

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

ONTWERP Ondernemingsplan MDK 2023

Inhoudsopgave

HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN: SAMENWERKEN VANUIT EIGEN STERKTE.....	3
INLEIDING MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST (MDK).....	6
STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MDK UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024.....	10
<i>OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken</i>	<i>10</i>
<i>OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel</i>	<i>11</i>
<i>assetmanagement</i>	<i>11</i>
SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER	13
<i>OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fiets</i>	<i>13</i>
<i>netwerk.....</i>	<i>13</i>
<i>OD 2.7. Personenmobiliteit over het water</i>	<i>13</i>
SD 3. NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTI- MAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE	
KNOOPPUNTEN	15
<i>OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen.....</i>	<i>15</i>
SD 5. MOTIVEREN EN PRIKKELLEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE	
CULTUUR.....	21
<i>OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur.....</i>	<i>21</i>
<i>OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier beprijken.....</i>	<i>21</i>
SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR	22
<i>OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk</i>	<i>22</i>
SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTI-FUNCTIONALITEIT VAN ONS	
TRANSPORTNETWERK.....	25
<i>OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken</i>	<i>25</i>
<i>OD 7.2. Naar een integralere klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik.....</i>	<i>26</i>
<i>OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico.....</i>	<i>28</i>
SD 8. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN.....	30
<i>OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's.....</i>	<i>30</i>
<i>OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten.....</i>	<i>30</i>
<i>OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten.....</i>	<i>31</i>
<i>OD 8.5. De vinger aan de pols houden.....</i>	<i>32</i>
<i>OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen</i>	<i>33</i>
<i>OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.....</i>	<i>33</i>
SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (ORGANISATIE-ONTWIKKELING).....	35
<i>OD 9.1. Bedrijfscontinuïteit</i>	<i>35</i>
<i>OD 9.2. Personeelsbeleid.....</i>	<i>35</i>
<i>OD 9.3. Welzijn & preventie</i>	<i>36</i>
<i>OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid.....</i>	<i>37</i>
<i>OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling.....</i>	<i>38</i>
<i>OD 9.6 crisismanagement</i>	<i>39</i>
<i>OD 9.7 Risicomanagement</i>	<i>40</i>
<i>OD 9.8 Inrichten van een MDK veiligheidsbeheersysteem</i>	<i>40</i>
<i>OD 9.9 Communicatie.....</i>	<i>41</i>
BIJLAGEN	43

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein geven inzicht in de geplande realisaties om het mobiliteitsbeleid vorm te geven en uit te voeren. Elkeen dragen zij bij aan het beleid van Minister Peeters. Daarmee overstijgen ze de administratieve grenzen en focussen ze op het beoogde effect om samen een integraal mobiliteitsbeleid te voeren. Dit uit zich in het samen ontwikkelen van beleidsplannen en -maatregelen, het collectief plannen en uitvoeren van infrastructuurwerken alsook het dragen van de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid om als beleidsdomein mee te bouwen aan een beter personen- en goederenvervoer. 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 waarin Vlaanderen via mobiliteitsinvesteringen bijdraagt tot een betere waterbeheersing, een transitie naar duurzame brandstoffen, een gezonde invulling van onze omgeving.

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

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 verloopt door middel van 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 mee het beleidsdomeinbreed beleid 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.

Deze aanpak van gestructureerde samenwerking is nu enkele jaren ingeburgerd en wordt daarom geëvalueerd. Zo kunnen we als MCB lessen trekken uit het verleden om nieuwe lijnen uit te zetten voor de verdere samenwerking.

GEïNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA (GIP)

Het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) wordt ingezet met als doel de investeringen van het beleidsdomein efficiënter te plannen. Het GIP geeft een overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein. Het GIP biedt de mogelijkheid om de 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 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 de opvolging van de verschillende investeringen gemeenschappelijk verzekerd. Naast blijvende aandacht voor de verdere optimalisering van de GIP-rapportering wordt voor 2023 voorzien om de target van 75% vastleggingen te realiseren (incl. Fiets) tegen 30 september 2023.

RELANCE

Het Relanceplan moet de Vlaamse economie versterken na Corona. Voor meer dan 850 miljoen euro extra investeringswerken werden voorbereid in 2021 en 2022 door de MOW-entiteiten. Een zeer groot deel van de werken werd reeds gerealiseerd en in 2023 worden de nodige werken verdergezet om de inspanningen in duurzaamheid, waterbeheersing en verkeersveiligheid te vervolledigen. De speerpunten van deze beleidskeuze door Minister Peeters en de Vlaamse Regering beginnen in het Vlaamse landschap ook zichtbaar te worden via de vele realisaties voor een verbeterde en nieuwe fietsinfrastructuur, de verkeersveiligheid, de modal shift over water, de zeer actieve uitrol van laadpaalinfrastructuur, de vergroende busvloot bij De Lijn en een inhaalbeweging inzake assetmanagement. Via deze maatschappelijke prioriteiten geven we de door Corona getroffen bouwsectoren wind in de zeilen.

KLIMAATPLAN MOW

Vanuit een integrale benadering van infrastructuurprojecten houdt het beleidsdomein MOW rekening met de diverse maatschappelijke uitdagingen voor de gehele Vlaamse overheid. De klimaatuitdagingen en energiecrisis zijn twee prioritaire dimensies die daarbij komen bovendrijven. Naast het inzetten op verregaande samenwerking met het beleidsdomein Omgeving en andere beleidsdomeinen in het aanpakken van een betere mobiliteit heeft het MCB daarom besloten om een klimaatplan op te stellen met oog om de eigen werking te verduurzamen.

Op basis van het Klimaatplan MOW werd door de Kennisclimaat een eerste Jaaractieplan 2022-2023 opgemaakt, waarin de voor deze periode geprioriteerde maatregelen uit het Klimaatplan werden opgenomen.

In het jaaractieplan 2022-2023 werden 10 maatregelen (verder) opgenomen:

Mitigatiemaatregelen betreffende het eigen patrimonium:

- Gebouw- en sitebeheerplan voor alle entiteiten

- Elektrificatie van het dienstwagenpark en voorzien van bijhorende laadinfrastructuur
- Elektrificatie van de bussen van De Lijn
- Vergroening van de vaartuigen

Mitigatiemaatregelen betreffende de beheer- en onderhoudsprojecten en de investeringsprojecten:

- Kader creëren rond duurzaamheidscriteria in bestekken van overheidsopdrachten (beheer en onderhoud)
- Kader creëren rond duurzaamheidscriteria in bestekken van overheidsopdrachten (investeringsprojecten)
- Opzetten proefproject dat streeft naar 100% CO2-neutraliteit

Adaptatiemaatregelen:

- Verder inzetten op het creëren van ruimte voor water binnen het eigen patrimonium
- Blijvend inzetten op adaptief en klimaatrobuust ontwerp van infrastructuur, aangepast aan toekomstige zeespiegelstijging en wijziging in weerspatronen

Algemene klimaatmaatregel:

- Monitoring van het Klimaatplan MOW

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 een aantal 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 2023 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 beheercyclus

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 2023 nieuwe, al dan niet opgelegde, initiatieven/projecten toegevoegd worden, is het vanzelfsprekend dat dit de prioriteit van de initiatieven/strategische projecten kan beïnvloeden. Dat kan 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'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 kust en zee.

¹ Wordt in een later stadium beslist.

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 inachtnaam van de gevolgen voor veiligheid en milieu.

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2023 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 gerichte acties toegelicht: 'Naar een integralere klimaataanpak 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: bedrijfsconituïteit (OD 9.1), personeelsbeleid (OD 9.2), welzijn & preventie (OD 9.3), een actief diversiteitsbeleid (OD 9.4), crisismanagement (OD 9.6), risicomanagement (OD 9.7) en andere doelstellingen in het kader van organisatieontwikkeling (OD 9.5).

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2023, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 2024-2025. 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 2023 (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 gericht 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, klimaat en digitalisering. Stabiele investeringen in het onderhoud en gerichte investeringen in de uitbouw van capaciteit en service van de verschillende netwerken zijn noodzakelijk.

In het kader van een vlotte en efficiënte werking van de nautische keten wordt een beslissing genomen over de toekomst van de beloodsingsmiddelen op zee teneinde de bedrijfszekerheid te blijven garanderen. De huidige SWATH-beloodsingsmiddelen zijn einde leasecontract, alsook de oude loodsboten zijn dringend aan vervanging toe. 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
Nieuwe beloodsingsmiddelen: voorbereiding dossier en financiering vervanging loodsboot-tender	<u>2023</u> Vastlegging van het dossier
Beloodsingsconcept: nieuwe beloodsingsmiddelen – vernieuwing tenderswaths onderzoeken en beslissen	<u>2023</u> Finale beslissing voor nieuwbouw en/of verlenging leaseovereenkomsten huidige tenderswaths

OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement

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) vormt de link tussen de organisatiedoelstellingen en de operationele context. 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 heeft als doelstelling om op basis van specifieke acties de asset management vaardigheden op te bouwen en te versterken om de kloof ten opzichte van het vooropgestelde ambitieniveau te dichten. Het AMMP is de roadmap naar conformiteit met ISO 55001 in 2029.

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

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

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 2023-2024
Optimalisatie aanbestedingsproces	Optimaliseren van het aanbestedingsproces MDK (en meer bepaald de spreiding in de tijd van de aanbestedingen en bijhorende vastleggingen)	<u>2023-2024</u> Implementatie van de planningstool i.k.v. de optimalisatie van het aanbestedingsproces bij afdeling Kust als piloot voor MDK. bij positieve evaluatie wordt dit in 2024 uitgerold naar 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
Kwaliteitsniveau van het patrimonium Kust o.b.v. uitgevoerde inspecties (geconsolideerd kwaliteitscijfer)	$x \geq 85\%$ 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 (radartorens SRK) bewaren/waarborgen door het uitvoeren van onderhoudsopdrachten	$x \geq 85\%$ is groen $80\% < x < 85\%$ is oranje $x \leq 80\%$ of een dalende trend t.o.v. het vorige kwartaal is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning met betrekking tot het groen investeringsplan 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 brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening) m.b.t. het elektrisch kustveer	Een daling van 55% 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, samen met de kerngroep een reductiedoelstelling 2030 bepalen tegen 2024, en verdere reductie-acties uitwerken.

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 project-gebied aan de overzijde van de IJzer. De omgevingsvergunning voor deze brug wordt aangevraagd in 2023.

OD 2.7. Personenmobiliteit over het water

In 2020 werd personenmobiliteit over het water (veren en verbindingen via de waterweg) in handen gegeven van één overheidsentiteit, MDK, om het zo te kunnen optimaliseren. De exploitatie ervan 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 2023 stapsgewijs verder de veren over die eerder in het beheer waren van DVW, exclusief de veren op de gemeenschappelijke Maas die buiten scope vallen, zodat eind 2023 de personenmobiliteit over water in het beheer van één overheidsentiteit is.

In 2022 trad het uitvoeringsbesluit Personenvervoer over water, kaderend binnen het Decreet basisbereikbaarheid, in werking. Met dat besluit is de basis gelegd voor de plaats van personenvervoer over water binnen het bredere mobiliteitskader en werden de verantwoordelijkheden voor MDK verduidelijkt. MDK gaat hier in 2023 mee aan de slag in haar visie, waarin een concreet voorstel wordt uitgewerkt voor de verdere ontwikkeling van openbaar personenvervoer over water.

In 2023 wordt de opdracht voor DeWaterbus te Antwerpen heraanbesteed en worden studies uitgevoerd naar de haalbaarheid van verbindingen over het water in de Gentse binnenstad en in het Gentse havengebied. Daarnaast worden in 2023 voor alle veerdiensten en andere publieke verbindingen over het water die reeds onder het beheer vallen van het agentschap MDK of in de toekomst voorwerp zullen zijn van deze integratie, de (overgedragen) risico's geïdentificeerd en geïnventariseerd. Dit met het oog op de verdere ontwikkeling van een monitoringssysteem op basis van gelijkaardige veiligheidsstandaarden voor de publieke verbindingen over water.

Uit het klantentevredenheidsonderzoek dat MDK in 2022 heeft gevoerd is gebleken dat er reeds een grote tevredenheid bij de gebruikers bestaat. In het kader van het verhogen van de veertevredenheid van de gebruikers van de veerdiensten in eigen beheer van MDK blijven we actief op zoek gaan naar opportuniteiten om de veerdiensten nog beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
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. organisatorische, financiële en beleidsmatige aspecten). Het project houdt rekening 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.	<u>2023</u> Op basis van de overeenkomst met DVW, de verdere stapsgewijze overname van de veren van DVW (de 2 veren op de Leie, te Baarle-Drongen en Afsnee, werden al overgedragen). 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, de uitrol van basisbereikbaarheid en op basis van de visie van MDK als dé organisator van het personenvervoer over water.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Percentage beschikbaarheid van de veerdiensten	x ≥ 97% is groen x < 97% 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 (AMT).

Om de samenwerking in de nautische keten verder te bevorderen wordt ingezet op gemeenschappelijke werkvloeren voor alle actoren zoals bijvoorbeeld in Antwerpen (Antwerp Coordination Center). De huisvestingsbehoeften van alle partners werden geconcretiseerd in de aanbestedingsprocedure voor het aanstellen van een ontwerp- en bouwteam volgens het DBFM-principe. De verhuis van de ketenpartners en ook afdeling Scheepvaartbegeleiding en het Loodswezen is gepland in december 2025. In Zeebrugge zijn de behoeften in kaart gebracht voor een gemeenschappelijke werkvloer en gesprekken opgestart. 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 het 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.

MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Daartoe werd een traject opgestart (Impuls GNB) om op korte termijn de vooropgestelde deliverables te behalen en te komen tot een effectief doorgevoerd eindresultaat. De missie en visie

werden afgeklopt en de waarden en gewenste cultuur krijgt vorm. Daartoe werden een tiental deelacties geïdentificeerd en opgestart. Het vervolgtraject waarbij de concrete acties door de betrokkenen worden doorgevoerd heeft de benaming 'Transitie GNB' gekregen en is volop in uitvoering.

Één van de belangrijkste elementen die de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (Vlaanderen - Nederland) faciliteert is de werking van de Commissie Nautische Veiligheid Scheldegebied (CNVS). De commissie bespreekt incidenten en calamiteiten, bijna-ongevallen en alle zaken die de leden van de commissie inbrengen en die afwijken van de gewenste veiligheidssituatie in het werkingsgebied. De commissie analyseert en adviseert de uitvoering van het operationele nautisch beheer. De werking wordt 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.

MDK werkt mee aan een kader voor het toelatingsbeleid door de GNA en het aanvaardingsbeleid van schepen met een diepgang tot 16 meter in de haven van Antwerpen. Na de fase met testprojecten wordt overgegaan tot het systematisch binnenbrengen van dit type schepen in de haven van Antwerpen. Ook worden de loodsvrijstellingen (pilot exemption certificate) voor kust- en scheldehavens herbekeken en op elkaar afgestemd.

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. Deze visie wordt in 2023 doorvertaald in het ICT-netwerkplan met concrete acties inclusief budgetraming. Daarnaast zet MDK ook in op een betere afstemming in de werking van de reddingsdiensten.

Om in de toekomst de continuïteit van onze dienstverlening te blijven garanderen, wordt 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. 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. De LOA-limieten worden uitgebreid tot 180 meter en de frequentie voor vaartuigen met gevaarlijke goederen wordt verminderd. Het plan om het aantal schepen per LOA-loods en per wacht te verhogen wordt verder op punt gesteld. Het concept helibeloodsing wordt in combinatie met andere helikoptertoepassingen bestudeerd. Niet alleen de beloodsingsmiddelen worden verder gemoderniseerd, ook de uitvalbasis van VLOOT en het Loodswezen te Vlissingen dient versterkt te worden. De nood aan vernieuwing is hoognodig voor een moderne ketenpartner en een goede organisatie van de dienstverlening. In 2023 dienen de keuzes aan huisvesting, gekoppeld aan de organisatie, en de financiering geconcretiseerd te worden, met als resultaat een aanbesteding voor ontwerp en bouw in de markt te plaatsen.

Om de dienstverlening naar de klant transparanter te maken, zetten we in op het verder analyseren van de ophoudende veroorzaken door de klant, ketenpartners en het Loodswezen. Om congestie in en rond de Antwerpse haven te vermijden wordt in 2023 verder ingezet op watertransport. De watertransporten worden in kaart gebracht, rekening houdend met het potentiële scheepsaanbod. Het benutte deel wordt dan afgezet tegen het potentieel en dit wordt in een percentage gegoten. (OD 3.4.LW_K04.1). Tevens wordt het meevaren tot een minimum beperkt.

Het project rond multivalentie of het kunnen inspringen tussen verschillende types loodsen 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 het najaar van 2022 werd de witte bladoefening rond de hervorming van het Loodswezen afgerond. Deze hervorming beoogt 3 elementen: een korpsverbinding binnen de organisatie, een oplossing voor de wervingsproblematiek en een optimalisatie van de dienstverlening met oog voor de werk/privé-balans van de loodsen. Uit de oefening zijn twee pistes naar voor gekomen: een integratietraject en een specialisatietraject. In het vervolgtraject zullen twee technische werkgroepen een concreet uitvoeringsplan uitwerken. Het beste plan of een “nieuw” plan met een combinatie van elementen uit beide plannen wordt dan aan alle loodsen voorgelegd en gaat vervolgens voor advies naar het geëigende sociaal overleg. De beoogde aanvangsdatum van het uitvoeringsplan is september 2023.

In 2021 en 2022 werd een ontwerp voor een nieuw loodsgeldbesluit opgemaakt, dat ter validatie voorligt bij de minister en in de loop van 2023 in werking zal treden. In 2023 wordt een nieuw voorstel omtrent de volumekortingen opgesteld..

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 sluisencomplex 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 sluisen ter wereld en is qua afmetingen vergelijkbaar met de sluisen van IJmuiden, Antwerpen en Panama. Vanuit de verdragsrechterlijke samenwerking met Nederland in de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart wil MDK tegen de ingebruikname van de nieuwe sluis Vessel Traffic Services (VTS) realiseren op het volledige kanaal Gent-Terneuzen.

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

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

De Vlaamse Hydrografie verzekert naleving van de Safety of Lives at Sea (SOLAS) Conventie en veilige scheepvaart door het uitvoeren van peilingen die voldoen aan de International Hydrographic Office (IHO) standaarden. De peilingen worden uitgevoerd in navolging van het jaarlijkse survey programma met het doel 100% van de surveys uit te voeren tegen het einde van het jaar. Peilplannen en ECS (Electronic Chart System) producten worden afgeleverd binnen de afgesproken termijnen. De Vlaamse Hydrografie baat verder het Meetnet Vlaamse Banken optimaal uit zodat realtime 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 zullen de mogelijkheden voor meteorologische observaties aan de Westkust verder onderzocht worden, mogelijks in samenwerking met de

andere afdelingen van MDK. Het onderzoek naar de rol van meetpalen op zee en alternatieven op lange termijn zal verder gezet worden in 2023 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. MDK werkt daarnaast ook aan de verdere optimalisatie van de samenwerking met de havenbesturen, andere overheidsdiensten en onderzoeksinstellingen.

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.

In België wordt al vele jaren geopperd om, net zoals in de buurlanden, een partij aan te trekken die bij kritieke weersomstandigheden een noodzeesleper in paraatheid heeft. Die kan assistentie bieden in noodgevallen én constructies op zee beschermen. Een tweetal incidenten in 2022 hebben noodzaak aan noordzeeslepers en het tekort aan geschikte sleepcapaciteit in ons land opnieuw pijnlijk zichtbaar gemaakt. Alle betrokken partijen hebben echter lessen getrokken uit het verloop van deze crisissituaties en zijn samen aan de slag gegaan. De diensten van de Gouverneur van West-Vlaanderen, het agentschap MDK, DG Scheepvaart en DG Leefmilieu hebben een scenario uitgewerkt om de veiligheid voor de Belgische Kust drastisch te verhogen door het inzetten van een Noodnoodzeesleper; "Emergency Response Towing Vessel (ERTV)". Eind 2022 werd de gezamenlijke kabinetsnota met betrekking tot een noodzeesleper (ERTV) afgerond en aan de bevoegde kabinetten overgemaakt. In 2023 wordt de formele beslissing van de bevoegde ministers kabinetten verwacht. Eens die participaties gekend zijn, kan die juridisch en operationeel vertaald worden. Parallel zal dan gestart worden met het opmaken van de overheidsopdracht.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
16 meter-dossier	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 niet in het gedrang is rood
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. LOA
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsen: gemiddeld aantal watertransporten	Kengetal

Loodsvrijstelling kust- en scheldehavens (PEC): De mate waarin het vooropgestelde plan van aanpak werd gerespecteerd in de afgelopen periode	Ja, de vooropgestelde planning werd gerespecteerd is groen Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd en de finale deadline komt wel in het gedrang 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 opgevolgde schepen (blokken Zeebrugge en Zandvliet)	Kengetal
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 $90\% \leq x \leq 95\%$ 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
Het aantal keer per dat VTS Zelzate in de afgelopen maand bediend werd door een "vlinder"	Kengetal
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 Loodswezen	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage beschikbaarheid van de vlootvaartuigen in het kader van 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
Besluit volumekortingen: aanpassen van het besluit volumekortingen: automatische indexatie van de volumekortingsklassen, actualisering naar de praktijk, ...	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 niet in het gedrang is rood

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

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

OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur

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 beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi. Dit maakt deel uit van het project Klantentevredenheid (SP 5.5) dat MDK opvolgt onder OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling.

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 DeWaterbus gerealiseerd. In 2021 en 2022 legde MDK de focus op de inkanteling van de veerdiensten van DVW, dewelke operationeel in 2022 al stapsgewijs is opgestart door de overname van twee veerdiensten. Na afsluiting van de nodige overeenkomst tussen MDK en DVW begin 2023 zet MDK deze overname verder met uitzondering van de veren op de gemeenschappelijke Maas. Voortgaand op de resultaten van het juridisch onderzoek in 2022 zal MDK in 2023 de opdracht van DeWaterbus heraanbesteden. 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 2023 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 samenwerking met Nederland wordt werk gemaakt van het beleidskader voor (semi-)autonoom 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.

In 2023 zal de functionaliteit van het kustweerbericht verder uitgebreid worden op basis van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën en hogere resolutievoorspellingen. 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 gaat in 2023 door met de voorbereiding om vanaf 2024 een nieuwe generatie van cartografische producten (S-100) te kunnen produceren. Door een voorloper te zijn in het uitrollen van deze nieuwe producten kan dit innovatie binnen de nautische keten stimuleren.

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.

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.

De toekomstvisie van het Meetnet Vlaamse Banken wordt verder uitgewerkt. Er wordt verder onderzocht welke platformen en sensoren in de toekomst onderworpen kunnen worden aan operationele testen, als alternatief voor het huidige netwerk van meetpalen. Er wordt bekeken om via het aanbestedingsproces in 2023-2024 een evaluatie van de geïdentificeerde alternatieven uit te voeren. In 2023 wordt tevens de inzetbaarheid van nieuwe technologieën verder getoetst om tegemoet te komen aan de noden van de eindgebruikers van het Meetnet Vlaamse Banken, zoals loodsen, weersvoorspellers, zeevarenden en aannemers van waterbouwkundige projecten.

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.

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 wordt binnen het Loodswezen uitgetest worden voor de zeeloodsen. In 2023 wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe planningstool voor het operationeel personeelstransport van de loodsen 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. Als eerste stap wordt de MDK-academie opgericht. Dit betreft een interdisciplinair opleidingscentrum waarin alle interne MDK-opleidingen en nautische kennis gecentraliseerd, geüniformiseerd en geoptimaliseerd worden. MDK werkt ook verder aan de accreditatie van de VBSys-opleiding.

MDK besteedt op diverse vlakken aandacht aan circulaire economie. Zo waakt afdeling Kust er over dat de bestaande materialen maximaal hergebruikt worden bij herstellingswerken. Ook bij de uitwerking van infrastructuurwerken wordt het mogelijk hergebruik van materialen ingebod. 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 (HFB). Zij ondersteunen het principe van circulaire economie zeer sterk waardoor MDK, zij het onrechtstreeks, hier de nodige aandacht aan schenkt.

Tenslotte blijft het faciliteren en optimaliseren van een optimale informatie- en data-uitwisseling in de nautische keten een belangrijke opdracht voor MDK. In 2022 werd een proefproject inzake incidentenregistratie opgezet voor het loodsenkorps op de rivier. Dit wordt in 2023 geëvalueerd naar mogelijke uitrol over alle korpsen.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
Autonoom varen – hydrografie	Verder onderzoeken technische mogelijkheden autonoom varen en verwerkingsstromen voor hydrografische opnames: uitwerken scenario's en Proof of Concept inclusief aanbesteding en ingebruikname autonoom vaartuig	<u>2023-2024</u> Opmaak, vastlegging en gunning van een bestek voor het inzetten van een onbemand hydrografisch vaartuig. Ingebruikname van moederschip Sirius met onbemand vaartuig in operationele werking Vlaamse Hydrografie
Drones	Ontwikkelen van een strategische visie op toekomstige drone-	<u>2023</u>

	toepassingen op structurele basis binnen de kerntaken van MDK.	De strategische visie op toekomstige dronetoepassingen implementeren en inbedden in het Belgisch voorzitterschap van het European Coastguard Functions Forum.
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>2023</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>2023-2024</u> Een gegund raamcontract

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Semi-autonoom varen: in samenwerking met Nederland wordt werk gemaakt van het 'Vlaamse' / 'uniforme' beleidskader voor (semi-)autonoom varen binnen het GNB gebied.	Ja, de vooropgestelde planning werd gerespecteerd is groen Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, de vooropgestelde planning werd niet gerespecteerd en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning voor het automatiseren van de boeien kust wordt behaald	<u>2023</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-principes via natuurlijke of aangeplante duinontwikkeling van de strandzones onderzocht. Deze vergroening levert ook een bijdrage aan de beperking van de zandoverlast langsheen de kust bij stormen.

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 in functie van verwijdering.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vereiste onderhoudsbaggerwerken tijdig worden uitgevoerd om diepgangbeperkingen in de	'Er is geen gevaar of hinder voor de scheepvaart OF beperkte hinder buiten het vaarseizoen' is groen (waarde 2)

Vlaamse Kustjachthavens en de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen	'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.
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 en infrastructuur hebben 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.

De Vlaamse Regering wil de uitstoot van CO₂ tegen 2050 met 55% doen zakken. De MDK vaartuigen vormen, zoals omschreven in het Klimaatplan MOW, de 2de grootste bron van CO₂ uitstoot voor het beleidsdomein MOW (na de bussen van De Lijn). MDK en Vloot willen dan ook ambitieus de uitstoot van broeikasgassen mee verminderen. Daarom rolt Vloot verder een groen investeringsplan, inclusief subsidie-opportunities, uit met oog op de klimaatdoelstellingen op lange termijn. Het groen investeringsplan omvat het vernieuwen, ombouwen en optimaliseren van de vaartuigen binnen Vloot.

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 2023 een Werkplan uitgewerkt waarin de ambitieuze plannen van voorgaande jaren verder worden uitgebouwd en uitgevoerd, mits validatie door het MCB. Bovendien worden er nieuwe acties toegevoegd zoals circulaire economie. Zo bevat het Werkplan 2023 meerdere deelacties, zowel projectgebonden acties als recurrente acties. Concrete acties die verder worden uitgewerkt zijn, o.a. duurzaam aanbesteden en klimaatvriendelijke werven.

In 2022 werd door het MCB het Klimaatplan MOW 2030 gevalideerd en werd een eerste Jaaractieplan Klimaat MOW 2022-2023 opgemaakt. In 2023 zal de uitvoering van het Klimaatplan MOW en het Jaaractieplan Klimaat 2022-2023 worden verder gezet. MDK zal de geprioriteerde maatregelen opnemen in haar werking, zowel wat betreft de entiteit overstijgende als de entiteit specifieke maatregelen. Het MCB valideerde in 2022 bovendien het Klimaatcommunicatieplan MOW en Jaaractieplan Klimaatcommunicatie 2023. Ook aan de visie en acties van deze plannen wordt door MDK in 2023 uitvoering gegeven.

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 2023 zet MDK verder in op de elektrificatie van de veervloot in eigen beheer. 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.

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. In uitvoering van het Energetisch Masterplan is op 26 maart 2021 het traject voor de opmaak en realisatie van een strategisch vastgoedplan voor MDK alsook het kengetal goedgekeurd door de Directieraad. In het kader van uniformiteit maakt MDK in samenwerking met VEB gebruik van het TERRA-platform voor de opvolging en uitwerking. MDK zal zich hier aligneren op de verdere uitwerking door Het Facilitair Bedrijf.

Het agentschap blijft natuurlijk ook inzetten op het reduceren van de CO₂-uitstoot en het vergroenen van het wagenpark en houdt daarbij rekening met de geactualiseerde omzendbrief en de klimaatdoelstellingen.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
Seinen en lichten vervangen door LED verlichting	Na het migreren van alle vaste en visuele maritieme navigatiemiddelen in het beheer van het agentschap MDK zullen vanaf 2022 de vuurtorenlampen tevens naar LED migreren.	<u>2023-2024</u> Migratie naar LED afronden voor alle vuurtorenlampen.

OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico

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

In het kader van de realisatie van de zeewering worden volgende strategische projecten opgestart in 2023 of verder uitgevoerd:

- Stormvloedkering Nieuwpoort
- Studie overstromingsmaatregelen achterhaven Oostende en zone Montgomerydok – station
- Strandhoofdveld Wenduine
- Strekdam Blankenberge
- Stormmuren oude Visserhaven Zeebrugge
- (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:

- 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.
- 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 Wet-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. Het 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 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 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.

In 2023 neemt MDK het Europees voorzitterschap op van European Coastguard Function Forum. Daartoe worden workshops en een plenaire vergadering georganiseerd.

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

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 en 2023 zijn rol op bij de realisatie van de geformuleerde aanbevelingen.

In het kader van de opvolging van de auditaanbevelingen van Audit Vlaanderen en de Federale Interne Audit (FIA) wordt overeengekomen een proces van methodologische ondersteuning voor de uitvoering van de aanbevelingen op gang te brengen. Dit proces behelst de ontwikkeling en vaststelling van een duidelijke missie en visie als basis voor de beschrijving van de doelstellingen, taken, financiering en verantwoordelijkheden van de Kustwacht. In 2023 zal het overgrote deel

van de aanbeveling moeten uitgevoerd worden. Concreet gaat het over een governance structuur/advies samenwerkingsakkoord, het opmaken van operationele doelstellingen en processen, monitoring, de opmaak van het eindrapport en de juridische doorvertaling van de structuur in een mogelijk nieuw of aangepast document. De nodige politieke afstemming zal gebeuren conform het voorgestelde stappenplan ter uitvoering van de auditaanbevelingen.

OD 8.5. De vinger aan de pols houden

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.

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.

MDK startte in 2019 een strategisch project Beleids- en Beheercyclus. Dit resulteerde in een proces waardoor MDK intussen in staat is haar strategische en operationele doelstellingen via een gedragen cascadesysteem te formuleren en periodiek op elk niveau op een kwalitatieve manier op te volgen.

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.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
voor een vergunning Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde	$X \leq 21$ 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 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 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.

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). Nader onderzoek in 2022 heeft echter uitgewezen dat het agentschap geen gebouwen bezit die al in aanmerking komen voor de inkanteling tegen eind 2024. Daarbij is rekening gehouden met de door HFB vooropgestelde voorwaarden van 75% kantoorfunctie, gebouwen waar HFB voor een (financiële) meerwaarde kan zorgen en het feit dat enkel gebouwen in eigendom in aanmerking komen. HFB is evenwel bereid om een eventuele inkanteling van de loodsgebouwen in Vlissingen te overwegen mits deze gerenoveerd of herbouwd worden. Daartoe dient de Vlaamse Regering de nodige budgetten voor renovatie of herbouwen ter beschikking te stellen en dienen de werken ook effectief uitgevoerd te zijn. Dit is echter niet meer haalbaar vóór eind 2024.

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. Vanuit onze eigen expertise willen we 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 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 (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 2023-2024
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>2023</u> Een gegund raamcontract in de markt zetten.

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.

In 2023 zet MDK verder in op het bedrijfscontinuïteitsmanagement dat in de operationele werking van de organisatie verankerd zit.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
Bedrijfscontinuïteitsmanagemen t	Implementeren van bedrijfscontinuïteitsmanagemen t	<u>2023</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.

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 en daarom start het agentschap een traject op rond het vaststellen van een cultuurveranderingsplan die als doelstelling heeft om de waarden van het agentschap 'samen, veilig, vooruit' te concretiseren en als basis te nemen voor een cultuuromslag. 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 hefboomen gedefinieerd. Die hefboomen zorgen voor de gedragen visie, missie en waarden en voor een attitude die MDK als één nautische keten ondersteunt.

Belangrijke hefboomen 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.

In het kader daarvan ontwikkelt MDK een plan omtrent leiderschap dat 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 2023-2024
Leiderschapstraject	Ontwikkelen van een plan omtrent leiderschap	<u>2023</u> Opvolging via nazorg en indiciduele trajecten. Dit werd ook ingebed in het cultuurveranderingsgtraject.
Herziening van het Arbeidsreglement	Opmaken van een arbeidsreglement	<u>2023 - 2024</u> Herzien arbeidsreglement conform de thema's afgestemd met de vakorganisaties
Strategische visie "Vlinderfuncties" binnen MDK	Ontwikkelen van de strategische visie "Vlinderfuncties"	<u>2023-2024</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 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 2023-2024
Intern klachtenbeheer	Opvolgen van het interne klachtenbeheer op basis van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement	Vanaf 2023 Na realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeheer, 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 MDK	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

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 heeft MDK een globaal plan van aanpak opgemaakt, met beschrijving van de missie en visie, het logo en eerste aanzet van mogelijke communicatiekanalen. Op 13 oktober 2022 is Project Olivia gelanceerd. Het project voorziet diverse acties en campagnes voor een eerste werkingsjaar (werkingsjaar 2022/2023). Intussen zijn er al twee online advertentiecampaagnes gelanceerd met positief resultaat! De advertenties kregen niet alleen veel reviews, er zijn ook meer spontane sollicitaties binnengekomen, zowel van vrouwen als van mannen. MDK voert ook promotie door middel van een moodfilm, met actrices. Project Olivia wordt echter ook intern gedragen: met eigen Olivia's zet MDK haar eigen (vrouwelijke) personeelsleden in de schijnwerpers. Zij vertegenwoordigen ons agentschap vanuit hun eigen ervaringen. Het zijn gemotiveerde ambassadrices die hun persoonlijke positieve verhaal brengen.

Naar de toekomst toe willen we graag nog meer vrouwen van onze werkvloer warm krijgen om een Olivia van MDK te zijn. Verder bekijken we de mogelijkheden om partners aan te trekken en zo Project Olivia in cofinanciering verder te zetten. Daartoe werken we een plan van aanpak uit.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
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>2023-2024</u> Na de lancering van "Project Olivia" wordt het actieplan voor het werkingsjaar 2023-2024 verder uitgevoerd.

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 heeft in 2022 een nieuw klantentevredenheidsonderzoek uitgevoerd om de kwaliteit van de dienstverlening te meten. In 2023 formuleren we op basis van de resultaten voorstellen van actiepunten voor de operationele werking.

MDK werkt verder aan een MDK-breed, uniform en gedragen klachtenmanagement, geïmplementeerd in alle sub-entiteiten 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 2023 verder in op informatie- en documentbeheer en de implementatie van Microsoft 365.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
Klantentevredenheid	Een actieplan formuleren om de klantentevredenheid waar mogelijk nog te verhogen	<u>2023-...</u> Een actieplan formuleren en concrete acties uitvoeren.
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>2023:</u> Opkuis en beheer fysiek archief bij de Staf MDK en het dossier Permanente Commissie, inclusief de opmaak van de betrokken series MDK-breed toepasbaar in de processen. Daarnaast wordt een implementatieplan opgemaakt met mijlpalen voor opkuis en actief beheer van fysieke archieven voor alle processen/teams/afdelingen bij MDK.

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, inclusief 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 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, inclusief 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 (in samenwerking met het departement MOW), op een professionele manier af te handelen.

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

OD. 9.8 Inrichten van een MDK veiligheidsbeheersysteem

De organisatiestructuur van MDK dient in overeenstemming te zijn met het veiligheidsbeleid en de veiligheidsbenadering. Om deze verantwoordelijkheid te kunnen uitvoeren 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 (VBSys). Daarnaast dient MDK ervoor te zorgen dat alle personeelsleden die verantwoordelijkheden dragen binnen het VBSys, 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 VBSys binnen MDK zal worden beschreven in een VBSys-handboek.

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

Om tot een dynamisch en een in de ondernemingsstrategie geïntegreerd veiligheidsbeheersysteem te komen, wordt in 2023 het generiek model m.b.t. de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes verder ontwikkeld zodat op termijn de rubrieken bedrijfscontinuïteit (OD9.1), welzijn&preventie

(OD.9.3), crisismanagement (OD.9.6) en risicobeheer (O.D.9.7) geïntegreerd worden binnen het veiligheidsbeheerssysteem.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor de opmaak van het handboek van het veiligheidsbeheerssysteem.	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. 9.9 Communicatie

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.

Begroting

De begroting 2023 wordt opgenomen in bijlage IV. Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2023 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2023 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 2023 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 2023 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 2023) 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 2023
- IV. Begroting
- V. Kruistabel BBT
- VI. Eindrapportering Ondernemingsplan 2022

Opgemaakt te Brussel, op

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

Voor de Vlaamse Regering
Getekend door: Lydia Peeters (Signature) Getekend op: 2023-10-03 13:57:37 +02:00 Reden: Ik keur dit document goed  
Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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