



Vlaanderen
is maritiem

AGENTSCHAP
MARITIEME
DIENSTVERLENING en
KUST



MDK

**AGENTSCHAP VOOR
MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST**

AUGUSTUS 2006 - JULI 2018



Beste lezer

Als water de bron is van alle leven, dan zijn de Vlaamse havens de bron van onze welvaart.

Met trots draagt het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust hier dag na dag toe bij.

Gelegen aan één van de drukste vaargebieden ter wereld, telt het agentschap MDK met afdeling KUST, afdeling SCHEEPVAARTBEGELEIDING, dab LOODSWEZEN, dab VLOOT en de STAFDIENST vandaag zo'n 1.270 medewerkers die zich 24/7 inzetten voor veilig en vlot scheepvaartverkeer.

Een groot deel van onze dienstverlening speelt zich af op het water en aan de wal. De geoliede machine die hierachter schuilgaat, blijft voor velen verborgen.

Met dit boek nodig ik jullie uit om MDK te zien door mijn ogen: de uitdagingen, de samenwerkingen en de projecten gerealiseerd met absoluut vakmanschap en gedreven door een gedeelde passie voor de zee en de kust.

Kapt. Jacques D'Havé

Administrateur-generaal
01/08/2006 - 31/07/2018



041



147



101



139



053



079



065



097



007

Inhoudsopgave

007	Antwerp Port Training Center
009	Archief
011	Areyouwaterproof
017	Beloodingsmiddelen
021	Brug - De Lichtenlijn
023	Brug - Het Wrakhout
025	Cruiseschepen
027	Dynamische Kielspeling

029	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
035	Informatica Systemen
039	Internationale Samenwerking
041	Jachthavens
049	Ketenwerking
051	Klanten
053	Kunst - Beaufort

055	Kunst - Getij-Dingen
057	Kunst - Roger Raveel
059	Kustwacht
065	Kustweerbericht
067	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
069	Masterplan Kustveiligheid
075	Mercator



059



067



141



145



017

077 Moderne Ondersteunende
Middelen
079 Overgedragen Schepen
081 Partnership Schepen
095 Reddingsacties
097 Samenwerking Havens
101 Schaalvergroting
103 Schelderadarketen

107 Stormen
109 Vernieuwing Vloot
121 Vessel Traffic Services
123 Vismijn Oostende
125 Vlaamse Hydrografie
127 Windmolenparken
129 Zwin

131 Agentschap voor Maritieme
Dienstverlening en Kust
139 KUST
141 LOODSWEZEN
145 SCHEEPVAARTBEGELEIDING
147 STAFDIENST
149 VLOOT





ANTWERP PORT TRAINING CENTER

Antwerp Port Training Center (APEC) is verbonden aan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en bestaat sinds 1978. Via seminars, opleidingen en studiebezoeken tracht men een beeld te geven van de verschillende aspecten binnen het havengebeuren in de Vlaamse regio.

Er is een intensieve samenwerking tussen de publieke en private havenbedrijven, waardoor men een groot pakket van de expertise in de Vlaamse havens kan aanbieden.

De standaardseminaries omvatten veertien havengebonden onderwerpen, die telkens twee weken in beslag nemen.

Tijdens deze seminars worden verschillende locaties van MDK bezocht. Zo kunnen de cursisten uitgebreid kennismaken met de werking van het agentschap.



Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust bezit een schat aan informatie.

MDK streeft ernaar alle informatie toegankelijk en raadpleegbaar te maken, zowel voor de medewerkers als voor externen. Daarom wordt de nodige aandacht geschonken aan een degelijk archiefbeleid en informatiebeheer.

Een goed archiefbeheer zorgt er eveneens voor dat de context van de informatie behouden blijft. De informatiebeheerder begeleidt het document- en archiefbeheer van het agentschap en coördineert waar nodig de noodarchivering.

De focus ligt zowel op het historische archief als op het moderne, dynamische archief. Digitale en papieren documenten hebben van bij hun ontstaan een aanzienlijke waarde voor de informatiezoeker. Deze dynamische archiefstukken bevinden zich grotendeels op de werkvloer en niet noodzakelijk in een archiefruimte. Ze worden immers nog frequent aangevuld en geraadpleegd.

Een degelijk archief- en documentbeheer ondersteunt de goede werking van het agentschap en hangt samen met efficiënt ruimtegebruik en kennisdeling.



AREYOUWATERPROOF

Areyouwaterproof (AYW) is een samenwerkingsproject tussen de maritieme onderwijsinstellingen, maritieme werkgevers en het agentschap MDK. Samen bieden ze een wereld van mogelijkheden aan.

Er is maritiem onderwijs op diverse niveaus:

- // ASO, TSO en BSO opleidingen in het secundair onderwijs
- // Deeltijds onderwijs en Duaal leren
- // Bachelor en Master opleidingen
- // Volwassenenonderwijs overdag of 's avonds
- // Opleidingen via e-learning

Voor een carrière op zee dient men een STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) certificaat te behalen.

Met een vaarbewijs kan men aan de slag op de binnenwateren.



Maritiem Instituut Mercator

Het Maritiem Instituut Mercator te Oostende biedt opleidingen aan in het ASO, TSO en BSO-niveau.

Ze bereiden leerlingen voor op een job in de maritieme sector.

Vanaf 15 jaar kan men ook terecht in het deeltijds zeevisserijonderwijs

Maritieme Wetenschappen
Maritieme Technieken DEK
Maritieme Technieken MOTOREN
Maritieme Vorming

VDAB Zeebrugge

De VDAB Zeebrugge biedt STCW-opleidingen aan.

De STCW-opleidingstrajecten voor DECK en ENGINE zijn praktijkgericht en modulair opgebouwd. Opleidingen op maat zijn bespreekbaar.

Om dit alles te verwezenlijken beschikken ze over een uitgebreid en geavanceerd simulatorpark, een ruim assortiment didactisch materiaal, eigen vaartuigen en een dekkraan met ponton.

CVO Antwerpen

Het CVO Antwerpen biedt goed uitgebouwde maritieme opleidingen in avondonderwijs aan.

Het CVO is bedoeld voor volwassenen die zich willen bijscholen, herscholen of hun kansen op de arbeidsmarkt willen vergroten. De ideale oplossing dus voor wie van loopbaan wil veranderen of een nieuwe vaart in zijn carrière wil stoppen.

De opleiding start met een basismodule.
Na de basis kan gekozen worden voor de opleidingen DEK of MOTOREN.

Koninklijk Werk IBIS

Het Koninklijk Werk IBIS biedt onderdak en opleiding aan kinderen en jongeren tussen zes en zestien jaar die, veelal omwille van een grote zorgvraag, extra ondersteuning en begeleiding nodig hebben.

Alle leerlingen verblijven in het internaat dat onvoorwaardelijke totaalzorg aanbiedt en ook in weekends en vakanties opvang verzorgt.

Maritieme Technieken DEK

Hogere Zeevaartschool

De Hogere Zeevaartschool in Antwerpen (HZS) is de enige hogeschool in België die opleidingen aanbiedt in de Nautische Wetenschappen en in de Scheepswerktuigkunde.

De opleidingen worden zowel in het Nederlands als in het Frans gegeven.

Bachelor Nautische Wetenschappen
Master Nautische Wetenschappen
Bachelor Scheepswerktuigkunde

CVO DE AVONDSCHOOL

Het CVO DE AVONDSCHOOL Oostende biedt goed uitgebouwde maritieme opleidingen in avondonderwijs aan.

Het CVO is bedoeld voor volwassenen die zich willen bijscholen, herscholen of hun kansen op de arbeidsmarkt willen vergroten. De ideale oplossing dus voor wie van loopbaan wil veranderen of een nieuwe vaart in zijn carrière wil stoppen.

Gemeenschappelijk modules DEK en MOTOREN
Modules DEK

SYNTRA

Het SYNTRA Midden-Vlaanderen is gelegen op Campus Leerhaven. Het staat in voor de exploitatie van de binnenvaartsimulator LENA (leren navigeren).

LENA wordt ingeschakeld bij binnenvaartopleidingen die door SYNTRA Midden-Vlaanderen georganiseerd worden via E-Learning.

Het theoretisch deel van de cursus wordt via internet aangeboden met assistentie van een coach.

Voor het praktijk gedeelte wordt LENA ingeschakeld. Indien nodig of gewenst kan dit ook aan boord van een opleidingsschip.

Matroos Binnenvaart
Schipper Binnenvaart
Binnenvaartondernemer

De Scheepvaartschool

De Scheepvaartschool is gelegen op Campus Leerhaven in Antwerpen.

Men kan er terecht voor een opleiding in de binnenvaart, de zeevaart en de beperkte kustvaart.

Maritieme Technieken DEK
Maritieme Technieken MOTOREN
Rijn- en Binnenvaart
Duaal Leren Binnenvaart

Scheepvaartklassen

In Antwerpen worden Scheepvaartklassen aangeboden.

Op Campus Leerhaven kunnen leerlingen uit het vierde, vijfde en zesde leerjaar lager onderwijs deelnemen aan een uniek alternatief voor bos-, zee-, en stadsklassen.

In vijf dagen leren de leerlingen echt alles over de scheepvaart en de haven.



Een Boeiend Klasspel

De maritieme wereld is onvoldoende gekend en daar wil AYW verandering in brengen. Het brengt de maritieme wereld naar de klas.

Leerlingen van de derde graad lager onderwijs en het eerste jaar secundair onderwijs krijgen de kans om kennis te maken met allerlei maritieme aspecten onder de vorm van een klasspel. De leerlingen worden omgetoverd tot kapitein, hoofdwerktuigkundige en matroos.

Er wordt nauw samengewerkt met:

- // De Aanstokerij
- // Horizon Educatief
- // MAS Havenpaviljoen.





Informatiefilm

In de informatiefilm Maritieme Opleidingen en Beroepen werpt AYW een blik op de diverse opleidingen in het secundair-, hoger- en volwassenenonderwijs die je voorbereiden op een maritieme job.

De film geeft een voorstelling van de maritieme sectoren: koopvaardij, offshore, baggervaart en waterbouw, het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, binnenscheepvaart, zeevisserij en de Marine.

Uitdagende jobs, zowel in binnen- als buitenland, vormen de basis voor een geslaagde carrière.



BELOODSINGSMIDDELEN

Om de meer dan dertig jaar oude beloodsingmiddelen te vernieuwen werkte MDK een concept uit om ook bij minder gunstige weersomstandigheden het beloodsen van de scheepvaart verder te kunnen zetten. De keuze viel op de moderne hoogtechnologische SWATH-vaartuigen.

VLOOT liet vier SWATH-schepen bouwen, die sinds juni 2012 operationeel zijn en ingezet worden bij de beloodsing van de scheepvaart naar onze Vlaamse havens. Vanaf het moederschip WANDELAAR worden de loodsen met kleinere SWATH-vaartuigen aan boord van de schepen gebracht.

Voor schepen met een kleine vrijboord gebeurt de beloodsing met de jol. Ter hoogte van Vlissingen wordt gebruik gemaakt van een redeboot met een innovatieve rompvorm waardoor ook hier een veel performantere dienstverlening kan aangeboden worden.

SWATH

SWATH betekent Small Waterplane Area Twin Hull. Een SWATH heeft net zoals een catamaran twee rompen. Het verschil is dat bij een SWATH de oppervlakte ter hoogte van de waterlijn zo beperkt mogelijk is. Door het volume van het schip dichtbij het wateroppervlak te beperken, ondervindt het schip weinig invloed van golven, zelfs in hoge zee en bij hoge snelheden.

De SWATH-vaartuigen zijn geschikt om veel langer in minder gunstige weersomstandigheden de continuïteit van het transport naar de Vlaamse havens te garanderen.

TENDERS

Een van de SWATH-tenders is werkzaam rond het loodsstation WANDELAAR en staat in voor de beloodsingen.

Een andere tender zorgt voor het vervoer van loodsen tussen Oostende en het loodsstation.

De laatste SWATH blijft in haar thuishaven Oostende, zodat de technici het onderhoud kunnen uitvoeren die kritisch is in een 24/7 dienstverlening.

Er wordt continu geroteerd tussen de SWATH-tenders, zodat elk vaartuig op tijd een onderhoud krijgt.

De beloodsingszone is vergroot voor de inzet van de SWATH-tender. Dit omdat de SWATH-tender belooft aan een minimum snelheid van 10 knopen terwijl een beloodsing vanaf de jollen gebeurt aan een maximumsnelheid van 5 knopen. Uiteraard is hier meer ruimte voor nodig.



WANDELAAR

De WANDELAAR is het loodsstation aan de Westpost.
Het vaartuig ligt onafgebroken op zee en biedt onderdak aan de loodsen en de eigen bemanning.
De WANDELAAR loopt om de drie weken de haven van Oostende aan voor bevoorrading.

De WANDELAAR en haar bemanning heeft de volgende taken op zee:

- // Platform op zee om de vele bewegingen van de SWATH-tenders langs de WANDELAAR mogelijk te maken
- // Platform voor de kleinste beloodsingsvaartuigen
- // Tijdelijke huisvesting voor de loodsen
- // Coördinatie van de bewegingen binnen het beloodsingsgebied
- // Heli-wincing area
- // Opvangplatform bij scheepsrampen





BRUG – DE LICHTENLIJN

Vlak aan de gemeentegrens tussen Zeebrugge en Knokke-Heist bouwde KUST in 2008 De Lichtenlijn. Deze voetgangers- en fietsersbrug garandeert voor zachte weggebruikers een veilige oversteek van de drukke kustbaan. De brug verbindt enerzijds de natuurgebieden Baai van Heist en Sashul en anderzijds de kustfietsroute en het fietsroutenetwerk Brugse Ommeland.

De naam van de brug verwijst naar de belangrijke bebakening van de haventoeegang in het begin van de 20ste eeuw. Toen vormden de vuurtorens het Hoog Licht en het Laaglicht een lichtenlijn.

Het bruglichaam bestaat uit een betonnen brugdek met een harsafwerking en een slijtlaag. De stalen leuning is voorzien van LED-verlichting. De staalplaat van de brug loopt door boven het brugdek en fungeert als afscherming van de tramleidingen die onder de brug door lopen. De zichtbare delen van de brug kregen een lichtblauwe verflaag. Er is ruim negentig ton staal verwerkt in de brug. De stalen brugpijlers hebben een Y-vorm en wegen elk 7,5 ton.

Naar aanleiding van de jaarlijkse staalbouwdag kende Infosteel, het Staalinformatiecentrum voor België en Luxemburg, de prestigieuze Staalbouwprijs 2010 toe aan KUST voor De Lichtenlijn.



BRUG – HET WRAKHOUT

De brug Het Wrakhout vormt sinds het voorjaar van 2014 een veilige verbinding voor wandelaars en recreanten tussen de wijk Harendijke bij De Haan en het strand. De brug van drieëntachtig meter lang en 4,4 meter breed is opgebouwd uit een stalen frame met een houten vakwerk. Er zijn ruim 1.000 houten elementen in verwerkt.

Het gebruikte hout draagt een FSC label. De oorsprong ervan is dus traceerbaar. Er zit ruim dertig ton profielstaal in de brug. De houten constructie ziet er willekeurig en chaotisch uit en verwijst daardoor naar aangespoeld wrakhout dat in de duinen verspreid ligt.

De brug verzoent talloze elementen en functies van de kust met elkaar: veiligheid, mobiliteit, natuur, zeewering, landschapsbeleving, zachte recreatie en cultuur. Door al deze aspecten is dit een schoolvoorbeeld van een geïntegreerd en duurzaam project voor kustontwikkeling.





CRUIESCHEPEN

De Europese cruisemarkt zit al jaren in de lift.

Naast exotische cruises naar zuiderse bestemmingen, komen ook onze Vlaamse havens steeds vaker voor in de reisbrochures.

Vanuit onze havens behoort een bezoek aan de verschillende toeristische attracties, die België rijk is, immers tot de mogelijkheden.

MDK begeleidt de cruiseschepen van en naar de Vlaamse havens. Gerenommeerde schepen, zoals de Queen Elizabeth en de Queen Victoria, meerden al in onze havens aan.







DYNAMISCHE KIELSPELING

Kielspeling is de ruimte tussen de onderkant van een schip (de kiel) en de bodem van een rivier. De kielspeling wordt onder meer bepaald door het getij (hoogwater of laagwater).

Om een schip vlot en veilig te laten manoeuvreren, is voldoende kielspeling nodig. Schepen die diep in het water liggen, kunnen niet op elk moment door het Scheldegebied varen. Pas als de kielspeling groot genoeg is, mogen de schepen vertrekken.

Elk diepliggend schip dat de Schelde wil bevaren, heeft de toelating nodig van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit in Vlissingen. De GNA berekent de tijpoorten op basis van de te verwachten kielspelingen tijdens de reis. Omdat het tij elke dag verandert, gelden elke dag andere tijpoorten.

Momenteel wordt de toestemming voor een reis gegeven als de kielspeling minstens tien tot vijftien procent van de scheepsdiepgang bedraagt, afhankelijk van het vaargebied.





GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

Op nautisch vlak werken Vlaanderen en Nederland samen in het Scheldegebied om veilig en vlot scheepvaartverkeer te organiseren van en naar de Scheldehavens.

Een veilige scheepvaart beschermt de omgeving, de omwonenden, het milieu en de infrastructuur. Een vlotte scheepvaart draagt bij tot een snelle en onbelemmerde vaart naar de Scheldehavens.

De GNB-instanties staan in voor het gebruik van de vaarweg door de scheepvaart en voor het management van het verkeer door middel van diensten en instrumenten zoals:

- // Verkeersbegeleiding
- // Vlaams en Nederlands Loodswezen
- // Ondersteunende diensten
- // Scheepvaartreglementering
- // Toelatingsbeleid
- // Vaarwegmarkering

De nautische samenwerking is juridisch verankerd in het GNB-verdrag.

GNB-verdrag

Het GNB-verdrag vormt de bekroning van de nautische samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen die op 9 april 1839 van start ging. Het is niet alleen een eindpunt, maar evenzeer een startpunt van de verdere versterking van de samenwerking. Het verdrag zorgt voor een kader om het veiligheids- en vlotheidsniveau verder te verbeteren, ondanks de schaalvergroting van de scheepvaart.

In het verdrag zijn formele afspraken gemaakt over:

- // Doelstellingen van het GNB
- // Toepassingsgebied
- // Taken en opdrachten van de PC
- // Taken en opdrachten van de GNA
- // Nautische ketenbenadering
- // Wijzigingen aan het Scheldereglement

Permanente Commissie

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Ze is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Scheldegebied.

De PC is opgericht in uitvoering van artikel 9 van het GNB-verdrag van 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelt. Dit artikel bepaalt dat de Scheldevaart en de vaarwegmarkering onderworpen worden aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door een Vlaamse en een Nederlandse commissaris.

De bevoegdheden van de PC zijn uitgebreid bij het GNB-verdrag 21 december 2006. De PC is nu als beleidsorgaan volledig verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de volgende vaarwegen in het Scheldegebied:

- // Aanlooproutes naar de Westerschelde
- // Westerschelde
- // Kanaal Gent-Terneuzen
- // Beneden-Zeeschelde

Verder kan de PC ten aanzien van een aantal welbepaalde nautische aangelegenheden zelf regels vaststellen.



Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit

Om een vlotte en veilige scheepvaart op de Schelde en haar aanloopgebieden in zee te garanderen, werken Vlaanderen en Nederland samen.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) zorgt dagelijks voor veilig en vlot scheepvaartverkeer. Een nautische aansturing over de verkeersstroom wordt verzekerd door een goede samenwerking tussen alle diensten die bij het scheepvaartgebeuren betrokken zijn.

De kern van de GNA bestaat uit hoofdverkeersleiders van het Waterdistrict Westerschelde en nautisch dienstchefs van SCHEEPVAARTBEGELEIDING.

De GNA werkt samen met andere lokale, regionale en internationale partijen, organisaties en instellingen, zoals:

- // Havenbedrijven
- // Cargadoors
- // Sleepdiensten
- // Vlaamse en Nederlandse Loodsdiensten
- // Vlaamse en Nederlandse agentschappen
- // Scheepvaartinspectie
- // Scheepvaartpolitie
- // Douane

Met IMO, IALA, VTS-autoriteiten en EU-projecten wordt er informatie uitgewisseld over het gebruik en/of vernieuwing van methodes.

Beheer- en Exploitatie Team

Het operationeel, functioneel en technisch beheer van de systemen van de Schelderadarketen wordt uitgevoerd door het Beheer- en Exploitatie Team (BET).

Het BET zorgt voor de optimale functionaliteit en het kwaliteitsbeheer van de Schelderadarketen, die aansluit bij de behoefte van de gebruikers en rekening houdt met nationale wetgeving en internationaal overeengekomen regelgeving en richtlijnen.

Schelde Directeuren Vergadering

De Schelde Directeuren Vergadering (SDV) is het voorportaal van de Permanente Commissie.

De vergadering bereidt de beslissingen van de PC voor en staat in voor de door de PC opgedragen studies en projecten. Voor de uitvoering daarvan kan de SDV werkgroepen oprichten.

Daarnaast is dit ook het forum voor het nemen van beleidsbeslissingen over operationele problemen die zich voordoen bij de uitoefening van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

De SDV bestaat uit een mix van vertegenwoordigers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en van direct betrokken beleidsafdelingen.







INFORMATICA SYSTEMEN

De taken van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust lijken op het eerste zicht misschien eenvoudig, maar blijken in de praktijk vaak complex te zijn.

Om een aantal van deze taken vlotter en efficiënter te laten verlopen, maakt MDK gebruik van verschillende databanken en computersystemen.

Wrakkendatabank

In het Belgisch gedeelte van de Noordzee liggen ontelbare wrakken en obstakels. Deze kunnen hinderlijk zijn voor de scheepvaart. De Vlaamse Hydrografie bepaalt de juiste locatie van deze wrakken en meet hun exacte diepte boven de zeebodem. Al deze data wordt verzameld in de Wrakkendatabank.

River Information Services

River Information Services (RIS) zijn moderne verkeersmanagementsystemen die zorgen voor een snelle elektronische overdracht van gegevens tussen het water en de wal.

Central Broker System

Het Centraal Broker Systeem (CBS) ondersteunt de uitwisseling van informatie tussen alle partners in de Nautische Keten (havens, loodsen, binnenvaart en VTS).

Planningstool Binnenvaart Terneuzen

Met de Planningstool Binnenvaart Terneuzen kunnen schippers zich vooraf aanmelden om door de sluis van Terneuzen te varen. Zo kunnen binnenvaartschepen eerder worden ingepland voor een schutting.

Informatie Verwerkend Systeem

Het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen biedt de VTS operatoren een volledige applicatie voor de strategische opvolging en begeleiding van scheepsreizen binnen het werkingsgebied.

Meetnet Vlaamse Banken

Het Meetnet Vlaamse Banken bestaat uit meetpalen en golfmeetboeien op zee, meteoparken aan wal en een computernetwerk in Oostende. Het centrale datacenter verwerkt de binnengekomen data en wisselt de operationele gegevens uit met internationale meetnetten, onderzoeksinstellingen, universiteiten, ...

Databank Referentiepunten Kust

De Databank Referentiepunten Kust is op initiatief van de Kustwacht ontwikkeld. In deze databank worden diverse plaatsnamen die voor één locatie gebruikt worden, afgestemd op de land- en zeecoördinaten.

Search and Rescue Information System

Search and Rescue Information System (SARIS) berekent de ideale zoekpatronen voor reddingsacties op zee. Op basis van wind-, golf- en stromingsgegevens wordt een patroon berekend, zodat de betrokken hulpdiensten (helikopter, vaartuigen, ...) zo efficiënt mogelijk te werk kunnen gaan.

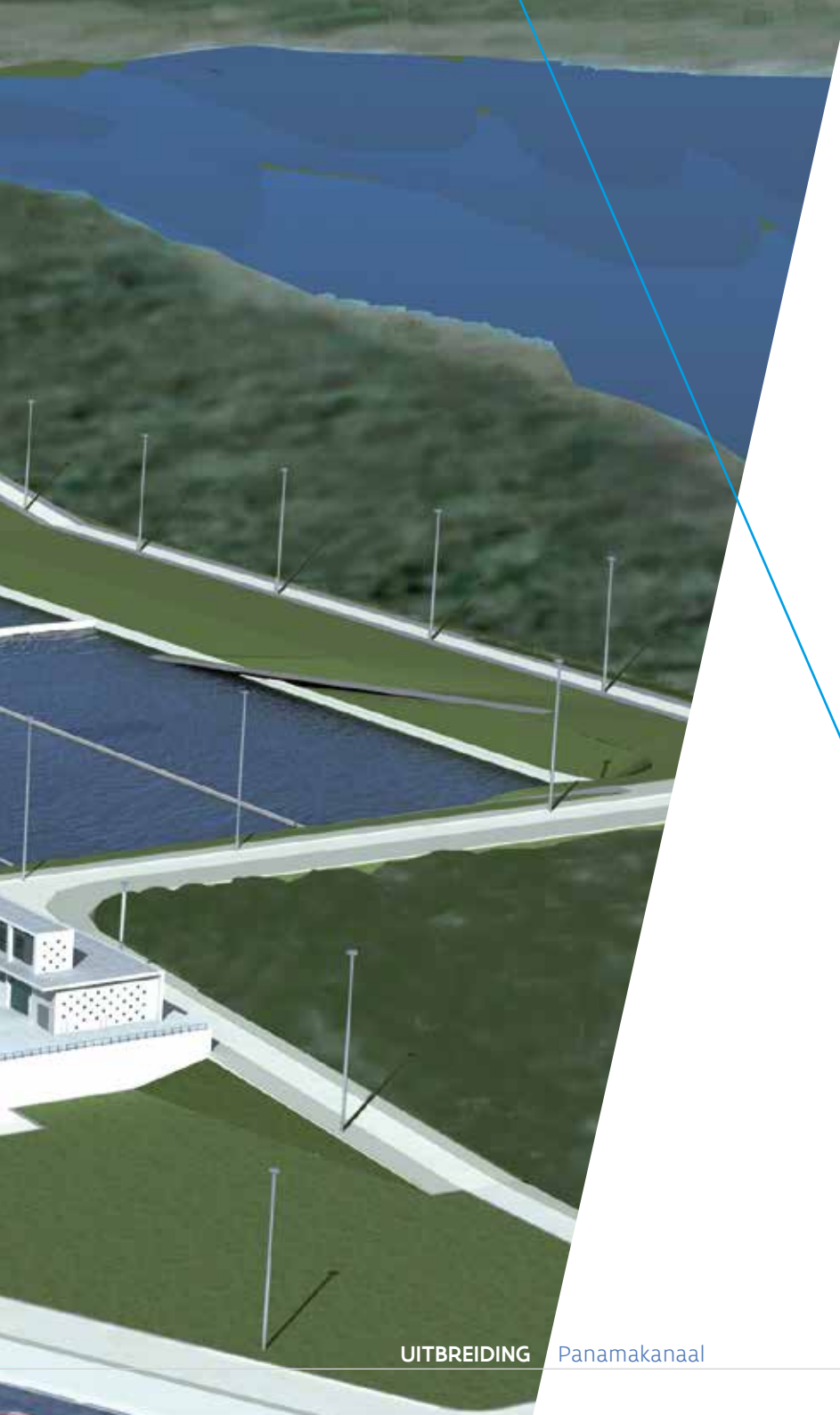
Westerschelde Planner

De Westerschelde Planner (WESP) ondersteunt het plannen van buitenmaatse schepen (grootte, diepgang, ...) naar de havens die via de Schelde bereikbaar zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met het bodemprofiel van de vaarweg en de weersomstandigheden (waterstand, stroming, golven, ...).

Loodsen Informatie Systeem

Het LIS is een gezamenlijk systeem tussen het Vlaams en het Nederlands Loodswezen. In dit systeem wordt de loodsplichtige scheepvaart zorgvuldig gepland waardoor de juiste loods op het juiste schip terecht komt.



An aerial photograph showing a coastal defense project. A concrete dike runs along a body of water. On the land side of the dike, there is a green grassy area with several tall, thin poles. In the foreground, a white building with a flat roof and a small tower-like structure is visible. The water is a deep blue, and the sky is not visible.

INTERNATIONALE SAMENWERKING

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is via haar entiteiten betrokken bij heel wat Europese projecten.

KUST is momenteel partner in Building with Nature en FAIR. In het verleden was de afdeling partner in onder andere Flood Aware, Imcore, Coastal Communities 2150, Suscod en Blast.

SCHEEPVAARTBEGELEIDING is de Belgische NCA (National Competent Authority) voor Safeseanet en Integrated Maritime Services (IMS), Safety@Sea en het Europese Maiden Project.

Buiten de Europese grenzen leverde het LOODSWEZEN nautisch advies bij de uitbreiding van het Panamakanaal.

Vietnam en Cambodja deden een beroep op de expertise van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer voor een samenwerking in de Mekong Delta.



JACHTHAVENS

KUST bouwt en onderhoudt in de kustjachthavens van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge de basisinfrastructuren. Dat houdt in dat zij dokken realiseert en op diepte houdt. Zij trekt kaaimuren en glooiingen op, evenals scheepshellingen, steigers en trappen. Zij onderhoudt de staketsels en de wandel- en fietswegen.

In uitvoering van het “Beleidsplan Waterrecreatie, Watersport en Watertoerisme” ijvert KUST voor het instellen van een concessiebeleid dat uitbaters stimuleert om alle nodige investeringen te doen om te voorzien in een kwalitatieve exploitatie, met oog voor comfort, hygiëne en het milieu.

Jachthaven Blankenberge

De jachthaven van Blankenberge onderging de voorbije decennia heel wat aanpassingen.

Zo werd de Spuisluis aangepakt, zijn de meeste oorspronkelijke kaaimuren vernieuwd en werd de ambachtelijke zone rond de Oesterput heraangelegd.

De jachtclubs kregen in de spuikom nieuwe vlottende steigers en buispalen. Op de zuidelijke oever van de oude haven is de 100 jaar oude glooiing volledig vernieuwd en het houten Oosterstaketsel werd gerenoveerd.

Tot slot is er rond de volledige jachthaven een stormmuur gebouwd om de stad te beschermen tegen overstroming via de haven.



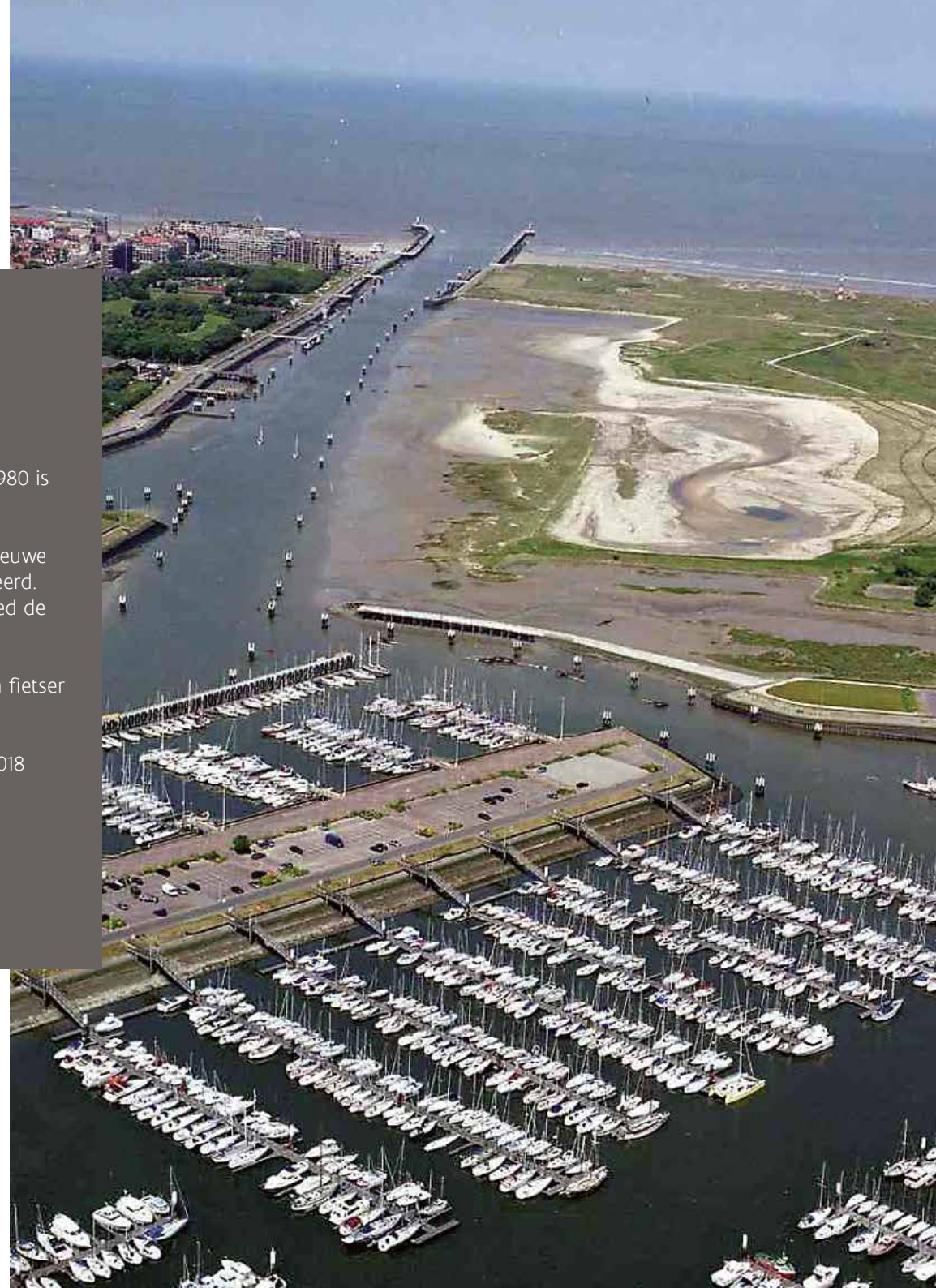
Jachthaven Nieuwpoort

De eerste jachthavenontwikkeling in Nieuwpoort ontstond reeds rond 1938 met de Krommehoek. Vanaf 1969 voorzagen men infrastructuur op de rechteroever en rond 1980 is het jachtdok Novus Portus gebouwd.

In 2017 werden de glooiingen van Krommehoek vernieuwd en kreeg Novus Portus nieuwe basisinfrastructuur. Ook de glooiing in het sluizencomplex Ganzepoot is gerestaureerd. Op de rechteroever van de havengeul, tussen het Oosterstaketsel en het natuurgebied de IJzermunding, werd de talud vernieuwd.

De veeroverzet langs de wandelpromenade in Nieuwpoort is voor elke wandelaar en fietser niet meer weg te denken uit het beeld van de havengeul.

Om Nieuwpoort en het hinterland te beschermen tegen zware stormvloed is in 2018 gestart met de bouw van een stormvloedkering op de monding van de IJzer.



Jachthaven Zeebrugge

In de voorhaven en vlakbij het centrum van Zeebrugge vind je in de vroegere visserijdokken de jachthaven van Zeebrugge.

Rond de eeuwwisseling werd het Prins Albertdok verlengd en de volledige omgeving van de Rederskaai vernieuwd.

In het Tijdok zijn de glooiingen vernieuwd en is de kielbank uitgebroken om op termijn het dok te kunnen verdiepen. De vervallen Jacques Brelsteiger werd afgebroken.

Tegen de zomer van 2018 zal de Omooikaai gerenoveerd zijn. Daarna kan de ruimte in de jachtdokken optimaal worden ingericht.





Jachthaven Oostende

In Oostende zijn de oude stadsdokken uitgerust als jachthaven in het hart van de stad.

De Mercatorsluis geeft toegang tot deze dokken. In het Montgomerydok is langs de Visserskaai ruimte voorzien voor jachthavenuitbating en het bouwen van de nodige basisvoorzieningen.

De Visserijsluis kreeg nieuwe zeewaartse vloed- en ebbedeuren. Deze vormen de basis voor de bescherming tegen stormvloed.

De nieuwe getijhut is bestand tegen zware stormen. De getijhut kan een maregraaf bevatten om ook extreme stormen te registreren.

Op 17 oktober 2011 werd er tussen het agentschap MDK, de provincie West-Vlaanderen en de Stad Nieuwpoort een samenwerkingsovereenkomst ondertekend voor de gezamenlijke realisatie van het project Rechteroever Nieuwpoort.

In opdracht van de Stad Nieuwpoort werd een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgemaakt.

Dit plan bepaalt de mogelijke verschillende functies die binnen het projectgebied gerealiseerd kunnen worden. De realisaties houden onder andere een jachthavendok voor circa 500 ligplaatsen, 1.000 wooneenheden, ruimte voor KMO's en een botenparking in.

In functie van de projectrealisatie wordt door de provincie West-Vlaanderen een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt (PRUP). De definitieve vaststelling van het PRUP is voorzien voor 2019. Het bijhorende plan-milieueffectrapport werd op 26 april 2018 goedgekeurd.

Begin 2017 heeft er zich een privaat consortium, gegroeid vanuit enkele private grondeigenaars, aangeboden, met een uitgewerkt projectvoorstel Rechteroever Nieuwpoort. Hierbij stellen zij een volledige private ontwikkeling van het project voor. Door het private consortium werd een projectvoorstel ingediend dat uitgaat van een private commerciële ontwikkeling waarbij een integrale gebiedsontwikkeling op de rechteroever wordt geambieerd. Dit behelst een inbreng van gronden door MDK in het project, de overname door MDK van het gerealiseerd jachthavendok en publieke wegenis en een publieke participatie van 25% via ParticipatieMaatschappij Vlaanderen (PMV) in de projectvennootschap.

Het privaat consortium wijst op de verwevenheid met een aantal publieke aspecten, zoals, de terbeschikkingstelling van gronden in publieke eigendom, afspraken met grondeigenaars, onderhoud en beheer van de te realiseren jachthaven- en publieke infrastructuur en de realisatie van een ontsluiting. Hiertoe wordt een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen MDK, PMV en het private consortium. Om dit project te kunnen realiseren dienen de bestaande bedrijven te verhuizen naar een KMO-strip langs de N34. Met de verschillende grondeigenaars zijn optieovereenkomsten opgemaakt om gronden te ruilen en te verwerven en de bedrijven onder te kunnen brengen in de nieuwe locaties.

Het consortium verzoekt de Vlaamse Regering om tegen het zomerreces 2018 formeel in te stemmen met het projectvoorstel. De ontsluiting van het projectgebied op de gewestweg N34 is voorzien in 2018 met de aanleg van twee afslagstroken naar het nieuwe projectgebied. Voor de ontsluiting richting Nieuwpoort-stad via het Kaaiplein, wordt er voorzien in de aanleg van een voetgangers- en fietsersbrug.

De publieke partners (MDK, de provincie West-Vlaanderen en Stad Nieuwpoort) hebben een ontwerp van samenwerkingsovereenkomst opgesteld om deze nieuwe brug gezamenlijk te realiseren. Een aanbestedingsdossier wordt voorbereid om de bouw van de brug in 2020 te kunnen opstarten.







MSC ZOE
PANAMA

KETENWERKING

Een effectieve coördinatie van het scheepvaartverkeer is enkel mogelijk door een optimale samenwerking tussen de verschillende ketenpartners. Deze ketenwerking is een onderdeel van het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied dat op 21 december 2005 tussen Vlaanderen en Nederland getekend werd.

Kort samengevat komt de ketenwerking erop neer dat een schip vanaf het loodsstation op zee tot aan de ligplaats (of omgekeerd) haar reis zonder onderbreking moet kunnen verderzetten.

De verdere ontwikkeling van de ketenwerking gebeurt in een studie met verschillende fasen. De eerste fase van de studie houdt een inventarisatie in van de huidige situatie in de ketenwerking en een analyse van de knelpunten en tekortkomingen. De probleemanalyse zal vooral gebaseerd zijn op de beschikbare gegevens van de wachttijden van schepen en de oorzaken daarvan. De tweede fase omvat verbeterpunten op basis van de vastgestelde knelpunten.



KLANTEN

De klanten van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust zijn naargelang de opdrachten: de rederijen, havenbesturen, andere overheidsdiensten, jachtclubfederaties, gebruikers van de veerdiensten, ...

Om de belanghebbenden in staat te stellen op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen, organiseerde MDK de voorbij jaren geregeld een havenoverleg. Naast een toelichting over diverse onderwerpen, kregen de aanwezigen ook de kans om in dialoog te gaan met de leiding van MDK.

MDK organiseert uitgebreide klantenenquêtes om de tevredenheid over de dienstverlening, de communicatie en het imago van het agentschap te meten.



KUNST – BEAUFORT

Sinds 2003 wordt elke drie jaar het kunstproject Beaufort aan de Vlaamse kust georganiseerd. Het agentschap MDK werkt hier telkens aan mee. De kunstobjecten worden opgesteld op diverse onderdelen van de zeewering, zoals op de zeedijken, op de stranden en in de duinen.

Twee kunstwerken uit verschillende Beaufortedities behoren ondertussen tot het patrimonium van MDK.

Tussen Middelkerke en Westende siert het werk Caterpillar #5bis van Wim Delvoye sinds 2004 de zeedijk. De bouwkraan uit cortenstaal met uitgefreesde gotische motieven is een ku(n)stzinnige hommage aan alle waterbouwers die werk maken van de afweer tegen de zee.

Een tweede kunstwerk uit de Beaufortcollectie is “De man die de boot zag, in de lucht” van Jean Bilquin. Dit werk is terug te vinden op het strand van Zeebrugge. Het beeld stelt een monumentale toegangspoort tot de zee voor, rudimentair vormgegeven in beton, alsof de zee en wind door erosie hun sporen al hebben nagelaten. Bij hoog water rollen de laatste golven tegen de schragen die een slanke, oeroude boot in de hoogte tillen. In de boot bevinden zich menselijke figuren, gereduceerd tot schimmen. Een raadselachtige figuur staat op enkele meters afstand van de boot. Hij is de man die de boot zag in de lucht.



CATERPILLAR #5BIS Wim Delvoye



KUNST - GETIJ-DINGEN

Op het strand in Koksijde en Oostduinkerke staan houten palen die bij laag water bijna volledig zichtbaar zijn maar bij hoog water door de zee opgeslokt worden.

In het verleden gebruikte KUST deze palen als bakens voor de topografische luchtopnames. Hiermee volgde men de evolutie van de kustlijn, de verzanding en de erosie van het strand op. Vandaag gebruikt men hier andere technieken voor.

Een gedreven groep kunstenaars gebruikte deze palen in 2009 voor het eerst voor het Kust- en Kunstproject Getij-Dingen.

Op elk van de palen werd een kunstwerk aangebracht. Deze worden blootgesteld aan de destructieve kracht van de natuurelementen en ondergaan zo een langzame metamorfose door de aangroei van algen, zeepokken en schelpjes. Wandelaars konden ervaren hoe de zee van de menselijke kunstwerken nieuwe getij-dingen maakte.

In 2018 is dit project al aan de vierde editie toe.



KUNST – ROGER RAVEEL

Toen de overheid in de jaren tachtig van vorige eeuw besliste om het gebouw van VLOOT in Oostende te verbouwen, werd kunstenaar Roger Raveel ingeschakeld.

Aan de hand van unieke muurschilderijen heeft hij toen de zee binnengebracht in het gebouw. Het vernieuwde complex werd op 26 september 1989 in gebruik genomen. Het gebouw en de kunstwerken van de meester vormden in 2007 de aanleiding om een nieuw partnership aan te gaan met de kunstenaar.

Het creatieve, het kunstzinnige en het economische gingen opnieuw hand in hand, maar dan in het kader van de bouw van drie veerboten. Roger Raveel koos zelf de namen voor de drie vaartuigen en stond in voor de kleurrijke ontwerpen.

De ROGER RAVEEL, HET RODE VIERKANT OP DE ZEE en DE NIEUWE VISIE kunnen 50 voetgangers en 20 fietsen ineens overzetten. Sinds de opstart in 2011 maakten bijna zes miljoen mensen, dankzij de veerdienst, kennis met het werk van Raveel.

Roger Raveel overleed op 30 januari 2013.





De Kustwacht staat in voor de samenwerking tussen de partners bevoegd voor de Noordzee. Niet minder dan zeventien overheidsdiensten op Vlaams en federaal niveau zijn bevoegd voor al deze activiteiten. Een goede samenwerking tussen deze verschillende diensten is nodig om de acties op zee efficiënt aan te kunnen pakken.

De Kustwacht bestaat uit drie administratieve onderdelen die elkaar aanvullen: het beleidsorgaan, het overlegorgaan en het secretariaat.

Het beleidsorgaan coördineert de samenwerking tussen de verschillende diensten. Verder formuleert dit orgaan ook voorstellen en adviezen voor de bevoegde ministers van de federale en Vlaamse regering.

Het overlegorgaan onderzoekt dossiers en verzamelt informatie voor het beleidsorgaan. Om bepaalde dossiers verder voor te bereiden kan het overlegorgaan ook werkgroepen oprichten.

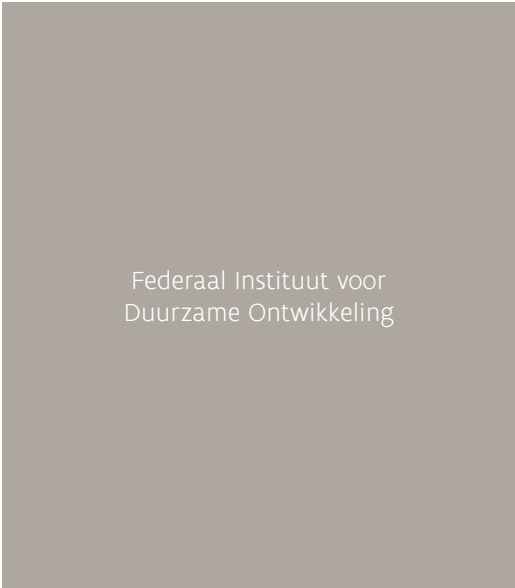
Het secretariaat Kustwacht is de motor van de Kustwacht, coördineert de samenwerking en doet beleidsvoorbereidend werk. Het secretariaat heeft ook een loketfunctie voor alle vragen betreffende de Noordzee.



FOD Mobiliteit en Transport



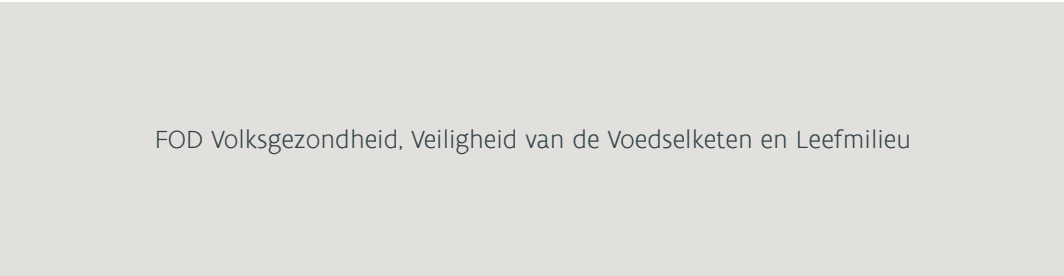
FOD Buitenlandse Zaken



Federaal Instituut voor
Duurzame Ontwikkeling



FOD Economie



FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu



Ministerie van Defensie

Federale Partners

Federaal Wetenschapsbeleid

FOD Financiën

FOD Binnenlandse Zaken

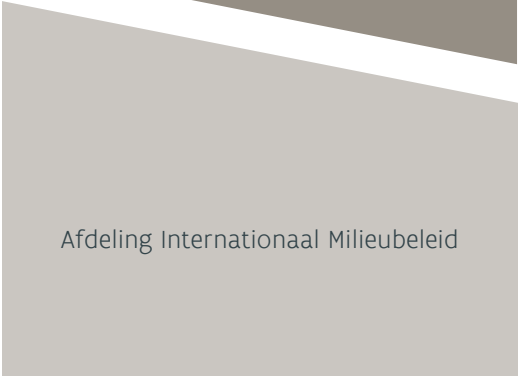
Dienst Zeevisserij

Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Afdeling Beleid

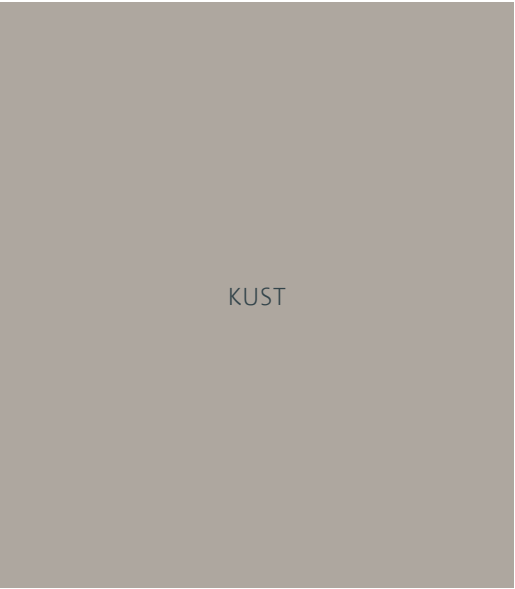
Vlaamse Partners



Afdeling Maritieme Toegang



Afdeling Internationaal Milieubeleid



KUST



SCHEEPVAARTBEGELEIDING



LOODSWEZEN



VLOOT



Het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) houdt zeven dagen op zeven het weer en het getij aan onze kust en de vaargeulen naar de Westerschelde en de kusthavens nauwgezet in het oog.

Voor de bemanning van het OMS doet KUST beroep op een team van zeven gespecialiseerde mariene meteorologen van het KMI. Zij beschikken in de weerkamer in Oostende over alle actuele waarnemingen van het Meetnet Vlaamse Banken en over de resultaten van specifieke numerieke verwachtingsmodellen voor getij en golven. Ze maken ook gebruik van alle mogelijke andere meteorologische informatie.

De meteorologen interpreteren al deze informatie en verwerken die tot een gespecialiseerd kustweerbericht. Dit bevat verwachtingen voor getij, golven, wind en zichtbaarheid op zee.

De weerberichten zijn in de eerste plaats bedoeld voor professionele gebruikers van de vaargeulen voor de Vlaamse kust (scheepvaart, loodsdiensten, baggeraars, aannemers, ...), maar zijn ook nuttig voor bijvoorbeeld watersporters, de horeca-sector en uiteraard voor vakantiegangers en dagjestoeristen.





MARITIEM REDDINGS- EN COÖRDINATIECENTRUM

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende is het centrale meldpunt voor ongevallen op zee, zoals:

- // Schepen in nood
- // Ongevallen
- // Olieverontreiniging
- // Recreanten in de problemen

Het MRCC beluistert continu de noodfrequenties.

Van zodra de noodoproep binnenkomt, gebeurt een dispatching naar de verschillende betrokken kustwachtpartners.

De coördinatie van de taken op de Noordzee moet ervoor zorgen dat personeel, opdrachten en middelen op elkaar worden afgestemd over de grenzen van de verschillende administraties heen.



MASTERPLAN KUSTVEILIGHEID

In juni 2011 keurde de Vlaamse regering het Masterplan Kustveiligheid goed. Dat stelt een reeks maatregelen voorop om onze 67 kilometer lange kust te beschermen tegen een 1.000-jarige stormvloed.

KUST startte in hetzelfde jaar al met de uitvoering van de maatregelen. In het Masterplan zijn alle overstromingsrisico's vastgelegd en worden de risicozones in kaart gebracht. Voor elke risicozone zijn maatregelen en mogelijke alternatieven bestudeerd.

De nadruk ligt in de eerste plaats op het realiseren van de gekozen maatregelen die noodzakelijk zijn om de kustveiligheid te garanderen tot 2050. Daarbij is de verwachte stijging van het zeeniveau in rekening gebracht. Naast de uitvoering van de nog geplande maatregelen is het belangrijk om de kusterosie en de gevolgen van optredende stormen nauwlettend op te volgen.

KUST onderhoudt ook de volledige zeewering zodat deze blijft voldoen aan het vooropgestelde veiligheidsniveau. Hiervoor worden onder andere onderhoudssuppleties uitgevoerd. Elke zes jaar vindt een toetsing plaats van de zeewering.

Op sommige plaatsen is bescherming door een breder en hoger strand onvoldoende. Daarom worden op die plaatsen extra maatregelen uitgevoerd door de bouw van stormmuren, een golfdempende uitbouw, een bredere dijk of een stormvloedkering.

Stormvloedkering Nieuwpoort

De bouw van een stormvloedkering op de monding van de IJzer is noodzakelijk.

De stormvloedkering zal Nieuwpoort en het hinterland beschermen tegen overstromingen vanuit zee bij storm en hoge waterstanden.

Een horizontale sectorschuiф met een doorvaartbreedte van 38 meter biedt bescherming tegen 10-jarige tot 1.000-jarige stormen.



Zandsuppleties

Strandophogingen vormen de basisoplossing voor de versterking van onze natuurlijke kust. Op een breder en hoger strand kunnen de golven breken en verliezen ze hun energie vóór ze schade kunnen toebrengen aan de dijken en de bebouwing.

De aantrekkelijkheid van de kust blijft bovendien behouden en de natuurlijke processen van het waardevolle ecosysteem kunnen blijven plaatsvinden. Het is tot slot een flexibele oplossing waardoor de kust kan meegroeien met de zeespiegelstijging.

Tijdens winterstormen kan een gedeelte van het zand wegspoelen door de inbeukende golven. Hierbij kunnen kliffen ontstaan. Dit zijn plotse hoogteverschillen in het strand door deze erosie. Deze kliffen worden gebroken voor de veiligheid van de strandgebruikers. Een groot gedeelte van het weggespoelde zand wordt nadien door de werking van het getij terug op het strand gebracht. Op geregelde tijdstippen en na zware stormen wordt het strandprofiel opgemeten en de veiligheid gecontroleerd. Waar nodig kan dan een extra onderhoudssuppletie uitgevoerd worden om het veiligheidsniveau op peil te houden.



Zeeheldenplein Oostende

In juni 2012 opende in Oostende het volledig gerenoveerde Zeeheldenplein.

Het nieuwe, grotere plein moet de stad in de eerste plaats beschermen tegen overstromingen. Ondanks het brede noodstrand bleef de zone aan het Klein Strand immers bedreigd bij zware stormen.

Het nieuwe Zeeheldenplein is drie keer zo groot als vroeger. De golfdempende constructie, die is uitgewerkt in functie van de veiligheid en met oog voor recreatief gebruik, is geïntegreerd in het nieuwe plein en de omgeving.

Een verlaagde strook doet dienst als wandelpromenade. Zo sluit het Zeeheldenplein nu aan op de Albert I-Promenade, op de wandelweg van de nieuwe westelijke havendam en op de Visserskaai.

De renovatie van het Zeeheldenplein was een grote uitdaging voor KUST. Er werd gestreefd naar een zo groot mogelijk respect voor de Oostendse zeedijk die zonder meer waardevol historisch erfgoed is.





Zeedijk Middelkerke

KUST en de gemeente Middelkerke sloegen de handen in elkaar voor een ingrijpende transformatie van de zeedijk. De volledige lengte van de zeedijk zal opnieuw worden aangelegd en krijgt een nieuwe indeling.

Het hoofddoel is om Middelkerke en haar bewoners te beschermen tegen zware stormen. De werken zullen daarnaast ook de strand- en dijkbeleving ten goede komen.

De dijk zal worden ingedeeld in enkele commerciële zones en heel wat groenzones. Door de inplanting van de groenzones krijgt de zeedijk een nieuw natuurlijk gevoel. De commerciële zones concentreren zich in de badcentra en krijgen een open en verbindend karakter met het strand.

Tussen de zeedijk en het strand zullen in de groenzones terug duinen komen. Daarbij zal aandacht zijn voor het zeezicht van op de dijk. Een toegankelijk wandelpad zal de duinen doorkruisen. Dankzij de langere groenzones die als buffer zullen dienen bij extreme weersomstandigheden, moet er minder worden ingezet op harde structuren.

Zeedijk Wenduine

Sinds 15 juni 2015 heeft Wenduine een gloednieuwe zeedijk.

Aan het nieuwe en gestabiliseerde dijklichaam werd een verlaagde zone toegevoegd, geflankeerd door twee stormmuren. Deze zone doet dienst als golfdempende constructie en vermindert de golfoverslag op de zeedijk. Om de verschillende doorgangen door de stormmuren te kunnen afsluiten bij storm, werden mobiele keringen gebouwd.



Zeedijk Nieuwpoort

In 2011 werd de zeedijk van Nieuwpoort heraangelegd.

Een visuele afscherming zorgt voor een mooi zicht op het Loodswezenplein, het strand, de dijk en de vaargeul. De wandelpromenade werd vernieuwd met een houten verharding.

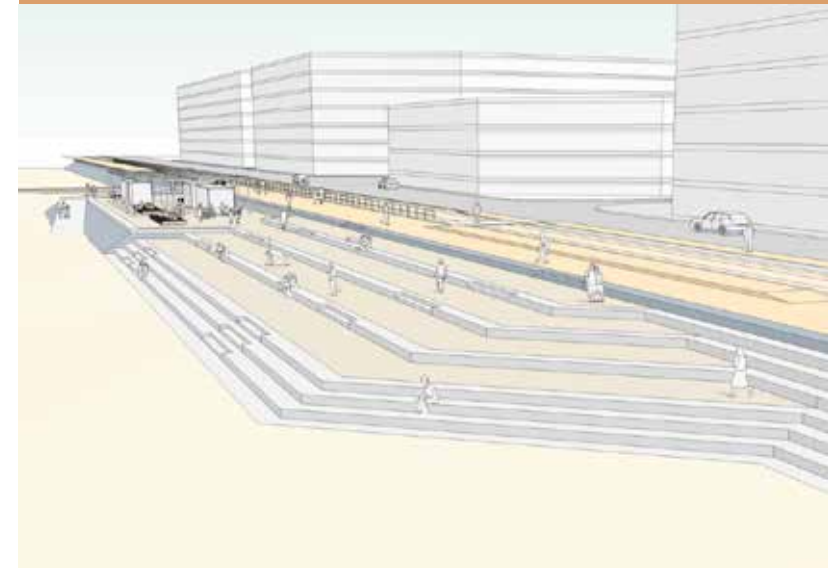


Heraanleg Zeedijk Raversijde

De zeedijk tussen Raversijde en Mariakerke wordt gerenoveerd. In Oostende wordt de bescherming tegen overstromingen hoofdzakelijk aangepakt door verhoging en verbreding van het strand.

Daarnaast worden op de laagst gelegen locaties in Mariakerke ook stormmuren op de zeedijk geplaatst en dijkverbredingen gerealiseerd om bijkomend de golven te breken.

Het project wil door de aanleg van nieuwe duinen in Raversijde de hoeveelheid zand reduceren dat bij sterke wind op de zeedijk, de tramsporen en de kustbaan terecht kan komen.





MERCATOR

In 2015 besliste de Vlaamse regering om 3,4 miljoen euro vrij te maken ten voordele van het legendarische zeilschip MERCATOR in Oostende.

Acht Vlaamse bedrijven stonden samen in voor de grootste renovatie ooit.

Na de geslaagde renovatie werd de MERCATOR in topconditie op dinsdag 28 maart 2017 definitief overgedragen aan de Stad Oostende, die het best geplaatst is om deze toeristische troef uit te spelen.

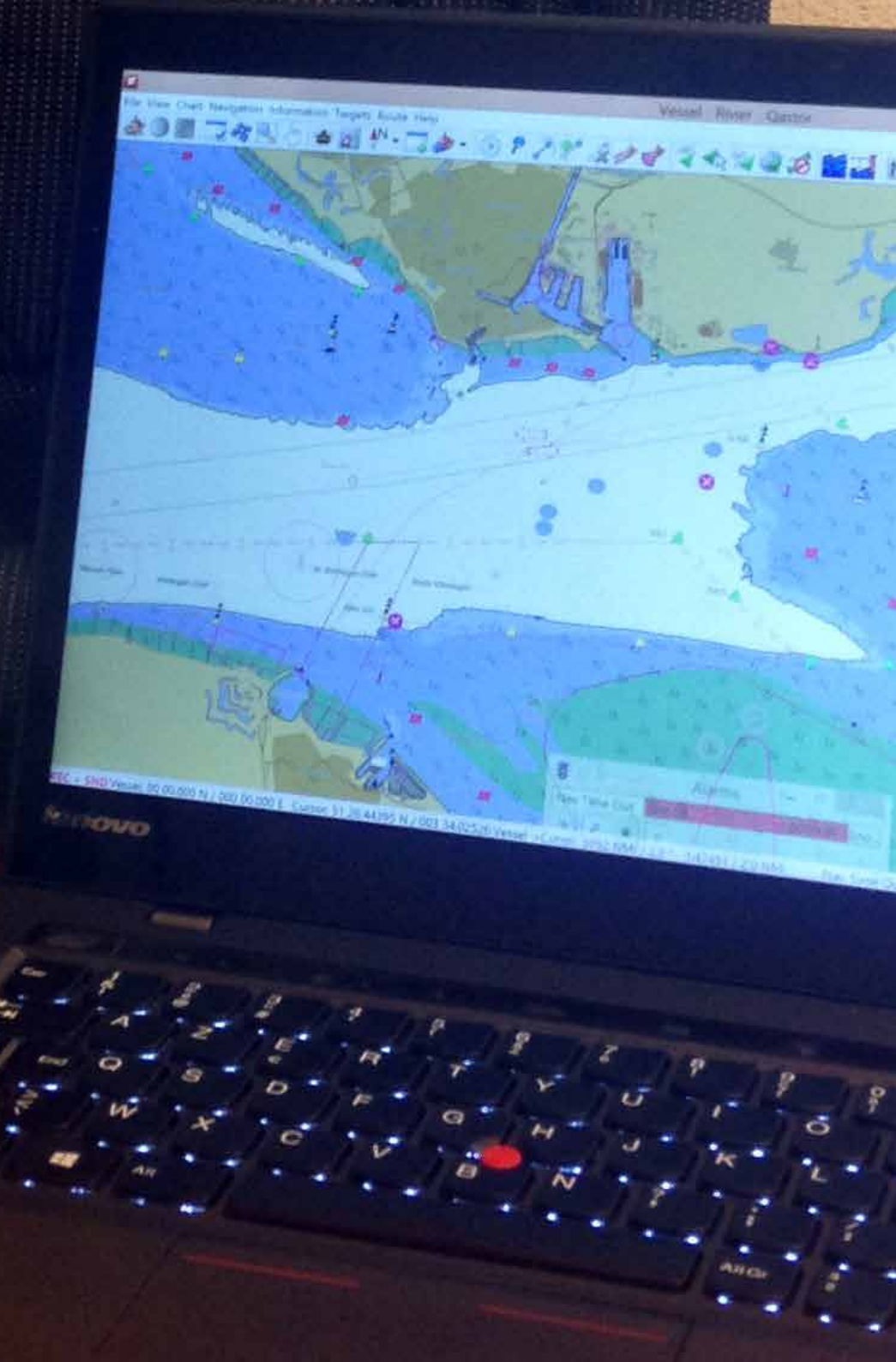
De MERCATOR is de ambassadeur van onze maritieme geschiedenis, de koopvaardij en de maritieme opleidingen.



ADQ-2



NO NAVIGATION
The performance and reliability of this product
is dependent on the quality of the ship's AIS system.



MODERNE ONDERSTEUNENDE MIDDELEN

Sinds 2009 maken de loodsen gebruik van de Schelde Navigator voor Marginale Schepen (SNMS). Dit bestaat in twee uitvoeringen: de SNMS lite en SNMS full.

Elke loods beschikt over een SNMS lite-toestel.

Dit is een krachtige laptop, die via een gestandaardiseerde aansluiting alle informatie van de scheepsinstrumenten ontvangt.

Het SNMS full systeem kan zelfs onafhankelijk van de scheepsinstrumenten werken. Dit wordt enkel gebruikt op de allergrootste schepen en bij speciale transporten.







OVERGEDRAGEN SCHEPEN

Het agentschap MDK heeft de voorbije jaren enkele van haar schepen overgedragen aan een nieuwe eigenaar.

Op 3 mei 2013 werd de overdracht van het onderzoekvaartuig ZEELEEUW ondertekend met de republiek Kenia. Het schip vaart sindsdien onder de naam MTAFITI, wat onderzoeker betekent in het Swahili.

Op 12 juni 2013 werd het historische vaartuig DOEL overgedragen aan de vzw behoudsvereniging Bebakeningsschip DOEL. Zo kreeg dit schip dat in 1952 in Oostende werd gebouwd haar definitieve eindbestemming.

Op 20 september 2015 werden drie buiten dienst gestelde redebotten in eigendom overgedragen aan twee jeugdverenigingen, die ze al jaren gebruikten. De vaartuigen MRB 24 en MRB 25 werden overgedragen aan de Koninklijk Marine Kadettenkorps vzw. De SCALDIS II werd overgedragen aan Poseidon vzw die de vloot van de zeescoutsgroep De Wilde Eend beheert.

Op 28 maart 2017 werd het zeilschip MERCATOR overgedragen aan de Stad Oostende en behoort sindsdien tot het maritiem erfgoed van de stad.



PARTNERSHIP SCHEPEN

VLOOT zet bemande en bedrijfsklare vaartuigen in voor de kustwachtpartners, het maritiem onderwijs, het zeewetenschappelijk onderzoek en de veerdiensten. Hiervoor beschikt VLOOT over meer dan veertig vaartuigen die ingezet worden langs de kust tot in Vlissingen, in het Scheldegebied en op het kanaal Gent-Terneuzen.





Veerdiensten

VLOOT exploiteert de veerdiensten in Nieuwpoort en Oostende, de veren Langerbrugge en Terdonk over het kanaal Gent-Terneuzen en de veerdiensten Bazel-Hemiksem, Kruikeke-Hoboken en Sint-Anna over de Schelde.

KUST stond in voor de aanleginfrastructuur van de veren in Oostende en Nieuwpoort.



Douane

Om de Douane (FOD Financiën) toe te laten haar activiteiten en opdrachten uit te voeren stelt VLOOT, zowel in Antwerpen als aan de kust bemande vaartuigen ter beschikking.

In 2006 werd aan de kust een maritieme brigade opgericht. In 2011 werd het douanevaartuig ZEEWOLF in gebruik genomen.

De ZEELEEUW die vanuit Oostende opereert werd plechtig gedoopt in 2016.

De Douane zet de vaartuigen van VLOOT in om globale en geïntegreerde controles te doen van de scheepvaart op zee en in de havens. Het kan gaan om brandstofcontroles, controles van de registratiedocumenten en het doorzoeken van schepen.



Scheepvaartpolitie

VLOOT zet politievaartuigen in op zee en op de Schelde ten behoeve van de federale politie (Scheepvaartpolitie - SPN).

De scheepvaartpolitie heeft onder meer volgende taken:

- // Toezicht op de naleving van alle wetten op en rond het water en aan boord van vaartuigen
- // Maritiem grenstoezicht
- // Gerechtelijke politie aan boord van vaartuigen
- // Inbeslagname van schepen





Scholen

VLOOT werkt nauw samen met verschillende maritieme scholen.

De SIRIUS wordt op zee onder andere ingezet als opleidingsschip ter ondersteuning van het Vlaams maritiem onderwijs.

De Scheepvaartschool in Antwerpen gebruikt de THEMIS II en de TIJL voor de binnenvaartopleidingen.



Zeewetenschappelijk Onderzoek

De SIMON STEVIN is het eerste Vlaamse nieuwbouw onderzoeksschip.

Dit vaartuig, dat ingezet wordt door VLOOT in samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ), bedient een breed spectrum aan zeewetenschappelijk onderzoek.

Het schip beantwoordt aan de noden van de verschillende mariene onderzoeksdisciplines en is volledig uitgerust met alle standaard staalname apparatuur en hoogtechnologische sonartechnieken die stroommetingen en karakterisering van de bodem toelaten.

De hoog accurate plaatsbepaling is verzekerd door het dynamisch positionerings- en stuursysteem.

De dieselelektrische aandrijving biedt de mogelijkheid om te varen als stil schip waardoor alle akoestische meetinstrumenten optimaal benut kunnen worden.

De komst van de SIMON STEVIN onderlijnt het belang van wetenschappelijke kennis en technologische vernieuwing om de grote zee van uitdagingen aan te pakken en om de kansen die de Noordzee ons biedt, te benutten.

Het onderzoek uitgevoerd aan boord draagt bij tot het duurzaam beheer van de zee, de blauwe economie en de internationale uitstraling van ons wetenschappelijk onderzoek.



Beloodsing

Het beloodsen van schepen is de kernactiviteit van het LOODSWEZEN. De loodsen staan de kapiteins met deskundig advies bij tijdens de navigatie in een zone die zich uitstrekt van het aanloopgebied van onze kust- en Scheldehavens (met uitbreiding naar de aanlopen van Duinkerke), stroomopwaarts de Schelde tot Temse (Rupel tot Wintam inbegrepen) en het kanaal Gent-Terneuzen, de Moervaart en de dokken van Gent.

VLOOT is verantwoordelijk voor het transport van de loodsen van en naar de te beloodsen schepen. Veiligheid en stiptheid vormen hierbij twee cruciale punten.

Beloodsing is belangrijk in het brede kader van veilig en vlot scheepvaartverkeer en dit de klok rond.





Hydrografie

Het team Vlaamse Hydrografie van KUST brengt de zee, de vooroever, de zeebodem en de bodem van de Schelde in kaart. Ook de controle van de baggerwerken in de jachthavens behoort tot hun opdracht. Hiervoor verzamelen de hydrografen cijfers en data door metingen uit te voeren vanop hydrografische vaartuigen.

Deze vaartuigen zijn uitgerust met de meest moderne hydrografische apparatuur. De verzamelde informatie is essentieel voor de vaarweggebruikers en voor veilig en vlot scheepvaartverkeer.

Hulpverlening

VLOOT vervult een cruciale en centrale rol bij de inzet van overheidsmiddelen in het kader van hulpverlening op het water. Zowel op de Noordzee als op de Schelde stelt VLOOT diverse vaartuigen ter beschikking.

Aan de kust voeren de ORKA en de TUIMELAAR hun opdrachten uit om in nood verkerende personen op zee op te sporen en te redden. Daarnaast heeft VLOOT een aantal multifunctionele vaartuigen met sleep- en bluscapaciteit zoals de SIRIUS, de ZEEHOND, de ZEETIJGER en de ZEESCHELDE die als eerstelijnszorg voor algemene hulpverlening aan de kust en in Antwerpen ingezet worden.

De ZEESCHELDE en de ZEETIJGER zijn zusterschepen die samen met de ZEEHOND en de SIRIUS naast hun bebakeningsactiviteiten, ook reddings- en andere overheidsopdrachten kunnen opnemen. De ZEESCHELDE en de ZEETIJGER kunnen daarnaast specifieke uitrusting voor het ruimen van olieverontreiniging aan boord nemen.



Vaarwegmarkering

Voor de vaarwegmarkering is afgesproken dat SCHEEPVAARTBEGELEIDING, in overleg, bepaalt waar boeien nodig zijn en dat VLOOT de bebakening verzorgt.

VLOOT bebakent zo de vaarwegen op de Noordzee over een gebied met een oppervlakte van ongeveer 3.600 km². In het Scheldegebied bebakent VLOOT 28,35 zeemijl vaarwegen.

Om de vaarweg aan te duiden, positioneert VLOOT boeien op bepaalde plaatsen door middel van speciale vaartuigen, ook gekend als boeienleggers.

De boeienleggers ZEETIJGER (Kust) en ZEESCHELDE (Scheldegebied) zijn onderling uitwisselbaar. Privépartijen kunnen voor de uitvoering van hun opdrachten ook beroep doen op deze specifieke know-how en vaartuigen.

Het operationeel beheer en het onderhoud van die boeien en bakens is in handen van VLOOT. Het onderhoud van de boeien is door de jaren heen enorm verfijnd.

De technische expertise moet leiden tot een verdere optimalisering en modernisering van de markeringen van de vaargeulen. De inspanningen in het kader van de opvolging van het onderhoud, doordachte materiaalselectie en verbetering van de technologie dragen bij tot een veilige en vlotte scheepvaart.





REDDINGSACTIES

Het agentschap MDK speelt een belangrijke rol bij calamiteiten op zee.

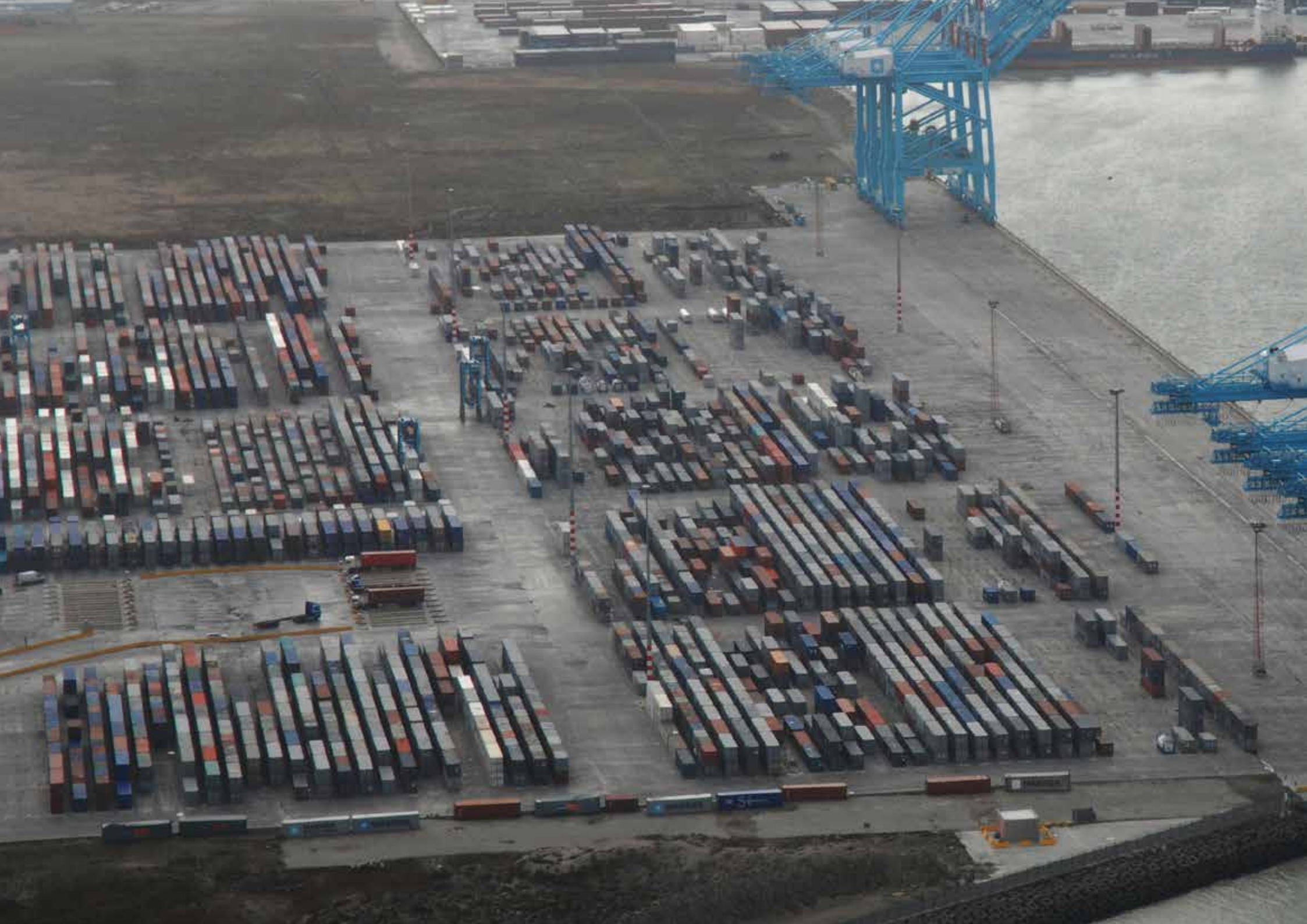
Het MRCC is het eerste meldpunt in geval van nood en staat in voor de coördinatie van de hulpverlening. VLOOT biedt in dergelijke gevallen met haar vaartuigen hulp en ondersteuning. Dit kan gaan over:

- // Incidenten met schepen
- // Reddingsacties
- // Olievervuiling

De Kustwacht heeft het rampenplan Noordzee geactualiseerd en herwerkt tot een Algemeen Nood- en Interventieplan (ANIP) Noordzee.

Het agentschap MDK neemt geregeld deel aan verschillende nationale en internationale reddingsoefeningen. Dit kunnen zowel echte praktijkoefeningen op land en op zee zijn als theoretische tabletop oefeningen.

Dankzij deze oefeningen kunnen de bestaande procedures worden verbeterd en nieuwe procedures worden uitgetest. Dit alles moet leiden tot een betere stroomlijning tussen de verschillende betrokken diensten.





SAMENWERKING HAVENS

Via het Scheepvaartbegeleidingsdecreet is de Vlaamse Regering gemachtigd om subsidies toe te kennen aan de Vlaamse havens.

Bovendien investeert de Vlaamse overheid in apparatuur ter ondersteuning van de havenkapiteinsdienst, zoals camera's, radar- en communicatieapparatuur.

De operationele verkeersbegeleiding kan nog verbeterd worden door het inrichten van havencoördinatieplatformen waar de betrokken partijen vanop dezelfde werkvloer opereren. Met de verschillende havens worden ook duidelijke afspraken gemaakt omtrent de ketenwerking.

De havens in Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge spelen een cruciale rol in de economie van Vlaanderen. Dat is duidelijk te merken aan het aantal directe en indirecte jobs die een haven met zich meebrengt. Ook de investeringen van bedrijven in en langs de havens tonen de economische meerwaarde aan.

MDK is verantwoordelijk voor een veilige en vlotte scheepvaart van en naar de Vlaamse havens en vormt zo een belangrijke factor bij de realisatie van economische meerwaarde.

Port of Oostende

De haven van Oostende is onder meer de draaischijf van de werkzaamheden voor de windmolenparken op zee.

Het onderhoud van de reeds operationele windmolens gebeurt vanuit de haven van Oostende.

Port of Zeebrugge

De haven van Zeebrugge wordt uitgebaat door de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ).

De haven van Zeebrugge maakt deel uit van de stad Brugge. Het is wereldwijd gekend als roll-on/roll-off haven.

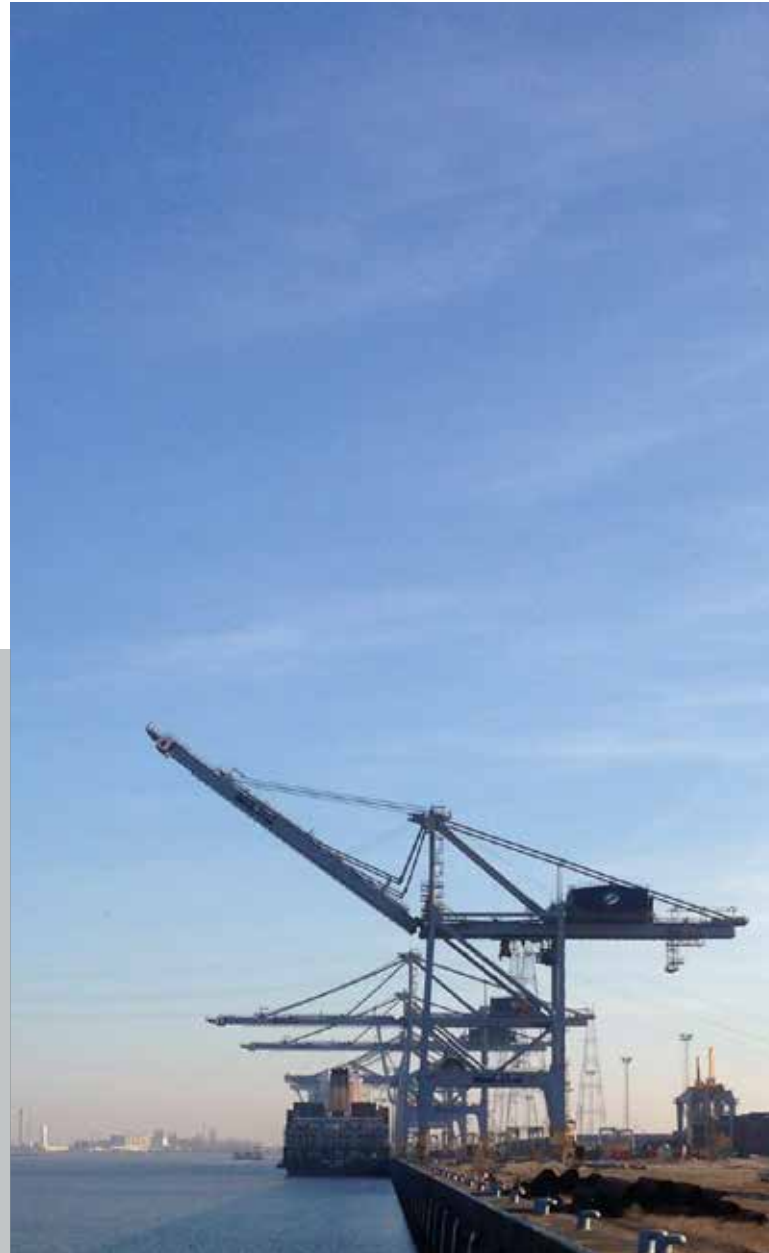
Jaarlijks meren er ongeveer 150 cruiseschepen in Zeebrugge aan. De ideale toegangspoort voor de passagiers om Vlaanderen te bezoeken.



North Sea Port

Op 8 december 2017 is het Vlaams Havenbedrijf Gent gefusioneerd met het Nederlandse Zeeland Seaports.

De haven van Gent is 32 kilometer lang en strekt zich uit over de zuidkant van de beide oevers van het kanaal Gent-Terneuzen.



Port of Antwerp

De haven van Antwerpen is de grootste zeehaven in België en de tweede grootste in Europa.

Geen enkele andere haven ligt zo centraal in Europa als Antwerpen, wat het transport naar consumenten gemakkelijker, duurzamer, efficiënter en daarmee goedkoper maakt.

Alle producten kunnen op een vlotte manier naar het Europese hinterland vervoerd worden.

Dit kan zelfs via meerdere vervoersmogelijkheden:

- // Over de zee
- // Over de weg
- // Via de binnenvaart
- // Per spoor
- // Door de pijpleiding





SCHAALVERGROTING

De schaalvergroting in de scheepvaart is nog steeds duidelijk te merken.

Waar de capaciteit van de containerschepen in 1996 nog beperkt waren tot 6.000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), is er vandaag sprake van schepen met een capaciteit van meer dan 21.000 TEU.

Deze schaalvergroting zorgt voor heel wat uitdagingen voor de verschillende entiteiten van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Samen met het Waterbouwkundig Laboratorium worden nieuwe computermodellen van deze vaartuigen uitgewerkt. Op de simulator voeren de loodsen testen uit met deze modellen.

Het nautische advies bepaalt in het schaalvergrotingsproces of er al dan niet over gegaan wordt tot proefvaarten. Stapsgewijs worden aan de hand van deze proefvaarten de nodige voorwaarden aangepast waaronder dergelijke schepen mogen op- of afvaren.



SCHEIDERADARKETEN

In november 1978 tekenden Nederland en België het Radarverdrag, waarin de aanleg en exploitatie van de Schelderadarketen wordt geregeld.

In maart 1991 werd de radarketen operationeel.
Nu worden met behulp van eenentwintig onbemande radartorens en vijf bemande verkeerscentrales, op basis van de radarbeelden, Vessel Traffic Services (VTS) verleend aan de scheepvaart.

Schepen worden geïdentificeerd, hun posities bepaald en nautische assistentie wordt verleend.

Het drastisch dalen van het aantal scheepsongevallen onderstreept het succes.

Radartoren NOORD

Op het voormalige werkeiland Neeltje Jans (Nederland) werd een nieuwe Schelderadartoren gebouwd. De radartoren is 115 meter hoog en vormt daarmee een belangrijk onderdeel van de Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen.

Dankzij de aanzienlijke hoogte van de toren kan de radarantenne tot wel 40 kilometer de Noordzee opkijken. Met behulp van de beelden die de nieuwe radarantenne oplevert, kunnen de Nederlandse en Vlaamse verkeersleiders, verantwoordelijk voor het scheepvaartverkeersmanagement in het Scheldegebied, de scheepvaart nog veiliger en vlotter begeleiden.



Radartoren OOSTENDE

Op het hoofd van de Oostdam te Oostende is een nieuwe radartoren actief. De bestaande toren zal immers bij de verbreding van de havengeul komen te verdwijnen. Op de beide havendammen, langs beide zijden van de havengeul, is een wandelweg aangelegd die de wandelaars een stuk in zee brengt voor een fantastisch zicht op de kustlijn.

De wandelweg, het Zeeheldenplein en de Albert I-Promenade kregen dezelfde architecturale uitwerking en vormen zo één stedelijk geheel.





Eén van de taken van KUST is om de Vlaamse kust te beschermen tegen overstromingen. Met de uitvoering van het Masterplan Kustveiligheid zal de kust beschermd zijn tegen een 1.000-jarige storm.

Een combinatie van springtij en een noordwestenstorm kan immers tot een zeer gevaarlijke toestand leiden. Om het gewenste veiligheidsniveau te bereiken en te behouden voert KUST hoofdzakelijk strandsuppleties uit. In sommige zones volstaat dit niet en moet er een stormmuur of mobiele kering gebouwd worden.

Door enkele zware stormen in de laatste jaren moesten de stranden al enkele keren hersteld worden door middel van een extra zandsuppletie.

De bekendste stormen waren:

- // Sinterklaasstorm op 5 december 2013
- // Storm Dieter op 14 januari 2017
- // Storm Ana op 11 december 2017
- // Storm Eleanor op 3 januari 2018





VERNIEUWING VLOOT

Sinds de start van het agentschap MDK werd het vernieuwen van de overheidsvloot een prioriteit.

De doelstelling is om de gemiddelde leeftijd van de operationele schepen terug te brengen tot twaalf jaar.





HYDRO 3

2007

Hydrografisch vaartuig

Lengte / 6,99 meter
Breedte / 2,76 meter
Diepgang / 0,75 meter



SPN-14

2007

Patrouillevaartuig

Lengte / 20,50 meter
Breedte / 5,10 meter
Diepgang / 1,40 meter
Snelheid / 26,50 knopen



ROGER RAVEEL

2009

Veerboot voetgangers en fietsers

Lengte / 15,30 meter
Breedte / 5,30 meter
Diepgang / 1,30 meter

2010

Veerboot voetgangers en fietsers

Lengte / 15,30 meter
Breedte / 5,30 meter
Diepgang / 1,30 meter



DE NIEUWE VISIE

2010

Veerboot voetgangers en fietsers

Lengte / 15,30 meter
Breedte / 5,30 meter
Diepgang / 1,30 meter



HET RODE VIERKANT OP DE ZEE

2010

Multifunctionele redeboot

Lengte / 18,55 meter
Breedte / 6,14 meter
Diepgang / 1,55 meter
Snelheid / 25,00 knopen



RAVELINGEN

ZEETIJGER



2010

Multifunctionele boeienlegger

Lengte / 30,08 meter
Breedte / 9,10 meter
Diepgang / 3,20 meter
Snelheid / 11,50 knopen

HONDIUS



2011

Hydrografisch vaartuig

Lengte / 17,60 meter
Breedte / 5,58 meter
Diepgang / 1,50 meter
Snelheid / 10,80 knopen

WESTDIEP



2011

SWATH-tender

Lengte / 25,65 meter
Breedte / 13,00 meter
Diepgang / 2,70 meter
Snelheid / 20,00 knopen

2011

SWATH-tender

Lengte / 25,65 meter
Breedte / 13,00 meter
Diepgang / 2,70 meter
Snelheid / 20,00 knopen



WESTERSCHELDE

2011

SWATH-tender

Lengte / 25,65 meter
Breedte / 13,00 meter
Diepgang / 2,70 meter
Snelheid / 20,00 knopen



WIELINGEN

2011

Patrouillevaartuig

Lengte / 16,50 meter
Breedte / 5,50 meter
Diepgang / 1,60 meter
Snelheid / 25,60 knopen



ZEEWOLF

SIMON STEVIN



2012

Onderzoeksschip

Lengte / 36,31 meter
Breedte / 9,62 meter
Diepgang / 3,50 meter
Snelheid / 12,00 knopen

WANDELAAR



2012

SWATH

Lengte / 60,40 meter
Breedte / 25,16 meter
Diepgang / 6,00 meter
Snelheid / 12,80 knopen

ZEESCHELDE



2012

Multifunctionele boeienlegger

Lengte / 30,08 meter
Breedte / 9,10 meter
Diepgang / 3,20 meter
Snelheid / 11,50 knopen

2013

Autoveerboot

Lengte / 30,05 meter
Breedte / 9,31 meter
Diepgang / 2,40 meter



MAURICE MAETERLINCK

2013

Multifunctionele redeboot

Lengte / 20,30 meter
Breedte / 6,00 meter
Diepgang / 0,87 meter
Snelheid / 25,00 knopen



DEURLOO

2013

Hydrografisch vaartuig

Lengte / 22,80 meter
Breedte / 6,50 meter
Diepgang / 1,28 meter
Snelheid / 22,00 knopen



PIERRE PETIT



HONTE

2013

Multifunctionele redeboot

Lengte / 20,30 meter
Breedte / 6,00 meter
Diepgang / 0,87 meter
Snelheid / 25,00 knopen



PIETER BRUEGEL

2014

Veerboot voetgangers en fietsers

Lengte / 28,65 meter
Breedte / 9,00 meter
Diepgang / 2,49 meter



RAAN

2014

Multifunctionele redeboot

Lengte / 20,30 meter
Breedte / 6,00 meter
Diepgang / 0,87 meter
Snelheid / 25,00 knopen

2014

Reddingsboot

Lengte / 19,95 meter
Breedte / 6,14 meter
Diepgang / 1,20 meter
Snelheid / 25,00 knopen



ORKA

2014

Multifunctionele redeboot

Lengte / 15,20 meter
Breedte / 4,80 meter
Diepgang / 1,29 meter
Snelheid / 22,00 knopen



ZEEASTER

2016

Patrouillevaartuig

Lengte / 21,95 meter
Breedte / 6,40 meter
Diepgang / 1,75 meter
Snelheid / 20,00 knopen



ZEELEEUW



SIRIUS

2017

Multifunctioneel vaartuig

Lengte / 45,10 meter
Breedte / 10,60 meter
Diepgang / 3,45 meter
Snelheid / 13,00 knopen



HENRY DE VOS

2018

Hydrografisch vaartuig

Lengte / 15,28 meter
Breedte / 4,49 meter
Diepgang / 1,20 meter
Snelheid / 10,30 knopen

Duurzaamheidsprijs

VLOOT mocht in 2015 de duurzaamheidsprijs in ontvangst nemen voor de meest duurzame werkplek binnen de Vlaamse overheid. Deze overheidsrederij was de eerste organisatie binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken die de prijs in ontvangst mocht nemen.

VLOOT heeft op structurele wijze duurzaamheid geïntegreerd in de organisatie waaronder de vernieuwing naar milieuvriendelijke vaartuigen voor een duurzame toekomst.

Voor de VLOOTvaartuigen zijn er heel wat acties ondernomen:

- // Alle vaartuigen varen met zwavelarme brandstof
- // De toepassing van niet-toxische antifouling
- // Warmterecuperatie op de motoren
- // Een optimale rompvorm naar brandstofefficiëntie en naar vaareigenschappen zodat men met een kleiner vaartuig dezelfde operationaliteit heeft als bij een groter vaartuig
- // Een groot deel van de vaartuigen vaart zonder dieselgenerator

In het streven naar een continue vergroening is VLOOT in 2017 gestart met een studie voor het toepassen van alternatieve energiebronnen aan boord van alle VLOOTvaartuigen.



DA 9

ZW1Bi ZW1

ZW3

ZA

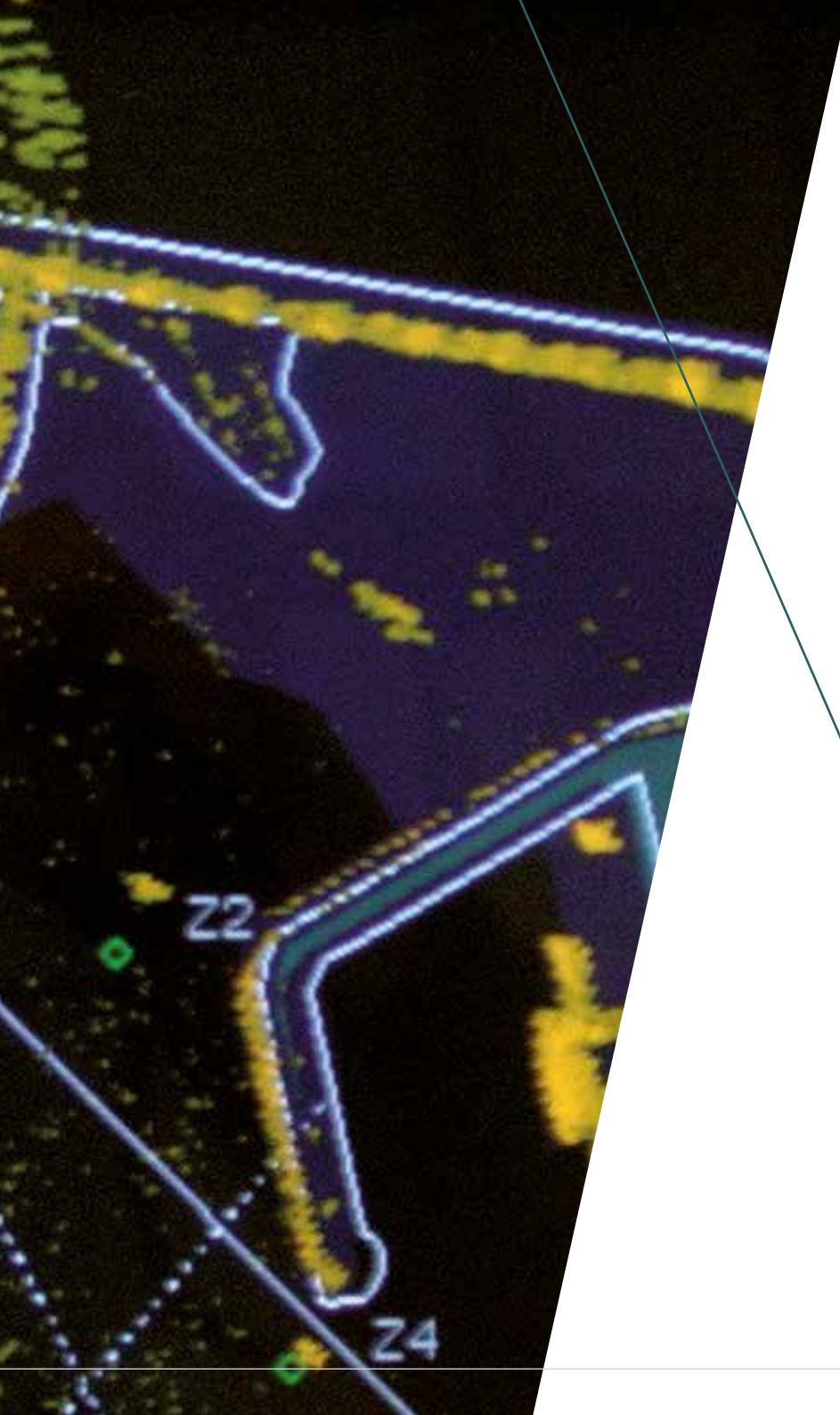
ZW2

SOKN

ZW5

Z-A1

Z-A2



VESSEL TRAFFIC SERVICES

Om de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen biedt SCHEEPVAARTBEGELEIDING Vessel Traffic Services (VTS) aan.

VTS bestaat uit drie services:

- // Verstrekken van informatie aan de schepen
- // Navigatie assistentie aanbieden
- // Trafiekorganisatie of het beheersen van de verkeersstroom

VTS heeft hiervoor vier grote hulpmiddelen:

- // Radarobservatie
- // Telecommunicatie
- // Informatieverwerkend Systeem (IVS)
- // Automatisch Identificatie Systeem (AIS)

Deze vier middelen laten toe om vaartuigen te identificeren, rapporteringen over posities te ontvangen en door te sturen, informatie te bekomen en om beperkingen op te leggen aan de voorgenomen trafiek en manoeuvres.

VTS-richtlijnen zijn opgesteld door de International Maritime Organization (IMO) en de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

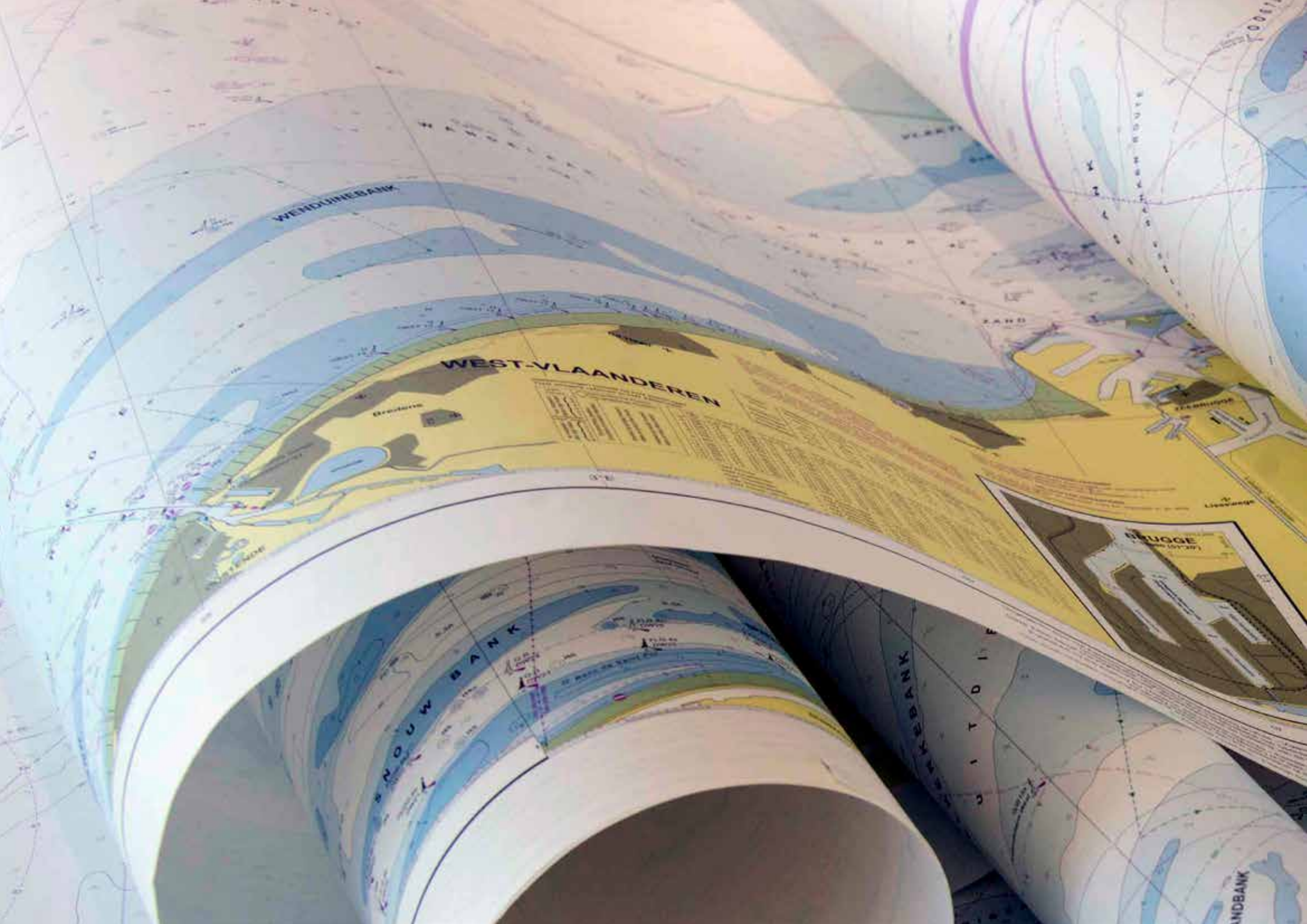


Op 6 november 2010 werd een erfpacht afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de Vlaamse Visveiling voor de bouw en exploitatie van een nieuwe vismijn en visserijgerelateerde bedrijvencluster.

Om de exploitatie van de site logistiek te laten verlopen was een uitbreiding van de erfpacht noodzakelijk. De oorspronkelijke looptijd van 66 jaar blijft hierbij aangehouden.

Om de toegankelijkheid tot de nieuwe site te optimaliseren en het bestuursgebouw van het MRCC goed te kunnen ontsluiten heeft MDK de Wandelaarskaai opnieuw laten inrichten.

Een eerste deel van de pakhuizen werd gesloopt om het nieuwe vismijngebouw te kunnen realiseren. De overige gebouwen kunnen nog tot 2022 gebruikt worden. Daarna zal de Vlaamse Visveiling de visserijcluster hier verder uitbouwen.



VLAAMSE HYDROGRAFIE

Het team Vlaamse Hydrografie van KUST verzamelt hydrografische en hydrometeorologische data die gebruikt worden voor het opmaken van tal van nautische producten: zee- en Scheldekaarten, Wrakkendatabank, getijtabellen, stroomatlassen, Berichten aan Zeevarenden, ...

De data zijn ook belangrijk bij het uitvoeren van waterbouwkundige werken, offshore-activiteiten, onderzoek en bescherming van het milieu. Bij al deze activiteiten komt de Vlaamse Hydrografie regelmatig in contact met buitenlandse hydrografische diensten.

De zorg voor een veilige scheepvaart stopt immers niet aan de Belgische grens. Meetresultaten, kennis en ervaringen worden dan ook uitgewisseld met de hydrografische diensten van onze buurlanden.

De overkoepelende Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) zorgt voor de internationale standaarden waaraan alle nautische publicaties moeten voldoen.



WINDMOLENPARKEN

Niet alleen aan land, maar ook op zee komen er alsmaar meer windmolens bij. Er komt heel wat kijken bij de bouw van een windmolenpark op zee. Samen met de andere kustwachtpartners speelt het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust daarbij een belangrijke rol.

SCHEEPVAARTBEGELEIDING zorgt via de transportvergunning dat alle transport van en naar een windmolenpark veilig gebeurt. De vergunning bepaalt de voorwaarden van het vervoer zoals maximale golfhoogte, zicht, noodzakelijke begeleiding, ... SCHEEPVAARTBEGELEIDING staat ook in voor de verkeersbegeleiding (VTS) en voor de coördinatie van de hulpverlening (MRCC) indien er iets mis zou lopen.

KUST levert weersvoorspellingen en hydrometeoorgegevens aan en publiceert de voorziene werken in de Berichten aan Zeevarenden.

LOODSWEZEN zorgt voor de nautische expertise en knowhow. De vaartuigen die instaan voor onder andere de transporten van de onderdelen voor de windmolenparken zijn loodsplichtig, maar moeten ook kunnen rekenen op het vakkundig advies voor hun specifieke traject dat soms afwijkt van de vaarwegen.

VLOOT zet samen met de scheepvaartpolitie een vaartuig in voor de begeleiding van het windmolentransport en bebakent de werkzone.

Alle entiteiten van het agentschap leveren input aan voor het noodplan, het verlichtingsplan en het bebakeningsplan.



Het Zwin is ongetwijfeld het bekendste natuurreservaat van de Vlaamse en Nederlandse kust. Het is een boeiend stuk natuur gelegen op het grondgebied van de gemeenten Knokke-Heist en Sluis.

De uitgestrekte zandvlakte is ingesloten door een brede duinenrij en een dijk. Via een getijdengeul staat ze ook in verbinding met de zee. Langs die geul stroomt twee keer per dag zeewater de Zwinvlakte binnen. Dat voortdurend spel tussen zee en land maakt van het Zwin een unieke estuariene trekpleister in Europa.

In 2016 startte KUST samen met het agentschap voor Natuur en Bos en de Provincie Zeeland aan de uitbreiding van het Zwin.

Het natuurgebied krijgt er in totaal 120 hectare bij en zal omringd worden door een nieuwe dijk. Deze moet onze kustlijn en het West-Vlaamse en Zeelandse hinterland beschermen tegen stormvloed en vanuit zee.

De verbreding en verdieping van de Zwinggeul is onderdeel van deze uitbreiding. Tussen augustus 2016 en maart 2017 werd in totaal 700.000 m³ grond weggehaald uit de bestaande geul. Bij elke getijcyclus stroomt nu meer zeewater in en uit het gebied.





AGENTSCHAP VOOR MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) ging op 1 april 2006 officieel van start.

De administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) werd ondergebracht onder het gloednieuwe agentschap MDK met de afdelingen KUST en SCHEEPVAARTBEGELEIDING, de dab's LOODSWEZEN en VLOOT en een STAFDIENST.

Het agentschap MDK draagt zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Het agentschap is ook verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.

Kernopdrachten

Het vanaf de wal begeleiden van alle scheepvaart samen met de Nederlandse collega's.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum is het eerste meldpunt voor ongevallen op zee.

Het beschermen van de bevolking tegen het geweld van de zee.

Het bevorderen van de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust.

Het in kaart brengen van de zee en de Schelde en weerberichten maken voor de zee en de kust.

Het veilig en vlot beloodsen van vaartuigen van en naar de Vlaamse havens.

Het inzetten van schepen voor opdrachten binnen de overheidsniche.

Missie

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust van de Vlaamse overheid draagt zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens.

Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.

Veilig en Vlot

Het zorgen voor veilig en vlot scheepvaartverkeer is één van de belangrijkste taken van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

Alle entiteiten van MDK dragen op hun beurt hun steentje bij om deze doelstelling te realiseren.

Ook zijn er samenwerkingen met verschillende andere overheidsinstanties, bedrijven en landen nodig om via de ketenbenadering te komen tot een veilige en vlotte scheepvaart.

Personeel

Het agentschap MDK telt ongeveer 1.270 personeelsleden, waarvan het grootste deel in volcontinuïdient werkt.

MDK schenkt de nodige aandacht aan een gedegen personeelsbeleid en syndicaal overleg.

Diversiteit

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust draagt aandacht voor diversiteit en gelijke kansen hoog in het vaandel.

De maritieme sector is nog steeds overwegend mannelijk. Door de eerder geringe aanwezigheid van vrouwen in het maritiem onderwijs, stromen relatief weinig vrouwen door naar nautische beroepen zowel in de private als in de publieke sector. Deze algemene trend wordt weerspiegeld in het personeelsbestand van MDK.

Opleidingen

Om de uiteenlopende taken van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust uit te voeren is bekwaam personeel een absolute noodzaak.

De verschillende entiteiten van MDK zorgen dan ook voor aangepaste opleidingen voor hun personeel.

Zo is er de opleiding VTS voor de verkeersoperatoren van SCHEEPVAARTBEGELEIDING die naast een algemene opleiding ook gericht is op de specifieke verkeerscentrale.

Ook alle varende medewerkers volgen regelmatig opleidingen en trainingen.



Maatschappelijk Engagement

Het agentschap MDK heeft als overheidsdienst naast de reguliere opdrachten ook een maatschappelijke en sociale rol te vervullen.

Er wordt bijzondere aandacht besteed aan het Koninklijk Werk IBIS.

Kwaliteit

Het agentschap MDK focust van bij de oprichting op kwaliteit.

De afgelopen jaren werden er verschillende ISO- en ISM certificeringen behaald.

Bezoeken

Het agentschap MDK ontvangt geregeld binnenlandse als buitenlandse delegaties. Deze bezoeken zorgen voor een directe praktijkervaring.

De leden van het parlement en de regering hebben al van dichtbij kennisgemaakt met de werking van het agentschap. Zo zijn ze beter geïnformeerd bij het nemen van beleidsbeslissingen.

Buitenlandse delegaties komen de nodige kennis opdoen die ze in hun eigen land kunnen inzetten.

Studenten

MDK promoot niet alleen via areyouwaterproof de maritieme opleidingen.

Bij VLOOT kunnen studenten meevaren met enkele schepen. Op die manier komt MDK tegemoet aan de vraag van zowel studenten als rederijen om meer ervaring en formele vaartijd op te doen tijdens de studiejaren. VLOOT werkt hiervoor zeer nauw samen met de maritieme scholen.

MDK krijgt regelmatig vragen van studenten in het kader van hun masterproef.

Evenementen

Om het grote publiek te informeren en op die manier ook een betere naamsbekendheid van MDK te bekomen, neemt het agentschap elk jaar deel aan verschillende evenementen.



KUST zorgt voor de bescherming van de bevolking tegen het geweld van de zee. Zij bevordert ook de recreatie op en langs het water en het beleven van de kust.

KUST brengt de zee en de Schelde in kaart en maakt weerberichten voor de zee en de kust.

KUST beheert de strand- en zeedijkzone langs de Vlaamse kust. Naast de investerings- en onderhoudswerken die er uitgevoerd worden in het kader van de kustveiligheid, maakt KUST eveneens het gebruik ervan op recreatief-toeristisch vlak mogelijk. Sinds 1995 wordt aan de kustgemeenten een strandconcessie verleend om installaties aan te brengen voor zee- en zonnebaden, sport en spelen. Daarnaast wordt ook een zeedijkconcessie afgesloten voor de strandactiviteiten, strandinstallaties en de activiteiten op de zeedijk die niet vallen onder de strandconcessie. Eind 2017 werden nieuwe strand- en zeedijkconcessies met een looptijd van negen jaar opgesteld. Deze bieden de mogelijkheid aan de gemeentes om contracten met langere duur af te sluiten met exploitanten van bijvoorbeeld strandbars, zodat voldoende perspectief geboden wordt om te investeren in kwalitatieve oplossingen.

Het ambtsgebied van KUST strekt zich uit over de hele Vlaamse kust. Naast de stranden, duinen en dijken behoren ook de jacht- en vissershavens van Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge tot het werkingsgebied van de afdeling.

Het Team Vlaamse Hydrografie voert haar taken uit binnen de grenzen van het Belgisch Continentaal Plat en op de Schelde tot Antwerpen en Wintam.



De loodsen van het Vlaams LOODSWEZEN brengen in samenwerking met de verschillende partners de schepen veilig en vlot van en naar de Vlaamse havens.

De organisatie beschikt over de nautische knowhow over alle wateren, meanders en zandbanken die de aanloop van onze havens vormen. Al deze facetten, in alle weersomstandigheden, vereisen absoluut vakmanschap.

Met jaarlijks een 150.000-tal scheepsbewegingen voor de Vlaamse kust en over haar rivieren en kanalen, is de Scheldemondenregio één van de drukst bevaren wateren ter wereld.

De dienstverlening omvat:

- // Loodsen
- // Loodsen op afstand
- // Verstrekken van nautische expertise en adviezen

Trajecten

Nautische Expertise

Vaak wordt beroep gedaan op specifieke nautische expertise bij de voorbereiding van risicovolle transporten, het leggen van onderzeese pijpleidingen, vraagstukken rond de bevaarbaarheid van de vaarwegen, nieuwe haveninfrastructuren, ...

Loodsen

De loodsen staan de kapitein met deskundig advies bij tijdens de navigatie in een zone die zich uitstrekt van het aanloopgebied van onze kust- en Scheldehavens (met uitbreiding naar de aanlopen van Duinkerke), stroomopwaarts de Schelde tot Temse (Rupel tot Wintam inbegrepen) en het kanaal Gent-Terneuzen, de Moervaart en de dokken van Gent.

Hoewel de schepen steeds groter worden en de verkeersintensiteit steeds toeneemt, optimaliseren de adviezen van onze loodsen samen met een betere verkeersbegeleiding en -planning de vlotte en veilige toegang tot onze havens.

De dienstverlening richt zich op vier trajecten binnen de Vlaamse havenregio.

ZEETRAJECT

Het zeetraject is het traject tussen het loodsstation WANDELAAR of het loodsstation Noord (uitgebaat door het Nederlands Loodswezen BV) en de Scheldemonding ter hoogte van Vlissingen.

KUSTTRAJECT

Het kusttraject is het traject tussen het loodsstation WANDELAAR en de Vlaamse kusthavens.

KANAALTRAJECT

Het kanaaltraject is het traject tussen de Scheldemonding ter hoogte van Vlissingen en Gent.

RIVIERTRAJECT

Het riviertraject is het traject tussen de Scheldemonding ter hoogte van Vlissingen en Antwerpen.

Loodsen Op Afstand

Wanneer slechte weersomstandigheden op zee ter hoogte van de WANDELAAR het niet meer mogelijk maken om een loods veilig aan boord te brengen van de commerciële scheepvaart, wordt Loodsen Op Afstand (LOA) verstrekt.

De loodsen nemen hun loodstaak dan op vanuit de radarcentrale.

Van daaruit kunnen zij aan de hand van moderne radar- en communicatieapparatuur inkomende schepen die voldoen aan bepaalde veiligheidscriteria vanop afstand adviseren bij hun navigatie.

Op dat ogenblik laat de lage verkeersintensiteit dit veilig alternatief toe.



Loodsgeldtarieven

Het loodsgeldtarief, vastgesteld door de bevoegde Vlaamse minister, wordt bepaald door de blokmaat van het schip en het traject.

De blokmaat wordt berekend door de lengte over alles te vermenigvuldigen met de grootste breedte en de maximale zomerdiepgang. Aan de hand van het resultaat kan in de tarieventabel het loodsgeld opgezocht worden. Daarnaast kunnen voor specifieke prestaties bijkomende of andere vergoedingen worden aangerekend.



SCHEEPVAARTBEGELEIDING

SCHEEPVAARTBEGELEIDING zorgt voor veilig en vlot scheepvaartverkeer waarbij de scheepvaart één nautische keten vormt van volle zee tot aan de kade en terug. SCHEEPVAARTBEGELEIDING investeert in de Vlaamse zeehavens. De taken van de afdeling zijn gekaderd in een Europese en internationale context. Bovendien zorgt een Internationale rivier als de Schelde voor een nauwe en intense samenwerking met Nederland.

De Schelderadarketen is het oog, oor en geheugen van de scheepvaart. tweeëntwintig onbemande radartorens en vijf bemande centrales in Zeebrugge, Zandvliet, Vlissingen, Terneuzen en Hansweert garanderen efficiënte scheepvaart.

Op het Kanaal Gent-Terneuzen is er de uitkijk Zelzate die tevens de brug bedient.

In het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer wordt nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat Nederland.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende is het eerste meldpunt bij incidenten op zee en is partner van Kustwacht.

De technische ondersteuning houdt nautische walapparatuur up-to-date en verzorgt de koppeling en uitwisseling tussen nautische informatiesystemen.



STAFDIENST

De STAFDIENST verstrekt advies en managementondersteuning aan de administrateur-generaal, de directieraad en de subentiteiten.

Zo draagt de afdeling in belangrijke mate bij tot het ontwikkelen van het beleid.

De STAFDIENST is op verschillende terreinen het kenniscentrum van het agentschap en vervult in dat kader specifieke agentschapsbrede taken.

De STAFDIENST vormt het centraal aanspreekpunt voor externen.



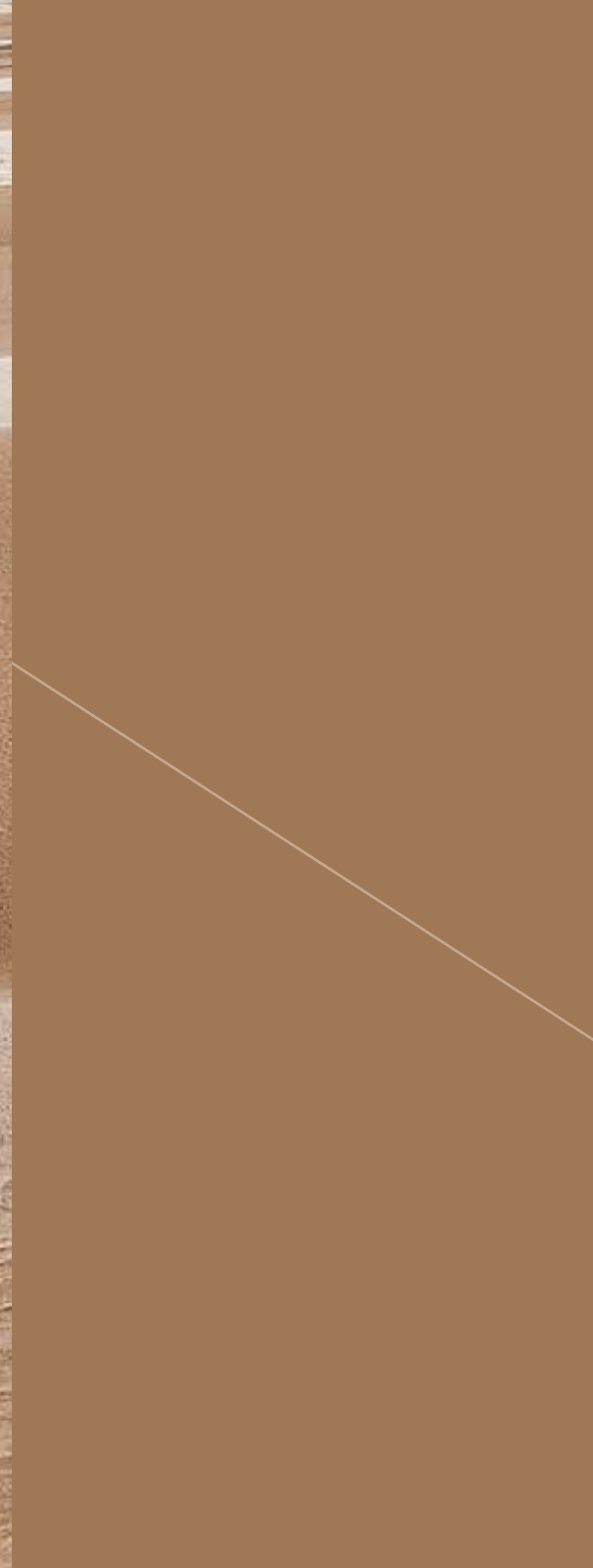
VLOOT is een rederij die gespecialiseerd is in het management van schepen die ingezet worden voor opdrachten binnen de overheidsniche.

Ze zet bemande en bedrijfsklare vaartuigen in voor:

- // Beloodsing
- // Douane
- // Hulpverlening
- // Hydrografie
- // Scheepvaarpolitie
- // Vaarwegmarkering
- // Veerdiensten
- // Zeewetenschappelijk onderzoek

Hiervoor beschikt VLOOT over meer dan veertig vaartuigen die ingezet worden langs de kust tot in Vlissingen, in het Scheldegebied en op het kanaal Gent-Terneuzen.





Colofon

FOTO'S

Agentschap MDK
Fotograaf Adriaan Huys

LAY-OUT

Katty Cypers

REDACTIE

An Truyts
Charlotte Devriendt
Daphne Vanhoucke
Isabelle Vanden Eycken
Katty Cypers
Luc Depoorter
Rik Bervoets
Tom Moortgat

UITGEGEVEN

Juni 2018

DEPOTNUMMER

D/2018/3241/144

DRUKKER

Buroform Group
Print Graphics Media

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust draagt zorg voor veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens.

Het agentschap is ook verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.