

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Ondernemingsplan MDK 2024

Inhoudsopgave

HET BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN:	3
SAMENWERKEN VANUIT EIGEN STERKTE	3
INLEIDING MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST (MDK)	5
STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN VOOR MDK UIT DE BELEIDSNOTA MOW 2019-2024	9
SD 1. INVESTEREN IN DE CAPACITEIT EN DE BETROUWBAARHEID VAN ONZE VERVOERSNETWERKEN	9
OD 1.1. Investeren in robuuste en toekomstbestendige vervoersnetwerken	9
OD 1.3. Naar een geïntegreerd Investeringsprogramma en professioneel assetmanagement	9
SD 2. INZETTEN OP COMBIMOBILITEIT EN BASISBEREIKBAARHEID VOOR PERSONENVERVOER	12
OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk	12
OD 2.7. Personenmobiliteit over het water	12
SD 3. NAAR EEN GOED VERKNOOPT LOGISTIEK NETWERK EN OPTIMAAL ONTSLOTEN INTERNATIONALE KNOOPPUNTEN	14
OD 3.4. De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen	14
SD 5. MOTIVEREN EN PRIKKELLEN TOT GEDRAGSVERANDERING EN EEN NIEUWE MOBILITEITS- EN LOGISTIEKE CULTUUR	21
OD 5.1. De omslag maken naar een nieuwe mobiliteits- en logistieke cultuur	21
OD 5.2. Het gebruik van vervoersnetwerken op een efficiënte manier bepalen	21
SD 6. NAAR EEN SLIMMERE EN INNOVATIEVERE INFRASTRUCTUUR	22
OD 6.3. Inzetten op een slim, innovatief en duurzaam waterwegnetwerk	22
SD 7. AANDACHT VOOR EEN EVENWICHTIGE EN DUURZAME MULTI-FUNCTIONALITEIT VAN ONS TRANSPORTNETWERK	25
OD 7.1. De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken	25
OD 7.2. Naar een integralere klimaataanpak en een vermindering van de milieudruk en het energieverbruik	26
OD 7.3. Vlaanderen beveiligen tegen overstromingen en droogterisico	29
SD 8. EXPERTISE DELEN EN NIEUWE SAMENWERKINGEN AANGAAN	32
OD 8.1. Inzetten op een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's	32
OD 8.2. De Vlaamse betrokkenheid op Europees en internationaal niveau vergroten	32
OD 8.3. Bestuurlijk samenwerken met de federale overheid en de andere gewesten	33
OD 8.5. De vinger aan de pols houden	34
OD 8.6. Linken leggen met andere Vlaamse beleidsdomeinen	35
OD 8.7. Daadkrachtige samenwerking binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken	35
SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (ORGANISATIE-ONTWIKKELING)	37
OD 9.1. Bedrijfscontinuïteit	37
OD 9.2. Personeelsbeleid	37
OD 9.3. Welzijn & preventie	38
OD 9.4. Actief diversiteitsbeleid	38
OD 9.5. Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling	39
OD 9.6. Globaal crisismanagement	41
OD 9.7. Globaal Risicomanagement	42
OD 9.8. Inrichten van een MDK veiligheidsbeleid	42
OD 9.9. Communicatiebeleid	44
OD 9.10. ICT-beleid	44
BIJLAGEN	47

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

Het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zet in 2024 in op samenwerking om het mobiliteitsbeleid vorm te geven. Dat doen we in functie van de beleidsprioriteiten van onze minister en de Vlaamse Regering. Via diverse projecten en kennisdelende initiatieven ontwikkelen we verder onze sterktes om een zo efficiënt en effectief beleid rond Mobiliteit en Openbare werken uit te voeren. De zeven entiteiten binnen het beleidsdomein MOW werken hieraan mee:

- 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

De voorbije jaren gebeurde dit op basis van 'samen netwerken', een nog steeds unieke format om via een portfolio-aanpak samen te werken over entiteiten heen. In 2024 upgraden we dat engagement om onze samenwerking op een hedendaagse manier te versterken: niet langer als diverse entiteiten die elk een deel van de doelstelling realiseren maar wel meer en meer vanuit een transitiebenadering waarbij we samen dezelfde doelstellingen nastreven en daarvoor onze middelen en mensen mobiliseren naargelang de prioriteiten van Minister Peeters en de Vlaamse Regering.

Voor 2024 gaat het om:

- Het promoten van de fiets als duurzaam alternatief, het aanleggen van veilige en comfortabele fietsinfrastructuur en het voorzien in een vlotte doorstroming met meer fietsveiligheid...
- Het verduurzamen van het voertuigenpark in Vlaanderen (vergroening openbaar vervoer, verdere uitrol van laadinfrastructuur) en het verduurzamen van de verplaatsingen (fietsreflex, uitrol basisbereikbaarheid, leerlingenvervoer)...
- Gerichte infrastructuurprojecten (assetmanagement, Noord-Zuid Limburg, Vlaams PPS-programma, Oosterweelverbinding, Werken aan de Ring, R4WO en de nodige onderhoudsinvesteringen)...
- Inzetten op waterbeheersing via versnelde investeringen in waterbeheersingsprogramma's, masterplan kustveiligheid, project kustvisie, de Blue Deal, Vlaamse Stroomgebiedbeheersplannen...

Zo willen we de effectiviteit verder opkrikken door nog meer partners te activeren om de mobiliteitstransities mee uit te voeren. Alleen als iedereen zijn rol opneemt zullen we de transities rond een vlotte en duurzame mobiliteit kunnen realiseren. Om die samenwerking kracht bij te zetten bouwen we dan ook op volgende hefbomen:

- Een integrale aanpak
- Een bewust ruimtegebruik
- Maximaal duurzaam
- Innovatief en digitaal
- Mental shift
- Inclusief

De ondernemingsplannen van de verschillende entiteiten van het Beleidsdomein concretiseren de Beleidskeuzes van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken voor het jaar 2024. Ze positioneren

de nodige projecten en reguliere processen in programma's en portfolio's om zo de puzzel te leggen om de maatschappelijke uitdagingen in Vlaanderen aan te pakken.

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 periode 2019-2024 vertaald in een aantal strategische opties.

Strategische optie (SO) MDK	Prioritaire objectieven (PO)
SO1. MDK zet sterk in op HRM en interne samenwerking	• Welzijn, Mentaliteitswijziging, engagement, motivatie, gelijke kansen (M/V/X), inclusie en eerlijkheid; • Verankeren van de structurele interne samenwerking; • Uitbouwen en verankeren van expertise; • Bespreekbaar stellen van incidenten en ombuigen naar een leermoment; • Organisatie van ervaringsuitwisseling tussen functionele domeinen over het volledige agentschap.
SO2. Optimaliseren van het operationeel dienstenaanbod	• Verzekeren van de betrouwbaarheid van de operationele diensten;

	• Optimaliseren van de regie van de nautische keten; • Versterken van de adviserende functie; • Herwerken van de dienst- en beurtregelingen.
SO3. Innoveren en continu verbeteren	• Innoverend onderzoeken en verbeteren van de operationele en ondersteunende activiteiten; • Integreren van het openbaar personenvervoer over water in één hand; • Optimaliseren van alle bestaande contracten en besluiten; • Bepalen van de huidige en toekomstige kerntaken.
SO4. Voeren van een positief communicatiebeleid en herwerken van de “branding” van MDK	• Opstellen en realiseren van een communicatieplan; • Herwerken van de branding van MDK¹; • Naar buiten treden met één stem.

De invulling van de prioritaire objectieven wordt verderop in het Ondernemingsplan MDK 2024 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 2024 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

¹ Wordt in een later stadium beslist.

- een efficiënte nautische keten door het aanleveren van gegevens zoals zeekaarten en weerberichten voor het kust- en zeegebied.
2. **Loodswezen** heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart van en naar de havens in Vlaanderen.
 3. **Scheepvaartbegeleiding** begeleidt vanaf de wal alle scheepvaart van en naar de havens in Vlaanderen. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.
 4. **Vloot** is gespecialiseerd in het management (strategisch, technisch, operationeel, nieuwbouw) van schepen en hun bemanning die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche;

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

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

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2024 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 transport-netwerk;
- 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: personeelsbeleid (OD 9.2), een actief diversiteitsbeleid (OD 9.4), globaal crisismanagement (OD 9.6), globaal risicomanagement (OD 9.7), communicatiebeleid (OD 9.9) en ICT-beleid (OD 9.10) en andere doelstellingen in het kader van organisatieontwikkeling (OD 9.5). De horizontale doelstellingen bedrijfscontinuïteit (OD 9.1), welzijn & preventie (OD 9.3), crisis- en risicomanagement zijn geïntegreerd binnen de nieuwe doelstelling Veiligheidsbeleid (OD 9.8).

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2024, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 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 2024 (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 2023 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

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, en ook de oude loodsboten zijn dringend aan vervanging toe. De investering in nieuwe beloodsingsvaartuigen dringt zich op en vereist belangrijke beslissingen in 2024. Stabiele en capaciteit aan het begin (of het einde) van de nautische keten is een essentieel ankerpunt voor een goed draaiende toevoer voor de Vlaamse economie.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Uitwerken van een toekomstgericht plan voor beloodsingsmiddelen	<u>2024</u> Toekomstgericht plan voor de beloodsingsmiddelen
Respecteren planning bouw loodsboot – tender	<u>2024-20xx</u> Nieuwe loodsboot - tender

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 fundamenten 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 zet daarnaast ook in op renovatie en verduurzaming van bestaande gebouwen in beheer van afdeling Kust waarbij de focus in 2024 ligt op de ontwerpdossiers voor de renovatie van de bestaande vuurtorens vanaf 2025. De gebouwen zitten buiten de scope van het asset management. Ook voor de gebouwen en het assetmanagement van Vloot wordt een toekomstgericht plan uitgewerkt. Loodswezen zet evenzeer in op renovatie en verduurzaming van haar gebouwen in Vlissingen (zie OD 3.4 De zee- en luchthavens als toegangspoorten tot Vlaanderen).

MDK zet het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) in om de investeringen gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein. De MDK-infrastructuur moet efficiënt en optimaal beheerd en onderhouden worden. Om haar aanbestedingsproces te optimaliseren heeft MDK de planningstool bij afdeling Kust als pilootproject uitgerold. In 2024 wordt dit verder uitgerold bij de andere afdelingen.

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.

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 (Vlaamse radartorens SRK en bouwkundige infrastructuur van de afdeling) bewaren/waarborgen door het uitvoeren van onderhoudsopdrachten (kwaliteitsniveau o.b.v. uitgevoerde inspecties)	$x \geq 85\%$ is groen $80\% < x < 85\%$ is oranje $x \leq 80\%$ of een dalende trend t.o.v. het vorige kwartaal is rood

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 openbaar personenvervoer over het water een plaats kunnen geven.

OD 2.1. Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk

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

Voor de uitbreiding van de jachthaven van Nieuwpoort hebben MDK, de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort de handen in elkaar geslagen. Cruciaal in de haalbaarheid van het ontwikkelingsproject is de hechte connectie tussen dit nieuw te realiseren stadsdeel en het centrum van Nieuwpoort Stad via een verbinding voor voetgangers en fietsers. Deze verbinding wordt een beweegbare brug die het Kaaiplein moet ontsluiten met het nieuwe projectgebied aan de overzijde van de IJzer. De omgevingsvergunning voor deze brug werd 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 begin 2024 de laatste veren over die eerder in het beheer waren van DVW, exclusief de veren op de gemeenschappelijke Maas die buiten scope vallen, zodat de openbare personenmobiliteit over water in het beheer van één overheidsentiteit is.

In 2022 trad het uitvoeringsbesluit over het openbaar personenvervoer over water, kaderend binnen het Decreet basisbereikbaarheid, in werking. Met dat besluit is de basis gelegd voor de plaats van openbaar personenvervoer over water binnen het bredere mobiliteitskader en werden de verantwoordelijkheden voor MDK verduidelijkt. In 2024 wordt de visie van het agentschap rond openbaar personenvervoer over water door de pijler Personenvervoer over Water in uitvoering gebracht. Zo zullen een aantal studies worden opgestart, waaronder budgettaire optimalisatie en het aanbestedingsbeleid voor openbare vervoersdiensten over water.

Vanaf 2024 start een nieuw exploitatiecontract voor DeWaterbus in Antwerpen. Er zullen ook studies uitgevoerd worden naar de haalbaarheid van verbindingen over het water in de Gentse binnenstad en in het Gentse havengebied. Daarnaast worden in 2024 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.

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. De veertevredenheid wordt gemeten onder OD 9.5

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Percentage beschikbaarheid van de veerdiensten	$x \geq 97\%$ 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 (zee)schepen. MDK neemt de cruciale rol op als katalysator bij het garanderen van de optimale werking van de nautische keten. Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust staat in voor het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de schepen. Verder begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. Het agentschap staat ook in voor de inzet van schepen voor opdrachten binnen de overheidsniche. Het komt daarbij voor dat de private sector ook wenst gebruik te maken van deze specifieke expertise. De Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart en maakt samen met het KMI weerberichten die worden gebruikt voor de loodsdiensten, kust en de maritieme sector. Het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid is een gedeelde taak van MDK en 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, het Haven Coördinatie Centrum Zeebrugge (HCC), en lopen de gesprekken.

Als gelijkwaardige partners staan Vlaanderen (MDK) en Nederland gezamenlijk in en dragen ze de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied op het vlak van het gebruik van de vaarweg. MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Om op korte termijn de vooropgestelde deliverables te halen en te komen tot een effectief en doorgevoerd eindresultaat werd het traject Impuls GNB opgestart. De missie en visie werden afgeklopt en de waarden en gewenste cultuur hebben vorm gekregen. Daartoe werden een tiental deelacties geïdentificeerd en opgestart. Het vervolgetraject waarbij de concrete acties door de betrokkenen worden doorgevoerd heeft de benaming 'Transitie GNB' gekregen en is volop in uitvoering.

Het grensoverschrijdende GNB, bestaande uit de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), het Beheer-en Exploitatieteam (BET) en Vessel Traffic Services (VTS), werkt volgens 5 strategische speerpunten die door de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart zijn vastgelegd. Voor

2024 is voor de tweede maal een jaarplan opgemaakt dat invulling geeft aan de strategische speerpunten en de werking van het GNB stuurt:

1. Veiligheid in het Scheldegebied:

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 werd objectief tegen het licht gehouden en gespiegeld met gelijkaardige organen. Het kader errond wordt geoptimaliseerd om een duidelijk aanwezige CNVS te hebben in en rond het Scheldegebied. Tevens dient er geschakeld te worden naar een pro-actievere werking van het orgaan met respect voor de eigenheid van alle partijen. De resultaten zijn in 2023 besproken binnen de Permanente Commissie en in 2024 gaat de GNA aan de slag met de geformuleerde aanbevelingen. De koppeling met het VBSYS zal in 2024 eveneens uitgerold worden.

De scheepvaartreglementen zijn toe aan herziening en zullen samengevoegd worden tot één scheepvaartreglement. De GNA maakt een inventarisatie op van de noodzakelijke wijzigingen en vanuit deze analyse wordt een begin gemaakt van de juridische aanpassingen en de samenvoeging van de bestaande reglementen.

Samen met de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC) werkt het GNB mee aan een langetermijnperspectief voor de toegankelijkheid van de Vlaamse en Nederlandse havens in de Schelderegio. De GNA participeert ondermeer in de (lopende) onderzoeken naar de nautische toegankelijkheid van het kanaal Gent-Terneuzen en het onderzoek hoofdgeulen/nevengeulen. Het GNB verstrekt nautisch en technisch advies aan De Vlaamse Waterweg voor de bouw van de nieuwe Scheldebrug.

Vanuit een toekomstvisie voor Vessel Traffic Services (VTS) werkt MDK samen met de Nederlandse partner aan oplossingen voor een meer duurzame bezetting van de verkeerscentrales. Het onderzoek naar een optimalere organisatie van de marifoon blokindeling voor het werkingsgebied Zandvliet is afgerond. Na beslissingname kan overgegaan worden tot de implementatie van de gemaakte keuzes.

2. Optimaliseren verkeersmanagement KGT en verkeersbegeleiding op het kanaal Gent-Terneuzen

Binnen de verdragsrechterlijke samenwerking met Nederland zal MDK Vessel Traffic Services realiseren op het kanaal Gent-Terneuzen. Er worden extra radartorens geplaatst in 2023-2024. De verkeersbegeleiding op 2 verkeerskanalen wordt, net zoals de brugbediening, voorzien vanuit een gemeenschappelijke werkvloer verkeerscentrale Terneuzen. De noodzakelijk uitbreiding in Terneuzen kadert binnen een toegekend EU-subsidieproject.

3. Upgrade van het bestaande Informatie Veiligheidssysteem (IVS), ICT en assets ten behoeve van verkeersbegeleiding

Het Beheer-en Exploitatieteam Schelde Radarketen (BET-SRK) voert het technisch beheer van de Schelderadarketen. Naast het onderhoud en de vervangingswerkzaamheden van installaties en systemen, ligt in 2024 de focus op de realisatie van een nieuwe IT-architectuur, de plaatsing van de radars in het kader van de invoering van verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent Terneuzen (zie ook speerpunt 2), de verdere uitwerking en bescherming van de ICT-architectuur en een aantal bouwprojecten. De belangrijkste zijn het Antwerp Coordination Centre (ACC), de bouw van de radar

Oostgat en de verbouwing van het Schelde Coördinatiecentrum in Vlissingen zodat het voldoet aan energielabel A. De nood aan bijkomende capaciteit voor het BET wordt in 2024 effectief ingevuld.

4. Transitie GNB

In 2024 zet MDK samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van de werking van het GNB. De verschillende deelacties die onderdeel zijn van het programma 'transitie GNB' worden stelselmatig verder geïmplementeerd.

Nieuw in 2024 is de uitwerking en implementatie van de PMO-functie (project manager organisatie) met bijhorende projectwerking en de uitwerking en implementatie van de beleids- en beheerscyclus voor het GNB. Zo zal een meer doorgedreven project- en procesmatige manier van werken zijn ingang vinden en sluit het GNB aan op de beleids- en beheerscyclus van moederorganisatie MDK.

Het cultuurtraject met als doel meer 'gezamenlijkheid' na te streven binnen het GNB wordt verder ingebed in de dagelijkse werking van en tussen de operationele VTS, BET-SRK en GNA-teams. Daarnaast werkt het GNB samen met stakeholders om het handavingsproces binnen het GNB-gebied te optimaliseren.

5. Loodsplicht Nieuwe Stijl (LNS) – PEC (Pilotage Exemption Certificates)

In het kader van de Loodsplicht Nieuwe Stijl worden de regels over ontheffing en vrijstelling van de loodsplicht ten behoeve van de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer voor de kust en Scheldehavens samen met het departement MOW verder bekeken en internationaal op elkaar afgestemd (systeem van ontheffingen in de vorm van Pilotage Exemption Certificates (PEC's)). Een PEC geeft de kapitein vrijstelling van de loodsplicht voor een specifiek schip op een bepaald loodsplichtig traject.

Naast de 5 speerpunten van het GNB werkt MDK ook 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 proefvaarten in 2022 en 2023 wordt een algemene evaluatie gehouden, waarna wordt overgegaan tot het algemeen toelatingsbeleid van dit type schepen in de haven van Antwerpen. Binnen de nautische keten is er echter ook nood aan een toelatingsbeleid voor de kusthavens. Het jarenlange gebrek eraan heeft bepaalde aspecten binnen MDK ontwricht. Het toelatingsbeleid Kusthavens zal als een objectieve maatstaf voor onze dienstverlening richting de kusthavens staan. Een verdere professionalisering is noodzakelijk. Dit toelatingsbeleid dient samen met de verschillende ketenpartners opgesteld te worden. Het uitbouwen en handhaven ervan ligt in handen van MDK.

De speerpunten van de GNB hebben een duidelijke link met de kerntaken van moederorganisatie MDK. 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.

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

Het MRCC is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. Om de informatieverwerking en uitwisseling van data te optimaliseren wordt in 2024 verder gewerkt aan de implementatie van het IMS (Incident management systeem). Vanuit het MRCC zoeken we ook internationale samenwerking die eventueel vanuit Europa gesubsidieerd kan worden en binnen het kader van Maritime Multipurpose Organisation (MMO) valt. De eerste contacten in 2023 met Frankrijk en Nederland voor een MMO-

samenwerking worden in 2024 verder gezet. Het doel is om gezamenlijke initiatieven op te zetten, bijvoorbeeld rond het gemeenschappelijk gebruik van SAR-drones. Het bevorderen van de efficiëntie en kennisoverdracht is een ander belangrijk thema. Het MRCC is ook vragende partij om als hulpdienst erkend te worden. De reddingsdienst op zich wordt ondertussen verder geoptimaliseerd.

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. Het concept helibelodding wordt in combinatie met andere helikoptertoepassingen bestudeerd. De daaruit voortvloeiende scenario's worden geïmplementeerd.

Niet alleen de beloodsingsmiddelen worden verder gemoderniseerd, ook de uitvalbasis van VLOOT en het Loodswezen te Vlissingen dient versterkt te worden. Vernieuwing is hoog nodig voor een moderne ketenpartner en een goede organisatie van de dienstverlening. Er moet werk gemaakt worden van de keuze van huisvesting, gekoppeld aan de organisatie, en een concrete aanpak, met als resultaat een aanbesteding voor ontwerp en bouw in de markt te plaatsen. Het effectief uitvoeren van de werken is echter niet haalbaar voor eind 2024.

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

Om de dienstverlening naar de klant transparanter te maken, zetten we in op het verder analyseren van de oponthouden veroorzaakt door de klant, ketenpartners en het Loodswezen. Om congestie in en rond de Antwerpse haven te vermijden blijven we inzetten op watertransport. 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. Tevens wordt het meevaren tot een minimum beperkt.

MDK heeft een uitgebreide oefening rond de hervorming van het Loodswezen afgerond. Deze hervorming beoogt enerzijds de integratie van de 4 korpsen (kanaal, rivier, kust en zee) tot 1 loodsenkorps met een gelijk loon voor gelijke werkdruk en een nieuwe operationele inzet voor de loodsen. Anderzijds wil MDK hiermee sociale rust binnen het Loodswezen brengen waardoor een betere planbare ketenwerking mogelijk is en er minder oponthouden aan het Loodswezen te wijten zijn. Om de implementatie van deze hervorming mogelijk te maken, zullen, na goedkeuring door de minister-raad (eind 2023) gesprekken en onderhandelingen met de betrokken loodsen, beroepsverenigingen van loodsen en vakbonden aangevat worden.

In de zomer van 2023 is het nieuwe loodsgeldbesluit in werking getreden. Aansluitend zal in 2024 een nieuw voorstel met betrekking tot volumekortingen opgesteld worden.

MDK verzekert een kwalitatief hoogstaande dienstverlening op vlak van het ter beschikking stellen van vaartuigen en streeft hierbij naar een beschikbaarheid van vaartuigen van respectievelijk 95% en 97%.

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 langsheen 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.

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 aantal incidenten in 2022 en de grote storm in november 2023 hebben de noodzaak aan noodzeeslepers en het tekort aan geschikte sleepcapaciteit in ons land opnieuw zichtbaar gemaakt. Uit het verloop van deze situaties zijn lessen getrokken. De aanschaf van een Emergency Respons Towing Vessel (ERTV) is een exclusief Vlaamse bevoegdheid conform de hervorming van de instellingen. MDK zet een bestek in de markt voor de periode van 1 jaar waarna een evaluatie van de goede werking van dit middel zal plaatsvinden. Mits positieve evaluatie én voldoende beschikbare budgettaire middelen kan het contract verlengd worden met een totale maximale duur van 4 jaar. Daarbij is het de verantwoordelijkheid van de nieuwe legislatuur om de nodige bijkomende budgetten vrij te maken. Op middellange termijn worden participaties gezocht bij de federale partijen. Op lange termijn wordt een intensieve samenwerking over dit middel beoogd. De verkennende gesprekken zijn gestart.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Transitie GNB: de mate waarin de voortgang inzake de optimalisatie van de werking van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de voortgang inzake het uitwerken en implementeren van een toelatingsbeleid voor de Kusthavens gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood

De mate waarin de voortgang inzake het invoeren van een duurzame bezetting binnen het SRK-gebied en Zeebrugge gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de voortgang inzake het operationaliseren van een Emergency Response Towing Vessel gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage van peilplannen en ECS kaarten dat binnen de afgesproken termijn werd afgeleverd	$x \geq 85\%$ is groen $75\% \leq x < 85\%$ is oranje $x < 75\%$ is rood
Realtime beschikbaarheid van de data van het meetnet	$x \geq 98\%$ is groen $95\% \leq x < 98$ is oranje $x < 95\%$ is rood
Besluit volumekortingen: de mate waarin het aanpassen van het besluit volumekortingen: automatische indexatie van de volumekortingsklassen, actualisering naar de praktijk, ... gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Vervoersplan voor het aan boord gaan van de loodsen: aantal watertransporten voor rivierloodsen per maand	Kengetal
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen blokken Zeebrugge en Zandvliet) zonder incidenten	$x > 99,85\%$ is groen $99,70\% \leq x \leq 99,85\%$ $x < 99,70\%$ is rood
Aantal ernstige of zeer ernstige incidenten in de afgelopen maand (blokken Zeebrugge en Zandvliet)	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zandvliet	$x > 95\%$ is groen $90\% \leq x \leq 95\%$ 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	$x = 100\%$ is groen $x < 100\%$ is rood
Het aantal keer dat VTS gesloten werd in de verkeerscentrale van Zelzate	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Aantal opgevolgde schepen blokken Zeebrugge en Zandvliet	Kengetal
Het aantal keer per dat VTS Zelzate in de afgelopen maand bediend werd door een "vlinder"	Kengetal
De mate waarin de voortgang inzake het invoeren van VTS op het volledige Kanaal Gent Terneuzen werd gerespecteerd gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje

	Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage 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
Aantal incidenten per type	Kengetal
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 samen) een nulbezetting heeft in Vlissingen in de afgelopen maand	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Loodsvrijstelling kust- en scheldehavens (PEC): De mate waarin het vooropgestelde plan van aanpak gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor het Loodswezen	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de scheepvaartpolitie	$x \geq 97\%$ is groen $x < 97\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de Vlaamse Hydrografie	$x \geq 97\%$ is groen $x < 97\%$ is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor Zeewetenschappelijk onderzoek	$x \geq 95\%$ is groen $x < 95\%$ is rood
Streven naar een gemiddelde doorlooptijd van 8 minuten tussen het ontvangen van een oproep voor hulp, bijstand en redding en de effectieve afvaart van het schip	$x \leq 8$ is groen $x > 8$ is rood

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 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 openbaar 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 reeds stapsgewijs is opgestart door de overname van 2 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 heeft MDK in 2023 de opdracht van DeWaterbus heraanbesteed. Het nieuwe contract gaat in 2024 in.

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 2024 zetten we verder in op efficiëntieverhoging met behulp van onbemande vaartuigen. In samenwerking met Nederland wordt werk gemaakt van het beleidskader voor geautomatiseerd varen binnen het GNB-gebied. Vanuit de bevoegdheden die MDK heeft op zee wordt er aansluiting gezocht met de betrokken Vlaamse en federale bevoegde overheidsinstanties om autonome vaart op zee te faciliteren.

Smart Shipping is een project dat de mogelijkheden tot geassisteerd varen onderzoekt. Dit project vormt een innovatief speerpunt met talrijke andere thema's zoals vergroening van de vaartuigen (brandstofbesparing en CO₂-reductie), "modal shift", verlichten van de werkdruk van personeel en verhogen van de veiligheid zowel voor personeel als passagier. Zo wordt voor de veerdienst Kanaal Gent-Terneuzen een concept ontwikkeld om zowel geassisteerd te kunnen varen alsook de communicatie met de veergebruiker te optimaliseren. Voor de kustveren van Oostende wordt een automatisch aan- en afmeersysteem onderzocht. Daarnaast wordt een proefproject opgezet met een zelflerend systeem ter ondersteuning van het veilig en duurzaam varen waarbij de operator aan boord onmiddellijk real-time begeleiding krijgt.

In 2024 zetten we verder in op het implementeren van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën en hogere resolutievoorspellingen binnen het Kustweerbericht en naar de gebruikers binnen de nautische keten. De digitalisering op het vlak van nautische kaarten zet zich volop door. De Vlaamse Hydrografie gaat door met de opgestarte voorbereidingen voor een nieuwe generatie cartografische producten (S-100). De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft ingestemd met het gebruik van deze producten vanaf 1/1/2026. In 2024 zal de Vlaamse Hydrografie opleiding en testen verderzetten. Voor het einde van 2025 gaan de eerste artikelen effectief in productie.

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

Innovatie in de zeewering wordt onderzocht met pilootprojecten zoals duin-voor-dijk, alternatieve suppletie methodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen. Er wordt ook een nieuw pilootproject “Dunefront” (Horizon Europe) opgestart om de hybride aanpak voor duinvoetversterking te onderzoeken.

De toekomstvisie van het Meetnet Vlaamse Banken zal geïmplementeerd worden om de nautische keten optimaal te ondersteunen. Initieel onderzoek heeft aangetoond dat huidige alternatieven voor het bestaande netwerk van meetpalen geen waardig en kosten-efficiënt alternatief kunnen bieden. Daarom zal de aandacht gaan naar het garanderen van de beschikbaarheid van de huidige platformen en sensoren om zo de nautische keten 24/7 te kunnen voorzien van betrouwbare en real-time data om operationele beslissingen te onderbouwen. Hiervoor zal in 2024 en 2025 een volwaardig backup ICT-omgeving uitgebouwd worden.

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.

In 2024 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.

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 ingebed. Op die manier wordt niet enkel het transport maar ook het gebruik van nieuwe primaire grondstoffen gereduceerd. Voor de bouw van de strekdam in Blankenberge worden de materialen afkomstig van de afbraak van het staketsel hergebruikt. 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 2024
Autonoom varen – hydrografie	Verder inzetten op de verhoging van de efficiëntie bij het inwinnen van hydrografische data aan de hand van onbemande vaartuigen	<u>2024</u> Inzetten van een onbemand hydrografisch vaartuig.
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>2024</u> Een gegund raamcontract bij een andere leverancier

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

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 is een structureel overleg opgezet tussen alle betrokken entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, Toerisme Vlaanderen en Sport Vlaanderen om samen te kijken hoe de waterbeleving kan worden versterkt bij het operationeel waterweg- en kustbeheer en bij waterbeheersingsprojecten.

Binnen het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen wordt in afstemming met de waterrecreatiesector 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 langs 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 Vlaamse Kustjachthavens en de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen	'Er is geen gevaar of hinder voor de scheepvaart OF beperkte hinder buiten het vaarseizoen' is groen (waarde 2) 'Er is beperkte hinder tijdens het vaarseizoen maar geen gevaar voor de scheepvaart' is oranje (waarde 1) 'Er is gevaar voor de scheepvaart' is rood (waarde 0) Ter info: het vaarseizoen loopt van mei tot en met september, de winterperiode loopt van oktober tot en met april.
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 grote 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.

Tegen 2030 wil de Vlaamse Regering de uitstoot van CO₂ met 55% doen dalen. De MDK vaartuigen vormen, zoals omschreven in het Klimaatplan MOW, de 2^{de} grootste bron van CO₂-uitstoot voor het beleidsdomein MOW (na de bussen van De Lijn). MDK (Vloot) heeft dan ook de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen significant mee te verminderen, onder meer door de uitrol van het groen investeringsplan. Daarmee geven we uitvoering aan de resultaten van de studie die in 2023 plaatsvond, waarbij voor heel MDK een vergroeningsstrategie werd uitgestippeld voor de vaartuigen. Dit investeringsplan omvat het vernieuwen, ombouwen en optimaliseren van de vaartuigen binnen Vloot, inclusief de veren en zoekt naar extra steun bijvoorbeeld aan de hand van subsidies, om de klimaatdoelstellingen op korte en lange termijn te halen. Het uitrollen van het groen strategisch investeringsplan van de Vloot-vaartuigen kan tegen 2030 een CO₂ besparing opleveren van 40%, afhankelijk van de budgetten die politiek ter beschikking gesteld worden. Blijven vergroenen, ondanks de te beperkte investeringskredieten die momenteel voorhanden zijn binnen de begrotingen van Vloot en MDK, vormt dus dé grote uitdaging.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bevindt zich 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. MOW 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. Als één van de meest impactvolle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid heeft het managementcomité van het beleidsdomein MOW daarom 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.

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.

In het Werkplan 2024 van de Kenniscel Klimaat worden de acties uit het Jaaractieplan Klimaat MOW vanzelfsprekend opgenomen en doorvertaald. Dit alles mits validatie door het MCB.

MDK zal de geprioriteerde maatregelen van het Klimaatplan MOW 2024 in haar eigen werking overnemen, zowel wat betreft de entiteitoverstijgende als de entiteitspecifieke maatregelen. Ook aan de visie en acties van het Klimaatcommunicatieplan en het Jaaractieplan Communicatie 2024 zal MDK uitvoering geven.

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering. Om veilig en vlot scheepvaartverkeer te kunnen garanderen, blijven we investeren in projecten voor technologische innovaties en moderne navigatie-ondersteunende systemen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit. Innovatie is van cruciaal belang om naar de toekomst toe de dienstverlening te optimaliseren en te garanderen. Niet alleen voor MDK, maar voor alle entiteiten van het beleidsdomein.

De Vlaamse Regering heeft zich tevens 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 zijn ook de vuurtorenlampen naar LED gemigreerd.

Dat onze planeet voor grote uitdagingen staat op het vlak van klimaat is algemeen bekend. MDK neemt al allerhande maatregelen maar kiest er bewust voor om dat op een meer gestructureerde manier aan te pakken. Als operationele entiteit is het voor MDK steeds zoeken naar het delicate evenwicht tussen het garanderen van een kwalitatieve operationele dienstverlening en de nodige maatregelen treffen om de klimaatnormen te behalen. Bovendien moeten we rekening houden met extra risico's zoals de impact op het energieverbruik bij het laden van voertuigen en de digitale opslag van gegevens. MDK werkt daarom een allesomvattend Klimaatplan uit dat één overkoepelend beeld geeft van alle inspanningen en projecten van het agentschap en dat in de loop van 2024 en de volgende jaren geïmplementeerd wordt.

De voornaamste doelstellingen van het Klimaatplan MDK zijn 35% energie besparen tegen 2030 en het reduceren van de CO₂-uitstoot met 55% ten opzichte van 2015. Om deze doelstellingen te realiseren zet MDK in op 3 hoofdpistes:

- Het uitvoeren van het strategisch vastgoedplan MDK
- Het vergroenen van de vaartuigen in eigen beheer
- Het vergroenen van het wagenpark en aanpassen van het gebruik

Het halen van het streefdoel van 55% CO₂-reductie blijft een uitdaging en is afhankelijk van de budgetten die MDK ter beschikking zal krijgen voor het realiseren van haar Klimaatplan. Dit geldt in het bijzonder voor de vergroening van de vaartuigen. Vanuit dat perspectief ambieert MDK een reductie van 40% door het vergroenen van de vaartuigen in eigen beheer en streeft naar een maximale reductie op de andere twee pistes.

De verlaging van de CO₂-uitstoot geldt zowel voor de gebouwen als voor de technische infrastructuur. Deze regel geldt echter ook voor de dienstverplaatsingen over land, met uitzondering van deelvoertuigen. In het kader van de vergroening van haar wagenpark streeft MDK een gunstige ecoscore na en worden vanaf 2025 enkel nog groene wagens aangekocht. Daarnaast wil MDK het

stikstofbeleid PAS implementeren. Voor de vaartuigen van MDK worden heel specifieke reductie-eisen opgelegd.

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 2024 zet MDK verder in op de elektrificatie van de vloot in eigen beheer met de vergroening/vervanging van 4 schepen. Het gaat hierbij niet enkel over duurzame en innovatieve vaartuigen die passen binnen de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering, maar ook zeer stille vaartuigen, wat een bijkomende troef is voor de specifieke locaties, o.a. stadskernen.

Naast de vergroening van de eigen schepen, wenst MDK ook in te zetten op het aanwenden van groene vaartuigen binnen de overheidsopdrachten. In de overheidsopdrachten voor de uitvoering van onderhoudsbaggerwerken en suppleties, wil MDK inzetten op duurzaamheidscriteria die leiden tot een beperking van de uitstoot van CO₂ en NO_x (stikstof). Dit zal als piloot toegepast worden bij de nieuwe aanbesteding voor de onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens waarvoor de aanbesteding voorzien is in 2024 voor start contract in september 2025.

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

Het agentschap blijft natuurlijk ook inzetten op het vergroenen van het wagenpark. Dit zit vervat in één van de vier operationele doelstellingen van het Actieplan Mobiliteit: eind 2024 moeten alle entiteiten van de Vlaamse Overheid die over een eigen voertuigenvloot beschikken een gemiddelde Ecoscore halen van minimum 73 voor de personenwagens, en 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen. Door de ecoscore te gaan monitoren kunnen we voertuigen vergelijken met verschillende technologieën en verschillende brandstoffen. Daarbij houden we rekening met de geactualiseerde omzendbrief en de klimaatdoelstellingen.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Klimaatplan MDK: de mate waarin het plan in de vorm van een jaaractieplan klimaat 2024-2025 geïmplementeerd werd	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
Strategisch vastgoedplan MDK: de mate waarin het plan opgemaakt en uitgevoerd wordt	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood

Percentage primaire energiereductie (energetisch masterplan gebouwen)	Kengetal: daling met 3% ten opzichte van het voorgaande jaar (vanaf 2023) (berekening: energieverbruik/m ² vloeroppervlakte. De vermindering aan energieverbruiken geven zicht op het percentage aan primaire energiereductie.)
Ecoscore van het MDK-wagenpark	Kengetal Streefdoel eind 2024 is een gemiddelde ecoscore van min. 73 voor de personenwagens, en 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen.
Percentage brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening)	Kengetal Een daling van 40% te realiseren tegen 2030 met 2015 als referentiejaar. Kanttekening: vaartuigen zijn voorlopig moeilijker om te vormen naar zero of lage emissie en worden dus niet opgenomen in deze scope. MDK en DVW willen echter de komende jaren de emissies van deze vaartuigen beter in kaart brengen, samen met de kerngroep een reductiedoelstelling 2030 bepalen tegen 2024, en verdere reductie-acties uitwerken.
De strategische vergroening van de Vloot-vaartuigen. De mate waarin bijkomende investeringsmiddelen voor de uitrol van een strategisch groen investeringsplan voor de Vloot-vaartuigen structureel verkregen werden	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood

OD 7.3. 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 het Masterplan Kustveiligheid wordt de focus gelegd op de verderzetting van de bescherming van de havens als zwakke zones. Zo wordt er werk gemaakt van de bouw van de stormvloedkering in Nieuwpoort, de aanpak van de bescherming in de zones Achterhaven, Montgomerydok, station en Visserijsluis in de haven van Oostende, de vernieuwing van de uitwateringsconstructie Blankenbergse Vaart, de bouw van stormmuren, dijken en mobiele keringen rondom de oude Vissershaven in Zeebrugge en tot slot de studie voor toetsing van de kwetsbare bestaande infrastructuur in de havens van Zeebrugge en Oostende. Op basis van de resultaten van de toetsing van de kunstwerken (ook van derden) inzake stabiliteit bij stormomstandigheden wordt

ook hun aanpassing aangepakt. Voor 2024 gaat het concreet om de evaluatie van de toetsingsresultaten Mercatorsluis en de opstart van de toetsing Demeysluis en Visartsluis en het voortraject van de uitwateringsconstructie Zeebrugge.

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

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

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

- De huidige maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Masterplan Kustveiligheid. Pilootprojecten, meetinstallaties, onderzoek en monitoring geven nieuwe inzichten die ons toelaten om de nieuwe maatregelen met meer kennis van zaken te ontwerpen en kostenefficiënter te bouwen en te onderhouden.
- Er moet ook verder onderzoek uitgevoerd worden om de huidige onderhoudsstrategie verder te optimaliseren. 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. Bij ingrijpende maatregelen zal afgestemd worden met de lange termijn strategie van Kustvisie.

MDK realiseert alle maatregelen in het Masterplan Kustveiligheid volgens planning en houdt de veiligheid op peil (zowel maatregelen langs de kust als in de havens). Er wordt gewerkt richting 2029 terwijl tegelijk afgestemd wordt op het langetermijnverhaal van Kustvisie via de actieplannen. Verder wordt het veiligheidsniveau van de zeewering onderhouden door het uitvoeren van de onderhoudssuppleties. De actuele info over de overstromingsrisico's worden gedeeld met de kustgemeenten en de provincie 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))	$x \geq 80\%$ is groen $60\% \leq x < 80\%$ is oranje $x < 60\%$ is rood

voor exploitatie door lokale besturen, concessiehouders en strandclubs)	
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 openbaar 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 kader van data-uitwisseling en -infrastructuur wordt nagegaan of er alternatieve financieringsmiddelen (EU-subsidies) toepasbaar zijn.

Daarnaast engageert MDK zich om haar rol binnen de Permanente Commissie op te nemen. 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 heeft in 2022 en 2023 haar rol opgenomen bij de realisatie van de eerste fase van de geformuleerde aanbevelingen, namelijk een proces van methodologische ondersteuning voor de uitvoering van de aanbevelingen opstarten. 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 lag de focus op het uitwerken van 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. Eind 2023 wordt een ontwerp samenwerkingsakkoord voorgelegd aan de interfederale Interkabinetele Werkgroep. Afhankelijk van hun beslissing volgt een implementatietraject in 2024. Ook de potentiële gevolgen en effecten op het MRCC worden dan geïmplementeerd.

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
Gemiddelde doorlooptijd van een advies voor een vergunning Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde (vroeger GNB gebied), uitgerekend in dagen	$X \leq 21$ dagen is groen $X > 21$ dagen is rood
Aantal adviezen Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde die niet binnen de termijn van 3 weken zijn beantwoord voor het GNB gebied in de afgelopen maand	$X = 0$ is groen $X > 0$ is rood
Gemiddelde doorlooptijd van een aanvraag buiten-normaal 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.

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 met betrekking tot organisatieontwikkeling (OD 9.5), crisismanagement (OD 9.6) en risicobeheer (OD 9.7). in het kader van deze organisatieontwikkeling heeft MDK intussen ook een veiligheidsbeleid (OD 9.8), een communicatiebeleid (OD 9.9) en een ICT-beleid (OD 9.10) uitgewerkt.

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

De opvolging van het bedrijfscontinuïteitsmanagement wordt vanaf 2024 meegenomen als onderdeel van het Veiligheidsbeleid (OD 9.8).

OD 9.2. Personeelsbeleid

Het personeel is het waardevolste kapitaal van MDK. Blijven investeren in het personeel en het personeelsbeleid is dan ook één van de speerpunten van de organisatie.

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

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

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

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

menwerking 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. Om een algemene gedragenheid en cultuurverandering te realiseren wordt dit traject in 2024 zowel top-down als bottom up bij alle subentiteiten verder gezet.

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

OD 9.3. Welzijn & preventie

Het welzijnsbeleid en de uitvoering ervan zitten vervat in het vijfjaarlijks Globaal Preventieplan van MDK (GPP) 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 die we willen realiseren over een periode van 5 jaar (2021-2025). Daarnaast voorziet iedere sub-entiteit de opmaak van een JAP dat de verdere concretisering van de algemene prioritaire doelstellingen omschrijft binnen de sub-entiteit. De doelstellingen van de verschillende JAP's zijn gealigneerd op het GPP.

Zowel het Globaal Preventieplan als de Jaaractieplannen van de sub-entiteiten maken vanaf 2024 deel uit van het veiligheidsbeleid van MDK, waar ze ook opgevolgd worden (OD 9.8).

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 advertentiecampagnes gelanceerd mét 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 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. Het plan van aanpak daarvoor ligt klaar.

Project Olivia gaat ook internationaal. In 2024 zullen we via verschillende fora wereldwijd ons project om meer vrouwen aan te trekken in de maritieme sector in de kijker zetten. Daartoe krijgt de moodfilm een Engelstalige versie. Op die manier wil MDK Europese -en internationale- aandacht vragen voor de problematiek en een en ander losweken op internationaal niveau.

Gelijkwaardigheid en welzijn liggen aan de grondslag van het Project Olivia en zijn thema's die MDK nauw aan het hart liggen. Daarom is het agentschap een samenwerking gestart met de Karel De Grote Hogeschool om een diepgaand kwalitatief en kwantitatief onderzoek te doen, gericht op het in kaart brengen van de factoren die van invloed zijn op de gelijkwaardigheid en het welbevinden van de medewerkers in de organisatie. Het uitgangspunt is een brede visie over diversiteit. Niet alleen gender, maar ook verschillen in leeftijd, etniciteit, opleidingsniveau, lichamelijke of mentale beperkingen, burgerlijke status etc. worden onderzocht.

De doelstelling is om een accurate en overzichtelijke weergave te brengen van de as-is werkomgeving, zowel wat de subjectieve ervaring betreft over inclusie als de objectieve inclusiemaatregelen en het beleid van de organisatie. MDK beoogt een organisatieverandering te weeg te brengen waarbij alle medewerkers op en tussen de verschillende echelons samenwerken in een cultuur van gelijkwaardigheid, met werkgeluk als ultiem resultaat.

Voortaan zal MDK jaarlijks alle initiatieven rond diversiteit en inclusie bundelen in een actieplan dat samen met het netwerk HR zal worden opgesteld. Dit plan wordt later ook opgenomen in het ondernemingsplan MDK. Meer informatie over hoe we dit thema zullen aanpakken en welke acties en projecten MDK zal opzetten, zal te vinden zijn op de website van MDK.

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

Om haar horizontale werking te optimaliseren en te verankeren zijn een aantal netwerken opgericht. Hun kerntaken en doelstellingen zijn terug te vinden onder OD 9.2, OD 9.4, OD 9.8, OD 9.9 en OD 9.10. De meer inhoudelijke MDK-brede dossiers worden opgenomen binnen de pijler Nautische keten, de pijler Kust & Noordzee en de pijler Personenvervoer over Water. MDK wil van deze pijlers een vaste waarde maken binnen het agentschap waar zowel pro-actief als reactief MDK-brede dossiers behandeld worden.

Uit het klantentevredenheidsonderzoek dat MDK in 2022 heeft georganiseerd is heel wat nuttige informatie naar boven gekomen. In 2023 hebben we dan ook volop gewerkt aan de omzetting van de resultaten en aanbevelingen die we mochten ontvangen. In elke subentiteit hebben experts uit het werkveld tijdens workshops concrete actiepunten voor de operationele werking opgesteld. Op die manier streeft MDK ernaar haar werking nóg meer te verbeteren. De concrete acties die hieruit voortvloeiden, zijn in de loop van het jaar opgenomen in de operationele werking van onze subentiteiten waardoor hun implementatie gegarandeerd is. De opvolging van deze acties werd in de beheercyclus van MDK vastgeklemd door inkanteling in de sturborden van de subentiteiten. Zo engageert MDK zich om ook in de toekomst te blijven streven naar de optimalisatie van haar operationele werking en het verhogen van de klantentevredenheid.

MDK heeft in 2023 haar klachtenmanagementstool uitgerold binnen de sub-entiteiten en de Staf. Zodra de nodige Power BI-licenties actief zijn, zullen dus ook periodieke rapporteringen opgesteld kunnen worden. Ook dit toont aan het engagement van MDK om haar werking permanent te evalueren en optimaliseren.

MDK zet tenslotte ook in 2024 verder in op informatie- en documentbeheer en de implementatie van Microsoft 365.

Project	Omschrijving	Deliverables 2023-2024
Intern klachtenbeheer	Opvolgen van het interne klachtenbeheer op basis van een uniform, gedragen en transparant klachtenmanagement	<u>Vanaf 2023</u> Na realisatie van verdere stappen omtrent het extern klachtenbeheer, registratie en opvolging van het intern 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>2024:</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.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Klantentevredenheid verhogen. Op basis van de resultaten van de klantentevredenheidsenquête van 2022 zijn acties geformuleerd. Deze worden verder uitgevoerd en opgevolgd om zo de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en de tevredenheid van de klanten van MDK te verhogen	<u>Kengetal (jaarlijks)</u> (De realisatiegraad van alle acties in het afgelopen jaar. Voor acties die langer dan een jaar lopen, wordt gekeken naar de realisatiegraad van die acties ten op

	zicht van wat gerealiseerd moest worden in dat jaar.)
De pijlers Nautische keten en Kust & Noordzee verankeren binnen MDK	Ja, is groen (waarde 2) Neen is oranje (waarde 1) Neen de finale deadline komt in het gedrang is rood (waarde 0)
De pijler Personenvervoer over Water verankeren binnen MDK	Ja, is groen (waarde 2) Neen is oranje (waarde 1) Neen de finale deadline komt in het gedrang is rood (waarde 0)
De mate waarin de vooropgestelde planning “veertevredenheid” werd gerespecteerd	Ja, is groen (waarde 2) Neen is oranje (waarde 1) Neen en de finale deadline komt in het gedrang is rood (waarde 0)

OD 9.6 Globaal crisismanagement

MDK streeft er naar om potentiële incidenten of crisissituaties, waar mogelijk en haalbaar, te vermijden door het voorzien van de nodige (preventieve) maatregelen. Deze kunnen de kans op en/of impact van een mogelijk incident of crisis verminderen. Een crisis of incident kan echter nooit helemaal uitgesloten worden. Om zich alsnog op dergelijke onverwachte situaties voor te bereiden wil MDK de nodige interne (nood)procedures voorzien om een effectieve en efficiënte respons mogelijk te maken. Deze procedures moeten MDK in staat stellen om eventuele crisissen en/of incidenten op een gestructureerde manier snel en doeltreffend te beheersen. Het garanderen van de veiligheid voor alle stakeholders, alsook het beperken van de hinder en schade voor de scheepvaart, mens en infrastructuur vormen hierbij de voornaamste uitgangspunten.

De opvolging van het crisismanagement binnen MDK, zowel op agentschapsniveau als op afdelingsniveau wordt vanaf 2024 meegenomen als onderdeel van het Veiligheidsbeleid, waar ze ook opgevolgd worden (OD 9.8).

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 Globaal Risicomanagement

Geen enkele organisatie is volledig vrij van risico's en veranderingen die de veiligheid van de stakeholders in het gedrang kunnen brengen. Het sterk evoluerend risicolandschap zal het agentschap in de toekomst continue blootstellen aan nieuwe types van bedreigingen en risico's met een mogelijke impact op de veiligheid. MDK streeft er naar om minimaal het huidige niveau van veiligheid te behouden.

Om de veiligheid van de stakeholders zo goed mogelijk te garanderen, is het noodzakelijk om op een systematische en periodieke manier de veiligheidsrisico's te identificeren, te analyseren en te evalueren en waar nodig de vereiste beheersmaatregelen te voorzien in lijn met de risicoappetijt van het agentschap. Om deze doelstelling te bereiken, sluit het veiligheidsbeheersysteem (OD 9.8) aan op de principes van het Global Risk Management (GRM) beheersysteem van het agentschap en voorziet het de nodige interactie hiermee (bv. escalatie van veiligheidsrisico's naar het GRM).

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 van de periodieke evaluatie en actualisatie van het masterregister strategische risico's 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 veiligheidsbeleid

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 Veiligheidsbeheer-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, hebben we in 2023 het generiek model m.b.t. de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes ontwikkeld. Bedrijfscontinuïteit, welzijn & preventie, crisismanagement en risicobeheer zijn voortaan geïntegreerd binnen het zogenaamde handboek van het veiligheidsbeheerssysteem.

MDK moet haar kerntaken ten allen tijde veilig kunnen uitvoeren en de veiligheid van haar medewerkers verzekeren. Het is dan onvoldoende om éénmalig regels vast te leggen die doorheen de tijd

onveranderd blijven. De activiteiten van het agentschap zijn immers onderhevig aan interne en externe invloeden. Deze invloeden kunnen een impact hebben op het veiligheidsprestatieniveau van de kerntaken en vereisen een dynamische aanpak om hiermee om te gaan. Een gedifferentieerd referentiekader dat de gestructureerde aanpak van het veiligheidsbeleid binnen MDK aantoonst, is dan ook onontbeerlijk.

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

- Pijler 1: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's Governance;
- Pijler 2: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor het beheersen van (veiligheids)risico's en het change management;
- Pijler 3: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor ondersteuning en informatie;
- Pijler 4: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor strategie en procedures. Deze pijler omvat en bouwt verder op de implementatie van het bedrijfscontinuïteitsmanagement dat MDK binnen de organisatie verankerd heeft (zie ook OD 9.1)
- Pijler 5: Gemeenschappelijke veiligheidsmethode m.b.t. thema's voor bewustzijn, training en oefening. Aan de hand van deze pijlers moeten de sub-entiteiten van MDK op termijn aantonen dat hun eigen veiligheidsmanagementorganisatie afgestemd is op de gemeenschappelijke veiligheidsmethode van het agentschap. De thema's van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode dienen dus als referentie om hun procesplannen binnen hun eigen beheersysteem samen te stellen en de interactie van het veiligheidsbeheersysteem toe te laten.

Binnen dit kader voorziet MDK voor 2024 volgende prioritaire doelstellingen op organisatieniveau die door het netwerk Veiligheidsbeleid opgevolgd worden:

- Vorm geven aan het documentbeheer van het veiligheidsbeheersysteem (pijler 4)
- Vorm geven aan de procedure rond incidenten- en ongevalonderzoek (pijler 3)
- Vorm geven aan het actualiseren van het nood-en interventieplan (pijler 4)
- Vorm geven aan de aanpak rond het risicobeheer van de veiligheidskritieke kerntaken (pijler 2)
- Vorm geven aan een overkoepelende opleidingsstrategie (pijler 5)
- Realiseren van het Globaal Preventieplan Welzijn 2021- 2025 (pijler 4):
In 2020 werden de beleidsnota's m.b.t. het welzijnsbeleid gezamenlijk opgemaakt. Vanaf 2021 zijn ze geïntegreerd en mee opgenomen in het "Globaal Preventieplan" (GPP). Ook het traject rond welzijnscultuur werd vanaf 2021 geïntegreerd en mee opgenomen in het GPP. Aangezien de aard van de kernprocessen van de sub-entiteiten sterk varieert, bevat het GPP het algemeen preventiekader voor MDK en de prioritaire doelstellingen die over een periode van 5 jaar te realiseren zijn (2021-2025). Daarnaast voorziet iedere entiteit een opmaak van een jaar Actieplan (JAP) dat de verdere concretisering van de algemene prioritaire doelstellingen omschrijft binnen de desbetreffende sub-entiteit. De doelstelling van de verschillen JAP's zijn gealigneerd op het GPP.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning “opmaak nood en interventieplan MDK” werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning “opmaak van een overkoepelende visie rond opleidingen” werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood
De mate waarin de vooropgestelde planning voor de realisatie van de prioritaire doelstellingen van het globaal preventieplan (GPP) over de periode 2021-2025 MDK werd gerespecteerd	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 gemeten in de maanden juni en december

OD. 9.9 Communicatiebeleid

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

OD. 9.10 ICT-beleid

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

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

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

specifieke opdracht van de entiteiten. Zo wordt bijgedragen aan de afstemming van alle actoren in de nautische keten op het vlak van informatica en communicatie technologieplatformen

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

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

Begroting

De begroting 2024 wordt opgenomen in bijlage IV. Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2024 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2024 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 2024 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 2024 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 2024) 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 2024
- IV. Begroting
- V. Kruistabel BBT
- VI. Eindrapportering Ondernemingsplan 2023

Opgemaakt te Brussel, op

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

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

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