand) worden uitgebreid tot 180 meter en de frequentie voor vaartuigen met gevaarlijke goederen wordt verminderd	Goedgekeurd voorstel m.b.t. de inzet van LOA
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsen: gemiddeld aantal kilometer beloodsing	Dalende trend x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is groen x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is groter dan de waarde van de vorige periode is rood
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsen: gemiddeld aantal watertransporten rivierloodsen	Stijgende trend x is groter dan de waarde van de vorige periode is groen

	x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is rood
Aantal meevarende (tijdens stormperiodes) In 2022 zal dit nog gemeten worden als een trend omdat 2021 niet representatief was wegens de corona-pandemie.	Dalende trend x is kleiner dan de waarde van de vorige periode is groen x is gelijk aan de waarde van de vorige periode is oranje x is groter dan de waarde van de vorige periode is rood
Loodsgeldbesluit	Afstemmen met de stakeholders en publiceren/uitvoeren van het geactualiseerde loodsgeldbesluit
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen) zonder incidenten	$x > 99,85\%$ is groen $99,70\% \leq x \leq 99,85\%$ $x < 99,70\%$ is rood
Aantal opgevolgde schepen	Kengetal
Aantal ernstige of zeer ernstige incidenten in de afgelopen maand	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zandvliet	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ 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 $90\% \leq x \leq 95\%$ 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	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ is oranje $x < 90\%$ is rood
Het aantal keer dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrale van Zelzate	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Aantal incidenten per type	Kengetal
Percentage volledig bezette wachten MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum)	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ is oranje $x < 90\%$ is rood
Het aantal keer nulbezetting in MRCC	$X = 0$ is groen $X > 0$ is rood
Percentage gelukke vaarplannen	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ is oranje $x < 90\%$ is rood
Percentage volledig bezette wachten voor GNA Vlaanderen in Vlissingen in de afgelopen maand	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ is oranje $x < 90\%$ is rood

Het aantal keer dat GNA (Vlaanderen en Nederland) een nulbezetting heeft in Vlissingen in de afgelopen maand	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ is oranje $x < 90\%$ is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van DAB Loodswezen	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van douane en scheepvaartpolitie	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van de Vlaamse Hydrografie	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage van peilplannen en ECS kaarten dat binnen de afgesproken termijn werd afgeleverd	$x \geq 85\%$ is groen $75\% \leq x < 85\%$ is oranje $x < 75\%$ is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning m.b.t. Het invoeren van VTS op het volledige Kanaal Gent Terneuzen werd gerespecteerd.	De vooropgestelde planning werd gerespecteerd is groen De vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd maar de finale deadline komt niet in het gedrang (de achterstand kan worden ingehaald) is oranje De vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd en de finale deadline komt in het gedrang 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

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

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

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

Aan de eindgebruikers wordt een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aangeboden, dit via een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer) en door middel van Mobility-as-a-Service oplossingen. MDK zal, rekening houdend met het decreet basisbereikbaarheid en de bijhorende vervoerregio's, onderzoeken welke de opties zijn m.b.t. het gratis of betalend personenvervoer over water (veren en verbindingen via de waterweg). In 2020 werd de inkanteling van de Waterbus gerealiseerd. In 2021 legde MDK de focus op de inkanteling van de veerdiensten van DVW, dewelke na afsluiting van de nodige overeenkomst tussen MDK en DVW stapsgewijs in 2022 zal plaatsvinden. MDK zal op basis van de resultaten van het juridisch onderzoek de heraanbesteding of de contractverlenging van de Waterbus realiseren. Bij deze heraanbesteding of contractverlenging zal de opzet van een tarief- en ticketintegratie met de andere vormen van openbaar vervoer worden meegenomen.

SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR

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

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

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

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

De technische mogelijkheden en ontwikkelingen op het vlak van autonoom varen worden meegenomen. In 2022 zal er geïnvesteerd worden in een onbemand vaartuig voor hydrografische opnames op zee als alternatief voor een nieuw bemand vaartuig. Dit moet leiden tot efficiëntieverhoging met kwalitatief hoogstaande data. Het doel is te komen tot meer data opname in minder scheepstijd waardoor kan gefocust worden op de dagen met goede weersomstandigheden. In 2022 zal een vernieuwd weerbericht voor kust en zee gelanceerd worden waarbij gebruik gemaakt wordt van de laatste nieuwe KMI voorspellingstechnologieën. Op die manier komen we tegemoet aan de noden van de gebruikers. De digitalisering op het vlak van nautische kaarten zet zich volop door. De Vlaamse Hydrografie zal in 2022 starten met de voorbereiding om vanaf 2025 een nieuwe generatie van cartografische producten (S-100) te produceren.

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

Innovatie in de zeekering wordt onderzocht met pilootprojecten zoals duin-voor-dijk, alternatieve suppletiemethodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen.

MDK blijft inzetten op onderzoek naar de mogelijkheden van het inzetten van een artificiële intelligentie module in het LIS (Loodswezen Informatie Systeem) als hulpmiddel voor de loodsplanning. De nieuwe AI-module zal binnen het Loodswezen uitgetest worden voor de zeeloodsen. In 2022 wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe planningstool voor het operationeel personeelstransport van de loods en die compatibel dient te zijn met de dataregistraties van het LIS.

Met het MC3-project bundelen de Marine, de Hogere Zeevaartschool, de VDAB en MDK hun kennis en krachten voor een nog betere beroepsopleiding.

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Autonoom varen – hydrografie	Verder onderzoeken technische mogelijkheden autonoom varen en verwerkingsstromen voor hydrografische opnames: uitwerken scenario's en Proof of Concept inclusief aanbesteding en in gebruikname autonoom vaartuig	<u>2022-2024</u> Opmaak, vastlegging en gunning van een bestek voor aankoop onbemand hydrografisch vaartuig. In gebruik name van moederschip Sirius met onbemand vaartuig in operationele werking Vlaamse Hydrografie
Drones	Ontwikkelen van een strategische visie op toekomstige drone-toepassingen op structurele basis binnen de kerntaken van MDK.	<u>2022</u> Voorstel van strategische visie op toekomstige drone-toepassingen op structurele basis binnen de kerntaken van MDK. Verdere kennisdeling verzorgen binnen het MOW kennisdomein Drones door het organiseren van minstens 1 infosessie. Actief de noden van MDK bewaken binnen de Kustwachtwerkgroep luchttoezicht en hierover na elke vergadering rapporteren richting DR MDK.
Machine Learning toepassen op het Loodswezen	Op basis van een testfase, beslissen over het al dan niet verder in gebruik nemen van een artificial intelligence module in het LIS als hulpmiddel voor de loodsplanning. De artificial intelligence module zal binnen dit project uitgetest worden voor de zeeloodsen.	<u>2022</u> Verder onderzoek en tests uitvoeren alvorens de implementatie kan doorgevoerd worden.
Adaptieve planningstool voor het operationeel personeelstransport	Een nieuwe planningstool voor het operationeel personeelstransport, compatibel met de dataregistraties in het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en opgenomen in het contract met de landtransportleverancier.	<u>2022-2024</u> Een gegund raamcontract

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning voor het automatiseren van de boeien op de Schelde wordt behaald	<u>2022</u> Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood

SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTI-FUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK

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

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

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

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

Verder wenst MDK de vooropgestelde planning van de investeringen in de kustjachthavens en de multifunctionele kustzone te respecteren. Het betreft in het bijzonder het bouwen en renoveren van de jachthaveninfrastructuur en het optimaliseren en uitbreiden van het aanbod van ligplaatsen alsook de investeringen in de multifunctionele kustzone (mobiliteit, natuur en recreatie/toerisme). 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-principles via natuurlijke of aangeplante duinontwikkeling van de strandzones onderzocht. Deze vergroening levert ook een bijdrage aan de beperking van de zandoverlast langs de kust bij stormen. De bouw van een nieuwe beweegbare fietsbrug verbindt het project Rechteroever Nieuwpoort als nieuw stadsdeel met de kaai. De kostprijs van dit project wordt geraamd op 9.000 keuro. Hiervan wordt 7.000 keuro gefinancierd door het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust met een cofinanciering door de Provincie West-Vlaanderen en de stad Nieuwpoort voor telkens 1.000 keuro.

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.

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

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

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

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

Als één van de meest impactvolle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid heeft het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken beslist om met de verschillende entiteiten gezamenlijk de klimaatuitdagingen concreet, ambitieus en toonaangevend aan te pakken. MDK neemt de coördinatie en trekkende rol op zich van de Kenniscel “Klimaat” die hiertoe in 2020 beleidsdomein breed werd opgericht.

Het Beleidsdomein bevindt zich immers in een unieke positie: het ondergaat de effecten van klimaatverandering, maar het kan er eveneens sterk op inspelen door de toegepaste wetenschappelijke en operationele expertise. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wil minimaal de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Overheid mee realiseren, maar wil ook verder gaan in de ambities om vanuit die rol ook anderen te inspireren.

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 Kenniscel Klimaat heeft voor 2022 een Werkplan uitgewerkt waarin de ambitieuze plannen van 2020 en 2021 verder worden uitgebouwd en uitgevoerd, mits validatie door het MCB. Bovendien worden er nieuwe acties toegevoegd. Zo bevat het Werkplan 2022 19 deelacties, zowel focusacties als reccurrente acties. Concrete acties die verder worden uitgewerkt zijn, o.a. duurzaam aanbesteden en klimaatvriendelijke werven.

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Voor het garanderen en kunnen waarborgen van veilig en vlot scheepvaartverkeer blijven we in de reguliere werking 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.

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

MDK zet in op de verhoging van vernieuwbare energie en vergroening en neemt daartoe innovatie-initiatieven. Ook bij de opmaak van haar langetermijninvesteringsplan heeft het agentschap oog voor de klimaatimpact: schepen vernieuwen of ombouwen; optimalisatie van het aantal vaartuigen, daarbij rekening houdend met de dienstverlening naar de klant toe. In 2021 verwezenlijkte Vloot een absolute primeur voor het agentschap MDK met de ingebruikname van een eerste volledig elektrische veerboot in Oostende. Niet enkel een duurzaam en innovatief vaartuig dat volledig past binnen de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering, maar ook een zeer stil vaartuig, wat een bijkomende troef is voor de specifieke locatie binnen de stadskern. Een bijkomend voordeel is dat de operationaliteit met dit nieuwe vaartuig geoptimaliseerd is doordat het dubbel zoveel passagiers kan vervoeren, waardoor er op piekmomenten automatisch meer capaciteit beschikbaar is en de wachttijden minder lang zijn.

In 2020 werd, in samenwerking met het Vlaams Energiebedrijf, een start genomen met de opmaak van een Energetisch Masterplan. Voor niet-woongebouwen streeft Vlaanderen naar een koolstofneutraal gebouwenpark voor verwarming, sanitair warm water, koeling en verlichting tegen 2050, met een voorbeeldrol voor de overheid. MDK wil doelgericht inzetten op prioritaire en doelmatige investeringen naar een duurzaam gebouwenpark en ontwikkelt daartoe een strategische visie inzake gebouwenbeleid en -beheer voor haar patrimonium. Het opnemen van duurzaamheid, energie en klimaatdoelstellingen en hoe dit te realiseren maakt hier onderdeel van uit. Vervolgens plant het agentschap een tactische oefening met onderzoek op het terrein om na te gaan hoe we enerzijds deze visie kunnen realiseren en anderzijds welke synergieën er zijn met andere VO-entiteiten en/of stakeholders om deze visie te realiseren. In 2022 zal MDK dit verder op punt stellen. Het Energetisch Masterplan zal resulteren in doelgerichte acties aan het patrimonium van MDK om zo de strategische visie te kunnen realiseren. Na goedkeuring door de Directieraad zal MDK het actieplan volgens prioriteit maar ook met aandacht voor quick wins invullen.

Het agentschap maakt een actualisatie van haar vervoersbehoefte- en vervangingsplan op met het oog op het reduceren van de CO₂-uitstoot en het vergroenen van het wagenpark, rekening houdende met de geactualiseerde omzendbrief en de klimaatdoelstellingen. De klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Overheid worden eveneens meegenomen in de uitwerking van de visie aangaande het wagenpark van MDK in 2022.

Project	Omschrijving	Deliverables 2021-2024
Seinen en lichten vervangen door LED verlichting	Na het migreren van alle vaste en visuele maritieme navigatiemiddelen in het beheer van MDK zullen vanaf 2022 de vuurtorenlampen tevens naar LED migreren	<u>2022-2024</u> Alle vuurtorenlampen zijn gemigreerd naar LED.

KPI	
Percentage van de tijd dat het elektrisch kustveer het hoofdschip is	Kengetal (procesindicator) in 2022 en eind 2022 wordt een definitieve norm gedefinieerd
Percentage brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening) m.b.t. het elektrisch kustveer	Kengetal (procesindicator) in 2022 en eind 2022 wordt een definitieve norm gedefinieerd
Percentage primaire energiereductie (energetisch masterplan gebouwen)	Te ontwikkelen als kengetal in 2022 Indien mogelijk nulmeting
Percentage CO-2 reductie (MDK-wagenpark)	Te ontwikkelen als kengetal in 2022 Indien mogelijk nulmeting

OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

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

In het kader van de realisatie van de zeewering worden volgende strategische projecten opgestart in 2022 of verder uitgevoerd:

- Stormvloedkering Nieuwpoort
- Studie overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende
- Strandhoofdenveld Wenduine
- Stormmuren Zeebrugge 2^{de} fase
- (Onderhouds)suppleties om de veiligheid bij overstromingen op peil te houden
- Toetsing van de kunstwerken inzake stabiliteit bij stormomstandigheden

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. MDK werkt mee aan het 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.

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

- Verwervingen kustzone: om de nodige voorbereidingen te kunnen treffen en zonder vertraging maatregelen inzake kustbescherming te kunnen nemen, is het aangewezen om de resterende percelen in strand- duin- of dijkzone te verwerven die nu nog eigendom zijn van particulieren of lokale besturen. In eerste instantie wordt gekeken naar de stukken strand die de gemeentes De

Panne en Koksijde in het verleden reeds aankochten en die in het kader van zeewering best in eigendom/beheer van de Vlaamse overheid/MDK komen. Voor de verdere uitbreiding van de zeewering in de toekomst kan dan een integraal beleid worden gevoerd op eigen percelen, zonder vertraging omwille van de eigendomsstructuur. In tweede instantie zal onderzocht worden welke cruciale percelen dienen verworven te worden uit private eigendom. Beide pistes vertrekken vanuit een vrijwillige verwerving, maar de instrumenten om te kunnen onteigenen of om een voorkoopprecht te krijgen, worden ook onderzocht.

- 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. De rol van grootschalige zandsuppleties (type zandmotor of grote vooroeversuppleties) moet verder onderzocht worden en indien mogelijk via een pilootproject in praktijk gebracht.

- Er wordt onderzocht in welke mate grondoverschotten uit grootschalige infrastructuurprojecten kunnen gebruikt worden voor kustveiligheid. Hierbij houdt MDK rekening met de schaarse primaire grondstoffen en ondersteunt ze circulair gebruik van grondstoffen. Momenteel lopen verschillende initiatieven om hierover af te stemmen tussen de verschillende entiteiten van de Vlaamse Overheid, bijvoorbeeld de werkgroep Infrastructuurbeheerders Grondbalans.

- Een grondige toetsing van de bestaande infrastructuur 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.

- We ontwikkelen tools voor een snelle toetsing van de veiligheid van de kustlijn na stormen.

MDK realiseert alle maatregelen in het Masterplan Kustveiligheid volgens planning en houdt de veiligheid op peil (zowel maatregelen langs de kust als in de havens). Verder wordt het veiligheidsniveau van de 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.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
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
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. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN

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

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

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

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

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

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

MDK draagt bij tot een actieve en intense samenwerking voor EU-transportdossiers om een efficiënte snelle coördinatie en omzetting van EU-dossiers te bevorderen tussen de transportadministraties en de Belgische stem op het Europese niveau te versterken. MDK doet dit onder meer door deel te nemen aan het MOW-breed EU-Coördinatieforum waar het transportbeleid binnen het beleidsdomein MOW actief wordt opgevolgd. Ook de internationale tendensen worden opgevolgd binnen Werkgroep Internationaal van het beleidsdomein Tevens stelt MDK bij specifieke 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 dagelijks beheer van het nationaal systeem, de communicatie met de havenautoriteiten en andere betrokkenen en het uitwisselen van de gegevens tussen EMSA (Europees agentschap voor maritieme veiligheid) en de lidstaten.

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

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

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

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

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

MDK zet in op het frequent FOD-MOW-overleg en neemt haar rol op binnen de Kustwacht. In 2003 werd de structuur Kustwacht goedgekeurd bij Koninklijk Besluit. Op 8 juli 2005 sloten de federale staat en het Vlaamse gewest een samenwerkingsakkoord af. Langs Vlaamse zijde wordt het voorzitterschap toegewezen aan de administrateur-generaal van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Het agentschap MDK volgt de genomen beslissingen op en verzekert de feedback. MDK werkte in 2021 constructief mee aan de federaal-Vlaamse audit die is uitgevoerd en neemt in 2022 zijn rol op bij de realisatie van de geformuleerde aanbevelingen.

OD 8.5. De vinger aan de pols houden

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

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

Daarnaast wordt samengewerkt met stakeholders en belangengroepen en worden formele samenwerkingen opgestart waar dit tot een meerwaarde leidt. Bij de uitbouw van het kustveiligheidsonderzoek (Living Lab Raversijde) worden zowel de academische wereld als private bedrijven betrokken. Er wordt ook samengewerkt binnen het kader van private initiatieven van de Blauwe Cluster. Op die manier wordt kennis optimaal gedeeld tussen de private en overheidssector.

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

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Beleids- en beheercyclus MDK	Realisatie van een MDK brede beleids- en beheercyclus. Daaronder vallen onder meer de opvolgingsmechanismen van het huidige plan, de KPI's (indicatoren) voor de Directieraad, het vernieuwd ondernemingsplan, de programmatie van beleid en beheer.	<u>Vanaf 2022</u> Verder uitwerken, uitrollen en verfijnen van de beleids- en beheercyclus MDK Ondernemingsplan & Operationeel plan MDK 2023, afdelingsplannen 2023 en stuurborden Verderzetten van de integratie van de netwerken

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

Vlaamse Kusthaven of strand, uitgerekend in dagen in de afgelopen maand	
Aantal aanvragen van een aanvraag loodsvrijstelling sleep- en duwtransport van of naar een Vlaamse Kusthaven of strand die niet binnen de termijn van 72h zijn beantwoord in de afgelopen maand	X = 0 is groen X > 0 is rood

OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen

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

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

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Inkanteling gebouwen MDK naar het Facilitair Bedrijf (HFB)	Inkanteling van alle gebouwen van MDK die in aanmerking komen in HFB	<u>2022-2024</u> Maximaal aantal ondertekende overeenkomsten met HFB voor overname van gebouwen die momenteel in eigen beheer zijn van MDK (inclusief modaliteiten inzake budget, overname personeel,...).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Netwerkconnecties op de Noordzee	De mogelijkheden onderzoeken van een raamcontract met een provider van een breedbandige mobiele netwerkverbinding in de gebieden waar de nautische diensten van de Vlaamse overheid en haar partners actief zijn.	<u>2022</u> Een gegund raamcontract

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

In de mededeling aan de Vlaamse Regering (VR 2020 0702MED.0051/1BIS) worden de instructies ondernemingsplannen 2020-2024 opgegeven. Daarin wordt vermeld dat een aantal horizontale strategische doelstellingen aan bod moeten komen. Meer bepaald gaat het over bedrijfscontinuïteit (OD 9.1), personeelsbeleid (OD 9.2), welzijn & preventie (OD 9.3), een actief diversiteitsbeleid (OD 9.4), andere doelstellingen organisatieontwikkeling (OD 9.5), crisismanagement (OD 9.6) en risicobeheer (OD 9.7)

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

OD 9.1. Bedrijfscontinuïteit

MDK is eind 2021 gestart met de implementatie van het bedrijfscontinuïteitsmanagement zowel voor de locaties op wal als voor het varende materieel.

Vanaf 2022 zet MDK verder in op het bedrijfscontinuïteitsmanagement dat in de operationele werking van de organisatie verankerd zit

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Bedrijfscontinuïteitsmanagemen t	Implementeren van bedrijfscontinuïteitsmanagemen t	<u>2022</u> Bedrijfscontinuïteitsmanagemen t MDK: handleidingen met een volledige beschrijving van alle procedures, die operationeel gekend zijn en gevolgd worden door alle actoren

OD 9.2. Personeelsbeleid

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

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

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 ligt bij het Netwerk HR.

Tevens ontwikkelt MDK een plan omtrent leiderschap die dient bij te dragen tot de realisatie van de MDK-visie met als resultaat de vaardigheden bij 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. Dit zal uiteindelijk resulteren in een MDK-breed team waarbij onze dienstverlening erop vooruit gaat.

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Leiderschapstraject	Ontwikkelen van een plan omtrent leiderschap	<u>2022</u> Uitvoeren van het actieplan en finaal verslag met vervolgtraject
Herziening van het Arbeidsreglement	Opmaken van een arbeidsreglement	<u>2022 - 2024</u> Herzien arbeidsreglement
Strategische visie "Vlinderfuncties" binnen MDK	Ontwikkelen van de strategische visie "Vlinderfuncties"	<u>2022-2024</u> Implementeren van de strategische visie "Vlinderfuncties"

OD 9.3. Welzijn & preventie

De beleidsnota's m.b.t. het welzijnsbeleid werden gezamenlijk in 2020 opgemaakt en werden vanaf 2021 geïntegreerd en mee opgenomen in het 'Globaal Preventieplan' (GPP). Ook het lopende traject rond welzijnscultuur werd vanaf 2021 geïntegreerd en mee opgenomen in het GPP.

Het welzijnsbeleid en de uitvoering ervan zitten vervat in het vijfjaarlijks globaal preventieplan en de daaruit afgeleide jaarlijkse actieplannen (JAP). Aangezien de aard van de kernprocessen van de sub-entiteiten sterk varieert bevat het GPP het algemeen preventiekader voor MDK en de prioritaire doelstellingen te realiseren over een periode van 5 jaar. (2021-2025). Daarnaast voorziet iedere entiteit een opmaak van een JAP die de verdere concretisering van de algemene prioritaire doelstellingen omschrijft binnen de entiteit. De doelstelling van de verschillen JAP's zijn gealigneerd op het GPP.

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

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

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Intern klachtenbeheer	Opvolgen van het interne klachtenbeheer op basis van een	<u>Vanaf 2022</u> Na realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeheer,

	uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement	registratie en opvolging van het intern klachtenbeheer
--	---	--

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate van respecteren van de planning van de prioritaire doelstellingen van het globaal preventieplan (GPP) over de periode '21-'25	<u>2022</u> Ja, de vooropgestelde planning werd gerespecteerd is groen Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd maar de finale planning komt niet in het gedrang is oranje Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd en de finale planning komt in het gedrang is rood Opmerking: wordt enkel gemeten in de maanden juni en december (maar 2 maal op te nemen in het stuurbord)

OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid

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

Om meisjes en vrouwen te stimuleren en te sensibiliseren om een opleiding, job of loopbaanpad te kiezen in de maritieme sector zal MDK een globaal plan van aanpak opmaken, met beschrijving van de missie en visie, het logo en eerste aanzet van mogelijke communicatiekanalen. In het project is tevens het uitvoeren van acties en campagnes voor een eerste werkingsjaar voorzien (werkingsjaar 2022/2023).

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Vrouwen motiveren om in maritieme jobs hun loopbaan te ontwikkelen	Uitvoeren van acties en campagnes om vrouwen te motiveren om in maritieme jobs hun loopbaan te ontwikkelen.	<u>2022-2024</u> Uitvoeren van het actieplan voor het werkingsjaar 2022/2023 en daaropvolgende jaren

KPI

Omschrijving	Streefwaarde
Aandeel vrouwen op N-1 niveau	Groen is $x \geq 33\%$ Rood is $x < 33\%$
Aandeel personen van buitenlandse afkomst	Groen is $x \geq 6\%$ Rood is $x < 6\%$
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	Groen is $x \geq 3\%$ Rood is $x < 3\%$

OD. 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling

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

MDK streeft er met haar communicatiestrategie naar als één geheel haar missie en visie effectief uit te dragen, zowel intern als extern. Het procedurehandboek met de communicatieprocedures en de implementatie van een aantal plannen en aanbevelingen zullen ervoor zorgen dat zowel de interne als de externe communicatie op een duidelijke, gestructureerde, transparante en uniforme wijze gebeurt.

MDK plant in 2022 een nieuw klantentevredenheidsonderzoek om de kwaliteit van de dienstverlening te meten. Op basis van de resultaten formuleren we voorstellen van actiepunten voor de operationele werking en indicatoren voor verdere opvolging.

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

MDK zet tenslotte ook in 2022 verder in op informatie- en documentbeheer en de implementatie van Microsoft 365.

Project	Omschrijving	Deliverables 2022-2024
Klantentevredenheid	Meten van de kwaliteit van de dienstverlening	<u>2022</u> Vorbereiden van de meting van de kwaliteit van de dienstverlening
Extern klachtenmanagement	Uitwerken van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagementsysteem, conform de VO-richtlijn, inclusief indicatoren	<u>Vanaf 2022</u> Registratie en opvolging van het extern klachtenbeheer
Informatie- en documentbeheer	Visieontwikkeling en pad naar het voldoen aan de wetgeving omtrent informatiebeheersplanning voor het informatie- en documentbeheer voor administratieve doeleinden van MDK	<u>2022:</u> Voor het beheer van informatie en documenten voor administratieve doeleinden: implementeren in de Microsoft 365 omgeving van het

		beheer van documenten en hun levensloop, inclusief documentatie en opleiding van gebruikers, en de governance hiervan. Voor de opkuis en het beheer van fysieke en digitale archieven van documenten en voor het digitaliseren van fysieke documenten telkens een pilootproject realiseren aan de hand van generieke draaiboeken inclusief opmaken implementatieplan met mijlpalen.
--	--	--

OD 9.6 crisismanagement

Implementatie van een volledig crisismanagement binnen MDK, zowel op agentschapsniveau als op afdelingsniveau/DAB niveau:

- Actieplannen met beheersmaatregelen;
- Uitstippelen van het oefenbeleid crisismanagement;
- Structuren qua opvolging, incl rollen en verantwoordelijkheden van het crisismanagement; Structurele inbedding van crisismanagement in de organisatie.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor de 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)

OD. 9.7 Risicomanagement

Implementatie van een volledig risicomanagement binnen MDK, zowel op agentschapsniveau als op afdelingsniveau/DAB niveau met ambitie om maturiteitsniveau 3 te bekomen:

- Actieplannen met beheersmaatregelen voor de voornaamste risico's;
- Structuren qua opvolging, incl. rollen en verantwoordelijkheden inzake risicobeheer;
- Kalender voor periodieke evaluatie en actualisatie van het risicobeheersysteem;
- Risicoanalyse, risico-identificatie en risicobeheer zijn structureel ingebed in de werking van MDK inclusief de risico's i.v.m. veiligheid en welzijn van het personeel.

Daarenboven engageert MDK zich om de openstaande rechtszaken zo snel mogelijk op een professionele manier af te handelen.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De periodieke evaluatie en actualisatie van de risico's en risicobeheersmaatregelen van de strategische risico's op niveau van MDK: 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)

Begroting

De begroting 2022 wordt opgenomen in bijlage IV. Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2022 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2022 worden gerespecteerd.

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

Algemene clausule

MDK blijft in 2022 streven naar een hoge kwalitatieve dienstverlening. Dit is evenwel niet evident als er onvoldoende kwantitatieve middelen, zijnde personeel maar ook materiaal, voor handen zijn. Dit kan MDK verplichten om moeilijke maar noodzakelijk keuzes te maken.

Indien er in de loop van 2022 ten gevolge van het regeerakkoord (bijlage) wijzigingen aan de structuur van de entiteiten met impact op MDK gebeuren, dient dit meegenomen te worden in het ondernemingsplan (via addendum van het OP MDK 2022) en kunnen prioriteiten/wijzigingen aan de bestaande doelstellingen/strategische projecten/initiatieven gemaakt worden.

BIJLAGEN

- I. Koppeling strategische projecten en strategische opties MDK
- II. Personeelsplan MDK
- III. Investeringsprogramma MDK 2022
- IV. Begroting
- V. Kruistabel BBT
- VI. Eindrapportering Ondernemingsplan 2021

Opgemaakt te Brussel, op

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

Voor de Vlaamse Regering
Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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