Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Ondernemingsplan 2026

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 5

Inleiding Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust 8

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur 11

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0 12

OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur 12

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur 14

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten 15

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer 17

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030 17

OD 2.2 Combimobiliteit 19

OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid 20

SD 3. Versterken het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid 21

OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen 21

OD 3.2. Een sterk, kwaliteitsvol en aantrekkelijk openbaar vervoer door De Lijn 21

OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer 21

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid 22

OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0 22

OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten 22

OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie 22

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid 23

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid 23

OD 5.2 Gerichte controle en handhaving 23

OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag 23

OD 5.4 Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring 23

OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan 23

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken 24

OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa 24

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten 25

OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer 33

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken 34

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg 34

OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel 34

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid 34

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten 34

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid 35
OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen 36
OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart 37
OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit 39
OD 7.4 Gerichte focus op innovatie 39
OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek 41
OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken 42
SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW 46
OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik 46
OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein 46
OD 8.3 Toekomstgerichte regelgeving 50
OD 8.4 Wegen op het Europees beleid 50
OD. 9.1 Communicatiebeleid 54
OD 9.2. Personeels- en diversiteitsbeleid 54
OD. 9.3 ICT-beleid 56
OD. 9.4 Veiligheidsbeleid 57
OD. 9.5 Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling 59
Begroting 61
Bijlagen 61

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken: Samenwerken vanuit eigen sterkte

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

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

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

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

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

Performante infrastructuur

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Duurzaam en vlot personenvervoer

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

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

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

Verkeersveiligheid

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

Duurzaam en vlot goederenvervoer

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

Omgaan met klimaatverandering

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

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

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

Managementsamenvatting

MDK investeert in een betrouwbare, performante en veilige infrastructuur waarbij we het Geïntegreerd Investeringsprogramma inzetten om de investeringen gerichter en efficiënter te

plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein.

MDK zal de vervoersnetwerken in zijn (gedeeld) beheer als een goede huisvader onderhouden en ze robuust en toekomstbestendig maken, zodat ze klaar zijn voor de uitdagingen op het vlak van meer mobiliteit, klimaat en digitalisering.

MDK versterkt de voorwaarden voor een robuuste, voorspelbare en veilige maritieme dienstverlening door te investeren in de verdere toekomstbestendigheid van de beloodsingscapaciteit op zee en vanuit de lucht. De betrouwbaarheid van de nautische keten is een strategische randvoorwaarde voor de competitiviteit van de Vlaamse havens en de bevoorrading van de Vlaamse economie. Daarmee ondersteunt het agentschap de continuïteit van een kritieke publieke opdracht die essentieel is voor de maritieme toegankelijkheid. Een stabiele en voldoende beschikbare beloodsingscapaciteit vormen vanuit operationeel oogpunt een fundamentele basis voor een vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en een goede afstemming tussen de verschillende schakels. Zo draagt MDK bij aan een weerbare en performant georganiseerde keten, die ook onder verhoogde druk of in minder gunstige omstandigheden haar rol kan blijven vervullen.

Bij het onderhoud van de waterinfrastructuur ligt de klemtoon op de (kritieke) zeewerende infrastructuur. Het hoge kwaliteitsniveau van de bestaande infrastructuur wordt behouden en verder uitgerold voor nieuwe infrastructuur.

MDK draagt ook actief bij aan de duurzame modal shift voor personenvervoer. In 2026 werken we verder aan de professionalisering van het personenvervoer over water. Samen met de andere partners streven we naar een uniform beleid rond toegankelijk en veilig openbaar vervoer. Daarnaast zetten we in op het stroomlijnen van de communicatie naar de gebruiker via infoborden en de website. Kwalitatief openbaar personenvervoer over water betekent ook duurzaam vervoer. De komende jaren vernieuwen we stapsgewijs én rekening houdend met de ter beschikking gestelde budgetten de veerboten in eigen beheer.

MDK houdt ook in 2026 nauw contact met de vervoerregio's. Als gelijkwaardige partners gaan we actief op zoek naar opportuniteiten om het personenvervoer over water als onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem te stimuleren en maximaal te benutten waar dat een succesvolle bijdrage kan leveren aan de modal shift. Tenslotte zal MDK ook haar steentje bijdragen om de impact van de vele infrastructuurwerken in Vlaanderen zo veel mogelijk te beperken in kader van de 'minder hinder maatregel' aan de hand van personenvervoer over water.

MDK ondersteunt het behouden en versterken van de concurrentiekracht en het marktaandeel van de havens in Vlaanderen door een vlotte en veilige nautische en maritieme toegang tot de havens te verzekeren. Onderhoudsbaggerwerken en de producten die de Vlaamse Hydrografie aanlevert, spelen daar een cruciale rol in.

Het agentschap neemt ook de cruciale rol op als katalysator bij het garanderen van de optimale werking van de nautische keten. Zo staat MDK in voor het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de schepen en begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's alle scheepvaart. We werken verder aan een langetermijnvisie voor de toekomstige samenstelling en vernieuwing van de beloodsingsvloot. We werken ook het concept helibeloodsing bij stormcondities en redundantie

van beloodsingsmiddelen in combinatie met andere helikoptertoepassingen verder uit. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. Het agentschap zet ook schepen in voor opdrachten binnen de overheidsniche.

Vlaanderen (MDK) en Nederland staan als gelijkwaardige partners gezamenlijk in en dragen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

In 2026 zet MDK verder in op innovatieve technologieën binnen de maritieme sector. Dat gaat van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën over het digitaliseren van nautische kaarten tot de concrete implementatie van onbemand varen voor survey en innovatie in de scheepvaart om de bemanning te ondersteunen en de veiligheid van veerbootgebruikers te verhogen.

Om de kust en het hinterland te beschermen onderzoeken we vernieuwende mogelijkheden inzake zeewering zoals duin-voor-dijk, alternatieve suppletiemethodes en zelfsluitende keringen als alternatief voor arbeidsintensieve mobiele stormkeringen. Om de nautische keten optimaal te ondersteunen, zetten we in op een operationele hervorming van het Loodswezen, verdere automatisatie van de vaarwegmarkeringen en optimalisatie van het Meetnet Vlaamse Banken.

Investeringen in slimme infrastructuur bereiden Vlaanderen voor op de mobiliteit van de toekomst. Vandaag experimenteert MDK al met geautomatiseerd varen en onderzoeken we welke kwaliteits- en efficiëntieverhoging bereikt kan worden met behulp van onbemande vaartuigen. Vanuit de bevoegdheden die MDK heeft op zee zoeken we aansluiting met de betrokken Vlaamse en federale bevoegde overheidsinstanties om geautomatiseerde vaart op zee te faciliteren. Met het MDK-project Smart Shipping onderzoeken we de mogelijkheden tot geassisteerd varen voor de veerdiensten van Gent en Oostende.

Om een veilige kust te garanderen en de waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken, voert MDK het Masterplan Kustveiligheid verder uit. Dat plan omvat zandsuppleties, het installeren, herstellen en beheren van zeewerende duinen, het renoveren en verhogen van de zeedijken en het aanpassen van de kusthavens. De focus ligt op het blijven beschermen van de havens als zwakke zones en de optimalisatie van het onderhoud van de kustbescherming.

MDK is partner in het strategisch beleidsplan Kustvisie. Dit project onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen extremere scenario's van zeespiegelstijging en moet de ontwikkeling van de kustzone verder mogelijk maken.

Vlaanderen kent duidelijk heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. Het agentschap MDK engageert zich om, onder de regisseursrol van het departement samen met de andere entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, over de entiteitsgrenzen heen te kijken en geïntegreerd samen te werken aan totaaloplossingen, waarbij iedere entiteit haar eigen expertise inbrengt om gezamenlijk aan beleidsvoorbereiding te doen. Zo bieden we samen antwoorden op de maatschappelijke uitdagingen op vlak van mobiliteit en openbare werken

MDK voorziet met dit ondernemingsplan de nodige mensen en middelen om deze gezamenlijke doelstellingen te realiseren. Het agentschap blijft daarom sterk inzetten op de ontwikkeling van

de eigen organisatie. Vanuit onze eigen expertise willen we ook actief bijdragen aan de realisatie van doelstellingen van de andere entiteiten.

Inleiding Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

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

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

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

Aan het hoofd van het agentschap staat de administrateur-generaal. Zij is tevens de Vlaamse voorzitter van de Kustwacht en van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. De Permanente Commissie is opgericht in uitvoering van een artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Dit artikel bepaalt dat het Loodswezen en de betonning voor de Scheldevaart worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen.

Het agentschap heeft de volgende missie:

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

1) 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.

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

1) Kust zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen overstromingen vanuit zee. Zij bevordert de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust. Kust ondersteunt een efficiënte nautische keten door het aanleveren van gegevens zoals zeekaarten en weerberichten voor 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.

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

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

Bij de opmaak van onderhavig Ondernemingsplan MDK 2026 werd rekening gehouden met de instructies van de Vlaamse Regering.

Het Vlaams regeerakkoord legt voor het beleidsdomein 'Mobiliteit en Openbare Werken' duidelijke accenten op performante infrastructuur, duurzame mobiliteit, innovatie, klimaatbestendigheid en een efficiëntere overheid. Binnen deze beleidsprioriteiten neemt maritieme dienstverlening en kust een belangrijke plaats in, onder meer op het vlak van nautische toegankelijkheid, kustveiligheid, verduurzaming en innovatie. (pp. 247-266 in het hoofdstuk "Energie en klimaat" en "Omgeving"). Daarnaast bevat het regeerakkoord ook een aantal concrete maatregelen inzake de verdere optimalisatie en 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 betrouwbare, performante en veilige infrastructuur;
- SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer;
- SD 3. Versterken van het openbaar vervoer volgens de principes van basisbereikbaarheid;
- SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid;
- SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid;
- SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken;
- SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid;
- SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW.

Vlaanderen kent heel wat uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. We streven naar een toekomst met slimme infrastructuur, duurzaam mobiliteitsgedrag en vlot en veilig verkeer en een toekomst waarin Vlaanderen beschermd 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 het transitienetwerk Klimaat. Onder OD 7.1 en OD 7.2 worden de MDK- acties toegelicht: "Transitie naar emissievrije voertuigen en scheepvaart".

Verder wenst MDK sterk in te zetten op organisatieontwikkeling. Om de consistentie met de beleidsnota te behouden, heeft ze daarom een 9de strategische doelstelling toegevoegd: 'SD 9. Ontwikkelen van de organisatie.' Hieronder worden o.a. de horizontale strategische doelstellingen opgenomen: communicatiebeleid (OD 9.1), Personeels- & diversiteitsbeleid (OD 9.2), ICT-beleid (OD 9.3), Veiligheidsbeleid (OD 9.4) en Organisatieontwikkeling (OD 9.5).

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de beleidsnota werden vertaald in concrete projecten voor 2026, aangevuld (waar relevant) met een tijdsperspectief 2029. Naast de projecten zijn per SD en OD de operationele doelstellingen van MDK opgenomen. Voor de opvolging van de doelstellingen wordt maximaal gebruik gemaakt van indicatoren met te behalen streefwaarden in functie van de doelstelling en/of kengetallen.

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

SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur

Vlaanderen heeft één van de dichtste vervoersnetwerken in Europa en kampt met een verouderde infrastructuur. Daardoor lopen we risico's inzake veiligheid, betrouwbaarheid en dus

beschikbaarheid, met potentieel een grote economische en maatschappelijke impact op Vlaanderen als economische poort naar Europa.

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

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

OD 1.1. Naar een geïntegreerd investeringsplan 2.0

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

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

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

MDK zet het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) in om de investeringen gerichter en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en een betere afstemming op de doelstellingen en prioriteiten van het gehele beleidsdomein.

OD 1.2. Investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur

Bij de opmaak van het GIP worden alle projecten kritisch tegen het licht gehouden met het oog op uitvoerbaarheid, timing en budgettaire inpasbaarheid. We zullen daarbij volop inzetten op

vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud voor alle modi om zo de betrouwbaarheid van onze infrastructuur te verhogen.

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

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

MDK zal actief bijdragen aan het versnellen, vereenvoudigen en juridisch robuuster maken van procedures voor strategische infrastructuurprojecten, met respect voor het recht op inspraak. Dit alles met het oog op het creëren van maatschappelijk draagvlak, het verkrijgen van benodigde vergunningen bij investeringsprojecten en het beperken van vertragingen tot het absolute minimum.

MDK wil de vervoersnetwerken in zijn (gedeeld) beheer als een goede huisvader onderhouden, ze robuust en toekomstbestendig maken, zodat ze klaar zijn voor de uitdagingen op het vlak van 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.

Om de bedrijfszekerheid te blijven garanderen, zet MDK in het kader van een vlotte en efficiënte werking van de nautische keten in op een gefaseerde vernieuwing van de beloodsingsmiddelen op zee. Deze vernieuwing is noodzakelijk omdat de huidige SWATH-beloodsingsmiddelen het einde van hun leasecontract naderen en ook de oude loodsboten dringend aan vervanging toe zijn.

In 2024 en 2025 zijn de eerste concrete beleids- en investeringsstappen in dit vernieuwingstraject gezet voor de eerste nieuwe kotter en twee Tender-SWATHs. Daarmee is een eerste uitvoering gegeven aan de beoogde vlootvernieuwing, Bij de concrete fasering inzake bestelling, bouw en budgettaire toewijzing zal rekening gehouden worden met de verdere voortgang van de dossiers en de toekomstige begrotingsbeslissingen. Stabiliteit en capaciteit aan het begin of einde van de nautische keten is een essentieel ankerpunt voor een goed draaiende toevoer van de Vlaamse economie.

Om de bedrijfszekerheid te blijven garanderen wordt in het kader van een vlotte en efficiënte werking van de nautische keten ingezet op een vernieuwing van de beloodsingsmiddelen op zee. De huidige SWATH-beloodsingsmiddelen zijn einde leasecontract, en ook de oude loodsboten zijn dringend aan vervanging toe. .

MDK actualiseert de uitvoering en budgettaire invulling van het beloodsingsmiddelenplan op basis van een geïntegreerde behoefteanalyse, planmatige afstemming en een onderbouwde inschatting van de toekomstige organisatie van de beloodsing binnen de nautische keten en toekomstige begrotingsbeslissingen.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Uitwerken van een toekomstgericht plan voor beloodsingsmiddelen	2026 Toekomstgericht plan voor de beloodsingsmiddelen

OD 1.3. Onderhoud en betrouwbaarheid van onze infrastructuur

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

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

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

De functionaliteit van de infrastructuur van MDK en de waarde van ons patrimonium wordt bewaakt vanuit de principes voor een efficiënt beheer en onderhoud. Voor alle infrastructuren wordt een inspectieprogramma uitgevoerd om de kwaliteit in beeld te brengen en de prioriteiten inzake onderhoud, vervanging of investering te bepalen. Bijzondere aandacht in het kader van het onderhoud aan waterinfrastructuur gaat naar de bedrijfszekerheid en beschikbaarheid van de zeewerende infrastructuur. Met de realisatie van nieuwe kritieke zeeweringsinfrastructuren stijgt ook de noodzaak aan bijkomende middelen om deze kritieke infrastructuren op een professionele manier te kunnen beheren en de strenge eisen inzake bedrijfszekerheid te waarborgen. Deze middelen zullen onderdeel zijn van de aangereikte middelen voor asset management.

Het beleidsdomein MOW zet in op digitale toepassingen om het hele patrimonium 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. Ook de varende vloot van MDK wordt opgenomen in de assetwijzer en de gegevens met betrekking tot het regulier onderhoud en de investeringen in de vaartuigen worden meegenomen in de vergelijkende tabellen die de Stuurgroep Asset Management op niveau van het beleidsdomein verzamelt.

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

OD 1.4 kwalitatieve voorbereiding projecten

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

MDK zet ook in op kwaliteit bij overheidsopdrachten voor infrastructuurprojecten. Door voldoende voorbereidend onderzoek, aftoetsing van de uitgangspunten met kennishouders en betrokkenheid van stakeholders in het ontwerp, wordt de inhoudelijke kwaliteit van de projecten bewaakt. Door opvolging van de nieuwe standaardbestekken, integratie van opmerkingen en ervaringen in

nieuwe bestekken en de uitwisseling van leerpunten, wordt ook het administratieve aspect van aanbestedingsdossiers verbeterd.

SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer

OD 2.1 Naar een modal shift 50/50 tegen 2030

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

In 2020 werd het openbaar personenvervoer (POW) over het water (veren en verbindingen via de waterweg), met uitzondering van de veren op de gemeenschappelijke Maas, in handen gegeven van MDK, om het zo te kunnen optimaliseren. Sinds 1 januari 2021 valt ook de exploitatie van POW in de vervoerregio Antwerpen onder de bevoegdheid van MDK. Om de personenmobiliteit op een eenvormige en kostenefficiënte manier te kunnen organiseren, voert MDK in 2026 verder onderzoek naar de overname van de veren op de gemeenschappelijke Maas en naar het optimaliseren van het afsprakenkader m.b.t. de bijhorende infrastructuur. Op die manier zal al het openbaar personenvervoer over water in het beheer zijn van één overheidsentiteit.

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

In 2025 werkten we verder aan de professionalisering van het personenvervoer over water. Daartoe heeft Inter (Vlaams expertisecentrum toegankelijkheid) in 2024 een screening uitgevoerd om de toegankelijkheid van de verbindingen over water in kaart te brengen.

In 2025 werkte MDK behalve een normenkader ook een actieplan uit met zowel quick wins als met grotere investeringen. De bevindingen worden verder afgestemd met het Departement MOW, De Lijn en De Vlaamse Waterweg met als doel een uniform beleid rond toegankelijk openbaar vervoer te creëren. In 2026 staat de vernieuwing van de MDK-website op de planning, waarin de pagina's van POW aangepast en vertaald zullen worden met inbegrip van uitgebreidere informatie rond integrale toegankelijkheid.

MDK startte in 2025 ook een veiligheidsscreening op van de verschillende verbindingen over het water om zo de (overgedragen) risico's te identificeren en te inventariseren. Dit met het oog op de verdere ontwikkeling van een monitoringssysteem op basis van gelijkaardige veiligheidstandaarden voor de publieke verbindingen over water.

Als uit de screenings rond toegankelijkheid en veiligheid, en de actieplannen die eruit voortvloeien, blijkt dat er aanpassingen nodig zijn aan de steigers, zal de waterwegbeheerder betrokken worden.

Ook de gemeenten worden verder betrokken in deze oefening, aangezien sommige acties zich bevinden op hun domein.

We zetten ook in op een nauwere samenwerking met de gemeenten waar een veerdienst operationeel is. Zo vonden in 2025 overlegmomenten plaats met al deze gemeenten. Naar analogie met de overlegmomenten in 2025 zullen er ook in 2026 overlegmomenten plaatsvinden met de gemeenten en de veerdienstuitbaters i.k.v. de toegankelijkheids- en veiligheidsscreening van de veerdiensten, alsook i.k.v. noodplanning en crisismanagement. In 2026 zal een rampenoefening georganiseerd worden samen met een gemeente waar een veerdienst vaart.

MDK zal ook de communicatie naar de gebruiker optimaliseren. De infoborden werden al bijgewerkt om MDK zichtbaarder te maken. In 2026 zal ook de website beter gestroomlijnd worden en aangevuld worden met uitgebreidere informatie rond toegankelijkheid. Concreet wordt er in 2026 een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt met Nationaal Park Scheldevallei, Toerisme Vlaanderen en De Vlaamse Waterweg.

De eerste stappen in het kader van de rebranding van de informatiepunten langsheen de verschillende opstapplaatsen van de veerdiensten in dit gebied werden al in 2025 gezet met een eerste aanzet voor het gebied Wal-Zwijn. De verdere uitrol voor alle andere locaties zal in de periode 2026-2028 gebeuren.

Kwalitatief openbaar personenvervoer over water betekent ook duurzaam en klimaatvriendelijk vervoer. De veerboten van Vloot worden de komende jaren stapsgewijs verder vernieuwd en voor de concessieveren en DeWaterbus worden mogelijke pistes voor verduurzaming onderzocht, rekening houdend met de ter beschikking gestelde budgetten.

Binnen de vervoerregio's komen zowel de internationale, regionale als de (boven)lokale verplaatsingsproblematieken samen. MDK hield ook in 2025 nauw contact met de vervoerregio's en samen zijn we als gelijkwaardige partners actief op zoek gegaan naar opportuniteiten om het personenvervoer over water als onderdeel van het gehele mobiliteitssysteem te stimuleren en maximaal te benutten waar dat een succesvolle bijdrage kan leveren aan de modal shift. 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 al in een vroege fase naar mogelijke oplossingen gezocht om mobiliteit en omgeving op elkaar af te stemmen. De initiatieven die MDK neemt in het kader van het openbaar personenvervoer over water (veren en verbindingen via de waterweg) dragen bij tot een gebiedsgerichte samenwerking binnen de vervoerregio's. Zie ook OD 4.1. In 2026 werkt MDK, rekening houdend met de beschikbare middelen, maximaal mee aan het onderzoek van de Werkgenootschap rond een uitbreiding van de dienstverlening in de vervoerregio Gent in het kader van minder hinder maatregelen. Zo wordt de zoektocht naar gekwalificeerd personeel verdergezet om de veerdienst Langerbrugge te kunnen uitbreiden als minder hindermaatregel voor de werkzaamheden aan de R4.

Tenslotte streeft MDK ernaar om de veerdiensten nog beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi. Specifiek voor regio Antwerpen bekijkt MDK in samenspraak met de andere spelers de mogelijkheden voor personenvervoer over water als minder hinder maatregel. Op die

manier wil MDK haar steentje bijdragen om de impact van de vele werken die de komende jaren op de agenda staan zo veel mogelijk te beperken. In 2025 werd de inzetfrequentie van de veerdienst van Sint-Anna al opgevoerd als minderhinder maatregel voor de werkzaamheden in de Waaslandtunnel. Vanaf mei 2026 staat een verdere optimalisatie van de inzetfrequentie van het Sint-Annaveer op de planning als minderhinder maatregel voor de werkzaamheden aan de premetrotunnel.

Strategisch project	Omschrijving
Website MDK	Een nieuwe website voor MDK ontwikkelen via het Webplatform van de Vlaamse overheid (Digitaal Vlaanderen) waar alle sub-entiteiten van MDK op een vlotte manier de content kunnen beheren zodat die ook op een correcte en veilige manier digitaal weergeven wordt voor de gebruikers van de website zoals de veergebruikers.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Het percentage operationele beschikbaarheid van de veerdiensten tot op het einde van de afgelopen maand	x ≥ 97% is groen x < 97% is rood
Het aantal passagiers dat gebruik maakt van het veer (per locatie)	Kengetal
De mate waarin de opmaak van een actieplan m.b.t. veiligheidsscreening gerespecteerd werd	Ja is groen (2) Neen maar de finale deadline komt niet in het gedrag is oranje (1) Neen en de finale deadline komt in het gedrang is rood (0)
De mate waarin een actieplan m.b.t. het prioriteitenkader toegankelijkheid, inclusief het toewijzen van budgetten, werd opgemaakt, gevalideerd en uitgevoerd	Ja is groen (2) Neen maar de finale deadline komt niet in het gedrag is oranje (1) Neen en de finale deadline komt in het gedrang is rood (0)

OD 2.2 Combimobiliteit

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

MDK onderzoekt proactief de mogelijkheden om de veerdiensten in eigen beheer beter te ontsluiten en af te stemmen op andere vervoersmodi, met als doel de tevredenheid van de gebruikers te verhogen. Dit is onderdeel van het project Belanghebbendentevredenheid dat MDK opvolgt (zie OD 9.5).

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).

OD 2.3 Een sterk Vlaams fietsbeleid

Vlaanderen zet het groeipad van investeringen in fietsinfrastructuur verder.

In 2026 zal MDK bij het aanleggen van de zeewering, i.s.m. de gemeentebesturen, maximaal aandacht besteden aan het streven naar een multifunctioneel gebruik van de infrastructuur.

Voor de uitbreiding van de jachthaven van Nieuwpoort heeft de Vlaamse Regering een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met een privaat consortium om het dok en de omliggende infrastructuur te realiseren. In het kader daarvan hebben MDK, de Provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort de handen in elkaar geslagen.

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. De realisatie van deze brug wordt direct gekoppeld aan de realisatie van het private ontwikkelingsverhaal met de bouw van een nieuw jachthavendok. De uitvoering van de werken voor de ontsluitingsinfrastructuur worden inzake timing en risico afgestemd op dit private project.

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

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

OD 3.1. Vraaggericht openbaar vervoer verder uitbouwen

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

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

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

NVT

OD 3.3 Een veilig en correct gebruik van het openbaar vervoer

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

Daarnaast sluiten de veiligheidsaspecten van openbaar vervoer over water aan op de strategie binnen het veiligheidsmanagement (in concreto het risicobeheer en crisismanagement) van MDK.

OD 3.4. Openbaar vervoer dat toegankelijk is voor alle gebruikers

Specifieke screeningstrajecten rond integrale toegankelijkheid werden in uitvoering gebracht i.s.m. Inter. Op basis van de bevindingen wordt een verdere toegankelijkheidvisie m.b.t. de veerdiensten uitgewerkt. Inter blijft in dit proces onze expertpartner.

SD 4. Verdere uitrol van basisbereikbaarheid

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

OD 4.1. Naar een vervoerregioraad 2.0

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

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

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

OD 4.2. Wegencategorisering op punt zetten

NVT

OD 4.3. Actualisatie mobiliteitsvisie

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

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

SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid

NVT

OD 5.1 Samenwerking als basis voor verkeersveiligheid

NVT

OD 5.2 Gerichte controle en handhaving

NVT

OD 5.3 Opleiding en sensibiliseren voor een veiliger verkeersgedrag

NVT

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

NVT

OD 5.5 Actualisatie verkeersveiligheidsplan

NVT

SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken

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

OD 6.1 Onze havens als economische motor in Vlaanderen en Europa

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

We zetten ook versterkt in om de Europese en internationale samenwerking verder te ontplooien aan de hand van de gevolgde Noord-strategie Zo zal MDK de samenwerking aangaan om internationaal beproefde systemen en processen te implementeren.

Waar nodig voorziet MDK binnen haar werking en bevoegdheden proeftuinen om testen op te zetten en ontwikkelingen te helpen faciliteren met als primair doel een vlotte en veilige keten van en naar onze havens.

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

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

Havens worden geconfronteerd met complexe uitdagingen zoals klimaat, digitalisering en veiligheid. Deze uitdagingen vragen om meer innovatieve oplossingen en samenwerking binnen de Vlaamse overheid en erbuiten. Daarom wordt het periodiek havenoverleg tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse zeehavens opnieuw opgestart.

Zo kunnen we onze zeehavens ondersteunen om te blijven groeien en hun internationale slagkracht en concurrentiepositie te verhogen. De verschillende partners binnen de Vlaamse overheid en de havens slaan de handen in elkaar om deze ambities om te zetten in concrete acties.

Digitalisatie is een belangrijke en krachtige hefboom om de uitdagingen uit het regeerakkoord (o.a. veiligheid, samenwerking en efficiëntieverhoging) te realiseren.

MDK werkt mee aan de optimalisatie van de bestaande digitale platformen binnen de havens en binnen het beleidsdomein MOW. Samen met het departement MOW onderzoeken we de mogelijkheid om één daadkrachtig digitaal platform te realiseren dat gebruikt kan worden door alle havens en partners in het havenlandschap. We bekijken ook hoe we op andere manieren de havens verder kunnen ondersteunen met betrekking tot de steeds groter wordende uitdagingen op het vlak van digitalisering.

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

Strategisch project	Omschrijving
Informatieveiligheid	Om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen werkt MDK een managementsysteem voor informatiebeveiliging (ISMS) uit Dit ISMS (incl. risicobeoordeling, mitigerende maatregelen en aanvaarde restrisico's) moet een structurele aanpak bieden om risico's te beheersen, incidenten te voorkomen en weerbaarheid op te bouwen, wat de digitale én operationele veiligheid van MDK maximaal ondersteunt.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vereiste onderhoudsbaggerwerken tijdig worden uitgevoerd om diepgangbeperkingen in de Vlaamse Kustjachthavens en de toegang ertoe te vermijden tijdens het vaarseizoen	'Er is geen gevaar of hinder voor de scheepvaart OF beperkte hinder buiten het vaarseizoen' is groen (waarde 2) 'Er is beperkte hinder tijdens het vaarseizoen maar geen gevaar voor de scheepvaart' is oranje (waarde 1) 'Er is gevaar voor de scheepvaart' is rood (waarde 0) Ter info: het vaarseizoen loopt van mei tot en met september, de winterperiode loopt van oktober tot en met april.

OD 6.2 Een efficiënte nautische keten

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

Het is daarbij belangrijk dat onze havens vlot en veilig bereikbaar zijn voor (zee)schepen. MDK neemt de cruciale rol op als katalysator bij het garanderen van de optimale werking van de nautische keten. MDK staat in voor het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de schepen.

Verder begeleidt MDK samen met Nederlandse collega's vanaf de wal alle scheepvaart. Het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. Het agentschap staat ook in voor de inzet van schepen voor opdrachten binnen de overheidsniche. Het komt daarbij voor dat de private sector ook wenst gebruik te maken van deze specifieke expertise. De Vlaamse Hydrografie brengt de zee en de Schelde in kaart, voert oceanografische metingen uit en maakt samen met het KMI-weerberichten die worden gebruikt door de loodsdiensten, kust en de maritieme sector. Het verzekeren van de maritieme toegankelijkheid is een gedeelde taak van MDK en afdeling Maritieme Toegang (AMT – Departement MOW).

Optimaliseren van de nautische keten

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

MDK versterkt de voorwaarden voor een robuuste, voorspelbare en veilige werking van de nautische keten door te investeren in de verdere toekomstbestendigheid van de beloodsingscapaciteit op zee en vanuit de lucht. De betrouwbaarheid van de nautische keten is een strategische randvoorwaarde voor de competitiviteit van de Vlaamse havens en de bevoorrading van de Vlaamse economie. Daarmee ondersteunt het agentschap de continuïteit van een kritieke publieke dienstverlening die essentieel is voor de maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse havens. Vanuit operationeel oogpunt vormt een stabiele en voldoende beschikbare beloodsingscapaciteit een fundamentele randvoorwaarde voor een vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en een goede afstemming tussen de verschillende schakels in de nautische keten. Op die manier draagt MDK bij aan een weerbare en performant georganiseerde keten, die ook onder verhoogde druk of in minder gunstige omstandigheden haar rol voor economie en bevoorradingszekerheid kan blijven vervullen.

Het hervormingstraject binnen de eigen organisatie is opgestart. Deze eerste fase richt zich op een operationele hervorming van het Loodswezen, met als doel de werking te moderniseren, te optimaliseren en toekomstbestendig te maken. In nauwe samenwerking met de loodsen wordt hiervoor een concreet uitvoeringsplan uitgewerkt.

Deze hervorming moet het Loodswezen positioneren als een betrouwbare, voorspelbare en performante partner binnen de nautische keten. Daarbij ligt de focus op het structureel versterken van planbaarheid, continuïteit, efficiëntie en sociale stabiliteit, met aandacht voor welzijn, duurzame inzetbaarheid en ruimte voor innovatie en modernisering. Het hervormingsproces binnen het Loodswezen moet zo de basis leggen voor eventuele volgende fasen, waarin de bredere nautische keten verder kan worden hervormd.

Om de samenwerking binnen de nautische keten verder te versterken, wordt daarnaast ingezet op gemeenschappelijke werkvloeren voor de verschillende ketenactoren. In Antwerpen krijgt dit vorm in het Antwerp Coördination Center, waar de verhuis van de ketenpartners, Scheepvaartbegeleiding en Loodswezen, gepland is in het najaar van 2026. Ook Zeebrugge zal met het Haven Coördinatie Centrum (HCC) evolueren naar een gemeenschappelijke werkvloer. Dit project wordt in 2026 verder uitgewerkt.

Parallel daarmee zet het Loodswezen in op de optimalisatie van de interne werking en van de beloodsingsprocessen. In dat kader worden alle walfuncties geëvalueerd.

Tegelijk zetten we in op een transparantere dienstverlening naar de klant. De oponthouden veroorzaakt door de klant, de ketenpartners en het Loodswezen worden verder geanalyseerd. Om congestie in en rond de Antwerpse haven te vermijden, blijft watertransport bovendien een belangrijk instrument binnen de organisatie van de beloodsing.

Het meevaren van loodsen met commerciële vaartuigen wordt tot een minimum beperkt. Om een evenwichtige inzet en een optimale planning te waarborgen, wordt het aantal loodsreizen per korps nauwgezet gemonitord.

Ook de Vlaamse Hydrografie levert een essentiële bijdrage aan een veilige en betrouwbare nautische dienstverlening. De Vlaamse Hydrografie verzekert de naleving van de Safety of Life at Sea (SOLAS) conventie door het uitvoeren van peilingen die voldoen aan de standaarden van de International Hydrographic Organisation (IHO). De peilingen worden uitgevoerd conform het jaarlijkse surveyprogramma, met als doel 100% van de geplande surveys tegen het einde van het jaar te realiseren. Daarnaast worden peilplannen en ECS-producten (Electronic Chart System) binnen de afgesproken termijnen afgeleverd. De productie van nautische informatie volgens de S-100-standaardenreeks wordt stapsgewijs uitgebouwd, met de productie van zeekaarten en bathymetrie als prioriteit (S-101, S-102), gevolgd door waterstand en stroming (S-104, S-111).

Daarnaast baat de Vlaamse Hydrografie het Meetnet Vlaamse Banken verder optimaal uit, zodat realtime meteorologische en oceanografische parameters beschikbaar zijn op verschillende plaatsen langsheen en voor de Vlaamse kust. Deze gegevens ondersteunen de optimalisatie van de operationele dienstverlening, het beheer en de beleidsbeslissingen.

MDK geeft hiermee ook invulling aan de internationale afspraken over het beschikbaar maken van getij-informatie en andere nautische publicaties, zoals stroomatlassen. Op basis van metingen en modellen stellen we weersvoorspellingen op voor de nautische keten en de recreatieve sector, die vier keer per dag beschikbaar gesteld worden via het kustweerbericht.

Om de kwaliteit en conformiteit van nautische producten met internationale overeenkomsten en normen te verzekeren voor varende en niet-varende belanghebbenden blijft de Vlaamse Hydrografie zich profileren als dienstverlener voor het verwerven, verwerken en verdelen van nautische data en producten.

Tot slot is het de betrachting om beter in te spelen op toekomstige uitdagingen en na te gaan welke bestuurlijke vereenvoudigingen en gemeenschappelijke projecten doorgevoerd kunnen worden opdat overheden en havenbesturen structureler en hechter gaan samenwerken. MDK participeert daarom actief en constructief aan de initiatieven binnen het beleidsdomein die kaderen in een nieuwe havenstrategie.

Optimaal Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

Na analyse van de impact van implementatie Robuust basisnet bekijkt MDK samen met departement MOW en Nederland vanuit de rol van de GNA of een bijkomend regelgevend kader nodig is voor transport van gevaargoed als lading en brandstof in het GNB.

Vlaanderen (MDK) en Nederland staan als gelijkwaardige partners gezamenlijk in en dragen de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied op het vlak van het gebruik van de vaarweg. MDK zet samen met de Nederlandse partner verder in op de optimalisatie van de het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

Om op korte termijn de vooropgestelde deliverables te halen en te komen tot een effectief en doorgevoerd eindresultaat werd het traject Impuls GNB opgestart. De missie en visie werden afgeklopt en de waarden en gewenste cultuur hebben vorm gekregen in het vervolgprogramma "transitie GNB".

De verschillende deelacties van het programma 'transitie GNB' worden stelselmatig verder geïmplementeerd. Binnen het GNB is de beleid- en beheercyclus intussen een gevestigd instrument geworden dat nauw aansluit bij de beleid- en beheercyclus van MDK en bij het GIP. Het grensoverschrijdende GNB, bestaande uit de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA), het Beheer-en Exploitatieteam (BET) en Vessel Traffic Services (VTS), werkt volgens een aantal strategische speerpunten die door de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart zijn vastgelegd. Voor 2026 is voor de vierde maal een jaarplan opgemaakt dat invulling geeft aan de strategische speerpunten en de werking van het GNB stuurt. Hiermee is een stijgende planmatige samenwerking met Nederland gerealiseerd.

Ook de werking van de PMO-functie krijgt verdere systematische invulling en vorm. Het cultuurtraject met als doel meer 'gezamenlijkheid' na te streven binnen het GNB wordt verder ingebed in de dagelijkse werking van en tussen de operationele VTS, BET-SRK en GNA-teams.

MDK en het GNB blijven nauw samenwerken met de stakeholders om het handhavingsproces binnen het GNB-gebied verder te verbeteren. De samenwerking die daartoe met De Vlaamse Waterweg werd opgezet, speelt hierin een belangrijke rol en wordt de komende periode operationeel verder uitgewerkt.

Eén van de belangrijkste elementen die de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (Vlaanderen – Nederland) faciliteert, is de werking van de Commissie Nautische Veiligheid Scheldegebied (CNVS). De commissie staat in voor de veiligheid in het Scheldegebied bespreekt incidenten, calamiteiten en bijna-ongevallen. De commissie analyseert en adviseert de uitvoering van het operationele nautisch beheer.

De werking is op objectieve wijze tegen het licht gehouden en gespiegeld met gelijkaardige organen. Het kader errond wordt geoptimaliseerd om een duidelijk aanwezige CNVS te waarborgen in en rond het Scheldegebied. Daarbij dient er geschakeld te worden naar een meer proactieve werking van het orgaan met respect voor de eigenheid van alle partijen. In 2026 worden de geformuleerde aanbevelingen met extra ondersteuning verder geïmplementeerd. De koppeling met het interne Veiligheidsbeheersysteem van MDK wordt eveneens gewaarborgd.

Rekening houden met de complexiteit van de ketenwerking en om een vlotte scheepvaart te bewerkstelligen is er meer dan ooit nood aan handhaving. Samen met De Vlaamse Waterweg, de scheepvaartpolitie (SPN) en de betrokken stakeholders wordt de samenwerking hierrond geoperationaliseerd. Daarnaast wordt er gewerkt aan de actualisatie van de scheepvaartreglementen, en algemeen aan het juridisch-nautische kader

In het licht van de stijgende spanningen wereldwijd schuift de GNB in 2026 de evaluatie en verbetering van de weerbaarheid van de nautische keten en zijn kritische infrastructuur als nieuw speerpunt naar voren. Cyberveiligheid vormt hierin een cruciaal onderdeel. ISO 27001 certificatie wordt voor de gehele organisatie opgezet.

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

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

Binnen het MT GNB wordt een visietekst VTS uitgewerkt. Cruciaal hierin is het kunnen voorzien in een duurzame bezetting. Hiervoor dienen de scenario's die in 2025 werden voorgesteld, verder in detail te worden uitgewerkt waarbij de linken en de samenwerking met de betrokken ketenpartners en vakorganisaties in 2026 intensief vorm zal gegeven worden.

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

Om het verkeersmanagement en de verkeersbegeleiding op het kanaal Gent-Terneuzen te optimaliseren, zal MDK binnen de samenwerking met Nederland Vessel Traffic Services realiseren. In 2026 krijgt de eind 2025 opgestarte VTS op het kanaal Gent-Terneuzen zijn verdere uitwerking en een eerste evaluatie. De bediening van de brug van Zelzate zal, in functie van de technische mogelijkheden, in een eerste fase lokaal blijven doorgaan. De bediening op afstand wordt onderzocht in samenwerking met het departement MOW en De Vlaamse Waterweg.

Het sinds 2025 nieuwe Informatieverstrekkend systeem (VTIS), wordt na een geslaagde opstartfase van de basisversie, verder uitgewerkt. De ICT en de assets ten behoeve van verkeerbegeleiding krijgen een update. Het Beheer-en Exploitatieteam Schelde Radarketen (BET-SRK) voert het technisch beheer van de Schelderadarketen uit.

Naast het onderhoud en de vervangingswerkzaamheden van installaties en systemen, ligt de focus op de realisatie van een nieuwe IT-architectuur, de plaatsing van de radars in het kader van de invoering van verkeersbegeleiding op het Kanaal Gent Terneuzen, de verdere uitwerking en bescherming van de ICT-architectuur (zie ook OD 7.4) en een aantal bouwprojecten.

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

Ook in functie van de Oosterweelwerken wordt VTS uitgevoerd. De aangrenzende zone wordt omwille van de komst van de Scheldebrug klaargestoomd voor de verruiming van radardekking en bijhorende VTS richting Wintam (incl. VTS Scheldebrug - Wintam, excl. brugbediening) en wordt in de komende jaren in de zone Bovenrede Antwerpen ingeschakeld. De personeels- en operationele impact van de geplande VTS-uitbreidingen wordt verder onderzocht en afgestemd binnen de bevoegde besluitvormingskanalen.

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

Daarenboven beoogt MDK met het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) een vlot en efficiënt opstarten, ondersteunen, coördineren en beëindigen van maritieme incidenten in de

Belgische territoriale zee en Exclusieve Economische Zone (EEZ). Ook dit draagt bij aan de bescherming van de mens, maritieme milieu en economisch patrimonium. Het MRCC is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee. We blijven de informatieverwerking en -uitwisseling binnen het MRCC optimaliseren. Begin 2026 verwachten we de afronding van deelfase 1 van het Incicdent Management System (IMS). Dit vorm de operationele start van de basisversie. Deelfase 2 met specifieke modules vormt een uitbreiding die loopt tot 2028.

MDK blijft zich ook in 2026 engageren in de Maritime Multipurpose Operation (MMO), met name op het vlak van het inzetten van drones voor reddingsoperaties op zee (= in het kader van het MRCC). Hierbij wordt ingezet op het bevorderen van kennisoverdracht en het gemeenschappelijk gebruik van SAR-drones.

De toegankelijkheid van de Scheldehavens is van groot economisch belang voor Vlaanderen en Nederland. Een goede, betrouwbare en veilige dienstverlening is daarbij essentieel. Daarom werken we verder aan een nieuwe PEC-wetgeving (vrijstelling van beloodsing voor een welbepaald schip op één bepaald loodsplichtig traject) voor de Scheldehavens. Door de resterende punten in 2026 uit te klaren, komen we tot een eigentijds en eenduidig wetgevend kader voor het Scheldegebied dat werkbaar is voor alle partijen binnen Nederland en Vlaanderen. In 2027 volgt de omzetting- en implementatiefase. Samen met de betrokken partijen finaliseren we in 2026 het langdurig PEC-traject voor de kusthavens en zetten we dit om naar de praktijk.

Een moderne beloodsingsvloot

De beloodsing van de scheepvaart is een cruciale dienstverlening binnen de hele nautische keten en ruimer binnen de Vlaamse en zelfs Europese economie. Het is van het grootste belang dat de beloodsingsvloot te allen tijde operationeel kan blijven. Eind 2024 werd de opdracht gegund voor één nieuwe loodsboot die de kotterdienst op de Westpost kan overnemen. In functie van de toekomstige operationele behoeften wordt de gefaseerde vernieuwing van de beloodsingsmiddelen verder uitgerold binnen de krijtlijnen van het bestaande vloot- en middelenplan. De strategische uitgangspunten blijven ongewijzigd, maar er wordt rekening gehouden met de evolutie van de dienstverlening, technologische ontwikkelingen en de verschillende beschikbare beloodsingsmethoden.

Om in de toekomst de continuïteit van onze dienstverlening te blijven garanderen, werd het vlootplan verder verfijnd en afgestemd op de toekomstige organisatie van de beloodsing. Daarbij werd bekeken welke combinatie van beloodsingsmiddelen op lange termijn nodig is 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 of kan helibeloodsing ingezet worden.

Na een unaniem akkoord van de vakbonden over het veiligheidsonderzoek helibeloodsing, worden de aanbevelingen binnen het Loodswezen uitgewerkt en geïmplementeerd. Parallel wordt, na de input van de operationele werkgroep, in 2026 de overheidsopdracht klaargestoomd tot het aantrekken van een gepaste dienstverlener. In 2026 wordt getracht een interne doorlichting te

houden zodat alle aanbevelingen volledig worden omgezet. MDK zet ook (klassieke) beloodsingsvaartuigen in en maakt daarbij gebruik van zowel grote SWATH's als kleinere tender SWATH's.

Niet alleen de beloodsingsmiddelen worden verder gemoderniseerd, ook de uitvalsbasis van Vloot en Loodswezen in Vlissingen dient versterkt te worden. MDK zal werk maken van een huisvestingsdossier.

Daarnaast is ook de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel cruciaal voor de continuïteit van onze dienstverlening. We willen evolueren naar een duurzame bezetting en bijhorende maatregelen op operationeel en technisch vlak van de verkeerscentrales binnen het SRK-gebied en in Zelzate waar vanaf eind 2025 eveneens VTS wordt voorzien.

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

Strategisch project	Omschrijving
S-100	De opvolging van de verdere ontwikkeling en het ter beschikking stellen van S-100, de nieuwe internationale standaard voor nautische kaarten en de ontwikkeling van de S-200 dienstverlening wat betreft de diensten tussen wal en schip, rekening houdend met de mogelijke implementatie binnen MDK conform de opgelegde internationale standaarden binnen de opgelegde termijnen. Niet alle standaarden kennen al een definitie en duidelijke omzettingslijnen. Hier tracht MDK op internationaal niveau te wegen zodat de standaarden maximaal aansluiting vinden met het werkingsveld van MDK.

Strategisch project	Omschrijving
Beloodsingsmiddelen Westpost	Een geïntegreerd systeem ontwikkelen dat de efficiëntie en veiligheid van de beloodsingsoperaties aanzienlijk verbetert. Dit project zal strategische investeringen omvatten in moderne technologieën en infrastructuur, met als doel de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen en de operationele capaciteit van de Westpost te versterken. Door deze geïntegreerde aanpak streven we ernaar om de Westpost te positioneren als een toonaangevend centrum voor beloodsingsactiviteiten, waarbij we inspelen op de huidige en toekomstige behoeften van de maritieme sector.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning 'Functies aan de wal' werd gerespecteerd	Ja is groen Neen maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen maar finale deadline komt in het gedrang is oranje
De mate waarin de vooropgestelde planning 'Helibeloodsing' werd gerespecteerd	Ja is groen Neen maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen maar finale deadline komt in het gedrang is oranje
De mate waarin het vooropgestelde plan van aanpak "Loodsvrijstelling Kust- en Scheldehavens (PEC)" gerespecteerd werd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage van peilplannen en ECS-kaarten dat binnen de afgesproken termijn werd afgeleverd NB: dit maandelijks cijfer is gebaseerd op de periode van halfweg de vorige maand tot halfweg de huidige maand.	$x \geq 85\%$ is groen $75\% \leq x < 85\%$ is oranje $x < 75\%$ is rood
Realtime beschikbaarheid van de data van het meetnet Vlaamse Banken	$x \geq 98\%$ is groen $95\% \leq x < 98$ is oranje $x < 95\%$ is rood
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen blokken Zeebrugge en Zandvliet) zonder incidenten in de afgelopen maand	$x > 99{,}85\%$ is groen $99{,}70\% \leq x \leq 99{,}85\%$ $x < 99{,}70\%$ is rood
Aantal ernstige of zeer ernstige incidenten (blokken Zeebrugge en Zandvliet) in de afgelopen maand	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zandvliet in de afgelopen maand	$x > 95\%$ 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 in de afgelopen maand	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zeebrugge in de afgelopen maand	$x > 95\%$ 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 in de afgelopen maand	$x = 0$ is groen $x > 0$ is rood
Percentage volledig bezette wachten in de verkeerscentrale van Zelzate in de afgelopen maand	$x = 100\%$ is groen $x < 100\%$ is rood
Percentage van de 'opgevolgde' schepen (zeevaartschepen en binnenvaartschepen KGT)	$x > 99{,}85\%$ is groen $99{,}70\% \leq x \leq 99{,}85\%$ $x < 99{,}70\%$ is rood

zonder incidenten in de afgelopen maand (niet cumulatief)	
Aantal opgevolgde schepen blokken Zeebrugge en Zandvliet	Kengetal
Aantal opgevolgde schepen op Kanaal Gent-Terneuzen	Kengetal
De mate waarin de voortgang inzake het groeipad van VTS op het volledige Kanaal Gent Terneuzen werd gerespecteerd	Ja is groen Neen, maar de finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en de finale deadline komt in het gedrang is rood
Percentage volledig bezette wachten MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum)	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Het aantal keer nulbezetting in MRCC	X = 0 is groen X > 0 is rood
Aantal incidenten per type	Kengetal
Percentage gelukte vaarplannen	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Percentage volledig bezette wachten voor GNA Vlaanderen in Vlissingen in de afgelopen maand	x > 95% is groen 90% ≤ x ≤ 95% is oranje x < 90% is rood
Het aantal keer dat GNA (Vlaanderen en Nederland samen) een nulbezetting heeft in Vlissingen in de afgelopen maand	x = 0 is groen x > 0 is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor het Loodswezen	x ≥ 95% is groen x < 95% is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de Scheepvaartpolitie	x ≥ 97% is groen x < 97% is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor de Vlaamse Hydrografie	x ≥ 97% is groen x < 97% is rood
Percentage optimale beschikbaarheid van de vlootvaartuigen voor zeewetenschappelijk onderzoek	x ≥ 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 ≤ 8 is groen x > 8 is rood

OD 6.3 Binnenvaart als duurzame schakel in het goederenvervoer

NVT

OD 6.4 Spoorwegen als schakels in logistieke netwerken

NVT

OD 6.5 Efficiënter goederenvervoer over de weg

NVT

OD 6.6 Pijpleidingen ontwikkelen als volwaardig transportmiddel

NVT

OD 6.7 De Vlaamse regionale luchthavens als schakels in logistiek beleid

NVT

OD 6.8 Bedrijventerreinen optimaal benutten

NVT

SD 7. Zorgen voor innovatie, vergroening en duurzaamheid

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

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

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

De acties uit het Jaarplan Klimaat MOW worden opgenomen in het Werkplan 2026 van het transitienetwerk Klimaat.

MDK wil haar dienstverlening zo duurzaam mogelijk verderzetten. Om met kennis van zaken te ageren, stelt MDK een klimaatactieplan op dat inzet op 4 hoofdpistes:

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

MDK werkt mee aan de MOW-initiatieven inzake het verkleinen van de ecologische footprint van onze werven. Er wordt actief meegewerkt aan de werkgroepen rond klimaatvriendelijke werven en duurzaam aanbesteden. Binnen het thema klimaatvriendelijke werven wordt door MDK ook het contract voor de onderhoudsbaggerwerken in de kustjachthavens, waarbij emissiedrempels zijn opgenomen, uitgewerkt als pilootproject.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Klimaatplan MDK: de mate waarin het plan in de vorm van een jaaractieplan klimaat 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

OD 7.1 Transitie naar emissievrije voertuigen

Onder deze OD heeft MDK naast het wagenpark in eigen beheer ook de gebouwen in eigen beheer opgenomen.

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

Ook MDK wil het beleid inzake PAS implementeren. Het agentschap blijft daarom inzetten op het vergroenen van het eigen wagenpark. Het wagenpark van MDK voldoet aan de vier operationele doelstellingen van het Actieplan Mobiliteit waarbij alle entiteiten van de Vlaamse Overheid die over een eigen voertuigenvloot beschikken eind 2024 een gemiddelde Ecoscore moesten halen van minimum 73 voor de personenwagens, en minimum 70 voor de personenwagens en de bestelwagens samen. MDK voldoet aan de geactualiseerde omzendbrief (KBBJ/HFB/2024/4) en de klimaatdoelstellingen. Vanaf 2025 koopt MDK enkel nog groene wagens aan. Voor de vaartuigen van MDK worden heel specifieke reductie-eisen opgelegd (Zie OD 7.2).

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

Het strategisch vastgoedplan MDK vormt een lange termijn-aanpak om de patrimoniumportefeuille van het agentschap te vergroenen. MDK beschikt hiermee over een beheersbare, betaalbare, duurzame en maatschappelijk verantwoorde 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 CO_2-reductie) en tevens ook de eventuele nood aan bijsturing van de organisatorische strategie en tactiek om de CO_2-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.

MDK richt zich op zowel renovatie als verduurzaming van de bestaande gebouwen in beheer van afdeling Kust, met specifieke aandacht voor de ontwerpdossiers van de vuurtorens in 2026. Daarbij wordt de nadruk gelegd op stabiliteitstechnische renovatie, waarbij als bijkomend voordeel ook energetische optimalisatie gerealiseerd wordt.

De daadwerkelijke uitvoering van deze renovaties staat gepland vanaf 2027. De gebouwen zitten buiten de scope van het asset management. Loodswezen zet evenzeer in op renovatie en verduurzaming van haar gebouwen in Vlissingen (zie OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein). Scheepvaartbegeleiding anticipeert door in haar bestekken duurzaamheid en klimaat op te nemen en zo toekomst gericht te handelen.

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

OD 7.2 Transitie naar emissievrije scheepvaart

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

De MDK-vaartuigen vormen, zoals omschreven in het Klimaatplan MOW, de 2de grootste bron van CO_2-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.

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 groen investeringsplan wordt stapsgewijs verder uitgewerkt, rekening houdend met de technische haalbaarheid, de natuurlijke vervangingsmomenten van de vloot en de beschikbare budgettaire ruimte.

MDK heeft in 2025 alvast een nieuwe stap gezet richting verduurzaming door een overheidsopdracht in de markt te zetten voor de bouw van een elektrische veerboot, dat zal opereren als hoofdveer op de veerdienst Bazel-Hemiksem.

MDK onderzoekt stapsgewijs de mogelijkheden voor verdere verduurzaming van de veerdiensten, rekening houdend met technische haalbaarheid, operationele vereisten, vervangingsnoden van bestaande vaartuigen en beschikbare middelen. Bij nieuwe concessieovereenkomsten wordt waar mogelijk ruimte geboden voor duurzame en innovatieve oplossingen en een geleidelijke transitie naar duurzame en emissievrije veerdiensten.

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

In 2025 heeft MDK een opdracht in de markt gezet voor de bouw van vier nieuwe SWATH-beloodsingsvaartuigen.

Deze investeringen hebben niet alleen een grote impact op de nautische keten en de efficiëntie en veiligheid van de scheepvaart, maar er wordt ook veel aandacht besteed aan innovatie en duurzaamheid. Bij toekomstige investeringen wordt onderzocht hoe innovatieve en duurzamere technologieën maximaal kunnen worden geïntegreerd, zodat schepen in de toekomst eenvoudig kunnen worden omgebouwd naar groenere varianten zodra de technologie dit toelaat.

Door dergelijke initiatieven te nemen, evenals een verhoogde focus te plaatsen op asset management en het structureel onderhoud van de vaartuigen, draagt MDK bij aan het streven naar duurzaamheid.

MDK zal, binnen de mogelijkheden van de beschikbare kredieten, blijven zoeken naar manieren om te verduurzamen. Elektrificatie, automatisering, smart shipping, … zijn slechts enkele van de innovatieve pistes die worden bewandeld. De economische impact van deze projecten zal daarbij telkens centraal staan.

Het gaat hierbij niet enkel over duurzame en innovatieve vaartuigen die passen binnen de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering, maar ook over zeer stille vaartuigen, wat een bijkomende troef is voor de specifieke locaties, o.a. stadskernen. In dat kader wordt ook worden naar de USV Nemo (Unmanned Surface Vehicle) van de Vlaamse Hydrografie die niet alleen 100% elektrisch opereert maar ook met een zeer laag geluidsniveau.

Naast de vergroening van de eigen schepen, wenst MDK ook in te zetten op het aanwenden van groene vaartuigen binnen de overheidsopdrachten.

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens is een prioriteit voor de Vlaamse Regering.

Om veilig en vlot scheepvaartverkeer te kunnen garanderen, blijven we investeren in projecten voor technologische innovaties en moderne navigatie-ondersteunende systemen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit. Innovatie is van cruciaal belang om naar de toekomst toe de dienstverlening te optimaliseren en te garanderen. Niet alleen voor MDK, maar voor alle entiteiten van het beleidsdomein. (Zie ook OD 7.4).

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Percentage brandstof/uitstoot bespaard (uitgaand van een gelijke dienstverlening)	Kengetal

	Een daling van 40% te realiseren tegen 2030 met 2015 als referentiejaar. Kanttekening: vaartuigen zijn voorlopig moeilijker om te vormen naar zero of lage emissie en worden dus niet opgenomen in deze scope. MDK en DVW willen echter de komende jaren de emissies van deze vaartuigen beter in kaart brengen en verdere reductie-acties uitwerken.

OD 7.3 Slimme technieken inzetten voor een betere mobiliteit

NVT

OD 7.4 Gerichte focus op innovatie

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

De digitale versnelling zet zich volop door op vlak van zowel personen- als goederenvervoer. Vlaanderen moet als gangmaker voor innovatie volop inzetten op de toepassing van nieuwe technologie in bestaande en nieuwe netwerken.

Naast technologische vernieuwing wordt er ook de nodige aandacht besteed aan circulaire economie. Hierdoor kan de ecologische voetafdruk van de (water)wegenbouw verkleinen, en krijgen we de kans om Vlaanderen sterker te maken op vlak van innovatie in (water)wegenbouw en om de doelstellingen voor omgeving te behalen.

In 2026 zetten we verder in op het implementeren van de laatste nieuwe KMI-voorspellingstechnologieën en hogere resolutievoorspellingen binnen het Kustweerbericht en naar de gebruikers binnen de nautische keten.

De digitalisering op het vlak van nautische kaarten zet zich volop door. De Vlaamse Hydrografie gaat door met de opgestarte ontwikkeling van een nieuwe generatie cartografische producten (S-100). De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft ingestemd met het gebruik van deze producten vanaf 01/01/2026. In 2026 zal de Vlaamse Hydrografie opleiding, ontwikkeling en testen verderzetten en gaan de eerste productreeksen (S-101, S-102) effectief in productie.

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

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

De toekomstvisie van het Meetnet Vlaamse Banken zal geïmplementeerd worden om de nautische keten optimaal te ondersteunen. Initieel onderzoek heeft aangetoond dat huidige alternatieven voor het bestaande netwerk van meetpalen geen waardig en kosten-efficiënt alternatief kunnen bieden. Daarom zal de aandacht gaan naar het garanderen van de beschikbaarheid van de huidige platformen en sensoren om zo de nautische keten 24/7 te kunnen voorzien van betrouwbare en real-time data om operationele beslissingen te onderbouwen. In dat kader wordt in 2026 verder gewerkt aan een volwaardige back up ICT-omgeving.

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

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

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

De implementatie van het nieuwe Vlaamse wettelijk kader "Geautomatiseerd varen – besturing op afstand" binnen de bevoegdheden van MDK zal grondig geëvalueerd worden. De uitdaging daarbij is om in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer onze Nederlandse collega's te overtuigen mee te gaan in het Vlaamse kader.

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

De technische mogelijkheden en ontwikkelingen op het vlak van autonoom varen worden meegenomen. In 2026 onderzoeken we verder hoe en welke kwaliteits- en efficiëntieverhoging bereikt kan worden met behulp van onbemande vaartuigen. Vanuit de bevoegdheden die MDK heeft op zee wordt er aansluiting gezocht met de betrokken Vlaamse en federale bevoegde overheidsinstanties om 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 CO_2-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, in samenwerking met PIO, 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.

MDK zal in 2026 een PIO-dossier indienen dat ingaat op veilig en efficiënt personenvervoer over water en de focus legt op een (semi-)autonome en toekomstgerichte transitie van de (concessie)veerdiensten.

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

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

MDK besteedt op diverse vlakken aandacht aan duurzaamheid en circulaire economie. Zo wordt bij de uitwerking van infrastructuurwerken het mogelijk hergebruik van materialen ingebed. Op die manier wordt niet enkel het transport maar ook het gebruik van nieuwe primaire grondstoffen gereduceerd. Voor de bouw van de strekdam in Blankenberge worden de materialen afkomstig van de afbraak van het staketsel hergebruikt en worden speciale eco-blokken gebruikt die het betongebruik reduceren en de ecologie ondersteunen.

Vloot heeft afspraken met bepaalde leveranciers om gebruikte reddingsgordels, kapotte kledij en schoenen terug te bezorgen waar ze hergebruikt worden in het kader van projecten die onder circulaire economie vallen.

MDK doet ook regelmatig beroep op Het Facilitair Bedrijf. Zij ondersteunen het principe van circulaire economie zeer sterk waardoor MDK, zij het onrechtstreeks, hier de nodige aandacht aan schenkt.

Zie ook OD 7.1 voor vergroening voertuigen en OD 7.2 voor vergroening vaartuigen

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Smart shipping/Geassisteerd varen: de mate waarin onderzoek gevoerd wordt naar assistentie bij het varen, dit om de veiligheid voor de veergebruiker te verhogen.	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood

OD 7.5 Naar een emissievrije stedelijke logistiek

NVT

OD 7.6 De waterweerbaarheid van Vlaanderen versterken

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

Stormen, in combinatie met de getijdenwerking, vormen één van de belangrijkste natuurlijke bedreigingen in de Noordzeeregio. MDK draagt daarom bij aan de bescherming van de kust tegen stormvloeden. Ter uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zorgt MDK voor zandsuppleties, het installeren, 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 verder werk gemaakt van de bouw van de stormvloedkering in Nieuwpoort en de bouw van aansluitende kaaimuren en omgeving, de aanpak van de bescherming in de zones Achterhaven, Montgomerydok, station en Visserijsluis in de haven van Oostende, de vernieuwing van de uitwateringsconstructie Blankenbergse Vaart in Blankenberge, uitwerking van de maatregelen ter bescherming van overstroming via de laaggelegen sporenbundel in de haven van Zeebrugge en tot slot de studie voor toetsing van de kwetsbare bestaande infrastructuren 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 2026 gaat het concreet om de implementatie van de toetsingsresultaten Mercatorsluis en de uitwerking van de toetsing Demeysluis, Vandammesluis en Visartsluis en het voortraject van de uitwateringsconstructie Zeebrugge. Daarnaast worden maatregelen genomen om het onderhoud van de kustbescherming te optimaliseren via onderzoek en metingen op het Living Lab Raversijde. Voor de renovatie van de duinvoetversterking in De Panne worden in samenwerking met de stakeholders 3 alternatieve pilootoplossingen uitgewerkt.

Verder zetten we in op de instandhouding van het veiligheidsniveau van de zeewering. Via periodieke veiligheidstoetsing en onderhoudswerken zoals strandsuppleties wordt het veiligheidsniveau langs de kust op peil gehouden, onder andere door herstelmaatregelen na felle stormen.

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. MDK is partner in het project Kustvisie. Dit project onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen extremere scenario's van zeespiegelstijging, tot 3 meter, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten. MDK wenst gekoppeld aan haar kerntaak van zeewering haar leidende rol als uitvoerende entiteit op te nemen en te versterken.

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

- De huidige maatregelen worden uitgevoerd in het kader van het Masterplan Kustveiligheid. Pilootprojecten, meetinstallaties, onderzoek en monitoring geven nieuwe inzichten die ons toelaten om de nieuwe maatregelen met meer kennis van zaken te ontwerpen en kostenefficiënter te bouwen en te onderhouden.
- Er moet ook verder onderzoek gedaan worden om de huidige onderhoudsstrategie verder te optimaliseren. Inzichten uit het Living Lab kunnen gebruikt worden om strandsuppleties te koppelen aan gewenste groei van duinen om zo een aantrekkelijke en versterkte kust uit te bouwen.
- Een grondige toetsing van de bestaande infrastructuren zoals sluizen, stuwen en uitwateringsconstructies zal hun weerstand en veiligheid bij een 1.000-jarige storm onderzoeken en resulteren in maatregelen om de veiligheid tegen overstromingen op peil te brengen. Bij ingrijpende maatregelen zal afgestemd worden met de lange termijnstrategie van Kustvisie.

MDK realiseert alle resterende maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid en houdt de veiligheid op peil (zowel maatregelen langs de kust als in de havens). We werken gefaseerd verder aan de uitvoering van de resterende maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid, rekening houdend met prioriteiten, vergunningen en beschikbare middelen. Er wordt afgestemd op het lange termijnverhaal van Kustvisie via de actieplannen. Verder wordt waar nodig het veiligheidsniveau van de zeewering onderhouden door het uitvoeren van de onderhoudssuppleties.

MDK gaat actief aan de slag met actuele info over de overstromingsrisico's. De data en kaarten worden gedeeld met de kustgemeenten en de provincie West-Vlaanderen om te worden geïntegreerd in de bijzondere nood- en interventieplannen.

MDK organiseert een stormvloedwaarschuwing waar zij ook draaiboeken met maatregelen activeert om een maximale veiligheid te bekomen. Bij de gemeentelijke of provinciale crisiscellen neemt MDK een expertenrol op om de veiligheidsdiensten maximaal te informeren over verwachte scenario's en te nemen acties.

In het voorjaar 2026 zal het Strategisch Beleidsplan Kustvisie voorgelegd worden aan de Vlaamse regering voor definitieve goedkeuring. De volgende stap inzake kustveiligheid is de uitwerking van het actieplan Kustvisie met focus op toekomstige visieontwikkeling rond de kusthavens, toerisme en recreatie, natuurontwikkeling en het beheer van onze stranden en duinen.

Ook zal een Technisch-Wetenschappelijke Werkbank zich buigen over de noden voor extra onderzoek en monitoring. Parallel onderzoeken we de mogelijkheid voor de opzet van pilootprojecten voor extra kennisvergaring op het terrein. In samenwerking met De Blauwe Cluster worden in een co-creatie traject met verschillende stakeholders pistes onderzocht voor de aanleg van een (grootschalig) zeeweringsproject waarbij nature based solutions in de praktijk worden uitgetest.

Daarnaast wenst MDK ook de investeringen in de kustjachthavens en de multifunctionele kustzone verder te zetten. Het betreft in het bijzonder het bouwen en renoveren van de jachthaveninfrastructuur en het optimaliseren en uitbreiden van het aanbod van ligplaatsen alsook de investeringen in de multifunctionele kustzone (mobiliteit, natuur en recreatie/toerisme). Voor het duurzaam beheer van de stranden in het kader van de verhoogde kustveiligheid en versterkte ecosysteemdiensten, worden de mogelijkheden tot toepassing van de Nature-Based-Solution-principes via natuurlijke of aangeplante duinontwikkeling van de strandzones onderzocht.

Deze vergroening en verduining levert ook een bijdrage aan de beperking van de zandoverlast langsheen de kust bij stormen en vormt de basis voor de versterkte kustveiligheid op lange-termijn. Als input voor het project Kustvisie werkt MDK aan een visievorming op langere termijn voor de kustjachthavens via een studiebestek dat in 2026 uitgevoerd wordt. Dit vormt de basis voor de uitwerking van beschermingsmaatregelen op lange termijn in de verschillende havens.

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

De stranden worden verder onderzocht op de aanwezigheid van achtergebleven oorlogsmunitie die aansluitend verwijderd wordt. Ook in 2026 draagt MDK bij tot de ambitie om de waterbelevingswaarde van de infrastructuur in Vlaanderen te verhogen en te versterken. In dit verband is een structureel overleg opgezet tussen alle betrokken entiteiten binnen het beleidsdomein MOW, Toerisme Vlaanderen en Sport Vlaanderen om samen te kijken hoe de waterbeleving kan worden versterkt bij het operationeel waterweg- en kustbeheer en bij waterbeheersingsprojecten.

Binnen het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen wordt in afstemming met de waterrecreatiesector vormgegeven aan het uitwisselen van kennis, het maken van de nodige afspraken over lokale en algemene maatregelen en het vormen van een draagvlak voor divers recreatief-sportief-toeristisch gebruik.

We investeren in het multifunctioneel gebruik van de openbare ruimte langs de kust en in de kustjachthavens: naast beveiliging tegen overstromingen vanuit zee wordt ook aandacht besteed aan waterrecreatie, natuur, aantrekkelijkheid en economische activiteiten.

Binnen dit Overlegplatform wordt een specifiek thematisch overleg georganiseerd in functie van een toegankelijke watersportinfrastructuur in de kustjachthavens.

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 ≥ 80% is groen 60% ≤ x < 80% is oranje x < 60% is rood Er worden jaarlijks twee vluchten uitgevoerd nl. een najaarsvlucht van 15

voor exploitatie door lokale besturen, concessiehouders en strandclubs)	oktober tot eind november, waarvan het resultaat eind januari kan omgezet worden in een waarde voor de KPI. Het tweede moment is een voorjaarsvlucht van 15 april tot eind mei waarvan het resultaat eind juli beschikbaar is of iets later afhankelijk van de verlofregimes.
Veiligheid van de zeewering: toetsing aan het vereiste veiligheidsprofiel per zone (veiligheidsprofiel: de mate waarin een strandsectie of een groep van strandsecties voldoen aan de waterveiligheidseisen)	$x \geq 100\%$ is groen $95\% \leq x < 100\%$ is oranje $x < 95\%$ is rood
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

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

OD 8.1 Een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik

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

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

OD 8.2 Samenwerken binnen en buiten het beleidsdomein

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

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

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

In 2026 worden de individuele overeenkomsten met elke haven over de havenkapiteinsdiensten geactualiseerd.

De PFAS-problematiek heeft – naast het risico voor de volksgezondheid - een grote impact op onze infrastructuurprojecten, zowel naar uitvoering als naar kost. We gaan in overleg met de minister van Omgeving om een gebiedsspecifieke, kosteneffciënte, rechtszekere en technisch haalbare risicogebaseerde aanpak uit te werken, zonder in te boeten op doelstellingen inzake gezondheid. Hiervoor zullen we vanuit het Beleidsdomein MOW nauw samenwerken met het Beleidsdomein Omgeving, VITO en alle betrokken actoren binnen het grondverzet.

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

Grote infrastructuurprojecten en (onderhouds)baggerwerken in havens, wegen en waterwegen, genereren in de toekomst nog meer afvoer van gronden en specie waarvoor Vlaanderen thans onvoldoende vergunde afzetmogelijkheden heeft om een stabiele marktwerking te kunnen borgen.

Voor herbruikbare gronden zetten we binnen het beleidsdomein MOW in op een geïntegreerde aanpak om vraag en aanbod in tijd en ruimte beter op elkaar af te stemmen en gebruik te maken van (tijdelijke) opslagplaatsen. In Vlaanderen hebben we ook nood aan extra afvoermogelijkheden en definitieve opslagplaatsen om niet-herbruikbare specie en gronden te laten verwerken of storten. Voor deze strategische aanpak werken we samen met de private markt en gaan we ook in overleg met het Beleidsdomein Omgeving om nieuwe strategische locaties te zoeken met oog op exploitatie.

Samenwerking binnen het beleidsdomein MOW:

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

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

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

MDK voorziet met dit ondernemingsplan de nodige mensen en middelen om deze gezamenlijke doelstellingen te realiseren. Vanuit onze eigen expertise willen we ook actief bijdragen aan de realisatie van doelstellingen van de andere entiteiten.

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

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

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

Aan de hand van het Geïntegreerd Investeringsprogramma kunnen de investeringen en het onderhoud door het beleidsdomein gerichter 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 het beleidsdomein met respect voor elkaars bevoegdheden en de meerwaarde voor de betrokken agentschappen.

Dankzij een nauwe samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium blijft het mogelijk om simulaties uit te voeren (zowel op desktop als in de praktijk) voor nieuwe scheepstypes. Dergelijke vragen duiken vaak ad hoc op. In 2026 onderzoekt MDK, samen met het departement MOW - Waterbouwkundig Laboratorium, bovendien de mogelijkheid om extra simulatorcapaciteit in Oostende te realiseren.

Samenwerking 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. Zie ook SD 7.

De gebouwen in eigendom van de entiteiten dienen maximaal ingekanteld te worden bij Het Facilitair Bedrijf. Het Facilitair Bedrijf is bereid om een eventuele inkanteling van de loodsgebouwen in Vlissingen te overwegen mits deze gerenoveerd of herbouwd worden. Een structurele renovatie vergt bijkomende investeringsafwegingen binnen de beschikbare meerjarenmiddelen.

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

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

MDK zet in op frequent FOD-MOW-overleg Zo neemt het agentschap haar rol op binnen de Kustwacht als Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan, levert de Vlaamse secretaris kustwacht en neemt deel als kustwachtpartners aan de verschillende overlegstructuren van beleidsorgaan/overlegorgaan tot werk- en projectgroepen. MDK werkt hierbij ook samen met

andere Vlaamse kustwachtpartners zoals het departement MOW, departement Omgeving en dienst Visserij.

MDK voert een trekkende rol uit bij de realisatie van de aanbevelingen uit de federaal-Vlaamse Kustwacht-audit van 2021. Na het uitwerken van een governance structuur en de opmaak van het ontwerp voor een nieuw samenwerkingsakkoord, zal MDK ook in 2026 een trekkende rol opnemen bij het uitwerken van een strategisch plan waarin de strategische doelstellingen vertaald worden in operationele doelstellingen en processen.

Samenwerking met andere partners

We onderzoeken nieuwe samenwerkingen met publieke en private partners waaronder de havens, defensie, …. Daarnaast werken we samen met stakeholders en belangengroepen. Dit alles met het oog op een optimale kennisdeling.

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 voor het GNB-gebied.

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

Strategisch project	Omschrijving
Data-uitwisseling	Het opstellen van de nodige afspraken voor (her)gebruik van MDK-data door andere (externe) stakeholders en MDK sub-entiteiten in een juridisch contract Daartoe wordt een passend juridisch kader uitgewerkt voor de verschillende gegevensstromen met derde partijen, op basis van een sjabloon voor een juridische overeenkomst waarin de verschillende aspecten voor gegevensuitwisseling opgelijst worden, inclusief een plan van aanpak voor de uitrol en het toepassen ervan voor een aantal piloot gegevensstromen.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Gemiddelde doorlooptijd van een advies voor een vergunning Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde uitgerekend in dagen	X ≤ 21 dagen is groen X > 21 dagen is rood
Aantal adviezen Beneden-Zeeschelde en Boven-Zeeschelde die niet binnen de termijn van 3 weken zijn beantwoord voor het GNB-gebied in de afgelopen maand	X = 0 is groen X > 0 is rood
Gemiddelde doorlooptijd van een aanvraag buitennormaal transport van en naar de Vlaamse	X ≤ 21 dagen is groen X > 21 dagen is rood

kusthavens of stranden, uitgerekend in dagen in de afgelopen maand	
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 ≤ 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 8.3 Toekomstgerichte regelgeving

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

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

Zie ook Veiligheid in het Scheldegebied onder OD 6.2

OD 8.4 Wegen op het Europees beleid

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

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

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

MDK verzekert als Nationale Competentie Autoriteit (NCA) via het SafeSeaNet (SSN) en SafeSeaBel (SSB) de harmonisering en vereenvoudiging van de vereiste meldingen van schepen. Hierbij dienen

kapiteins, agenten of exploitanten van schepen slechts éénmaal alle vereiste informatie elektronisch aan te geven. MDK is verantwoordelijk voor de verdere afhandeling van deze informatie op Europees niveau. MDK verzorgt de uitbouw en het dagelijks beheer van het nationaal systeem, de communicatie met de havenautoriteiten en andere betrokkenen en het uitwisselen van de gegevens tussen EMSA (Europees agentschap voor maritieme veiligheid) en de lidstaten.

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

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

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

SD 9. ONTWIKKELEN VAN DE ORGANISATIE (organisatieontwikkeling)

Met het oog op de verdere realisatie van haar missie, visie en waarden “Samen Veilig Vooruit” heeft MDK haar ambities vertaald in een aantal strategische projecten:

Strategisch project	Doelstelling
S-100	De opgelegde relevante internationale standaarden voor nautische kaarten en de ontwikkeling van de S-200 dienstverlening omzetten en ter beschikking stellen, rekening houdend met de mogelijke implementatie binnen MDK. Bij de verdere ontwikkeling van de standaarden maximaal wegen op het internationale niveau zodat deze maximaal aansluiting vinden met het werkingsveld van MDK.
Herziening arbeidsreglement	Een geactualiseerd arbeidsreglement voorbereiden met als doel de dienstverlening te optimaliseren en de continuïteit van de dienstverlening te verzekeren.
Informatieveiligheid	De implementatie van een managementsysteem voor informatiebeveiliging (ISMS) op basis van de ISO 27001 norm.
Beloodsingsmiddelen Westpost	Een geïntegreerd systeem ontwikkelen dat de efficiëntie en veiligheid van de beloodsingsoperaties aanzienlijk verbetert, inclusief strategische investeringen in moderne technologieën en infrastructuur, met als doel de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen en de operationele capaciteit van de Westpost te versterken. Door deze geïntegreerde aanpak streven we ernaar om de Westpost te positioneren als een toonaangevend centrum voor beloodsingsactiviteiten, waarbij we inspelen op de huidige en toekomstige behoeften van de maritieme sector.
Data-uitwisseling	Een passend juridisch kader uitwerken voor de verschillende gegevensstromen met derde

	Partijen en intern MDK, inclusief een sjabloon "juridische overeenkomst" waarin alle relevant principes worden vastgelegd waaronder de gebruiksvoorwaarden, de doeleinden waarvoor MDK-data al dan niet mag hergebruikt worden, hoe omgaan met eventuele persoonsgegevens en vertrouwelijke gegevens, …
MDK-website	Ontwikkelen van een nieuwe website voor MDK via het Webplatform van de Vlaamse overheid (Digitaal Vlaanderen) die de content op een correcte en veilige manier digitaal weergeeft voor de gebruikers van de website en waar elke afdeling, dab, netwerk en pijler van MDK op een vlotte manier de content kan beheren.
Hervorming Loodswezen	De operationele hervorming van het Loodswezen heeft als doel de werking te moderniseren en verder te optimaliseren en beoogt het Loodswezen te positioneren als een betrouwbare, voorspelbare en performante partner binnen de nautische keten, onder meer door het structureel versterken van planbaarheid, continuïteit, efficiëntie en sociale stabiliteit, met aandacht voor welzijn, duurzame inzetbaarheid en ruimte voor innovatie en modernisering. Dit hervormingsproces binnen het Loodswezen moet de basis leggen voor eventuele volgende fasen, die zich zullen richten op een verdere hervorming van de nautische keten in haar geheel.
Programma versterkte weerbaarheid MDK	De verschillende verplichtingen waaraan MDK moet voldoen samenbrengen en integreren met de eigen initiatieven gelieerd aan weerbaarheid inclusief enablement om zo het vermogen van MDK te vergroten om dreigingen te weerstaan, de impact van crisissituaties te minimaliseren en de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

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

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

Operationele doelstelling	Verantwoordelijke
OD 9.1 Communicatiebeleid	NW Communicatie
OD 9.2 Personeels- en diversiteitsbeleid	NW HR
OD 9.3 ICT-beleid	NW ICT
OD 9.4 Veiligheidsbeleid (incl. BCM, globaal risico- & globaal crisismanagement en Welzijn & preventie)	NW Veiligheidsbeheer
OD 9.5 Organisatie-ontwikkeling	Organisatieontwikkeling Pijler Nautische keten Pijler Kust & Noordzee Pijler POW (zie OD 2.1 Naar een modal shift in 2030)

OD. 9.1 Communicatiebeleid

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

OD 9.2. Personeels- en diversiteitsbeleid

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

Het HR-beleid van MDK is gericht op het inzetten van elke medewerker op de juiste plaats, rekening houdend met competenties, interesses, persoonlijke doelstellingen en het welzijn van de medewerkers maar ook met de noden van de eigen organisatie en zelfs ruimer van de Vlaamse overheid. Het agentschap houdt permanent de vinger aan de pols met betrekking tot de personeelsplanning (in-, door-, uitstroom). Door haar kerntaak met betrekking tot 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. Het agentschap engageert zich om elke beslissing hieromtrent af te toetsen aan de budgettaire impact.

Om de (maritieme) knowhow binnen het agentschap te verankeren en uit te breiden, wordt blijvend geïnvesteerd in opleidingen.

MDK onderschrijft het beleid van de Vlaamse Regering inzake gelijke kansen en diversiteit. We engageren ons 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.

Op een personeelsbestand van ongeveer 1.200 medewerkers werken er ongeveer 15% vrouwen voor ons agentschap. Van die 189 dames hebben er maar 26 een functie aan boord van een schip. Je kan dus concluderen dat er nog werk aan de winkel is om deze blinde vlek op HR-gebied aan te spreken, te informeren en te overtuigen. Zeker in the war for talent is het belangrijk om ook vrouwen warm te maken voor een job in de maritieme sector in zijn geheel en voor ons agentschap in het bijzonder.

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

Bijkomend ondertekende MDK met de InvestEU Advisory Hub van de Europese Investeringsbank een samenwerkingsovereenkomst voor een studie rond diversiteit en inclusie in de maritieme sector in Vlaanderen, lees MDK, en bij uitbreiding, de Vlaamse maritieme sector. De studie werd begin 2025 opgestart, loopt één tot anderhalf jaar en zal onderzoeken hoe rekening te houden met diversiteit en inclusie bij investeringen binnen MDK. Onder investeringen vallen o.a. gebouwen, vaartuigen (incl. veerboten), (digitale) infrastructuur voor jobs aan wal. Er wordt een investeringshandboek met richtlijnen opgesteld alsook communicatiemateriaal om de output bij maritieme actoren binnen Vlaanderen en de EU toe te lichten.

Zie ook OD 8.3.

Strategisch project	Omschrijving
Herziening arbeidsreglement	Om de dienstverlening te optimaliseren en de continuïteit ervan te verzekeren, moet het arbeidsreglement van MDK geactualiseerd worden. Er wordt een gedetailleerde basistekst uitgewerkt voor de thema's binnen het MDK-arbeidsreglement. De verschillen tussen de sub-entiteiten worden zo veel mogelijk weggewerkt. Met de resultaten gaan we in overleg met de vakorganisaties.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Aandeel vrouwen op N-1 niveau	Groen is x ≥ 33% Rood is x < 33%
Aandeel personen van buitenlandse afkomst	Groen is x ≥ 6%

	Rood is x < 6%
Aandeel personen met een arbeidshandicap of chronische ziekte	Groen is x ≥ 3% Rood is x < 3%

OD. 9.3 ICT-beleid

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

De combinatie van gedegen kennis en expertise op operationeel en ICT-technisch vlak is bijgevolg cruciaal om de goede werking van het agentschap te kunnen blijven garanderen. Het gaat hierbij over de nodige innovaties en vernieuwingen om in de toekomst nog steeds over state-of-art ICT-middelen te kunnen beschikken.

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

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

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

OD. 9.4 Veiligheidsbeleid

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

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

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

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

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

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

Aan de hand van deze pijlers moeten de sub-entiteiten van MDK op termijn aantonen dat hun eigen veiligheidsmanagementorganisatie afgestemd is op de gemeenschappelijke veiligheidsmethode van het agentschap. De thema's van de gemeenschappelijke veiligheidsmethode dienen dus als referentie om hun procesplannen binnen hun eigen beheersysteem samen te stellen en de interactie van het veiligheidsbeheersysteem toe te laten.

Binnen dit kader voorziet MDK voor 2026 volgende prioritaire doelstelling op organisatieniveau. De verschillende onderdelen binnen de pijlers van het veiligheidsbeheersysteem zijn hierbij leidend waarbij de jaardoelstellingen systematische hierop geënt worden. De organisatiestructuur gelieerd aan het veiligheidsbeheersysteem (het zgn. netwerk Veiligheidsbeleid) programmeert en volgt de jaarlijkse prioritaire doelstellingen op

- Realiseren van het Globaal Preventieplan Welzijn 2026- 2030 (pijler 4):
  Het "Globaal Preventieplan" bevat het algemeen preventiekader voor MDK en de prioritaire doelstellingen die over een periode van 5 jaar te realiseren zijn (2026-2030). Daarnaast voorziet iedere entiteit een opmaak van een jaar Actieplan dat de verdere concretisering van de algemene prioritaire doelstellingen omschrijft binnen de desbetreffende sub-entiteit.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor rapportering aan de directieraad.	Ja is groen Neen, maar finale deadline komt niet in het gedrang is oranje Neen, en finale deadline komt in het gedrang is rood Opm: wordt enkel gemeten in de maand juni. (éénmalig maar op te nemen in het stuurbord)
De mate waarin de vooropgestelde planning werd gerespecteerd voor rapportering van de periodieke 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
De mate waarin de vooropgestelde planning voor de realisatie van de prioritaire doelstellingen van het globaal preventieplan MDK (GPP) over de periode 2026-2030 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. 9.5 Bijkomende doelstellingen onder organisatieontwikkeling

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

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

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

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

Het agentschap MDK streeft er naar elke drie jaar een uitgebreide bevraging uit te voeren onder haar belanghebbenden om de samenwerking en tevredenheid te evalueren. Na de eerdere bevraging in 2022 werd in 2025 opnieuw een grootschalig onderzoek georganiseerd. Hieruit blijkt dat de gebruikers over het algemeen zeer tevreden zijn over de dienstverlening.

Desondanks blijft MDK actief zoeken naar mogelijkheden om de veerdiensten verder te optimaliseren en beter af te stemmen op andere vervoersmodi. In 2026 worden de resultaten en aanbevelingen uit het onderzoek vertaald naar concrete, organisatiebrede en afdelingsspecifieke doelstellingen en acties, die jaarlijks zullen worden opgevolgd.

Deze aanpak bouwt voort op de werkwijze die sinds 2022 wordt gehanteerd en benadrukt het blijvende engagement van MDK om haar operationele werking te optimaliseren en de tevredenheid van haar belanghebbenden verder te verhogen.

Daarnaast hecht MDK veel belang aan een zorgvuldige en transparante afhandeling van klachten. In 2025 werd hiervoor een gedragen klachtenmanagementsysteem ontwikkeld, dat in 2026 volledig operationeel en geïntegreerd zal zijn in de organisatie met systematische rapportering aan het management.

Vanaf 2026 is het klachtenmanagementsysteem volledig ingebed in de reguliere werking. Bovendien wordt sinds 2025 extra ondersteuning geboden aan klachtenbehandelaars d.m.v. trainingen en overlegmomenten met het oog op een permanente optimalisatie van de kwaliteit van klachtenafhandeling. Gezien de positieve evaluatie in 2025, wordt dit initiatief vanaf 2026 structureel voortgezet.

Kennisbeheer en kennisdeling zijn essentieel voor een vlotte interne samenwerking en het uitvoeren van de kerntaken van het agentschap. Het informatie- en documentbeheer wordt verder verankerd binnen het agentschap.

Een centrale informatiebeheerder zal het informatiebeleid voor de gehele organisatie uitzetten en opvolgen. De praktische uitvoering en opvolging bij de respectievelijke afdelingen wordt toegewezen aan het verantwoordelijke informatiebeheer van iedere afdeling.

KPI	
Omschrijving	Streefwaarde
Belanghebbendentevredenheid verhogen: % van de gerealiseerde acties op het einde van het jaar. Op basis van de resultaten van de enquêtes van 2022 en 2025 zijn acties geformuleerd. Deze worden verder uitgevoerd en opgevolgd om zo de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en de tevredenheid van de belanghebbenden van MDK te verhogen	Kengetal (jaarlijks) (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 mate waarin de vooropgestelde planning “hervormingsplan Loodswezen” 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)

Begroting

Het agentschap MDK engageert zich om de operationele doelstellingen van het ondernemingsplan MDK 2026 te realiseren op voorwaarde dat de middelen van de vooropgestelde begroting 2026 worden gerespecteerd.

Bijlagen

1.a.1 Horizontale doelstellingen – risicobeheer en organisatiebeheersing Masterregister en Globaal preventieplan

1.a.2 Horizontale doelstellingen – aanbevelingen Audit Vlaanderen

2. Personeelsplan MDK 2024

3. Uitvoeringsrapportering ONP 2025

Opgemaakt te Brussel, op .....

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

Voor de Vlaamse Regering
Signed by:Annick De Ridder (Signature) Signed at:2026-10-15 10:32:45 +02:00 Reason:I approve this document De Ridder Annick Vlaamse overheid
Annick De Ridder
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Signed by:Balcaen Nathalie Augusta M Signed at:2026-10-15 16:47:31 +02:00 Reason:Ik keur dit document goed Balcaen Nathalie Vlaamse overheid
Dr. ir. Nathalie Balcaen
Administrateur-generaal