

*Bij de "jaarwende" hebben we het eerste decennium van deze eeuw afgesloten. Het is verleidelijk om stil te staan bij en terug te blikken op wat voorbij is. Voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust was het afgelopen decennium van "existentieel belang" want in april 2006 werd "MDK", zoals het agentschap al vlug werd genoemd, boven de doopvont gehouden. Vier operationele afdelingen en een stafdienst, gingen voortaan onder één vlag samen.*

## VOORWOORD

De eerste vijf jaar in de geschiedenis van het Agentschap MDK zijn nu voorbij. Tijd om een balans op te maken.

Ik meen te mogen spreken uit naam van alle medewerkers van het agentschap dat de voorbije jaren voorbij zijn "gevloegen". Het specifieke van onze samenwerking binnen MDK is dat elk van onze entiteiten naast eigen klanten, een eigen missie, cultuur en achtergrond heeft. Nochtans is het geheel meer dan de delen ! Tussen de entiteiten zijn er zoveel onderlinge raakvlakken dat samenwerking vandaag als een logische stap wordt gezien en de cohesie onderling wordt versterkt.

Dit was echter geenszins een evidente ontwikkeling. Gedurende vijf jaar werd hard gewerkt om visies te ontwikkelen, structuren uit te bouwen en projecten op te zetten. Het voordeel van een terugblik op dit hele proces na vijf jaar is dat we een scherper beeld hebben van de contouren en van de diverse projecten die werden gerealiseerd of die nu in de steigers staan. Uiteraard kunnen we in een dergelijk bestek niet alles belichten, maar meer details zal u ongetwijfeld vinden op de websites van de diverse entiteiten

Dit "Lustrumjaarboek 2006-2010" geeft dus niet enkel een beeld van het voorbije jaar, maar is tevens een samenvatting van wat tot dusver door MDK werd gerealiseerd.

Ik wens u veel lees- en kijkgenot.

Jacques D'Havé  
administrateur-generaal  
Agentschap MDK



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

## MISSIE EN TAKEN

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

De missie van het agentschap bestaat erin om binnen het werkgebied te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens.

MDK speelt een sleutelrol in de Kustwacht en is bovendien de motor van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) van de Scheldemonden. Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone. Daarenboven verzorgt het de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening.

De taken die voortvloeien uit deze missie groeperen we functioneel:

1. **LOODSWEZEN dab** heeft als kerntaak het veilig en vlot loodsen en beloodsen van de scheepvaart tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.
2. **Scheepvaartbegeleiding** begeleidt 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.
3. **VLoot dab** is dé reder van de Vlaamse overheid, beheert varende eenheden, verzorgt veerdiensten op de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen en staat in voor de bebakening van de vaarwegen.
4. **Kust** heeft de zeewering als kerntaak, beveiligt de Vlaamse kust tegen het geweld van de zee, werkt aan geïntegreerd kustzonebeheer, beheert de vier kustjachthavens en ondersteunt de scheepvaart vanuit haar hydrografie.

De **Stafdienst** biedt ondersteuning bij het gevoerde beleid en verzekert het gecoördineerd samenwerken.

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









*We stellen vast dat de snelheid waarmee onze samenleving evolueert, exponentieel toeneemt. Onze cultuur wordt meer dan ooit beïnvloed door snelle en nieuwe vormen van communicatie, globalisering, innovatie en duurzaamheid. Deze omwenteling wordt ook wel eens als "postmodernisme" omschreven.*

## OMGEVINGSFACTOREN

Een van de uitingvormen van onze postmoderne samenleving is het grote belang dat wordt gehecht aan de pragmatische aanpak en de "sense of urgency". We zoeken niet meer naar alles verklarende "metatheorieën", maar trachten de (deel)problemen op te lossen als ze zich voordoen. We ervaren vaak dat een oplossing die morgen kan worden aangereikt, er eigenlijk gisteren al had moeten zijn. Daarenboven zijn de middelen die ter beschikking staan per definitie beperkt. De postmoderne uitdagingen zijn creativiteit, innovatie en flexibiliteit.

Deze maatschappelijke uitdagingen zijn vandaag de uitgangspunten van het Agentschap MDK. Het optimaal benutten van onze Vlaamse haveninfrastructuur en het veilig en vlot bereikbaar houden van onze Vlaamse havens voor steeds grotere schepen vereist een constante alertheid en samenwerking tussen alle diensten van het agentschap.

De voorbije jaren kwam de scheepvaart door een sputterende wereldeconomie in bijzonder woelig vaarwater terecht. Het gevolg was een hyperconcurrentiële situatie en een toenemende concentratiebeweging die pijnlijke gevolgen had voor de haven economie. Dat de Vlaamse havens dit niettemin schitterend doorstaan hebben, is in niet geringe mate te danken aan de inspanningen van het Agentschap MDK.

Een niet te onderschatten taak is de beveiliging van de kustzone tegen het geweld van de zee, de stormvloed en de overstromingen. Het agentschap beheert aan de Vlaamse kust een uitgebreid patrimonium van stranden, duinen en dijken met inbegrip van de jacht- en vissershavens. Om de bevolking maximaal te beschermen werd een ambitieus kustveiligheidsplan uitgewerkt dat onze kust moet beschermen tegen een 1000-jarige storm. Hierbij wordt de nadruk in toenemende mate gelegd op natuurlijkheid en duurzaamheid, zowel bij de uitvoering van de werken als bij het onderhoud.



*Jaarlijks tellen we binnen ons werkgebied ongeveer 300.000 scheepsbewegingen die goed zijn voor 100.000 loodsprestaties. Vlaanderen is hierdoor uitgegroeid tot de drukste scheepvaartregio ter wereld. Deze bijzonder complexe situatie vraagt in combinatie met de schaalvergroting niet enkel om constante opvolging van het verkeer, maar ook om modern scheepvaartmanagement en om een performante loodsorganisatie. Een van de belangrijkste kerntaken is maximale aandacht voor de veiligheid van het schip en de omwonenden. Het economisch paradigma stelt hierbij vlot scheepvaartverkeer voorop onder vrijwel alle weersomstandigheden.*

## MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

In 2006, bij de start van het agentschap, had het grootste containerschip dat een Vlaamse haven aanliep een lengte van 347 m. In 2010 komen er wekelijks schepen van haast 400 meter naar Zeebrugge. In 2006 waren in Antwerpen nog circa 10 % van de wachttijden het gevolg van de loodsdienst, in 2010 is dit tot ongeveer 1 % van alle vertrekkende schepen gedaald. Dergelijke evolutie kon slechts behaald worden door een versterkte ketenbenadering, het inrichten van havencoördinatieplatforms en talrijke projecten waarin MDK een voortrekkersfunctie had.

Om in vrijwel alle weersomstandigheden de beloftes te kunnen garanderen werd een ambitieus vlootvernieuwingsprogramma opgezet met drie tender-Swaths en één moederschip. De entiteit VLOOT dab van het agentschap heeft zich onder meer door dit project geprofileerd als dé reder van de overheid. Zo stelt VLOOT dab op contractuele basis ook vaartuigen ter beschikking aan Vlaamse diensten buiten MDK (bv. het VLIZ) en aan de federale overheid (douane en scheepvaartpolitie). Voor de start van MDK bedroeg de gemiddelde leeftijd van de schepen van VLOOT dab meer dan dertig jaar. Die gemiddelde leeftijd werd in vijf jaar tijd gehalveerd en binnenkort beschikt Vlaanderen over de modernste overheidsvloot van Europa wat de ecologische voetdruk ten goede komt.





Ter bevordering van de veiligheid kregen de loodsen geavanceerde navigatieapparatuur. Een reorganisatie van de loodsdienst werd opgestart en de loodstarieven werden sterk vereenvoudigd. De Schelderadarketen werd verder uitgebouwd tot een systeem dat samen met de modernste navigatieondersteunende middelen aan de top van de wereld staat en het hart uitmaakt van een hypermodern VTS- en scheepvaartmanagementsysteem. Onder impuls van de Permanente Commissie is in 2005 het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied ( GNB verdrag) tot stand gekomen. Op 1 oktober 2008 werd het van kracht en sindsdien is het de motor voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de Schelde. MDK is in al deze dossiers een stuwende kracht geweest die regelmatig overleg pleegt met alle belanghebbenden.

De middelen en "know how" van het agentschap worden eveneens ingezet voor reddingen op zee en de exploitatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum. Hierdoor is het agentschap de belangrijkste Vlaamse partner in de Kustwacht.

Veilige scheepvaart is pas mogelijk indien de nodige ondersteunende elementen worden aangereikt. Daarom exploiteert de afdeling KUST van het agentschap een uitgebreid meetnet Vlaamse banken, verzorgt het hydrografische metingen en brengt het hydrometereologische publicaties uit. Stuk voor stuk projecten die in de afgelopen jaren door het agentschap verder ontwikkeld en gedigitaliseerd werden voor een vlotte doorstroming.

In overeenstemming met de aanbevelingen van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002 beheert de afdeling KUST van het agentschap haar kustpatrimonium (stranden, duinen en dijken) volgens de beginselen van een geïntegreerd beheer. Dit bevordert de duurzame ontwikkeling en is gebaseerd op participatie en medewerking van alle belanghebbenden in de kustzone. We streven hierbij naar een evenwicht tussen de zeewerende, economische, ecologische, recreatieve en esthetische doeleinden. De afgelopen jaren werden opmerkelijke zeedijkrenovaties gerealiseerd. Het kustpatrimonium van het agentschap omvat eveneens de jacht- en vissershavens. Ook hier werden omvangrijke investerings- en onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd. Doelstelling is de nautische toegankelijkheid van de vissers- en kustjachthavens te vrijwaren. Door het onderhouden en renoveren van bestaande staketsels en de bouw van wandelpromenades droeg het agentschap zijn steentje bij om de toeristische en recreatieve kustbeleving te ondersteunen.

*Bij de viering van het eerste lustrum loopt eveneens de eerste beheersovereenkomst van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust af. De eerste beheersovereenkomst van het nieuw opgerichte agentschap na Beter Bestuurlijk Beleid had een looptijd van drie jaar. Ze ging van start op 01 januari 2008 en liep af op 31 december 2010. De opmaak, opvolging en rapportering over de uitvoering van deze eerste beheersovereenkomst was een boeiend leertraject.*

## BEHEERSOVEREENKOMST 2008–2010

De eerste beheersovereenkomst was opgemaakt rond volgende drie strategische organisatiedoelstellingen, met elk een aantal subdoelstellingen:

**SD1: Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse zeehavens**

➔ **Subdoelstelling 1.1:** Het reorganiseren van het proces loodsen en beloodsen om in nagenoeg alle weersomstandigheden tijdig een loods aan boord van loodsplichtige schepen te kunnen brengen tegen een maatschappelijk aanvaardbaar kostenniveau

➔ **Subdoelstelling 1.2:** Het verbeteren van het proces verkeersbegeleiding en het inzetten van moderne navigatieondersteunende middelen met het oog op een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit

➔ **Subdoelstelling 1.3:** Het concretiseren en realiseren van de ketenbenadering met het oog op een gestroomlijnde organisatie en coördinatie van het scheepvaartverkeer vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd

➔ **Subdoelstelling 1.4:** Het implementeren van het GNB verdrag om te komen tot een optimale Vlaams-Nederlandse nautische samenwerking

**SD2: Initiëren en ondersteunen van de hulpverlening met als doel naast de primaire reddingen op zee, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen**

➔ **Subdoelstelling 2.1:** Coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het Maritieme Coördinatie Centrum als SAR-autoriteit





*Ruim 1000 van de 1250 VTE personeelsleden (80%) hebben een uiterst gespecialiseerde operationele functie in volcontinuïdient (24 op 24 en 365 op 365). Deze eigenheid van het 'Zeewezen' noodzaakt een sectorspecifiek personeelsbeleid.*

## PERSONEEL

Terwijl 2006 vooral gekenmerkt werd door de opstart van MDK, waardoor verschillende praktische afspraken gemaakt moesten worden, was er in 2007 ruimte om het eigen personeelsbeleid van MDK echt vorm te geven. De werkgroep Personeel & Organisatie werd opgericht als de drijvende kracht achter het personeelsbeleid van het agentschap. In deze werkgroep werken alle afdelingen en DAB's samen aan een toekomstgericht personeelsbeleid. De door de werkgroep uitgewerkte en door de Directieraad op 6 november 2007 goedgekeurde 'Visienota Integraal Personeelsbeleid' is een eerste mijlpaal. De visienota bleef niet beperkt tot een conceptueel plan, maar werd ook vertaald in concrete doelstellingen die door de Directieraad opgevolgd werden.

Met de IAVA-voortgangscontroleaudit van de organisatiebeheersing van 12 augustus 2008 doorstond het personeelsbeleid een eerste belangrijke toets. Vanaf 2009 werd de visienota verder uitgewerkt met specifieke verbeterprojecten die rechtstreeks afgeleid zijn uit de voortgangscontroleaudit. Vooral de volgende projecten stemmen organisatiebrede systemen en instrumenten af op het niveau van MDK.

### Personeelsplan

De pré-BBB personeelsplannen van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, VLOOT dab en LOODSWEZEN dab werden samengevoegd met de opstartpersoneelsplannen van de nieuwe afdeling Stafdienst (restant van de afdelingen BHWZ en VNA) en de afgeslankte afdeling KUST tot het MDK-personeelsplan van 10 juli 2008 waarin ook de nieuwe leidinggevende en inhoudelijke functies opgenomen werden. Dit op niveaus, rangen en graden gebaseerde klassieke personeelsplan werd aangepast op 18 december 2008 (KUST en LOODSWEZEN dab), 19 maart 2009 (VLOOT dab) en 8 juni 2009 (Stafdienst en Scheepvaartbegeleiding).

Het personeelsplan is globaal voor 89% ingevuld.











Blikvangers zijn:

- ➡ de invulling van 29 leidinggevende en inhoudelijke bevorderingsvacatures (voorjaar 2009);
- ➡ de upgrading van het administratief en technisch personeel van niveau D/C naar niveau B;
- ➡ de omzetting van contractuele naar statutaire tewerkstelling (vooral laureaten van de generieke proeven).

### Functies en competenties

Vanaf 2009 werd het klassieke personeelsplan op basis van niveaus, graden en rangen fasegewijs omgevormd tot een personeelsplan op basis van functies.

Daartoe heeft de werkgroep P&O een concordantietabel ontwikkeld met 62 MDK-functies. Elk personeelslid werd toegewezen aan een functie. De functies zijn gekoppeld aan arbeidsplaatsen.

Vanaf juni 2010 is het op arbeidsplaatsen gebaseerde personeelsplan en de invulling daarvan beschikbaar in Cognos 8. MDK is daarmee pionier.

De administratieve en technische functies zijn gebaseerd op de nieuwe functieclassificatie (functiefamilies en functieniveaus annex competenties). De typische zeewezenfuncties –die vooralsnog niet inpasbaar zijn in de functiematrix– zijn gebaseerd op de functiebeschrijvingen die ingediend zijn voor de functieweging.

Zo kent het klassieke personeelsplan enkel de graad 'loods'. Het op arbeidsplaatsen gebaseerde personeelsplan maakt een onderscheid tussen de verschillende loodsfuncties en hun standplaats: kustloods, zeeloods, kanaalloods, rivierloods, stuurman loodsboot, kapitein loodsboot, cheffloods en nautisch diensthoofd.

### Beheersrapportering

De beheersrapportering is structureel aangepakt en verbeterd.

Cognos 8 voorziet naast de standaardrapporten ook maatwerk voor MDK waardoor de belangrijkste personeelsindicatoren online beschikbaar zijn.

Deze rapporten faciliteren niet alleen de beslissingen van het management, maar ook de dagelijkse werking van de personeelsfunctie.



*Reeds vóór de reorganisatie Beter Bestuurlijk Beleid bij de Vlaamse overheid, voerden de onderscheiden afdelingen en DAB's van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust kwaliteit hoog in het vaandel. De afdelingen en DAB's hadden elk, op eigen ritme, al een heel traject afgelegd hetzij voor EFQM, hetzij voor ISO/ISM. Zo behaalde LOODSWEZEN dab al verschillende EFQM-certificaten en werd het ISO-traject bij VLOOT dab al verschillende jaren gevolgd.*

## KWALITEIT

In 2007 werd de beslissing genomen om toe te werken naar een agentschapoverkoepelende EFQM erkenning. De voorbereidingen startten in 2008 en de overlegondes met afgevaardigden van alle afdelingen en DAB's werden in de loop van 2009 in goede banen geleid onder begeleiding van een externe consultant. Tijdens het hele traject werd maximale aandacht geschonken aan de tussentijdse terugkoppeling naar het personeel. Zo werd onder andere in het decembernummer 2009 van MDK-Aktueel een extra katern gevoegd, gericht aan de personeelsleden, gewijd aan het EFQM-traject voor MDK. Hierin werd bondig de aandacht gevestigd op:

- ➔ algemene informatie over EFQM, over het kwaliteitsbeleid bij MDK en de tot op heden afgelegde trajecten door de afdelingen (EFQM en ISO)
- ➔ de situering van het traject R4E MDK ten opzichte van het assessment op afdelingsniveau



In februari 2010 had een tussentijdse meeting plaats waarop het programma voor de site visits van de externe assessoren definitief werd vastgelegd. De site visits zelf vonden plaats van 01 t/m 04 maart 2010. Op 16 maart bezorgde Bbest het feedbackrapport en verkreeg MDK het kwaliteitslabel 'EFQM Recognised for Excellence 3-Star' voor het gehele agentschap. Aan het nummer van MDK-Aktueel van maart 2010 werd een addendum toegevoegd, volledig gewijd aan het behaalde kwaliteitslabel op agentschapsniveau. Het kwaliteitslabel 'EFQM Recognised for Excellence 3-Star' werd officieel overhandigd aan MDK op het galadiner naar aanleiding van de Bbest-conferentie 'Be best through Excellence 2010' op 21 oktober 2010.

#### **Maturiteitsscore**

Parallel met het EFQM-traject voert het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust eveneens de aanbevelingen uit die geformuleerd werden door de Interne Audit van de Vlaamse Administratie (IAVA) in het kader van het behalen van de maturiteitsscore. In 2006 lichtte IAVA MDK een eerste maal door en formuleerde aanbevelingen in een 'Sterkte-Zwakteanalyse'. De Directieraad van MDK besliste daarop thematische werkgroepen op te richten om deze aanbevelingen te onderzoeken en voorstellen te formuleren. De voorstellen van de thematische werkgroepen werden vervolgens besproken in de Directieraad. De werkgroepen rapporteerden elk kwartaal over hun bevindingen. Deze werkwijze werd verdergezet ook na de 'Voortgangscontroleaudit van de Sterkte-Zwakteanalyse van de Organisatiebeheersing bij het IVA MDK', uitgevoerd door IAVA in 2008.

In 2010 dienden de agentschappen, via een zelfevaluatie, aan te tonen dat ze de maturiteitsscore 3 behaald hadden. De zelfevaluatie werd opgemaakt aan de hand van de Leidraad Interne Controle / Organisatiebeheersing. Het invullen van de evaluatieroosters gebeurde tijdens verschillende overlegmomenten door het Zelfevaluatieteam MDK.



*Communicatie is bij MDK geen ijdel woord, maar een werkwoord. Het MDK-campagnebeeld is meer dan een wervende reclameboodschap voor de essentiële taken die het agentschap verzorgt. Het geeft kernachtig, duidelijk en op een symbolische wijze weer waar de 1300 medewerkers van het agentschap zich toe engageren: dienstverlening aan de scheepvaart en de burger voor de aan het agentschap toevertrouwde maritieme opdrachten en maatschappelijke taken.*

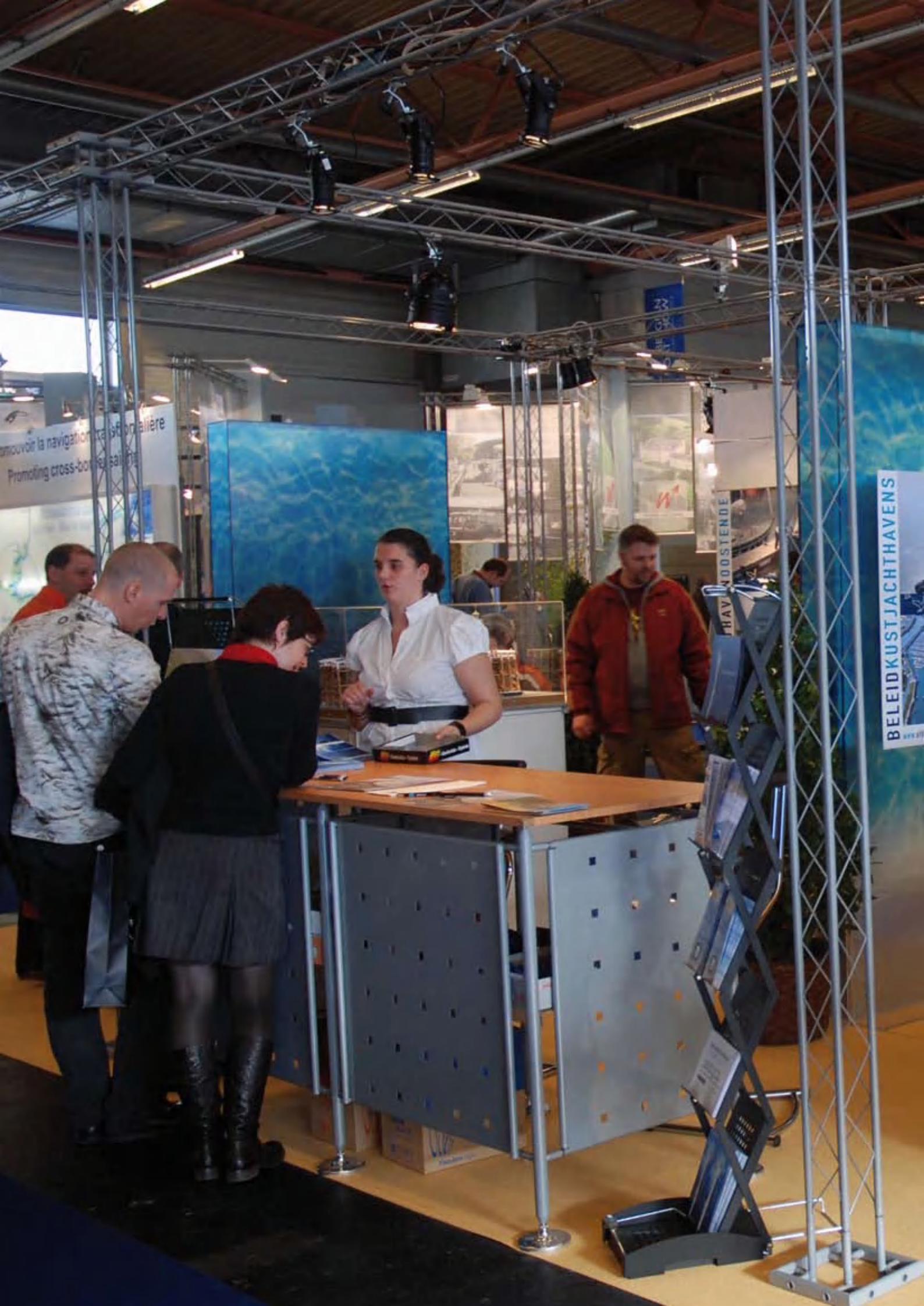
## COMMUNICATIE

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid bekleedt het Agentschap MDK een heel eigen plaats door zijn specifieke taken en doelstellingen. Het MDK-logo en de eigen huisstijl geven hier op passende wijze vorm aan. Het agentschap creëert toegevoegde maatschappelijke waarde door zijn voortdurende inzet voor veiligheid en vlotheden van het maritieme verkeer naar onze havens en de hulpverlening op zee. Samen met de constante zorg voor de aangepaste beveiliging van de bevolking en voor de duurzame ontwikkeling van de kustzone zijn dit de essentiële basisopdrachten van het agentschap.

De communicatie moet de geest van deze dienstverlening belichamen en wordt bewust sober, correct en zakelijk gehouden. Communicatie is nooit een doel op zich, maar altijd een hulpmiddel. Daarom wordt gekozen voor een directe, eerlijke, open en transparante vorm in overeenstemming met de richtlijnen voor overheidscommunicatie. Activiteiten die afdelingsoverschrijdend zijn, worden gezamenlijk voorbereid en uitgewerkt. Acties die zich toespitsen op de kerntaken van één van de MDK-entiteiten worden door deze entiteit georganiseerd en getrokken. Het verleden bewees dat dit een succesformule is die bijgevolg zowel bij zakelijke contacten als bij de meer persoonlijke benadering van de burger wordt nagestreefd.

Jaarlijks treedt het agentschap in direct contact met tientallen reders, scheepsagenten, goederenbehandelaars en andere spelers die het havenlandschap bevolken. Door deze talrijke contacten op diverse niveaus wordt niet enkel informatie verstrekt over de aangeboden dienstverlening maar komen we ook in rechtstreekse dialoog met klanten en partners. Zo worden de behoeften constant gepeild. De burger wordt hierbij niet vergeten. Door onze deelname aan grootschalige PR – activiteiten en eigen initiatieven brengen we de overheid dichter bij de burger en beantwoorden we rechtstreeks zijn vragen.

Vanzelfsprekend worden deze acties ondersteund door nieuwsbrieven, publicaties, websites enz. die kostenbewust en in eigen regie worden verzorgd. De website van het agentschap wordt maandelijks door 3000 à 4000 personen bezocht en bevat alle relevante publicaties. Om de communicatie inspanningen beter in kaart te brengen werken we met concrete outputindicatoren.



Promouvoir la navigation transfrontalière  
Promoting cross-border sailing

HAVING NOSTENDE

BELEIDKUSTJACHTHAVENS







*Binnen het Agentschap MDK is een grote hoeveelheid aan nautische en operationele gegevens aanwezig. De gegevens van één afdeling/DAB zijn echter niet altijd even goed raadpleegbaar voor en gekend door de andere afdelingen/DAB's van het agentschap. Dit is één van de redenen waarom in de loop van 2008 het project 'Uitbouw van een gezamenlijk Management Informatieplatform' werd opgestart.*

## ICT

Anderzijds worden binnen de entiteiten van het agentschap een aantal toepassingen gebruikt ter administratieve ondersteuning. De andere afdelingen/DAB's gebruiken hiervoor geen specifieke of algemene toepassingen, maar maken gebruik van losstaande Excel-tabellen, Access-databanken, papieren klassemmenten, enz... De doelstelling is om in eerste instantie de best practices binnen het agentschap te bepalen. Naderhand zullen deze toepassingen uitgebreid worden naar de andere entiteiten van MDK.

De doelstelling van dit project is dus tweërlei:

- ➡ De informatie die beschikbaar is binnen een entiteit van het agentschap toegankelijk maken voor de belanghebbenden binnen het Agentschap MDK.
- ➡ Het gebruik van de beste ondersteunende toepassingen (incl. eventuele opzet van een Wiki) uitbreiden.

Op 23 juni 2010 is het Management Informatieplatform in productie genomen en opengesteld voor alle gebruikers binnen MDK. Wat de uitbreiding betreft van het gebruik van de ondersteunende toepassingen binnen het agentschap zijn in de loop van 2009 en 2010 de eerste stappen gezet. Zo is 'ASIS' ('Afdeling Scheepvaartbegeleiding InformatieSysteem') in gebruik genomen en is de start van de uitbreiding van de Balanced Scorecard module gepland voor het eerste kwartaal van 2011.

Gelet op de geplande volumes voor het Management Informatieplatform en de vereisten qua Disaster Recovery Planning (DRP) voor een aantal toepassingen binnen het agentschap, is in het kader van dit project het concept 'MDK Hardwareplatform' uitgewerkt. De effectieve realisatie hiervan is opgestart in het 4e kwartaal van 2010.

Bovenvermeld project kadert in de strategische ICT-doelstellingen die het Agentschap MDK midden 2009 heeft vastgelegd, namelijk:

1. Creatie van een informatieplatform MDK
2. Optimaal gebruik ICT-middelen
3. Verzekeren goed bestuur

*De drie strategische organisatiedoelstellingen en de respectievelijke subdoelstellingen van de eerste beheersovereenkomst MDK 2008–2010 werden opgevolgd door volgende indicatoren*

## INDICATOREN

- 1.1.1 Veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen
- 1.2.1 Percentage tijd beschikbaar (= gegevens beschikbaar) van golfmetingen “Westhinder – Kwintebank” en “Scheurpas” in het afgelopen kwartaal
- 1.2.2 Gemiddelde termijn tussen de metingen en het afleveren van het eindproduct – Papie-ren peilplan van de aanlooproutes /vaargeulen
- 1.2.3 Percentage beschikbaarheid van SRK
- 1.2.4 Realisatie fysisch programma met betrekking tot innovatieprojecten
- 1.3.1 Wachttijden voor schepen
- 1.3.2 Percentage gelukte vaarplannen
- 1.3.3 Tijdig uitbetalen subsidies HKD/Vlaamse zeehaven
- 1.3.4 Realisatie fysisch programma VTS-investeringen binnen de havengebieden (VIF krediet)
- 1.4.2 Realisatiegraad SDV-programma
- 2.1.1 Percentage beschikbaarheid van de apparatuur MRCC
- 2.2.1 Organisatie en responssnelheid van SAR-vaartuigen
- 2.2.2 Inzetbaarheid van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening (incl. inzetbaarheid loodsboten)
- 2.3.1 Opvolging traject Kustwacht





*De archivaris van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) is verantwoordelijk voor de uitbouw van het archiefbeleid van het Agentschap MDK. Daarbij wordt niet alleen aandacht geschonken aan het historische archief maar ook aan het moderne archief, zowel in papieren als in digitale vorm.*

## ARCHIEFBEHEER

Het project Postregistratie werd verder opgevolgd. Na bevraging van de verschillende afdelingen en het opmaken van een behoefteanalyse werd een marktonderzoek uitgevoerd. Er werd een selectie gemaakt van 4 firma's die een postregistratiesysteem aanbieden.

Na het oplijsten van de pro's en contra's is gebleken dat 2 systemen in aanmerking komen. Een onderzoek naar de financiële aspecten van beide systemen heeft ertoe geleid dat een concreet voorstel geformuleerd kon worden aan de Directieraad.

In de schoot van het Agentschap MDK is het Archief en Documentatiecentrum van het Zeewezen (ADZ) werkzaam. Het ADZ bestaat uit de archivaris van MDK en 2 archiefvrijwilligers, ex-werknemers van LOODSWEZEN dab. Het houdt zich bezig met het historische archief van het Zeewezen waaruit LOODSWEZEN dab gegroeid is.

Concreet werkt de Archiefraad in eerste instantie aan de personeelsdossiers van de toenmalige nautische directie te Oostende. Later zullen ook de andere locaties aan bod komen. De leden van de Archiefraad trachten tevens door middel van plaatsbezoeken aan de diverse locaties van het huidige LOODSWEZEN dab de toestand van de archieven in kaart te brengen.

De problemen en verzuchtingen die daarbij naar boven komen zullen als basis dienen voor een plan van aanpak.







*Mede onder impuls van de Permanente Commissie (PC) is het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied (GNB verdrag) tot stand gekomen. Het verdrag, ondertekend op 21 december 2005, werd op 1 oktober 2008 van kracht. Dankzij de grondige voorbereidingen van de PC, kon het verdrag soepel en probleemloos in werking treden. Bovendien handelde de PC reeds sinds 1 januari 2003 volgens de principes van het GNB.*

## PERMANENTE COMMISSIE EN GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

Het GNB verdrag regelt een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse inspraak in het nautisch beheer voor het Scheldegebied. Hiertoe zijn de bevoegdheden van de PC uitgebreid zodat de commissie als volwaardig beleidsorgaan kan optreden.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, die al vanaf 1 januari 2003 actief is, kreeg in het verdrag een juridische grondslag. De GNA zorgt als beheersorgaan vanuit het SCC Vlissingen voor de dagelijkse coördinatie van het scheepvaartverkeer. De samenwerking in de GNA verloopt uitstekend. Hierdoor kan de GNA beslissen en naar buiten toe optreden als één entiteit, conform de leidraad van het GNB verdrag.

De belangrijkste doelstellingen van het GNB zijn: veilige/vlotte verkeersafwikkeling en optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit, rekening houdend met de schaalvergroting van de scheepvaart.

### Veiligheid

De PC besteedt veel aandacht aan de verkeersveiligheid. Mede dankzij de door de PC ingevoerde maatregelen is het veiligheidsniveau sterk verbeterd. De onderstaande grafiek toont aan dat het jaarlijkse aantal incidenten op de scheepvaartroute vanaf de monding van de Westerschelde tot aan de haven van Antwerpen vanaf 1980 een dalende tendens vertoont. In 1980 werden we geconfronteerd met 238 incidenten. In 2007-2008 was dit gereduceerd tot een zestigtal. Het absolute laagterecord van 31 in 2009 is wellicht voor een groot deel te danken aan de verminderde verkeersintensiteit vanwege de economische crisis.



## Vlotheid

Het GNB verdrag beoogt een versterkte samenwerking tussen de PC en de havenbesturen om de nautische ketenwerking te verbeteren. De PC heeft haar relatie met de Scheldehavens dan ook verdiept en treedt ermee in direct overleg. In 2010 heeft de PC een overeenkomst met het havenbedrijf Antwerpen ondertekend om de ketenwerking te realiseren. Werkafspraken tussen de GNA, de havenkapiteinsdienst Gent en alle betrokken ketenpartners met het oog op een optimale planning van het scheepvaartverkeer op het kanaal Gent–Terneuzen zijn in uitvoering.

De studie ketenwerking, die de PC in 2009 heeft gestart, zal medio 2011 afgerond zijn. Alle ketenpartners zijn daarbij betrokken. De studie zal verbeterpunten aanwijzen waaruit de PC in overleg met o.m. de havens een implementatieplan zal afleiden.

## Optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit

De Permanente Commissie speelt adequaat in op de schaalvergroting van de scheepvaart. Na grondig voorbereidend onderzoek en het uitvoeren van een reeks proefvaarten heeft de PC toelating gegeven voor de vaart naar Antwerpen met containerschepen langer dan 360 m. Het betreft de zgn. ULCS (Ultra Large Container Ships) die wereldwijd steeds vaker worden ingezet. Bovendien is de maximaal toegelaten diepgang voor de vaart op de Schelde met deze schepen stapsgewijs opgetrokken van 13,5 naar 14,5 m. In de periode maart 2009 tot eind 2010 zijn ongeveer 150 reizen met ULCS succesvol verlopen.

Ook heeft de PC eind 2010 een nieuwe op- en afvaartregeling naar en vanuit Antwerpen uitgevaardigd. De nieuwe regeling houdt maximaal rekening met de nieuwe vaarmogelijkheden van de verdiepte Schelde. De belangrijkste verbeteringen zijn:

- ➔ een getijonafhankelijke vaart met 13,1 m diepgang i.p.v. 11,9 m;
- ➔ de maximum diepgang voor afvarende containerschepen met een lengte tot 340 m bedraagt nu 15,2 m; tot eind 2009 was deze diepgang nog beperkt tot 14,0 m;
- ➔ een verruiming van de tijvensters van getijgebonden schepen met minstens anderhalf tot drie uur.

In de periode 2006–2010 heeft de PC ook de nautische toegankelijkheid van het kanaal Gent–Terneuzen verbeterd. De maximaal toegelaten scheepsdiepgang bij opvaart is in 2007 opgetrokken van 12,3 tot 12,5 m. Om ook bij afvaart een diepgang van 12,5 m toe te laten, is er één proefreis vereist. Zodra zich een geschikt schip aanmeldt, zal deze proefreis plaatsvinden.

Eind 2008 heeft de PC de maatregelen voor de passage van de Westsluis door autoschepen versoepeld. In 2010 is de maximaal toegelaten scheepsbreedte vastgelegd op 37 m i.p.v. de vroegere 34 m.

Tot slot loopt er ook een studie naar een verbetering van de toegankelijkheid van de Sloehaven (Vlissingen) voor bulkvaart.







de kustwacht  
waakt over de zee

*De Kustwacht wordt gevormd door 17 overheidsdiensten, waarvan 8 Vlaamse en 9 federale, met bevoegdheden op zee. Deze diensten zijn ook gekend als 'kustwachtpartners'. De Kustwacht zorgt voor een vlotte samenwerking tussen de verschillende kustwachtpartners. Hierdoor kan niet alleen efficiënt gewerkt worden, maar kan ook bespaard worden.*

## DE KUSTWACHT

De Kustwacht bestaat uit een beleidsorgaan, een overlegorgaan en een secretariaat. Het beleidsorgaan, bestaande uit de directeurs en hoofden van administraties, neemt beleidsbeslissingen en adviseert de ministers en de regering. Het overlegorgaan bestudeert dossiers en is samengesteld uit experts: juristen, ingenieurs, operationelen, wetenschappers, ... De gouverneur van West-Vlaanderen is voorzitter. Het secretariaat ondersteunt de werking van zowel het beleids- als het overlegorgaan en de samenwerking tussen de kustwachtpartners.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) speelt een belangrijke rol in de Kustwacht. De vier entiteiten van MDK (VLOOT dab, LOODSWEZEN dab, afdeling KUST en afdeling Scheepvaartbegeleiding) zijn immers allen kustwachtpartners. Bovendien is de administrateur-generaal van het Agentschap MDK de Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan Kustwacht. Hij wordt bijgestaan door een federale voorzitter, de directeur van het Crisiscentrum van de regering. De Vlaamse en federale voorzitter zitten het beleidsorgaan elk om de beurt voor.

### De Kustwachtcentrale

De Kustwachtcentrale en alle varende, vliegende en inzetbare middelen van de verschillende kustwachtpartners vormen het operationele gedeelte van de Kustwacht. De kustwachtcentrale bestaat uit twee centra die elkaar aanvullen: het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC) in Oostende en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) in Zeebrugge. Het MRCC, dat al sinds lang bestaat, is het eerste aanspreekpunt voor schepen in nood en coördineert reddingsacties. In september 2007 werd het MIK officieel geopend.

In het MIK werken operatoren van Defensie, Scheepvaartpolitie en Douane samen. Zij waken erover dat de wetten op zee nageleefd worden en treden op bij drugssmokkel, mensensmokkel, illegale visvangst en andere verboden activiteiten.



### Campagnebeeld en website

Om de Kustwacht bekend te maken bij een breed publiek, werd in 2008 een nieuw campagnebeeld gelanceerd. Het campagnebeeld symboliseert waakzaamheid en alertheid. De verschillende tinten blauw leggen niet enkel de link naar de zee, maar ook naar het blauw van de verschillende Kustwachtpartners: douaneblauw, MDK-blauw, politieblauw, marineblauw, ... Sinds 2008 heeft de Kustwacht ook een eigen website: [www.kustwacht.be](http://www.kustwacht.be). Daar is heel wat nuttige informatie te vinden over de taken van de kustwacht en alle kustwachtpartners.

### Interventies kustwachtpartners

De verschillende kustwachtpartners werken intensief samen om ongevallen op zee te voorkomen. Gezamenlijk worden noodplannen opgesteld en bijgestuurd waar nodig. Jaarlijks worden een aantal oefeningen en operaties georganiseerd om zo goed mogelijk voorbereid te zijn. In 2007 en in 2008 ging de operatie 'Black Blubber' door, waarbij de procedures om vervuiling op het strand op te ruimen, getest werden. Elk jaar zijn er tijdens de zomermaanden twee oefeningen voor het redden van drenkelingen. Verder houden de kustwachtpartners tweemaal per jaar een gezamenlijke operatie 'Opera'. Visserijactiviteiten worden dan gecontroleerd en vervuiling opgespoord.

De goede samenwerking tussen de verschillende kustwachtpartners heeft al meermaals haar nut bewezen. Toen in augustus 2007 het containerschip Rasil bij het buitenvaren van de haven van Zeebrugge 12 containers verloor, werden al snel 11 containers gerecupereerd. Nog in 2007 kreeg de Haven van Oostende te maken met olievervuiling. Het bunkerschip Sapphire lekte zware stookolie. Dankzij goede afspraken en een efficiënte samenwerking, kon vermeden worden dat de stookolie in de Noordzee terecht kwam en verliepen de opruimingswerken zeer vlot. In augustus 2009 stortte een sportvliegtuigje in zee neer. Gelukkig was de piloot en enige inzittende niet gewond en kon hij gered worden voor het toestel zonk. Het wrak bevond zich in de Belgische territoriale wateren, op ongeveer 20 kilometer van de Franse grens. Omdat de eigenaar geen initiatief nam om het wrak te laten bergen, hebben de verschillende kustwachtpartners de handen in elkaar geslagen om deze operatie tot een goed einde te brengen.

### Windmolenparken

De kustwacht heeft een grote rol gespeeld in de ontwikkeling van windmolenparken op zee. C-Power begon in mei 2007 met de bouw van een windmolenpark op de Thorntonbank voor de kust van Oostende. Eén jaar later, in mei 2008 was de eerste bouwphase afgewerkt en waren 6 windmolens operationeel. In het najaar van 2009 startte Belwind met het zetten van 56 windmolens op de Bligh bank voor de kust van Zeebrugge. In december 2010 volgde de officiële opening van hun windmolenpark.









Omdat het voor de windmolenexploitanten, met hun vele aannemers en onderaannemers, niet altijd gemakkelijk is om de weg te vinden in het kluwen van overheidsdiensten, is in 2008 een werkgroep windmolenparken opgericht. Zo kunnen de kustwachtpartners elkaar ook op de hoogte houden van de nieuwe ontwikkelingen in windmolendossiers en hun adviezen op elkaar afstemmen. De werkgroep stelde een Bijzonder Nood en Interventie Plan (BNIP) "Windmolenparken op zee" op.

Nog in 2008 is voor de kustwachtpartners een website windmolenparken aangemaakt waarop alle informatie en documenten over windmolenparken gecentraliseerd worden. In 2009 werden we geconfronteerd met "windmolentoerisme". Veel jachtjes probeerden zo dicht mogelijk bij de windmolens te komen en rederijen organiseerden rondvaarten naar de windmolens. Om gevaarlijke situaties te vermijden werd een Koninklijk Besluit (KB) Veiligheidsafstanden opgesteld. Dat bepaalt dat geen enkel vaartuig de windmolens dichter mag naderen dan 560 meter. Wie dat toch doet, is strafbaar. De verschillende kustwachtpartners werkten in 2010 ook een juridische adviesprocedure uit om de Vlaamse bevoegde diensten officieel te betrekken bij de federale bouw- en milieuvergunning.

### Internationaal

De kustwacht onderhoudt ook internationale contacten. In juni 2007 brachten vertegenwoordigers van kustwachtorganisaties van Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk een bezoek aan het secretariaat Kustwacht, het MRCC en het MIK. In 2010 was het secretariaat Kustwacht te gast bij de Nederlandse kustwacht in Den Helder. Verschillende kustwachtpartners maken ook deel uit van het North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF): een organisatie van 20 landen, waaronder België, die beter willen samenwerken op het gebied van maritieme veiligheid en beveiliging. Het NACGF werd opgericht in 2007. Sindsdien zijn er jaarlijks twee bijeenkomsten, telkens georganiseerd door een ander gastland.

De kustwachtpartners nemen regelmatig deel aan internationale oefeningen. In april 2007 ging de operatie 'Super Cepco' door tegen olievervuilers op zee. Zeven observatievliegtuigen uit België, Nederland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Denemarken en Duitsland hielden tien dagen lang toezicht boven het Kanaal en de Noordzee. In mei 2010 vond de NATO oefening 'Bold Mercy' plaats om de internationale samenwerking op het gebied van Search and Rescue (SAR) uit te testen. Verder waren er in 2010 nog verschillende oefeningen: SAREX, een SAR oefening met Nederland en België; Manchex, een SAR oefening met de landen rond het Kanaal: België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk; en tenslotte een oliebestrijdingsoefening van het European Maritime Safety Agency (EMSA).



*Het Agentschap MDK steunt al jaren het project areyouwaterproof. Areyouwaterproof is tien jaar geleden opgericht en telt momenteel 14 partners, waaronder de maritieme onderwijsinstellingen en de maritieme werkgevers. Samen voeren ze promotie om zowel jongeren als volwassenen warm te maken voor een maritieme opleiding.*

## AREYOUWATERPROOF

Momenteel zijn er 8 maritieme onderwijsinstellingen op diverse niveaus. Zo zijn er opleidingen in het secundair-, hoger- en het volwassenenonderwijs.

Areyouwaterproof lanceerde in het najaar van 2010 haar nieuwe website.

De nieuwe website geeft een duidelijk overzicht van de diverse opleidingen, maar ook over de toekomstmogelijkheden die een job op het water te bieden heeft.

Het nieuwe schooljaar 2010-2011 werden opnieuw meer leerlingen/studenten/cursisten geteld dan het vorige schooljaar. Er is zelfs een stijging van 40% t.o.v. 5 jaar geleden (schooljaar 2005-2006). De stijging is voornamelijk toe te schrijven aan de Hogere Zeevaartschool en het Maritiem Instituut Mercator. Zij kenden bijna een verdubbeling van het aantal leerlingen.

Het aantal afgestudeerden van het voorbije jaar bleef gelijk t.o.v. het schooljaar 2005-2006. Meer en meer studenten van de Hogere Zeevaartschool spreiden hun vakken over verschillende jaren. Hierdoor groeit het aantal afgestudeerden t.o.v. het aantal ingeschreven studenten niet evenredig.



are  
you  
water  
proof





*Hoewel de missie van MDK in de eerste plaats betrekking heeft op Vlaanderen, worden de activiteiten en de expertise van het agentschap ook in buitenland op vele terreinen met belangstelling gevolgd en gewaardeerd. Enkele dossiers tonen dit duidelijk aan.*

## INTERNATIONALE UITSTRALING

### Panama

De bijdrage van loodsen en scheepvaartbegeleiding bij de verruiming en verdieping van de Westerschelde zette de Panamese kanaalautoriteiten ertoe aan om te onderzoeken hoe zij deze “know how” konden gebruiken bij de geplande uitbreiding van het Panama kanaal. Bij de bouw van de nieuwe sluizen en bij de verruiming van het kanaal verlenen Vlaamse bedrijven al een belangrijke inbreng. Na de uitbreiding zullen de Panamese loodsen, zoals hun Vlaamse collega's in het verleden, geconfronteerd worden met de schaalvergroting in de scheepvaart. Om zich hierop voor te bereiden kwamen zij de afgelopen jaren meermaals naar Antwerpen om, met de rivierloodsen, de nodige expertise op te doen. Ze leerden om met de grootste oceaanreuzen te varen in nauw vaarwater en te manoeuvreren in de sluizen.

Daarenboven heeft het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout, in samenwerking met de Vlaamse rivierloodsen, studies uitgevoerd naar het in- en uitvaren van de nieuw ontworpen sluizen. De nieuwe Panama sluizen zijn immers geïnspireerd op de Berendrechtsluis te Antwerpen. Dit leidde uiteindelijk in juni 2010 tijdens een door MDK georganiseerd symposium tot de ondertekening van een “Memorandum of Understanding” tussen de Panamese en de Vlaamse loodsen. De volgende jaren zullen Panamese loodsen in Vlaanderen de nodige kennis opdoen om de transit van de grootste oceaanreuzen op een van de belangrijkste scheepvaartroutes ter wereld in goede banen te leiden.

### Senegal

Voor de loodsen van Dakar geldt dezelfde uitdaging. De haven van Dakar heeft een gelijkaardige configuratie als de haven van Zeebrugge behalve dat in Zeebrugge een belangrijk stromingspatroon bestaat dat onbekend is in Dakar. De haven van Dakar ondervindt dan weer een belangrijke invloed van deining.

Na een eerste ontmoeting met de verantwoordelijken van de Senegalese haven en de loodsdiensten begin 2009, werd een programma opgesteld. In 2010 kwamen vijf ploegen van een viertal loodsen uit Dakar praktijkervaring opdoen bij hun Vlaamse collega's. Samen met de kustloodsen werden in het Waterbouwkundig Laboratorium simulatorvaarten georganiseerd. Daarnaast werden ze uitgenodigd bij het in- en uitvaren van de haven van Zeebrugge met containerschepen.



### GNA/GNB in Aziatisch vaarwater

De bijzondere samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland in het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Schelde inspireerde de Mekong River Commission ( MRC) tot een opmerkelijk initiatief . Deze commissie werd door Thailand, Laos, Cambodja en Vietnam in 1995 opgericht. Reeds geruime tijd levert MDK in het kader van een Belgisch samenwerkingscontract reeks technische en logistieke ondersteuning aan de MRC. Anderzijds zond de MRC de afgelopen jaren herhaaldelijk delegaties naar ons land om na te gaan hoe de nautische samenwerking tussen twee landen aan de andere kant van de wereld verloopt. Blijkbaar zette dit een aantal geesten in beweging. Het model van de GNA werd als voorbeeld genomen bij het uitwerken van het Mekong Scheepvaartverdrag dat op 17 december 2009 werd ondertekend. Dit internationaal scheepvaartverdrag tussen vier landen, die tot voor enkele decennia nog op voet van oorlog met elkaar leefden, zou onmogelijk geweest zijn zonder de diplomatieke, financiële en juridische inbreng van de Belgische en Vlaamse overheid. MDK is bijzonder fier dat het hiervoor mensen en ervaring ten dienste kon stellen.

### APEC-seminaries

Sinds meer dan 30 jaar speelt APEC , het “Flanders Port Training Center” een belangrijke rol in de kennisoverdracht vanuit de Vlaamse havens naar de wereld. In samenwerking met de Vlaamse overheid, het Havenbedrijf Antwerpen, de provincie Antwerpen en diverse bedrijven worden praktijkgerichte en interactieve havenseminaries ingericht voor havenprofessionals uit alle landen.

Verschillende medewerkers van het Agentschap MDK verleenden de afgelopen jaren hun medewerking aan APEC cursussen en seminars. In 2010 werd voor de eerste maal een seminarie exclusief gewijd aan de nautische veiligheid en toegankelijkheid van de Vlaamse havens. Gedurende veertien dagen bezochten 28 havenverantwoordelijken uit 14 verschillende landen alle entiteiten van het agentschap. Voor deze havenprofessionals was het belangrijk om te ervaren hoe in de verschillende operationele afdelingen van het agentschap met de veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer wordt omgegaan. Hierbij lag de nadruk vooral op praktijkgetuigenissen en bezoeken aan de projecten en installaties.

Een tevreden APEC voorzitter kon samen met de administrateur-generaal van MDK aan alle cursisten de behaalde getuigschriften van deelname overhandigen.

# g areas VTS & MRCC





**VLOOT dab**

Verwijzend naar de balans en de resultatenrekening van VLOOT dab kan uit onderstaande tabel worden afgeleid dat de bedrijfseconomische opbrengsten in stijgende lijn gingen gedurende de laatste 5 jaar. Deze ontvangsten bestaan jaarlijks uit enerzijds een dotatie van gemiddeld 30 miljoen euro voor de maatschappelijke taken van de DAB en anderzijds uit eigen ontvangsten.

**LOODSWEZEN dab**

Bij LOODSWEZEN dab merken we, ondanks de door de Vlaamse Regering eenmalig ter beschikking gestelde dotatie, een sterke terugval in de ontvangsten op in 2009. De effecten van de economische crisis en de invoering van het crisistarief zijn duidelijk merkbaar in de ontvangsten. Een voorzichtig herstel is merkbaar in 2010 door het herstel van de trafiek naar de Vlaamse zeehavens.

| Ontvangsten | VLOOT dab     | LOODSWEZEN dab |
|-------------|---------------|----------------|
| 2006        | 41.300.000,00 | 65.634.531,73  |
| 2007        | 45.800.000,00 | 74.679.305,73  |
| 2008        | 53.000.000,00 | 78.601.905,20  |
| 2009        | 52.064.000,00 | 69.744.984,31  |
| 2010        | 55.181.000,00 | 70.321.097,66  |

**Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst**

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en Stafdienst beschikken over drie diverse bronnen van kredieten. Dit zijn de Bestaansmiddelen, de Algemene Uitgavenbegroting en het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF). Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van het totale bedrag aan kredieten van de afdelingen. Sinds 2006 valt een stijging of status quo waar te nemen in deze kredieten:

- ➔ De personeelskosten zijn gedurende de laatste 5 jaar licht gestegen o.w.v. de endogene groei, de indexatie en de bijkomende taken die het Agentschap MDK gedurende de laatste 5 jaar heeft opgenomen.
  - ➔ De investeringskredieten kennen in 2008 een eenmalige stijging van 8 miljoen euro voor investeringen aan de Kust. De andere jaren is het investeringsbudget ongeveer status quo gebleven voor deze afdeling van het agentschap.
  - ➔ De onderhoudskosten zijn gedurende deze periode status quo gebleven, uitgezonderd een herschikking die is uitgevoerd in de loop van 2009 ten voordele van de investeringen in het project Vismijn Oostende.
- In totaliteit bleef de budgettaire massa van de afdelingen van het Agentschap MDK nagenoeg status quo gedurende de laatste 5 jaar.

|                    | 2007           | 2008           | 2009           | 2010           |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Weddes             | 13.412.000,00  | 15.106.000,00  | 16.027.569,22  | 16.976.000,00  |
| Investeringen      | 38.090.000,00  | 54.787.000,00  | 48.946.000,00  | 46.498.000,00  |
| Onderhoud          | 23.420.000,00  | 23.440.000,00  | 18.854.000,00  | 23.740.000,00  |
| Totaal aan Krediet | 136.794.832,00 | 155.874.200,00 | 149.455.392,31 | 149.450.000,00 |

**LOODSWEZEN DAB**





*LOODSWEZEN dab heeft als missie het loodsen en beloodsen van zeeschepen en het verstrekken van diensten en adviezen, die hiermee gepaard gaan, tegen een maatschappelijk aanvaardbare prijs.*

## MISSIE EN VISIE LOODSWEZEN DAB

De personeelsleden promoten en ondersteunen:

- ➔ De waarden van de Vlaamse overheid;
- ➔ Commercieel denken en handelen in een overheidsgerichte dienstverlening;
- ➔ Expertise door gekwalificeerde, opgeleide en gemotiveerde personeelsleden in te zetten;
- ➔ De waarden zoals flexibiliteit, inzet en teamgeest;
- ➔ Transparantie en duidelijkheid;
- ➔ Veiligheid en vlotheid van de scheepvaart;
- ➔ Partnerschappen.

LOODSWEZEN dab heeft, als entiteit van het Agentschap MDK, de opdracht 'het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de Vlaamse havens'. Dit omvat het eigenlijke loodsen (LAB), het loodsen op afstand (LOA), het beloodsen en het verstrekken van nautische expertise en adviezen.

*De Vlaamse beloodsingsmiddelen op zee zijn door hun leeftijd aan vervanging toe. Na grondige afweging binnen het agentschap, mede in overleg met het Nederlandse Loodswezen Scheldemonden, is geopteerd om een modern beloodsingconcept toe te passen met inzet van Swath-vaartuigen.*

## BELOODSINGSMIDDELEN

Aan Vlaamse zijde houdt dit de inzet van de volgende middelen in:

- ➔ een swath-moederschap met hotelvoorzieningen voor loodsen;
- ➔ twee operationele swath-tenders waarvan er één rond het moederschap opereert en de ander dient voor de aanvoer van loodsen naar het moederschap;
- ➔ een swath-tender als reserve.

De beslissing was gebaseerd op de positieve ervaringen van het Duitse Loodswezen met een gelijkaardig beloodsingconcept voor de Elbe.

Ondertussen werkt het Nederlands Loodswezen eveneens met twee swath-tenders, waarvan één operationeel in de Schelde-regio.

Gelet op de financiële gevolgen van het verwerven van deze beloodsingvloot, heeft de Vlaamse Regering er de voorkeur aan gegeven om hiervoor een alternatieve financiering te zoeken.

De keuze viel op het huren van de vaartuigen via bareboat-contracten, een systeem dat in de maritieme wereld veelvuldig wordt gehanteerd. Dit laat toe om de financiële lasten over meerdere jaren te spreiden.

De Vlaamse Regering heeft op 24 april 2009 ingestemd met het volgende:

- ➔ de vaartuigen worden gebouwd door een Duitse scheepswerf die heel wat ervaring heeft op het gebied van Swath-vaartuigen;
- ➔ Dexia-bank staat in voor de financiering;
- ➔ De vaartuigen worden voor een periode van 14,5 jaar verhuurd aan de Vlaamse overheid, VL00T dab zal instaan voor de bemanning en het courante onderhoud;
- ➔ Na afloop van de huurperiode heeft de Vlaamse overheid het voorkeurrecht om de vaartuigen te kopen of verder te huren.

De contracten werden op 14 mei 2009 door minister-president Kris Peeters en Dexia-bank ondertekend.









De planning voor de oplevering van de schepen is als volgt:

- ➡ de eerste swath-tender is voorzien tegen half mei 2011;
- ➡ de tweede swath-tender is voorzien tegen half augustus 2011
- ➡ de derde swath-tender is voorzien tegen half december 2011
- ➡ het swath-moederschip voorzien tegen half mei 2012.

Door strikte opvolging en regelmatige werfbezoeken zullen de voorziene termijnen worden gehaald.

In aansluiting met de gestelde termijn heeft LOODSWEZEN dab in samenwerking met VLOOT dab een werkgroep opgestart om het verkeersscheidingsstelsel aan te passen. Door deze aanpassing verkrijgen de zeeschepen een leidraad om zich op een veilige wijze aan te bieden op de kruispost. In dezelfde werkgroep wordt bekeken hoe de opleiding van de bemanning zal verlopen en hoe de loodsen best gebruik kunnen maken van deze nieuwe vaartuigen. Met het Duitse Loodswezen werden afspraken gemaakt om hun ervaring te delen met het personeel van VLOOT dab en LOODSWEZEN dab.

### Communicatie naar de klanten

In samenwerking met het agentschap werd de afgelopen jaren op regelmatige basis klantenoverleg gehouden in de verschillende havens (Antwerpen, Gent en Zeebrugge). Tijdens zo'n overleg worden verschillende items behandeld zoals de invoering van het vernieuwde loodsgeldtarief, het gebruik van loodsladders en gangways, de verschillende op- en afvaartregelingen, de windmolenparken in zee, de ketenwerking en de beloodsingsmiddelen. Telkens wordt een stand van zaken verstrekt.

Naar aanleiding van een klantenbevraging heeft LOODSWEZEN dab een project opgestart om de klanten beter te informeren over de inzet van de loods. Zo kan de klant informatie krijgen over het uiterste tijdstip dat de loods aan boord zal gaan. Dit is vooral belangrijk bij stormbeloodsing en grote pieken in de trafiek.

Aansluitend werd de website van LOODSWEZEN dab totaal vernieuwd zodat de gebruiker nog meer en beter geïnformeerd kan worden. Klanten kregen ook toegang tot een database waarin zij veel informatie kunnen vinden over de werking van het Loodsen Informatie Systeem. Deze tool heeft de naam Loodswezen WIKI gekregen.

Voor de BTW-problematiek, die door Europa werd opgelegd, heeft LOODSWEZEN dab ook een oplossing uitgewerkt. De klant levert zelf de nodige informatie aan zodat de factuur op een correcte manier kan worden opgemaakt.

*Ultra Large Container Carriers (ULCC's) hebben in de loop van de laatste jaren een sterke groei gekend. In 1996 was de capaciteit nog beperkt tot 6.000 TEU met een lengte van 318 m. In 2005 groeide dit tot een kleine 8.000 TEU met een lengte van minder dan 360 m. In 2006/2007 kwam de Maersk E klasse die met een lengte van 400 m een capaciteit van meer dan 15.500 TEU garandeert. Andere rederijen zaten ook niet stil. Zo kwam nadien de MSC Beatrice klasse met een lengte van 367 m en een breedte van 52 m die een capaciteit haalt van 14.000 TEU.*

## SCHAALVERGROTING

LOODSWEZEN dab diende daarom maatregelen te treffen :

- ➔ In samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium werden al de gegevens van de schepen en de waterweg in de simulator ingebracht zodat de loodsen de noodzakelijke manoeuvres met de steeds groeiende ULCC's konden uittesten.
- ➔ De technische loopbaan van de loodsen werd bijgesteld.
- ➔ Samen met de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit werd hard gewerkt om de ketenwerking op punt te stellen.

De op- en afvaartregeling voor de haven van Antwerpen werd enkele malen aangepast en verbeterd. Dit gebeurde een laatste keer na de beëindiging van de derde Scheldeverdieping. Deze wijziging werd eind december 2010 door de Permanente Commissie goedgekeurd. Bij afvaart is de maximale diepgang groter geworden. Het blijft natuurlijk noodzakelijk dat dit steeds in overleg met de diensten van het agentschap gebeurt. De ervaring van de loodsen moet worden opgebouwd.

Voor ULCC-schepen naar de haven van Zeebrugge verstrekte LOODSWEZEN dab nautisch advies zodat zeeschepen met een lengte van 400 m kunnen aanlopen. Ook zorgde LOODSWEZEN dab voor de nautische input bij de herziening van de LNG beheersmaatregelen, die nodig was om de schaalvergroting voor de LNG schepen op te vangen. Naast de maatregelen voor klassieke LNG schepen (lengte van 280 m) zijn er beheersmaatregelen voor de Q flex (lengte 315 m) en de Q max. (lengte 345m).

Ook in de haven van Gent werd de impact van de schaalvergroting duidelijk. Eind 2008 werd een proefproject opgestart om de maximum toegestane breedte van 34 m naar 37 m op te trekken. Arcelor-Mittal was de eerste die een dergelijk schip aanbood. De eerste aanloop werd met succes afgewerkt. Het vertrek verliep eveneens zonder het minste probleem.











Aansluitend op deze schaalvergroting werd in 2008 onderzocht welke navigatieondersteunende middelen aan de loodsen ter beschikking konden worden gesteld om hen te helpen bij het beloodsen.

Er zijn twee middelen die de voorkeur genieten, namelijk de Schelde Navigator Marginale Schepen (SNMS LITE) en de FULL SNMS. Deze navigatieondersteunende tool bestaat uit een laptop met navigatieprogramma dat gebruik maakt van de Pilot Plug aan boord van zeeschepen. De FULL SNMS is vergelijkbaar van uitrusting maar de precisie is nog nauwkeuriger. Deze wordt steeds gebruikt bij het beloodsen van ULCC's met bestemming de sluis Antwerpen.

Een werkgroep van loodsen heeft bepaald waaraan de soft- en hardware moest voldoen. Eveneens werden alle specificaties bepaald. Daarna werd een bestek voor de LITE gepubliceerd. Er waren twee inschrijvingen voor de hardware. Er was slechts één inschrijving voor de software.

Na uitgebreide testen werd het project toegewezen. De levering is over drie jaar gespreid. De laatste toestellen werden in 2010 aan de loodsen geleverd.

In samenwerking met het Nederlandse Loodswezen regio Scheldemonden is een werkgroep opgericht die de verdere ontwikkelingen van de beide versies opvolgt. Er zal immers in de toekomst onderzocht worden hoe de verbindingen met deze toestellen verder kunnen worden geoptimaliseerd. Ook wordt bekeken hoe het gewicht van het toestel, dat voor de FULL SNMS wordt gebruikt, verder kan beperken. De eerst geleverde FULL SNMS toestellen zijn immers aan vervanging toe.

Na een aanbestedingsprocedure werd door LOODSWEZEN dab besloten om de loodsen een opleiding te laten volgen met scheepsmodellen. Het centrum dat de opdracht kreeg toegewezen is gelegen in Saint-Pierre-de-Bressieux in Frankrijk.

Het voordeel van oefenen op modellen is dat de werkelijkheid zeer sterk wordt benaderd. Het centrum is in staat om sluizen, kaaimuren, kanalen en dergelijke na te bouwen. Ook de stroming en de wind kunnen op vraag worden gegenereerd. Varen in diep en ondiep water is mogelijk. Elke oefening die de loods uitvoert, wordt nauwkeurig geregistreerd en naderhand uitvoerig besproken.

De groepen van 8 loodsen bestaan uit verschillende korpsen. Zo leren zij de problemen van de andere korpsen beter te begrijpen en wordt de samenhang gestimuleerd.



*In 2005 werden de Scheldeverdragen in Middelburg ondertekend. In 2007 werden ze door het Vlaams Parlement goedgekeurd. Na een diplomatieke nota-uitwisseling tussen de Vlaamse en Nederlandse Regering traden de vier Scheldeverdragen in werking op 1 oktober 2008.*

## SCHELDEVERDRAGEN EN SAMENWERKING LOODSDIENSTEN

Het betreft de volgende verdragen :

- uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde–estuarium. Dit regelt de derde Scheldeverdieping;
- het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer van het Schelde–estuarium. Dit regelt onder andere de optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens;
- het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer. Dit beschrijft het nautisch beheer voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer;
- het verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven. Dit verdrag is op 1 januari 2009 in werking getreden.

In 2008 werd tussen het Nederlandse Loodswezen regio Scheldemonden en het Vlaamse Loodswezen een samenwerkingsovereenkomst en tarifieringsovereenkomst ondertekend door minister–president Kris Peeters en Guido Van Rooij van het Nederlandse Loodswezen.

De samenwerkingsovereenkomst legt de samenwerking tussen de beide loodsdiensten vast, evenals de regels voor verrekening van kosten en inkomsten. Verder zullen beide diensten de samenwerking zodanig bevorderen dat de loodsverlening zoveel mogelijk zal worden uitgevoerd als was het één operationele organisatie.

De tarifieringsovereenkomst heeft tot doel de volledige en werkelijke kosten van beide loodsdiensten voor de Scheldevaart te dekken. De Vlaamse minister bepaalt de tarieven voor de loodsgelden en de loodsvergoedingen voor de Scheldevaart.



*Om tegemoet te komen aan vragen vanuit de sector is LOODSWEZEN dab in 2009 gestart met een nieuwe berekeningswijze van de loodsgelden. De bedoeling was om een transparant systeem op te zetten waarbij de loodskost voorafgaandelijk kan berekend worden, meer bepaald een loodsgeldtarief waarvan transparantie, eenvoud en economische relevantie de pijlers zijn.*

## FACTURATIE

In plaats van de "ééndimensionale" parameter reisdiepgang wordt in het nieuwe systeem gewerkt met een "driedimensionale" parameter namelijk "de blokmaat" van het schip. De blokmaat van het schip wordt gedefinieerd als het product van max. breedte x max. lengte x max. zomerdiepgang. Het voordeel is dat de blokmaat door iedereen ondubbelzinnig en op voorhand gekend is en geen aanleiding tot discussie geeft. Bovendien is er binnen de tariefstructuur een zekere differentiatie van de tarieven. Grotere schepen hebben een grotere economische draagkracht en kunnen dus ook een groter deel van de kosten dragen.

In de nieuwe loodsgeldtariefstructuur is ook beleidsruimte voorbehouden voor de bevoegde Vlaamse minister om incentives te geven aan bepaalde trafieken, types van schepen,.... Zo werden voor Ro/Ro schepen en shortsea trafieken bepaalde maatregelen getroffen.

Voor zogenaamde "verklaringhouders" werd afgestapt van de aanrekening van  $\frac{1}{4}$  van het loodsgeld van het afgelegde traject en wordt een vast bedrag per reis aangerekend.

Al deze maatregelen werden nauwkeurig afgewogen zodat in totaliteit de nieuwe tariefstructuur kostendekkend blijft.

Jaarlijks worden de tarieven doorgelicht door een onafhankelijke auditor die een "benchmarking" uitvoert met de ons omringende havens. Hierdoor is de garantie ingebouwd dat de loodsgelden voor de Vlaamse havens competitief blijven.





*Gedurende de periode 2005 –2010 werd 77,53 percent van de totale vaart op de Vlaamse havens voorzien van een loods (LOODSWEZEN dab en Nederlands Loodswezen samen).*

## OPERATIONEEL

22,47 percent kreeg een vrijstelling van de verplichting van het nemen van een loods, met name een ad hoc vrijstelling, een verklaring van vrijstelling of een ontheffing voor het nemen van een loods.

Van de 77, 53 percent werd meer dan drie kwart (76, 06%) door LOODSWEZEN dab bediend. Een kwart percent (0, 25%) werd onder Loodsen Op Afstand (LOA) binnengepraat. De rest (23, 69%) werd door het Nederlands Loodswezen geloodst.

De economische crisis was voelbaar voor LOODSWEZEN dab. Het aantal beloodsingen (som van alle beloodsingen van de vier korpsen samen) is eind 2008 spectaculair gedaald tot een dieptepunt dat voelbaar bleef gedurende heel 2009.

Begin 2010 is het aantal beloodsingen uitgevoerd door LOODSWEZEN dab gestegen tot het niveau van 2005–2006.

De daling van het aantal beloodsingen was minder voelbaar in de kleinere korpsen (Kust- en Kanaalloods).







*Onder het begrip ketenwerking wordt een hogere graad van verkeersmanagement op de Scheldemonden verstaan. Doelstelling is het scheepvaartverkeer zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen door een geïntegreerde aanpak tussen alle betrokken actoren.*

## KETENWERKING

Cruciaal hierin is het terugdringen van de wachttijden van schepen. Het spreekt voor zich dat dit een hele reeks van maatregelen met zich meebrengt langsheen de keten van verschillende gebieden en actoren die een schip op zijn traject ontmoet. Zowel de actoren zelf als de communicatie en afspraken dienen hiertoe geoptimaliseerd te worden. Het traject van een schip doorheen de Scheldemonden wordt gekenmerkt door een reeks aan parameters, namelijk RTA's (Requested time of arrival), ETA's (Estimated time of arrival), RTD's (Requested time of departure), ETD's (Expected time of departure), enzovoort. Er kan worden vastgesteld dat de verschillende actoren regelmatig een verschillende invulling geven aan deze parameters die de scheepstrajecten kenmerken. Gevolg is dat een analyse naar de oorzaken van wachttijden op basis van deze parameters tot uiteenlopende resultaten kan leiden, afhankelijk van de set aan parameters die men hanteert. Welke set gehanteerd wordt hangt af van het nulpunt dat door de actor in casu wordt toegepast. LOODSWEZEN dab is zich bewust van het belang van de ketenwerking en werkt actief mee in de verschillende werkgroepen. Cijfers worden samen met andere partners gecontroleerd, indien nodig aangepast en goedgekeurd.

LOODSWEZEN dab volgt maandelijks de wachttijden op. Voor de haven van Antwerpen wordt het cijfermateriaal van de wachttijden achter de sluizen niet meegenomen. LOODSWEZEN dab is niet in de mogelijkheid om deze wachttijden te meten. Wel wordt deze informatie met de betrokken partners bekeken. Om de wachttijden tot een minimum te herleiden wordt binnen LOODSWEZEN dab met vastgelegde normen gewerkt. Drie normen worden vastgelegd. Een eerste norm bepaalt dat het aandeel van schepen met wachttijden te wijten aan LOODSWEZEN dab de 10% niet mag overschrijden. Daarnaast mogen de resultaten van het lopend jaar de gemiddelden van de laatste twee en vijf jaar niet overstijgen.

De resultaten van LOODSWEZEN dab worden als volgt samengevat:

Het aandeel van de wachttijden te wijten aan LOODSWEZEN dab bedraagt voor het dienstjaar 2010 2,34%. De duur van deze wachttijden bedraagt 1,08% van de totale duur. Beide resultaten liggen ver onder de vooropgestelde norm. Gedurende 2009 en 2010 liggen de resultaten onder het gemiddelde van de laatste twee jaar en onder het gemiddelde van de laatste vijf jaar. Door voldoende loodsen ter beschikking te stellen en door de loodsen zo optimaal mogelijk in te zetten draagt LOODSWEZEN dab bij tot het vermijden van wachttijden.

Op 31 december 2010 telde LOODSWEZEN dab 454 personeelsleden waarvan:

- 46 administratieve personeelsleden (administratie, dienstleiding en management)
- 53 loodsdienst- en rededienstcoördinatoren
- 355 loodsen

Verschillende personeelsleden maken echter gebruik van de bestaande verlofmogelijkheden. Bijgevolg zijn 444 voltijds equivalenten (VTE) beschikbaar en is het vooropgestelde personeelsplan voor 93% ingevuld. Daarnaast zijn er in 2010 verschillende personeelsbewegingen geweest. 12 nieuwe personeelsleden werden aangeworven en 17 personeelsleden stroomden uit als gevolg van pensionering (13), overlijden (1), overplaatsing (2) of ontslag (1).

## Evolutie van het personeelsbestand

|           | Administratie | Lodico's<br>Redico's | Loodsen | Totaal<br>personeel | VTE |
|-----------|---------------|----------------------|---------|---------------------|-----|
| 1/01/2006 | 52            | 53                   | 340     | 445                 | 431 |
| 1/01/2007 | 46            | 52                   | 359     | 457                 | 440 |
| 1/01/2008 | 36            | 57                   | 355     | 448                 | 434 |
| 1/01/2009 | 39            | 55                   | 351     | 445                 | 433 |
| 1/01/2010 | 46            | 53                   | 358     | 457                 | 445 |
| 1/01/2011 | 46            | 53                   | 355     | 454                 | 444 |

Op basis van het vooropgestelde personeelsplan en de berekening van de werkdruk worden nieuwe personeelsleden aangeworven. Het personeelsbestand is met 2% vergroot over de laatste 5 jaar.

Opmerkelijk is dat het aantal voltijds equivalenten in verhouding met het aantal personeelsleden stijgt over de jaren heen van 96,9% naar 97,8% waardoor meer mensen beschikbaar zijn en minder gebruik gemaakt wordt van de verlofmogelijkheden.

## Competentiemanagement

In het kader van de permanente bijscholing werd beslist om de opleiding van loodsen uit te breiden met oefenvaarten op schaalmodellen in het trainingscenter Port Revel (FR). Tijdens deze training kunnen loodsen dagelijks 8 manoeuvrevaarten maken op een artificieel meer waar steigers, kaaien, sluiskolken ,... zijn voorzien. Aan de oefening gaat een theoretische en praktische briefing vooraf. Daarna volgt een becommentarieerde debriefing. Loodsen krijgen tijdens deze training de opportuniteit om verschillende manoeuvres aan te leren en/of bij te sturen zoals 'skidding', schroef- en roereffect, ankermanoeuvres in nauwe vaarwaters, werken met sleepboten zowel escort als havenwerk, manoeuvreren in ondiep water, inzinking en oevereffecten,...









# KWALITEIT – PREVENTIE – VEILIGHEID

## Veiligheid

Op initiatief van LOODSWEZEN dab werd het convenant i.v.m. de Commissie Nautische veiligheid Kust op 27 april 2009 ondertekend. De Commissie Nautische veiligheid Kust begon haar feitelijke activiteiten op 26 november 2009 en draagt samen met de reeds bestaande Commissie Nautische veiligheid bij tot een actief beleid dat de veiligheid van de scheepvaart op de Scheldemonden en voor de Vlaamse kust moet garanderen. Beide vergaderingen die op regelmatige tijdstippen bijeenkomen en waaraan LOODSWEZEN dab steeds actief deelneemt, bestuderen op een kritische wijze scheepvaartincidenten.

De lering die uit die studie wordt getrokken wordt opgenomen in de recurrente training van loodsen in verband met incidenten. Een steeds actiever ingrijpen in de debriefing van loodsen, waarbij de nadruk steeds weer wordt gelegd op het lering trekken uit incidenten, zorgde er de laatste 5 jaar voor dat het aantal ernstige ongevallen tot een strikt minimum werd beperkt.

## Expertise

Met expertise bedoelen we: het leveren van nautisch advies en / of consultancy door LOODSWEZEN dab.

Deze indicator heeft enkel betrekking op expertise die geleverd wordt na een formele vraag uit een dienst van de Vlaamse overheid of van een externe organisatie met betrekking tot nautisch advies en / of informatie.

Het aantal expertises en de tijdigheid ervan worden sedert 2004 opgevolgd. Twee normen werden vastgelegd, namelijk het gemiddelde van 2004 – 2005 vermeerderd met 80% en het gemiddelde van de laatste twee jaar. Voor 2010 werd de eerste norm overschreden. De resultaten van 2010 waren echter onder het gemiddelde van de twee laatste jaren.

Om de kwaliteit van de dienstverlening hoog te houden blijft LOODSWEZEN dab zich inzetten om een hoogwaardige opleiding ter beschikking te stellen van de loodsen in stage. De recurrente opleiding van de loodsen met algemene functie werd gedurende de laatste vijf jaar verfijnd en uitgebreid.

Het gemiddelde berekend vanaf 2004 blijft gedurende de laatste twee jaar stijgen. In 2010 waren de resultaten boven de vastgelegde norm.



*LOODSWEZEN dab heeft ongeveer 250 regelmatige klanten (reders, scheepsagenten,...). LOODSWEZEN dab draagt een open communicatie hoog in het vaandel. Een belangrijke tool hierbij is het verrichten van klantenbezoeken.*

## COMMUNICATIE

Bezoeken kunnen op ad hoc basis of op regelmatige tijdstippen vastgelegd worden. Zo kan gepeild worden naar de behoeften en wensen van de marktomgeving. Van elk klantenbezoek wordt een rapport gemaakt dat wordt gepubliceerd op het LIS en dat geraadpleegd kan worden door het Plenair Directiecomité. Zo heeft iedereen binnen de organisatie voeling met wat er leeft bij de klanten. In 2010 werden 58 individuele bezoeken uitgevoerd. De resultaten van 2008 en 2009 worden beide overschreden.

Naast individuele bezoeken organiseert MDK regelmatig havenoverlegondes waarin LOODSWEZEN dab participeert. Hierbij worden nieuwe projecten, werkwijzen, ... toegelicht waarbij er steeds ruimte is voor de klant om feedback te leveren of om bepaalde onderwerpen aan te kaarten.

LOODSWEZEN dab neemt ook deel aan tal van evenementen die verband houden met de maritieme sector. Een voorbeeld van een goede en efficiënte communicatie met de klanten is de SMS module. Hierbij wordt aan de klanten de mogelijkheid geboden om SMS berichten te ontvangen met een stand van zaken van de reis. Hierbij kan de klant per schip en per reis aangeven welke informatie hij wenst te ontvangen zoals wanneer een loods is toegewezen, wanneer een loods aan boord gaat, ... Deze module wordt toegelicht bij individuele bezoeken en raakt steeds meer gekend en gewenst bij de klanten.

Een open communicatie houdt in dat men klanten efficiënt te woord staat bij klachten. LOODSWEZEN dab heeft een gerichte aanpak van klachten, die voldoet aan de normen opgelegd door de Vlaamse ombudsdienst. In 2010 waren er 78 klachten waarvan 38 gegrond.



*In 2007 kreeg LOODSWEZEN dab, in het kader van de vernieuwing van de sluizen in Panama, regelmatig bezoek van een Panamese delegatie. Deze delegatie bestond voornamelijk uit ingenieurs en projectleiders, maar ook uit varende loodsen.*

## INTERNATIONALE CONTACTEN

Op verzoek van een privé-firma voerde LOODSWEZEN dab gezamenlijk met de Panamese loodsen manoeuvres uit met Post-Panamax schepen naar en van de grote sluizen in de haven van Antwerpen.

Behalve deze praktijkmanoeuvres werden eveneens simulaties op de simulator van het Waterbouwkundig Laboratorium uitgevoerd.

In juni 2010 ondertekenden de Beroepsvereniging van Loodsen, Braboloodsen en LOODSWEZEN dab een samenwerkingsovereenkomst.

In 2008 werd met de Franse loodsen en de Vlaamse loodsen een samenwerkingsovereenkomst ondertekend in het Waterbouwkundig Laboratorium.

Aansluitend werd in datzelfde jaar door LOODSWEZEN dab een lezing gegeven tijdens een colloquium in Le Havre over de toegankelijkheid van de Haven van Antwerpen voor 8.000+ TEU containerschepen.

In 2009 gaven de kustloodsen aan een delegatie van Senegalese loodsen uit Dakar toelichting over de werking van LOODSWEZEN dab. Daarbij bezochten ze de simulator van het Waterbouwkundig Laboratorium. Aansluitend werden aan een delegatie van Senegalese loodsen tweemaal praktijkmanoeuvres getoond in de haven van Zeebrugge. Zij kregen op het Waterbouwkundig Laboratorium de mogelijkheid om met de simulator te oefenen.

In 2009 bezocht een delegatie van VINAMARINE (Vietnam Marine Administration) voor een eerste keer de diensten van het agentschap. De contacten zijn gelegd en blijven onderhouden.



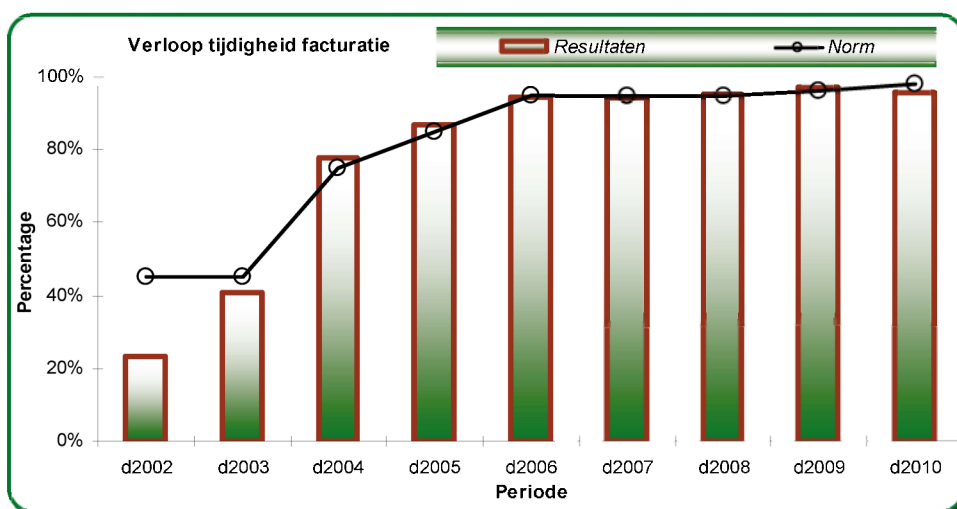


| BILAN |    |                                         |               |               |
|-------|----|-----------------------------------------|---------------|---------------|
|       |    |                                         | 2010          | 2009          |
|       |    | ACTIVA                                  |               |               |
|       |    | VASTE ACTIVA                            | 1.125.589,27  | 998.097,32    |
| I.    |    | OPRICHTINGSKOSTEN                       | 0,00          | 924,66        |
| II.   |    | IMMATERIELE VASTE ACTIVA                | 76.861,89     | 1.869,11      |
| III.  |    | MATERIELE VASTE ACTIVA                  | 1.048.727,38  | 995.303,55    |
|       | A. | Terreinen en gebouwen                   | 0,00          | 0,00          |
|       | B. | Installaties, machines en uitrusting    | 0,00          | 0,00          |
|       | C. | Meubilair en rollend materieel          | 1.048.727,38  | 995.303,55    |
|       | D. | Leasing en soortgelijke rechten         | 0,00          | 0,00          |
|       | E. | Overige materiële vaste activa          | 0,00          | 0,00          |
|       | F. | Activa in aanbouw en vooruitbetalingen  | 0,00          | 0,00          |
| IV.   |    | FINANCIELE VASTE ACTIVA                 | 0,00          | 0,00          |
|       |    | VLOTTENDE ACTIVA                        | 22.227.849,16 | 10.781.630,19 |
| V.    |    | VORDERINGEN OP MEER DAN 1 JAAR          | 0,00          | 0,00          |
|       | A. | Handelsvorderingen                      | 0,00          | 0,00          |
|       | B. | Overige vorderingen                     | 0,00          | 0,00          |
| VI.   |    | VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING | 0,00          | 0,00          |
|       | A. | Vorraden                                | 0,00          | 0,00          |
|       | B. | Bestellingen in uitvoering              | 0,00          | 0,00          |
| VII.  |    | VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR       | 6.658.848,68  | 7.062.789,85  |
|       | A. | Handelsvorderingen                      | 6.658.848,68  | 7.062.789,85  |
|       | B. | Overige vorderingen                     | 0,00          | 0,00          |
| VIII. |    | GELDBELEGGINGEN                         | 0,00          | 0,00          |
| IX.   |    | LIQUIDE MIDDELEN                        | 15.569.000,48 | 3.718.840,34  |
| X.    |    | OVERLOPENDE REKENINGEN                  | 0,00          | 0,00          |
|       |    | TOTAAL DER ACTIVA                       | 23.353.438,43 | 11.779.727,51 |

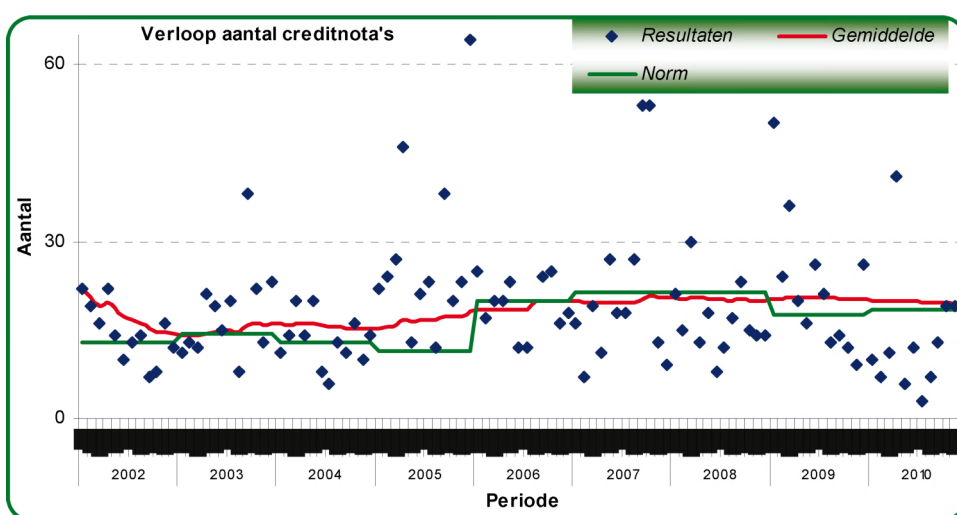
| BILAN |    |                                                    |                |                |
|-------|----|----------------------------------------------------|----------------|----------------|
|       |    |                                                    | 2010           | 2009           |
|       |    | PASSIVA                                            |                |                |
|       |    | EIGEN VERMOGEN                                     | -20.999.605,32 | -7.604.199,70  |
| I.    |    | KAPITAAL                                           | 2.492.382,32   | 2.492.382,32   |
|       | A. | Geplaatst kapitaal                                 | 2.492.382,32   | 2.492.382,32   |
|       | B. | Niet opgevraagd kapitaal (-)                       | 0,00           | 0,00           |
| II.   |    | UITGIFTEPREMIES                                    | 0,00           | 0,00           |
| III.  |    | HERWAARDERINGSMEERWAARDEN                          | 0,00           | 0,00           |
| IV.   |    | RESERVES                                           | 0,00           | 0,00           |
|       | A. | Wettelijke reserves                                | 0,00           | 0,00           |
|       | B. | Onbeschikbare reserves                             | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 2. Andere                                          | 0,00           | 0,00           |
|       | C. | Belastingvrije reserves                            | 0,00           | 0,00           |
|       | D. | Beschikbare reserves                               | 0,00           | 0,00           |
| V.    |    | OVERGEDRAGEN WINST                                 | 0,00           | 0,00           |
|       |    | OVERGEDRAGEN VERLIES                               | -23.491.987,64 | -10.096.582,02 |
| VI.   |    | KAPITAALSUBSIDIES                                  | 0,00           | 0,00           |
|       |    | VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN                    | 0,00           | 0,00           |
| VII.  |    | VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN                    | 0,00           | 0,00           |
|       | A. | Voorzieningen voor risico's en lasten              | 0,00           | 0,00           |
|       | B. | Diverse taksen                                     | 0,00           | 0,00           |
|       |    | SCHULDEN                                           | 44.353.043,75  | 19.383.927,21  |
| VIII. |    | SCHULDEN OP MEER DAN 1 JAAR                        | 0,00           | 0,00           |
|       | A. | Financiële schulden                                | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 1. Kredietinstellingen, leasing en gelijkgestelden | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 2. Andere leningen (170)                           | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 3. Andere leningen (174)                           | 0,00           | 0,00           |
|       | B. | Handelsschulden                                    | 0,00           | 0,00           |
|       | C. | Voorschotten op bestellingen                       | 0,00           | 0,00           |
|       | D. | Andere schulden                                    | 0,00           | 0,00           |
| IX.   |    | SCHULDEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR                     | 44.353.043,75  | 19.383.927,21  |
|       | A. | Vervallende schulden                               | 0,00           | 0,00           |
|       | B. | Financiële schulden                                | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 1. Kredietinstellingen, leasing en gelijkgestelden | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 2. Andere leningen                                 | 0,00           | 0,00           |
|       | C. | Handelsschulden                                    | 17.001.202,01  | 7.679.594,99   |
|       |    | 1. Te betalen effecten                             | 0,00           | 0,00           |
|       |    | 2. Leveranciers                                    | 17.001.202,01  | 7.679.594,99   |
|       | D. | Ontvangen vooruitbetalingen bestellingen           | 0,00           | 0,00           |
|       | E. | Schulden m.b.t. belastingen, personeelskosten      | 27.351.841,74  | 10.006.590,32  |
|       |    | 1. Belastingen                                     | 19.044.999,74  | 6.815.429,02   |
|       |    | 2. Bezoldigingen en sociale lasten                 | 8.306.842,00   | 3.191.161,30   |
|       | F. | Andere schulden                                    | 0,00           | 1.697.741,90   |
| X.    |    | OVERLOPENDE REKENINGEN                             | 0,00           | 0,00           |
|       |    | TOTAAL DER PASSIVA                                 | 23.353.438,43  | 11.779.727,51  |



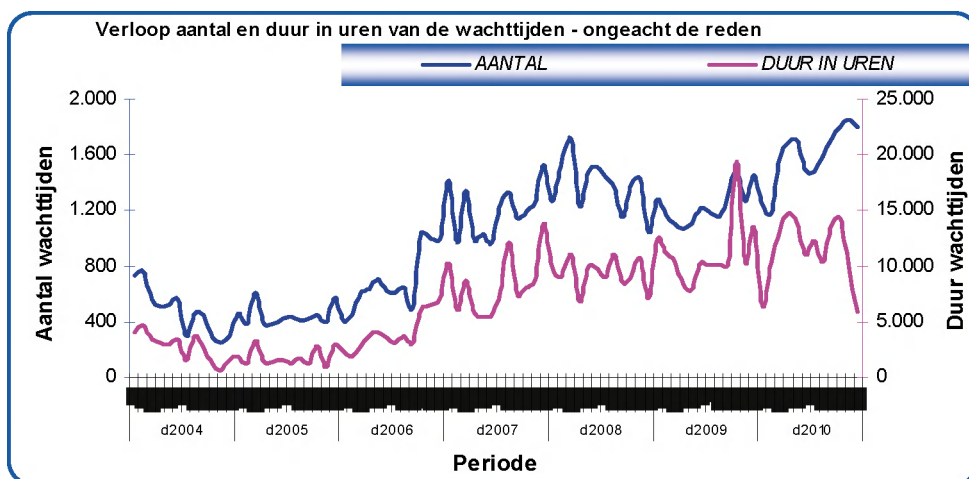
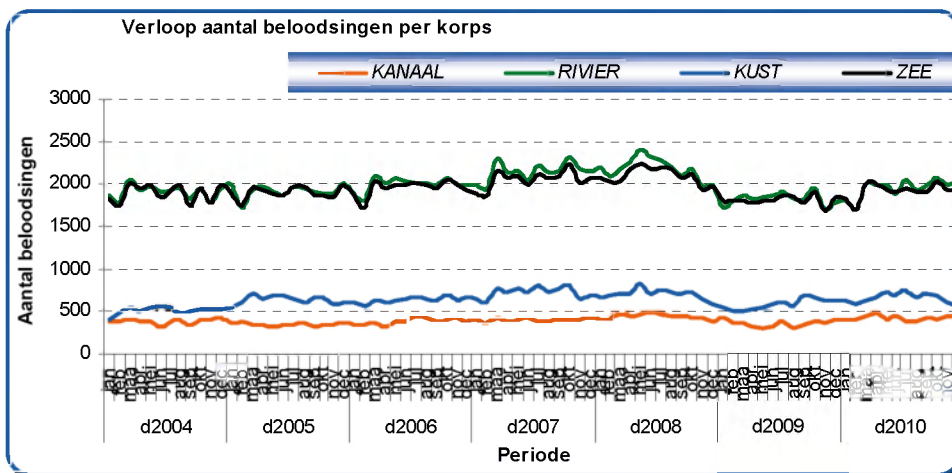
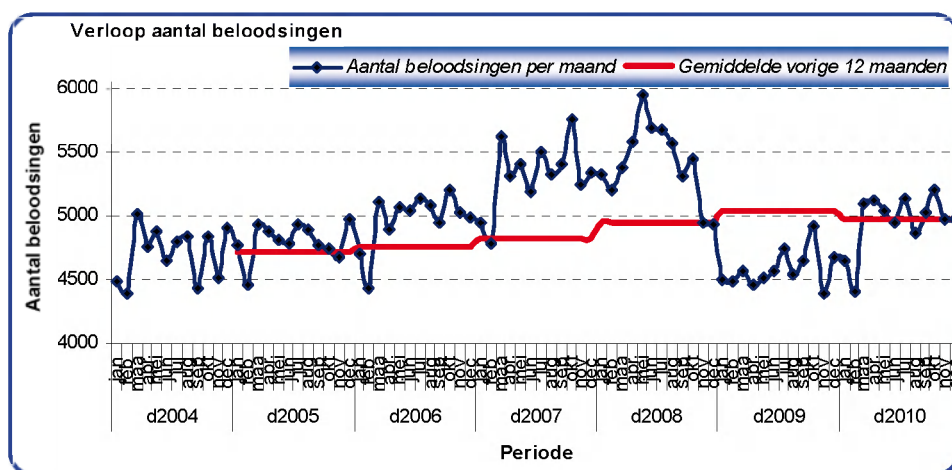
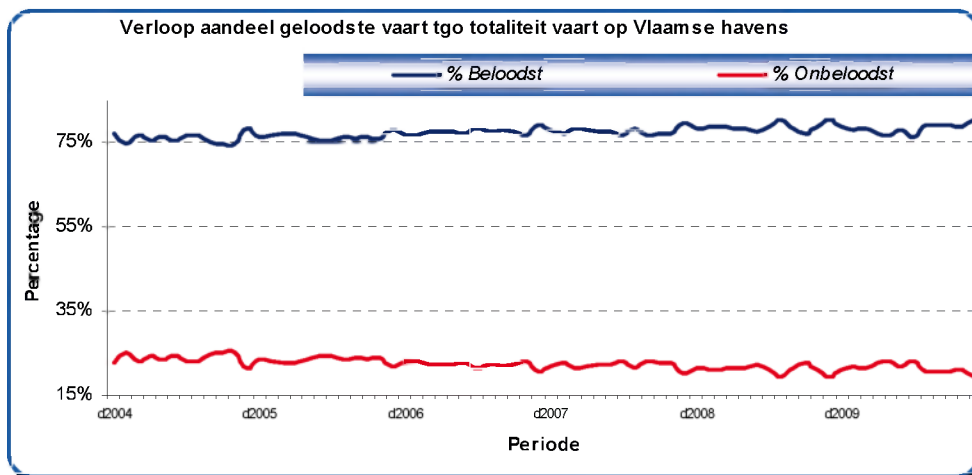
| RESULTATENREKENING                   |     |                                                                                      |                       |                       |
|--------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                      |     |                                                                                      | 2010                  | 2009                  |
| I.                                   |     | BEDRIJFSOPBRENGSTEN EN BEDRIJFSKOSTEN                                                |                       |                       |
|                                      |     | Omzet                                                                                | 69.963.549,35         | 65.520.815,80         |
|                                      |     | Voorraden,Goederen, Diensten divers. Goed.                                           | -28.916.031,90        | -28.009.429,23        |
|                                      | A.  | Brutomarge bedrijfsactiviteit                                                        | 41.047.517,45         | 37.511.386,57         |
|                                      | B.  | Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen                                          | -53.816.878,05        | -51.973.375,66        |
|                                      | C.  | Afschrijvingen en waardeverminderingen Op-richtingskosten, vaste en vlottende activa | -558.480,08           | -335.840,19           |
|                                      | D.  | Waardeverminderingen voorraden, lopende bestellingen en handelsschulden              | 0,00                  | -3.373,91             |
|                                      | E.  | Voorzieningen voor risico's en lasten (dotatie en terugn.)                           | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      | F.  | Andere Bedrijfskosten                                                                | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      | G.  | Bedrijfskosten overgedragen op activa (kosten herstructurering)                      | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      |     | <b>BEDRIJFSWINST OF -VERLIES</b>                                                     | <b>-13.327.840,68</b> | <b>-14.801.203,19</b> |
| II.                                  |     | FINANCIËLE OPBRENGSTEN                                                               | 7,36                  | 2.487,09              |
|                                      |     | FINANCIËLE KOSTEN                                                                    | -64,48                | -30,31                |
|                                      |     | <b>WINST/ VERLIES BEDRIJFSACT. VOOR BELASTINGEN</b>                                  | <b>-13.327.897,80</b> | <b>-14.798.746,41</b> |
| III.                                 |     | UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN                                                           | 2.602,08              | 2.000.000,00          |
|                                      |     | UITZONDERLIJKE KOSTEN                                                                | -70.109,90            | 0,00                  |
|                                      |     | <b>WINST/ VERLIES VAN HET BOEKJAAR VOOR BEL.</b>                                     | <b>-13.395.405,62</b> | <b>-12.798.746,41</b> |
| IV.                                  |     | BELASTING OP HET RESULTAAT                                                           | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      |     | <b>WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR</b>                                             | <b>-13.395.405,62</b> | <b>-12.798.746,41</b> |
| V.                                   |     | VOORHEFFING BELASTINGVRIJE RESERVES                                                  | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      |     | OVERBOEKING NAAR BELASTINGVRIJE RESERVES                                             | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      |     | <b>TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR</b>                                | <b>-13.395.405,62</b> | <b>-12.798.746,41</b> |
| <b>BESTEMMINGEN EN VOORHEFFINGEN</b> |     |                                                                                      |                       |                       |
| A.                                   |     | TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES                                                        |                       |                       |
|                                      | 1.  | Te bestemmen winst of verlies van het boekjaar                                       | -13.395.405,62        | -12.798.746,41        |
|                                      | 2a. | Over te dragen winst van vorig boekjaar                                              | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      | 2b. | Over te dragen verlies van vorig boekjaar                                            | -10.096.582,02        | -2.200.253,99         |
| B.                                   |     | VOORHEFFINGEN EIGEN VERMOGEN                                                         | 0,00                  | 0,00                  |
| C.                                   |     | TOEVOEGING /ONTTREKKING AAN HET EIGEN VERMOGEN                                       |                       |                       |
|                                      | 1.  | aan kapitaal en emissiepremies                                                       | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      | 2.  | aan de wettelijke reserves                                                           | 0,00                  | 4.902.418,38          |
|                                      | 3.  | aan overige reserves                                                                 | 0,00                  | 0,00                  |
| D.                                   | 1.  | OVER TE DRAGEN WINST                                                                 | 0,00                  | 0,00                  |
|                                      | 2.  | OVER TE DRAGEN VERLIES                                                               | -23.491.987,64        | -10.096.582,02        |
| E.                                   |     | INTERVENTIES VAN DE VENNOTEN IN HET VERLIES                                          | 0,00                  | 0,00                  |
| F.                                   |     | UIT TE KEREN WINST                                                                   | 0,00                  | 0,00                  |



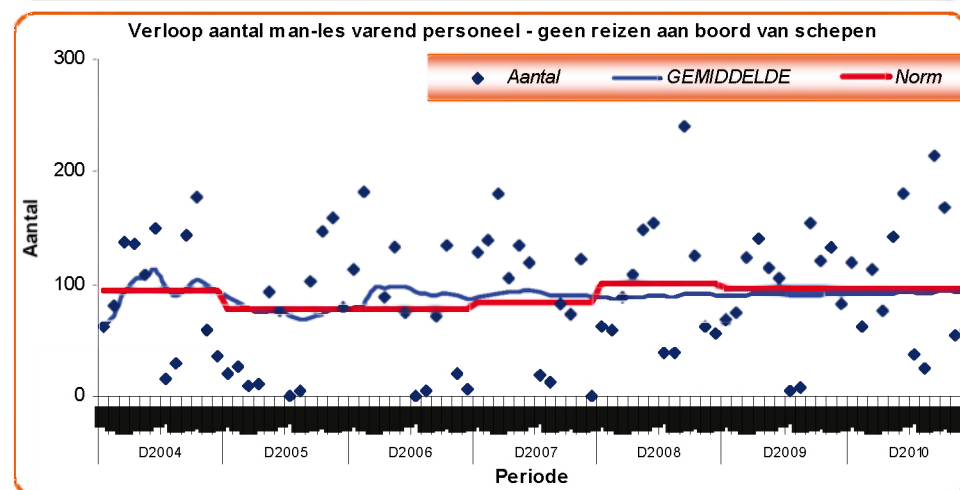
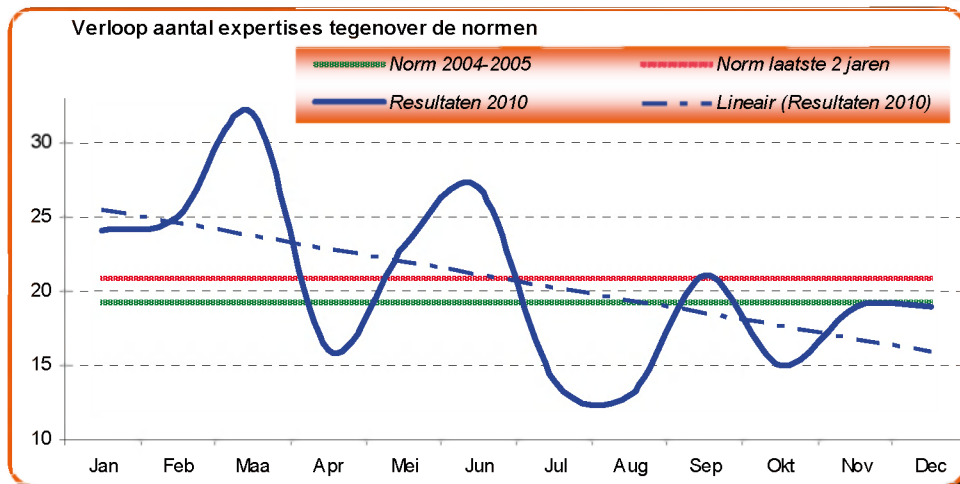
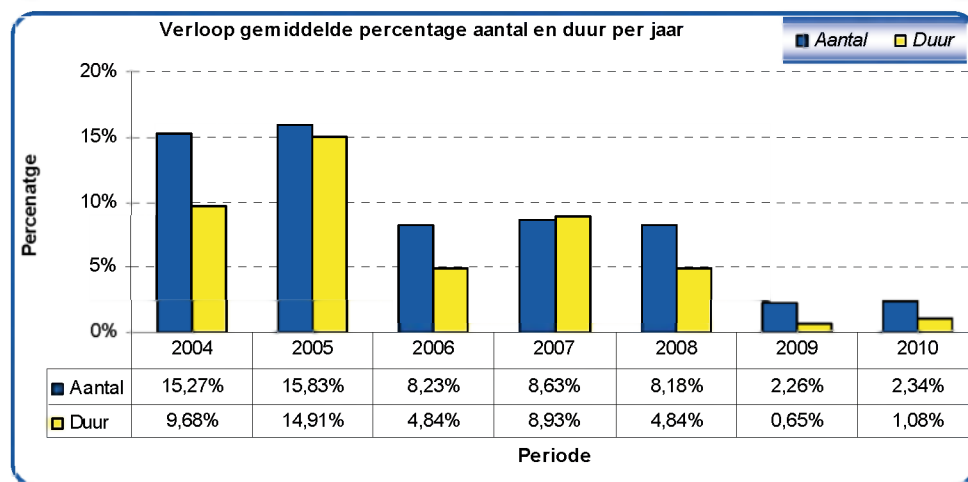
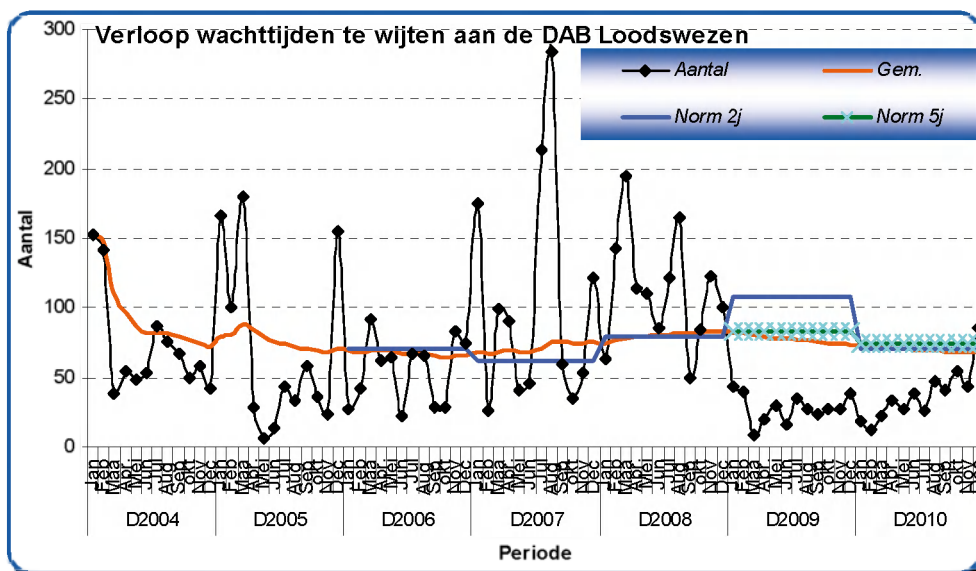
Deze indicator volgt de gemiddelde tijd die verstrijkt tussen de eigenlijke loodsprestatie en de verzending van de hieraan gerelateerde factuur. Het einde van de loodsprestatie wordt door de loods doorgegeven. Dit tijdstip wordt ingevoerd in het LIS. De loods vult dit tijdstip ook in op zijn loodsbriefje en geeft dit loodsbriefje door aan de dispatching. Aan de hand van het loodsbriefje stelt men de factuur op. In 2010 heeft LOODSWEZEN de doelstelling niet gehaald. Dit is vooral te wijten aan de vertragingen opgelopen tijdens het overbrengen van de loodscertificaten van de buitenstations naar Antwerpen. Niettemin werd in 2010 95,82% van de facturen binnen de 5 dagen na het beëindigen van de loodsprestatie opgemaakt. Het starten met het elektronisch loodscertificaat midden 2011 en de gedeeltelijke automatisatie van de facturatie zal resulteren in een verbetering.

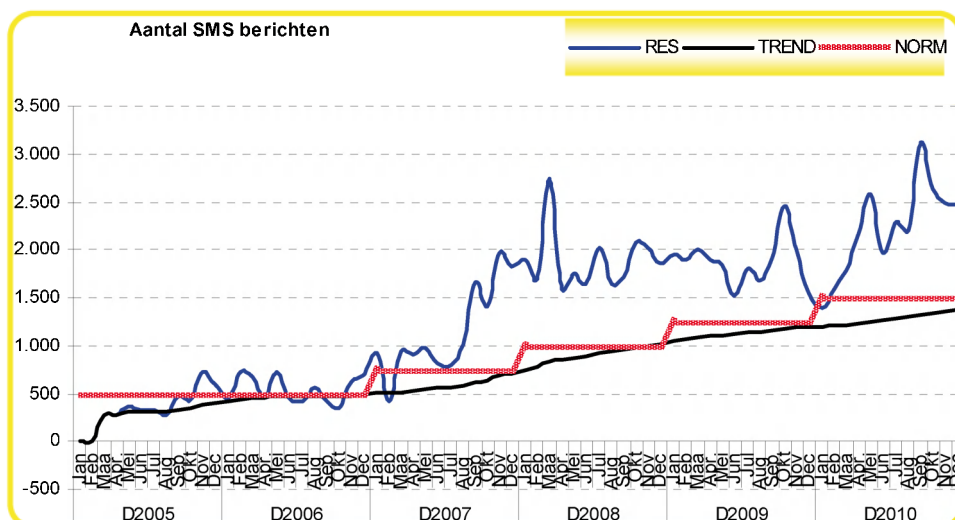
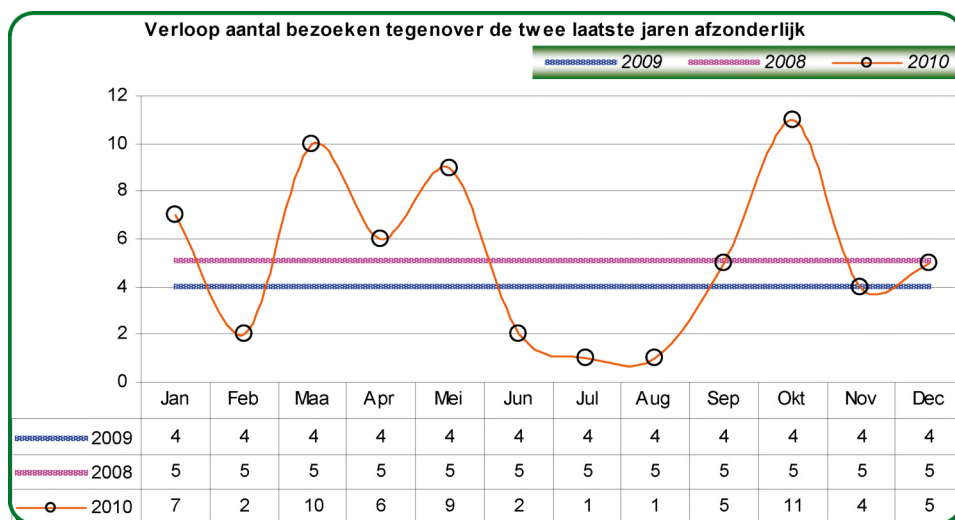
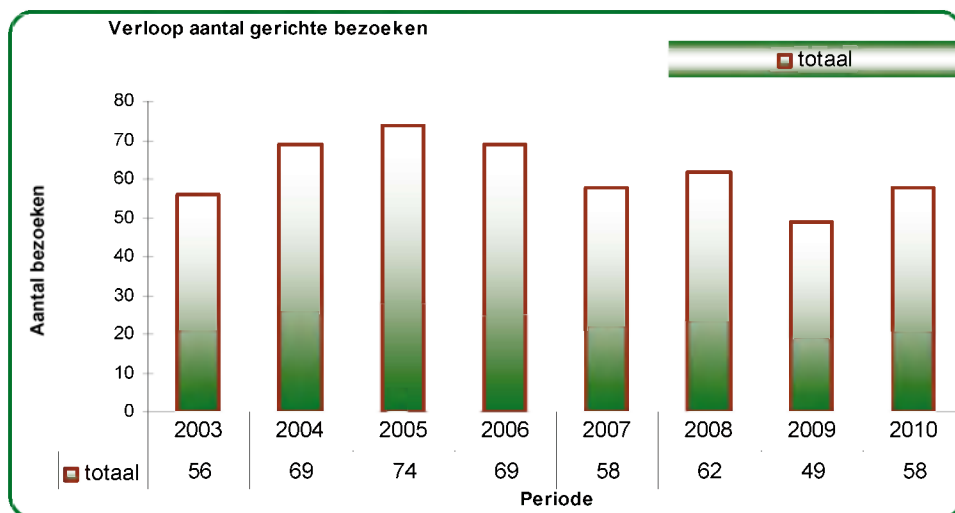
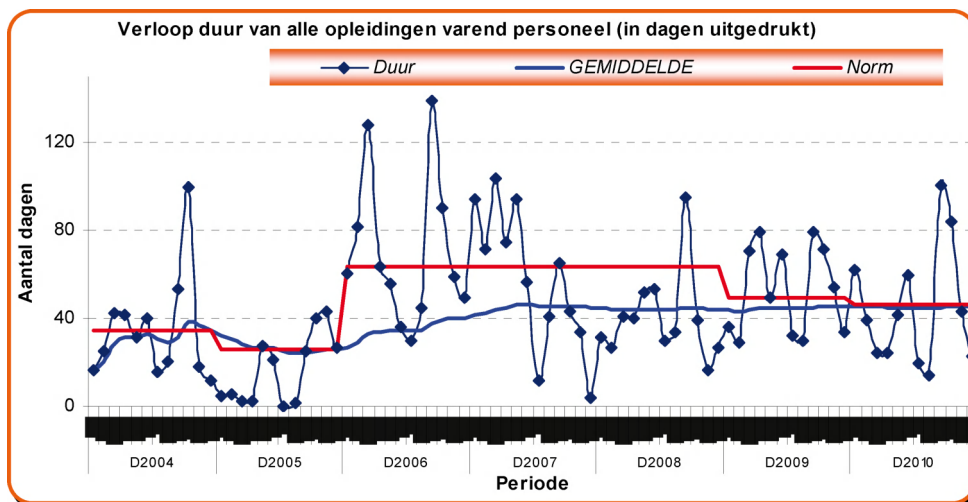


Er wordt van de veronderstelling uitgegaan dat elke foutieve factuur aanleiding geeft tot een creditnota. Deze indicator meet het aantal creditnota's. Als streefcijfer voor de indicator wordt 0,4% van het aantal facturen genomen. Voor 2010 werd de norm bereikt. Er werden 161 creditnota's geteld, hetzij 0,29% van het totaal aantal facturen.









# SCHEEPVAARTBEGELEIDING





# SCHEEPVAARTBEGELEIDING

## MISSIE

De missie is de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen op de maritieme toegangswegen naar en van de Vlaamse zeehavens.

## VISIE

Dienstverlening aan de vaartuigen

- ➔ Informatie verstrekken
- ➔ Leveren van navigatie-ondersteuning
- ➔ Verkeersordenend optreden
- ➔ Maritieme reddingsoperaties coördineren

## STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

- ➔ het verzekeren van het nautische beheer door het leveren van Vessel Traffic Services (VTS) en het operationeel houden van het Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC), alsook het uitoefenen van het dagelijkse beheer van scheepsbewegingen volgens de ketenwerking;
- ➔ het beheer van de Schelderadarketen, de VTS- en MRCC-infrastructuur;
- ➔ het markeren en signaleren van de maritieme vaarwegen;
- ➔ het uitvoeren en coördineren van de reddings- en sleepactiviteiten op zee en het verlenen van hulp bij noodgevallen.

## VESSEL TRAFFIC SERVICES

### 24 nieuwe verkeersleiders in 2007

In navolging van het protocol Zeewezen (afgesloten op 12 juni 2006) werden 24 verkeersleiders geworven. De selectie bestond uit een schriftelijke proef en een interview. Aan het schriftelijke gedeelte namen 204 personen deel. Hiervan werden 60 personen uitgenodigd voor het selectie-interview. De 24 verkeersleiders werden gespreid over de verkeerscentrales van Zandvliet (13) en Zeebrugge (11). Vooraleer de nieuwe verkeersleiders aan de slag konden in de verkeerscentrale kregen ze een uitgebreide opleiding volgens de internationale standaarden.

### Nieuwe Marifoonblokindeling

Sinds 01/07/2009 is de nieuwe marifoonblokindeling in werking. De nieuwe blokindeling kwam er in uitvoering van een opdracht van de Permanente Commissie. De blokindeling en de bijhorende procedures zijn uitgewerkt in een werkgroep waarin de vaarweggebruiker vertegenwoordigd werd door Vlaamse en Nederlandse loodsen, de Vlaamse en Nederlandse binnenvaartverenigingen, de Vlaamse en Nederlandse verkeersleiders, het Beheer- en Exploitatieteam en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit.

De nieuwe blokindeling was noodzakelijk omdat het verkeerskanaal 12 van de verkeerscentrale Zandvliet overbelast was. Hierdoor verliep de noodzakelijke communicatie tussen schip en verkeerscentrale steeds moeilijker. Noodzakelijke informatie kwam vaak laattijdig door.

Het verkeerskanaal 12 blijft bestaan en bestrijkt het gebied vanaf boei 55 tot boei 100 in het werkingsgebied van Verkeerscentrale Zandvliet, met een vooraankondiging voor de zeevaart aan boei 35 (grens werkingsgebied Verkeerscentrale Hansweert). De essentiële nautische informatie aan de scheepvaart en nautische afspraken tussen vaarweggebruikers gebeuren op kanaal 12.

In het gebied tussen boei 55 en boei 100 zijn twee nieuwe kanalen gekomen:

1. Port Operation kanaal 85: Roepnaam 'Schelde Informatiedienst Antwerpen'. Het kanaal is operationeel vanaf boei 35 tot aan de Wintamsluis. Op dit kanaal komt de Port Operations Informatie aan bod: alle operationele, niet-nautische informatie zoals schut-informatie, RTA's, gebruik sleepboten, extra info bovenop het standaardscheepvaartbericht, enz...
2. Terminal kanaal 81: Het kanaal is specifiek ingevoerd voor de operationele schip-schip-communicatie binnenvaart, die varen tussen de terminals. Hier is geen interactie met de verkeerscentrale mogelijk. Bovenwaarts boei 100 is er géén actieve verkeersbegeleiding omdat er geen radardekking is. Op het ship-ship kanaal 10 maken de vaarweggebruikers onderling afspraken.









*Wereldwijd komt in de scheepvaart een schaalvergroting: schepen worden langer en breder. Deze oceaanreuzen doen ook het Scheldegebied aan. Om de boot letterlijk en figuurlijk niet te missen, speelt de overheid hier op in.*

## UITKIJK ZELZATE

Ook de Gentse haven wordt met schaalvergroting geconfronteerd: schepen tot 37meter breed varen door de Westsluis van Terneuzen (die 38meter breed is). Voor de eerste drie kwartalen van 2010 realiseerde de haven van Gent bovendien een totale overslag van 35,7 miljoen ton. Dit is een toename van 34 procent tegenover dezelfde periode in 2009

De schaalvergroting van de scheepvaart vraagt om aanpassingen aan de infrastructuur. De brug van Zelzate is de poort naar de Gentse haven en het bijhorende bedieningsgebouw is na 46 jaar grondig gerenoveerd.

Zeven verkeersleiders van Scheepvaartbegeleiding volgen in continudienst het scheepvaartverkeer op het Kanaal Gent–Terneuzen op. Zij staan ook in voor het efficiënt bedienen van de brug van Zelzate. De bediening van de brug is een essentiële schakel in het veilig en vlot scheepvaartverkeer. Uitkijk Zelzate is nu uitgerust met identieke apparatuur aan deze van de Schelderadarketen, het grensoverschrijdende instrument dat de scheepvaart in het Scheldegebied opvolgt. De SRK bestaat uit vijf bemande verkeerscentrales (in Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet) en 21 onbemande radarantennes. De renovatie is een mijlpaal, maar geen eindpunt.

Het gerenoveerde gebouw in Zelzate heeft sinds de renovatie ook een kantoorruimte en een vergaderzaal met een magnifiek zicht. Ook draagt de renovatie bij tot een mooier uitzicht van Zelzate: de koolzaadgele 'helikopterkop' zoals de controletoren genoemd wordt, is in hetzelfde geel geschilderd als het geel van de Vlaamse overheid. Het is een landmark in het havenlandschap geworden.

*Scheepvaartbegeleiding zorgt voor vlot en veilig scheepvaartverkeer op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse havens.*

*In de havens zorgen de havenkapiteinsdiensten daarvoor. Hiervoor geeft de Vlaamse overheid subsidies aan de havenkapiteinsdiensten.*

## HAVENKAPITEINSDIENSTEN EN VTS-INVESTERINGEN

Per kwartaal organiseert de afdeling een overleg met de betrokken havenkapiteinsdienst om de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer te garanderen.

In de vier Vlaamse zeehavens voert de Vlaamse overheid en in het bijzonder afdeling Scheepvaartbegeleiding eveneens VTS-investeringsprojecten uit. Deze projecten ondersteunen de nautische ketenwerking. Deze ketenwerking stemt het nautische beheer in de verschillende beheersgebieden af en verzekert een geïntegreerde verkeersbegeleiding op het traject tussen zee en ligplaats. Dit kan enkel door een optimale samenwerking tussen de verschillende actoren, met name de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten, de loodsdiensten en de overige nautische dienstverleners.

In het kader van deze ketenwerking zal binnen elke haven en havencluster een lokaal havencoördinatiecentrum uitgebouwd worden. Dit havencoördinatiecentrum voorziet de huisvesting van verschillende operationele diensten op één werkvloer om de nautische ketenwerking te kunnen bestendigen in de operationele afstemming en aansturing van de scheepvaartactoren.

De gemeenschappelijke werkvloer voorziet voor elke betrokken partner in de afhandeling van de nautische keten een werkruimte, zodat de communicatie tussen alle partijen optimaal zal verlopen.

### **Oostende**

#### *Investing*

Voor de Oostendse haven investeerde Scheepvaartbegeleiding in het camerasysteem.

#### *Gezamenlijke werkvloer*

Op het MRCC in Oostende werken de verkeersleiders van Scheepvaartbegeleiding samen met de verkeersleider van de haven van Oostende AGHO.



## Zeebrugge

### *Investerings*

De Vlaamse overheid investeerde met een camerasysteem en een radarnetwerk in de haven van Zeebrugge. Drie nieuwe radarsensoren en 55 hoogtechnologische kleurencamera's houden de scheepvaart in de haven in de gaten. De drie nieuwe radarsensoren staan in Zwankendamme, op het bedieningsgebouw Herdersbrug en op het Vandammehuis. Ze bedekken de hele haven en een groot deel van het Boudewijnkanaal richting Brugge. Bovendien zullen er 55 kleurencamera's in het havengebied staan om veilig en vlot scheepvaartverkeer verder te ondersteunen. Het nieuwe systeem werd in januari 2009 in het Zeestation ingehuldigd.

### *Gemeenschappelijke werkvloer*

In 2009 is de voorbereiding van de gemeenschappelijke werkvloer gestart. Alle betrokken diensten (Port Control, de sluismeester, de sluisbedienaar, de havenkapitein van wacht en de loodsdienstcoördinator) zullen op termijn op de zesde verdieping van het Vandammehuis werken. Voorlopig is de gemeenschappelijke werkvloer beperkt en actief op het gelijkvloers.

## Gent

### *Investerings*

De haven van Gent omvat een uitgestrekt havengebied langs het kanaal Gent-Terneuzen en speelt een bijzonder belangrijke economische en commerciële rol in de activiteiten in deze Vlaamse regio. Het havenbedrijf Gent heeft sinds 2006 een operationeel cameranetwerk en sinds november 2010 een operationeel VHF-systeem. Het bestaande cameranetwerk in het Gentse havengebied is vernieuwd en uitgebreid. Waar vroeger 9 camera's stonden, houden nu 40 camera's een oogje in het zeil vanaf de brug van Zelzate tot in de Gentse haven.

Het cameranetwerk zorgt voor een dekking van het hele wateroppervlak, de voorkaaien en de doorvoeropslagplaatsen. Het is ook flexibel uitbreidbaar. Zowel de verkeersleiders in Uitkijk Zelzate als de havenluitants van het havenbedrijf Gent kunnen de camerabeelden raadplegen. Met het nieuwe systeem kunnen ze in alle dokken en op het kanaal de scheepvaart begeleiden, de laad- en losbewegingen op de kaaien volgen en bij calamiteiten de operaties bekijken. Bovendien is zowel de operationele ruimte van Uitkijk Zelzate als de kapiteinskamer van het havenbedrijf voorzien van AIS (automatisch identificatie systeem) en radarbeelden. Zeeschepen worden getracked en getraced vanaf de rede van Vlissingen tot tegen de kaai in de Gentse dokken. Alle schepen kunnen via radar worden gevolgd binnen een straal van 4 km rondom Zelzatebrug. Het cameranetwerk is een volwaardig instrument om de ketenwerking op een professionele manier vorm te geven.



*Ondertekening akkoord ketenwerking*

Op 11 mei 2010 maakten alle actoren die betrokken zijn bij de afhandeling van een scheepsreis op het kanaal Gent-Terneuzen werkafspraken voor een betrouwbare planning bij de sluizen in Terneuzen en bij de nautische dienstverleners. Met deze afspraken willen we ongewenste wachttijden en vertragingen bij vertrek voorkomen. De afspraken beogen samenwerking, afstemming en communicatie tussen de haven- en vaarwegbeheerders, loodsen, sleepdiensten en het bedrijfsleven. De afspraken kaderen in de ketenwerking op het kanaal Gent-Terneuzen.

**Antwerpen***Investerings*

De afdeling Scheepvaartbegeleiding vernieuwde ook de systemen voor de opvolging van de scheepvaart binnen de haven van Antwerpen. Zes havenradars en verschillende camera's zullen de scheepvaart in het oog houden. In februari 2009 vond de feestelijke inhuldiging van het project plaats.

*Gezamenlijke werkvloer Antwerp Coordination Centre ACC*

Het is de bedoeling om voor de haven van Antwerpen een volledig nieuwe verkeersstoren te bouwen op de locatie tussen de Berendrecht- en de Zandvlietsluis.

Het bestaande gebouw ter hoogte van de Zandvlietsluis voldoet niet meer aan de vigerende eisen voor brandveiligheid, hygiëne en algemeen comfort en wordt om deze redenen gesloopt na de oprichting van het nieuwe ACC. De nieuw op te richten verkeersstoren moet de globale beeldkwaliteit van de site sterk verbeteren en zal een betekenisvolle landmark zijn voor het maritieme landschap. De toren zal de dialoog aangaan met de verschillende industriële sites in de omgeving en met het windmolenpark.









*De vier Scheldeverdragen traden in oktober 2008 in werking. Hiertoe vond op 28 augustus 2008 de diplomatieke notawisseling plaats tussen de Vlaamse en Nederlandse Regering waarin ze elkaar meedelen dat aan de interne constitutionele eisen is voldaan om de verdragen in werking te laten treden.*

## SCHELDEVERDRAGEN

Deze notawisseling gebeurde tussen de Nederlandse ambassadeur en minister-president Peeters. Deze verdragen werden reeds op 21 december 2005 in Middelburg ondertekend en door het Vlaams parlement op 28 februari 2007 goedgekeurd.

Het betreft hier volgende verdragen:

1) Het verdrag betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Dit verdrag regelt de Scheldeverdieping voor getij-onafhankelijke vaart tot 13,10 meter en de compenserende natuurontwikkeling.

2) Het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Scheldeestuarium. Dit verdrag is gericht op de maximale bescherming tegen overstromingen, de optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond natuurlijk systeem. Daarnaast wordt de samenwerking Scheldec commissie uitgebreid en wordt een Scheldec commissie met o.a. de bevoegde ministers ingesteld.

3) Het verdrag betreffende het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Met dit verdrag staat het nautische beheer voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Verder worden de bevoegdheden van de Permanente Commissie uitgebreid tot beleid en regelgeving en wordt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) opgericht. De samenwerking binnen de GNA wordt sinds 2003 in de praktijk toegepast maar kreeg hiermee een officieel karakter.

4) Het verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven.

Dit verdrag maakt een einde aan de koppeling van de loodsgeldtarieven van Rotterdam en de Scheldevaart. De bevoegde Vlaamse minister stelt voortaan de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart vast. Het ontkoppelingsverdrag vermeldt dat de eigenlijke ontkoppeling van de loodsgeldtarieven pas van kracht wordt op 1 januari van het jaar volgend op het jaar waarin het verdrag in werking treedt: dus op 1 januari 2009.









*De zetel van de afdeling Scheepvaartbegeleiding verhuisde in september 2005 naar de nieuwe locatie op de eerste verdieping van het voormalige Bestuursgebouw van de Vis-mijn Oostende. Ook het secretariaat Kustwacht is hier gevestigd.*

## MRCC

Een nieuwe tweede verdieping werd gebouwd als operationele controlekamer voor het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende en als pers- en crisissaal voor de uitvoering van deze taken. De afdeling Scheepvaartbegeleiding is als Search and Rescue (SAR) autoriteit belast met de coördinatie van het redden op zee en de exploitatie van het MRCC Oostende. Deze activiteiten worden door de afdeling uitgevoerd vanuit het MRCC.

Bovendien is het MRCC Oostende aangeduid als MAS-autoriteit (Maritime Assistance Service) voor België. Het werkingsgebied of het SAR-gebied is de volledige Belgische EEZ-zone (Exclusief Economische Zone). Deze zone is geografisch een klein gebied in de Noordzee, maar behoort tot de drukst bevaren gebieden ter wereld. Gemiddeld zijn er in deze regio 50 000 scheepsreizen voor zeescheepvaart, 40 000 scheepsreizen voor ferryboten, 25 000 bewegingen voor recreatie en circa 15 000 bewegingen van visservaartuigen.

Jaarlijks wordt meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd binnen dit gebied. Een aantal van die goederen wordt als gevaarlijk en/of verontreinigend gecatalogeerd, de zgn. IMO-ladingen. Bovendien omvat dit gebied de toegangsgeulen tot de Vlaamse en Zeeuwse zeehavens, die ook bijzondere aandacht vereisen om dit verkeer vlot én veilig te laten verlopen. Het verkeersbegeleidingssysteem of VTS-systeem van de Schelderadarketen volgt binnen de territoriale zee het scheepvaartverkeer.



### Interventies MRCC 2005-2010

|           | Jan | Feb | Maa | Apr | Mei | Jun | Jul | Aug | Sept | Okt | Nov | Dec |      |
|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|------|
| 2005      | 3   | 6   | 5   | 11  | 20  | 13  | 10  | 14  | 6    | 4   | 4   | 1   | 97   |
| 2006      | 1   | 0   | 8   | 4   | 15  | 34  | 46  | 4   | 15   | 7   | 9   | 5   | 148  |
| 2007      | 8   | 12  | 10  | 12  | 14  | 23  | 24  | 33  | 26   | 23  | 9   | 9   | 203  |
| 2008      | 14  | 19  | 13  | 25  | 13  | 16  | 31  | 22  | 16   | 5   | 6   | 8   | 188  |
| 2009      | 8   | 5   | 7   | 16  | 28  | 21  | 34  | 42  | 34   | 31  | 23  | 14  | 263  |
| 2010      | 18  | 9   | 18  | 25  | 17  | 18  | 23  | 43  | 29   | 14  | 23  | 15  | 252  |
| Tot/maand | 52  | 51  | 61  | 93  | 107 | 125 | 168 | 158 | 126  | 84  | 74  | 52  | 1151 |
| Gem/maand | 9   | 9   | 10  | 16  | 18  | 21  | 28  | 26  | 21   | 14  | 12  | 9   |      |

Het takenpakket en de verantwoordelijkheden van het MRCC Oostende waren onder invloed van de Europese en internationale context dermate toegenomen dat de verhuis naar een ruimere locatie zich opdrong en een vernieuwing van de technische infrastructuur, de communicatieapparatuur en de specifieke software, conform de internationale voorschriften, vereist was.

#### Internationale context

De International Maritime Organization (IMO) schrijft via de International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) richtlijnen voor hoe een SAR-autoriteit zijn reddingsdiensten dient uit te bouwen en te exploiteren. Hiermee worden concrete standaarden aangeboden voor het uitbouwen van een internationaal aanvaarde en moderne Kustwacht-eenheid.

Deze IAMSAR-richtlijnen maken het de SAR-autoriteit mogelijk om een lokale SAR-entiteit uit te bouwen die de lidstaat toelaat te voldoen aan de verplichtingen zoals deze opgelegd worden volgens de 'International Convention on Maritime Search and Rescue' en de 'International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)'.

De apparatuur en technische uitrusting van de locatie van het MRCC Oostende konden in de toekomst niet meer aan de hoogste voorschriften van deze IAMSAR-richtlijnen voldoen.

#### EU Monitoring Directive

De invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart moet ertoe strekken ongevallen op zee en de daaruit voortvloeiende verontreiniging te voorkomen en bij ongevallen de impact ervan op het mariene en kustmilieu, de economie en de gezondheid van de plaatselijke bevolking te minimaliseren.

Voor het MRCC Oostende betekent dit dat een investering in de vernieuwing en modernisering van de telematicasystemen en software ondersteunende pakketten voor het uitvoeren van en aansluiten op deze taken, nodig was. Op 1 juni 2006 ging het personeel van het MRCC van start op de nieuwe locatie. ➡➡➡





### **Samenwerking Kustwacht**

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.

Het MRCC van de afd. Scheepvaartbegeleiding is onderdeel van de structuur Kustwacht (De Kustwacht bestaat uit twee grote delen: een operationeel luik (de kustwachtcentrale) en een administratief luik. De Kustwachtcentrale bestaat uit twee diensten die nauw samenwerken: het Maritiem Reddings – en Coördinatie Centrum (MRCC) in Oostende en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) in Zeebrugge.

De drie administratieve onderdelen van de Kustwacht zijn: beleidsorgaan, overlegorgaan en secretariaat. Ook de provinciale diensten worden in het kader van het Noordzee Rampenplan gewaarschuwd bij een eventuele alarmfase. De gouverneur van West-Vlaanderen coördineert alle procedures voor de redding van drenkelingen of andere reddingsacties.

### **SAR-oefening Manchex en MRCC Oostende**

Dover Coast Guard en Cross Griz Nez houden op jaarbasis één grootscheepse reddingsoefening die alternerend door Frankrijk en Groot-Brittannië wordt georganiseerd. In 2010 vond een grote internationale SAR-oefening plaats tussen Cross Griz Nez, Dover en het MRCC in Oostende. De oefening bestond erin dat het passagiersvaartuig Maersk Dover brand vatte met 800 passagiers aan boord en voor anker ging terhoogte van Duinkerke West. Alle passagiers moesten worden geëvacueerd en de brand moest onder controle worden gebracht. Dankzij de contacten van nautisch diensthoofd MRCC, kapt. Réjane Gyssens, met de Préfet Maritime en SOSREP heeft België voor de eerste keer actief deelgenomen aan een dergelijke oefening.

Het MRCC werd ingeschakeld als aanspreekpunt, voor de organisatie, voor de communicatie en voor de inzet van de eenheden; VLOOT dab: SRU Tuimelaar, Koksijde: Seaking voor transport brandweerlui, marine: informatie inwinning On Scene Coordinator.

Belangrijk voor het MRCC in Oostende zijn de aangescherpte contacten met Cross Griz Nez, kustwacht Den Helder, Dover Coastguard en de bestendigde samenwerking tussen de reddingsdiensten op de Belgisch-Franse-Nederlandse grens..

### **Heraanleg havengeul**

De Oostendse haven wordt toegankelijker gemaakt. Door de bouw van twee nieuwe strekdammen dieper in zee en het baggeren van een nieuwe vaargeul wordt een bredere en rechtere haventoeegang gecreëerd waardoor de haven grotere schepen kan binnenhalen. Hierdoor kan de haven haar capaciteit opdrijven. In

het verleden moesten schepen een traject in de vorm van een langwerpige 'S' uitvoeren om de haven van Oostende binnen te varen. Enkel schepen tot 150 à 160m konden deze baan volgen. Grotere schepen hadden te weinig ruimte om het traject af te leggen.

In februari 2010 werd de lichtenlijn 128° gedooft en was de aanlooproute in deze richting niet meer in gebruik. Tegelijk werd de nieuwe lichtenlijn (143°) in dienst gesteld met de daaraan verbonden nieuwe aanlooproute. Kort na de in dienstname van de nieuwe vaargeul startten de werken voor de aanleg van de westelijke en de oostelijke strekdam ter hoogte van het uiteinde van de nieuwe vaargeul. Dit is verboden vaargebied en vormt een gevaar voor de scheepvaart.

De vaarweggebruikers worden over de actuele stand van zaken ingelicht via de gebruikelijke kanalen:

- ➡ Scheldescheepvaartbericht geeft vanaf 25 januari 2010 dagelijks de stand van zaken en info betreffende de procedure tot omschakelen vaargeul;
- ➡ Navigational warnings, opgemaakt door het MRCC en uitgezonden via Oostende radio;
- ➡ Info's en Dringende Berichten aan Zeevarenden via Oostende Radio;
- ➡ Berichten aan Zeevarenden via afdeling KUST op [www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be)
- ➡ De verkeersleiders van Verkeerscentrale Zeebrugge geven de eerste twee weken na omschakeling te allen tijde radarbegeleiding: automatisch voor de grotere beroepsvaart, op vraag voor de andere vaarweggebruikers. Oproepen kan via Traffic Center Wandelaar op VHF 65. De radarbegeleiding zelf wordt gegeven op VHF 4
- ➡ Een flyer licht de pleziervaarder en visser in. Deze werd o.a. verspreid op de Belgian Boatshow, aan de jachtclubs, aan de sluis in Oostende en via diverse tijdschriften bestemd voor de yachting.

Afdeling Scheepvaartbegeleiding en afdeling KUST (voornamelijk het MRCC en de Vlaamse hydrografie) werken hier nauw samen met elkaar. Een andere grote speler binnen dit Openbare Werken plan, is afdeling Maritieme Toegang als bouwheer voor het project (incl. de baggerwerken).

#### **Windmolenparken en transport van windmolens op zee.**

Het MRCC is ook zeer nauw betrokken bij de bouw van windmolenparken op zee en meer specifiek bij de operationele kant van de zaak: de bijzondere voorwaarden voor sleeptransporten, het bebakeningsplan, het verlichtingsplan, de noodplanning, het voorkomen van oponthoud van de scheepvaart en het informeren van alle vaarweggebruikers over obstakels. Samen met de andere kustwachtpartners staat het MRCC in voor het monitoren van de veiligheidszones rond de windmolenparken van Belwind en C-Power tijdens de constructiefase.

## TECHNISCHE ZAKEN

Hoewel de afdeling zich in een maritieme context begeeft, zijn er vele technische tools die de scheepvaart begeleiden. Scheepvaartbegeleiding voert de technische activiteiten uit van op twee locaties:

1. Het team Technisch Beheer richt zich vanuit de afdelingszetel in Oostende op systemen en investeringsprojecten van het MRCC Oostende, Uitkijk Zelzate en de Vlaamse zeehavens. Het team in Oostende beheert onder meer de systemen van het MRCC Oostende. Ook voert dit team de VTS-investeringsprojecten op de maritieme toegangswegen naar en binnen de havengebieden van Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen uit. Deze projecten verlopen in samenwerking met de havenkapiteinsdiensten van de Vlaamse zeehavens en garanderen dat de systemen van de Schelderadarketen (radar, camerasystemen, IT-systemen) naadloos gekoppeld kunnen worden aan de systemen van de Vlaamse havengebieden. Recente realisaties zijn onder meer de CCTV-netwerken of havenradarsystemen in Zeebrugge, Gent en Antwerpen.

2. Het operationeel, functioneel en technisch beheer van de systemen van de Schelderadarketen (SRK) wordt uitgevoerd door het gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands Beheer- en Exploitatie Team (BET) in Vlissingen. De doelstelling en taken van het BET, zoals bepaald in het radarverdrag met Nederland van 1978, kunnen kort samengevat worden als:

- ➡ het uitvoeren van onderhoud, systeem- en netwerkbeheer met de garantie op een hoge systeembeschikbaarheid voor de operationele gebruikers;
- ➡ het verzorgen van de functionaliteit en de kwaliteit van de Schelderadarketen, die aansluit bij de behoefte van de gebruikers;
- ➡ het aanpassen en uitbreiden van de SRK ingevolge nieuwe initiatieven van het beleid en/of gewijzigde functionele- en operationele eisen.

Sinds het operationeel in gebruik nemen van de Schelderadarketen is er weliswaar enorm veel veranderd. De manier en wijze waarop het BET deze taken nu invult is ook enorm geëvolueerd en is momenteel een voorbeeld van technisch project- en programma management.

### Tastbare resultaten

Het **Automatisch Identificatie Systeem** (AIS) aanpassen en integreren in toepassing van de RIS-richtlijn. RIS staat voor River Information Services, RIS-richtlijn 2005/44/EG.

Eind 2008 werd de RIS-implementatiestudie afgerond. De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft ervoor gekozen om de bestaande applicaties en systemen van de SRK via aanpassingen uit te breiden.



Alle Europese binnenvaartlanden werken aan de ontwikkeling van een scheepvaartsturing en scheepvaartbegeleiding. Om deze sturing en begeleiding harmonieus op elkaar af te stemmen heeft het Europese Parlement samen met de Raad op 7 september 2005 een zogenaamde RIS-richtlijn uitgevaardigd.

De hoofddoelstelling van de RIS-richtlijn is te komen tot een verbetering van de veiligheid, de doeltreffendheid en de milieuvriendelijkheid van het vervoer over de binnenwateren d.m.v. geharmoniseerde, interoperabele en vrij toegankelijke hulpmiddelen en informatiesystemen voor de binnenwateren.

#### **Te leveren services**

##### **➡ Inland ECDIS**

Het ter beschikking stellen van elektronische kaarten die betrouwbaar en geactualiseerd zijn en die daarnaast voldoen aan de Europese standaard. ECDIS draagt bij tot de veiligheid en efficiëntie van de binnenvaart en daarmee tot de bescherming van het milieu. Bovendien vermindert het de arbeidslast van de schipper in vergelijking met de traditionele navigatie- en informatiemethoden.

##### **➡ Elektronische scheepsrapportering**

Scheepvaartbegeleiding in Europa gaat gepaard met informatie-inwinning via verschillende systemen. Om de vaarweggebruiker zoveel mogelijk te ontlasten, wordt gewerkt aan een éénmalige elektronische aanmelding. Hierbij kan de schipper overal in Europa gebruik maken van hetzelfde type bericht.

##### **➡ Berichten aan de schippers (Notices To Skippers)**

Een automatische vertaling van de belangrijkste inhoud van de berichten in alle talen van de deelnemende landen mogelijk maken, met een geharmoniseerde structuur van gegevens om de integratie van de berichten in de systemen voor reisplanning mogelijk te maken. Ook wordt een standaard voor waterstandinformatie ter beschikking gesteld. Deze informatie zal o.a. door gebruik te maken van webapplicaties ter beschikking worden gesteld van de schipperij.

##### **➡ Tracking & tracing**

Tracking & tracing vormen zowel de basis voor Vessel Traffic Services als voor toekomstige RIS-diensten.

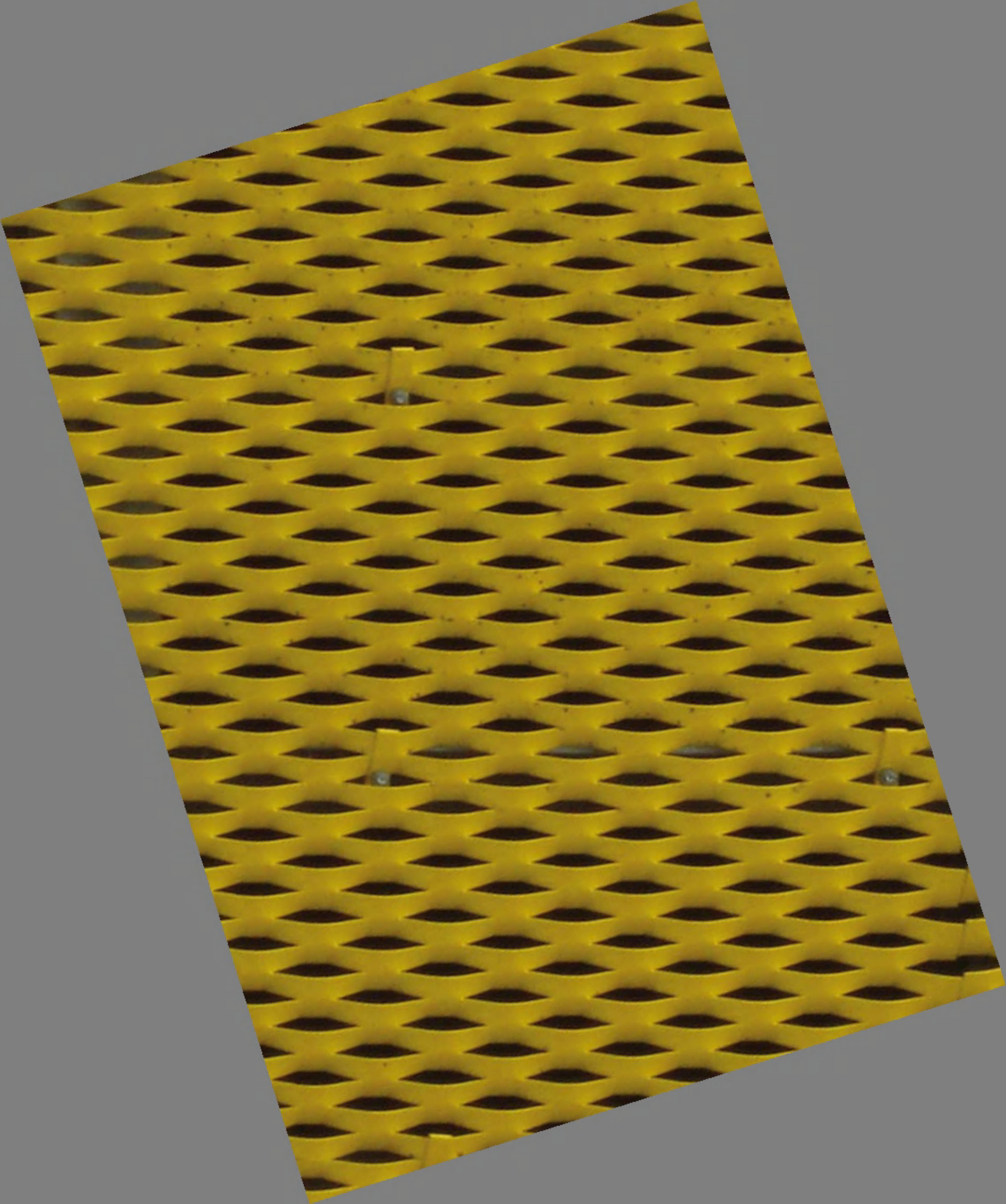
#### **Uitgangspunten voor de invoering van RIS in het GNB**

De realisatie van RIS in het GNB-gebied zal zich concretiseren in meerdere deelprojecten:

➡ Uitbreiding van de bestaande applicaties/ doelsystemen en functionaliteit: het betreft het informatie-verwerkende systeem, de radarwaarneming, central broker, het automatisch identificatiesysteem website [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net) en BI (Business Intelligence)

#### **Business Intelligence Systeem (BI)**

Binnen Maritieme Dienstverlening en Kust (afd. Scheepvaartbegeleiding) en Rijkswaterstaat bestaat de behoefte om de aanwezige data in de diverse bronsystemen van de Schelderadarketen te ontsluiten en deze data te gebruiken ten behoeve van o.a. strategische en tactische besluitvorming, analyses en rapportages. ➡➡➡



De technische kerngroep staat in voor het opvolgen, de interpretatie en de evaluatie van BI-SRK die gerealiseerd moet worden. De eindgebruikers zijn de niet-technische gebruikers, die meestal alleen de (eind)resultaten van het BI-systeem zullen gebruiken. Zij zijn meestal de grootste groep van gebruikers van het BI-systeem. De key-users zijn de niet-technische gebruikers van het BI-systeem die de noden van de eindgebruikers formuleren en erop toezien dat het BI-systeem hieraan tegemoet komt.

De key-users zullen hierbij instaan voor het aanmaken van ad hoc rapporten. Zij leveren feedback waardoor het BI-systeem kan bijgestuurd worden om optimaal tegemoet te komen aan de wensen van de eindgebruikers.

Het **Central Broker System** (CBS) uitbouwen en vervolmaken ten behoeve van de ketenwerking en RIS. Het CBS is een dispatch-systeem van allerlei informatie over de haven en de maritieme toegangswegen.

Het Centraal Broker Systeem (CBS) is een koppelingsmodel, vergelijkbaar met een 'centraal intelligent postkantoor'. Door dit systeem kunnen alle betrokken partijen (zoals de verkeersleiders, de loodsen, de vaarwegbeheerder, de havenbedrijven en het havengebonden bedrijfsleven) met elkaar communiceren en kunnen de schepen in de toekomst via één loket alle verplichte meldingen doen.

Wanneer een zeeschip het Scheldegebied wil bevaren, moet het zich nu bij drie instanties aanmelden:

- ➡ bij de haven voor het bestellen van een ligplaats;
- ➡ bij de loodsdienst voor het aanvragen van een loods;
- ➡ bij VTS volgens de internationaal opgelegde verplichtingen.

De gemelde gegevens worden verspreid verwerkt in verschillende systemen, zoals haveninformatiesystemen, het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen.

Volgens Europese richtlijnen moet alle informatie en communicatie tussen de verschillende partijen in het Scheldegebied zo efficiënt mogelijk verlopen. Dit wordt vorm gegeven in de ketenwerking met als centrale spil het CBS.

De daarbij betrokken systemen zijn:

- ➡ LIS Loodswezen Informatiesysteem
- ➡ APICS Haveninformatiesysteem Antwerpen
- ➡ ZHIS Haveninformatiesysteem Zeeland Seaport
- ➡ ENIGMA Haveninformatiesysteem Gent
- ➡ ENSOR Haveninformatiesysteem Oostende
- ➡ ZEDIS Haveninformatiesysteem Zeebrugge
- ➡ IVS90 Informatiesysteem Binnenvaart Nederland
- ➡ GWS Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (Vlaams Gewest)
- ➡ IVS-SRK Informatie Verwerkend Systeem Schelderadarketen





#### Ingebruikname van de Westerschelde Planner (WESP) release 2 en integratie ervan in de ketenwerking.

WESP is een tool die de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit op het Scheldecoördinatiecentrum in Vlissingen meehelpt de tijpoorten voor de diepstekende schepen te berekenen.

Op de Westerschelde varen verschillende soorten zeeschepen, maar ook binnenvaartschepen, werkvaartuigen, veerboten, en vaartuigen voor de visserij en de pleziervaart. De schepen moeten niet alleen rekening houden met elkaar: er zijn nog andere factoren die de vaart beïnvloeden zoals horizontaal en verticaal getij, golven, wind en ondieptes. Deze factoren en het gebruik van zowel hoofd- en nevengeulen zorgen voor een complex verkeersbeeld op diverse delen van de vaarweg.

Om zowel de vlotheid als de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren, wordt de verkeersleiding versterkt met meer middelen en bevoegdheden. Dankzij WESP werd een betere planning van de scheepvaart mogelijk in relatie tot bekende knelpunten zoals drempels, nauwe bochten –waar passeren onmogelijk is– en punten met conflicterende verkeersstromen. Een vroegtijdige planning van op- en afvaart en het gebruik van de kennis van posities en vaarsnelheden van de betrokken schepen maakt het mogelijk de potentiële oploop- en/of ontmoetingsplaatsen vroegtijdig te berekenen. De WESP-applicatie werd verder ontwikkeld, waarbij een nieuwe versie (Release 2) in februari 2009 opgeleverd werd met opname van gegevens over stroming, squat en deining, dynamische padbreedte en een integratie in de operationele omgeving.

#### Operationele Display Infrastructuur

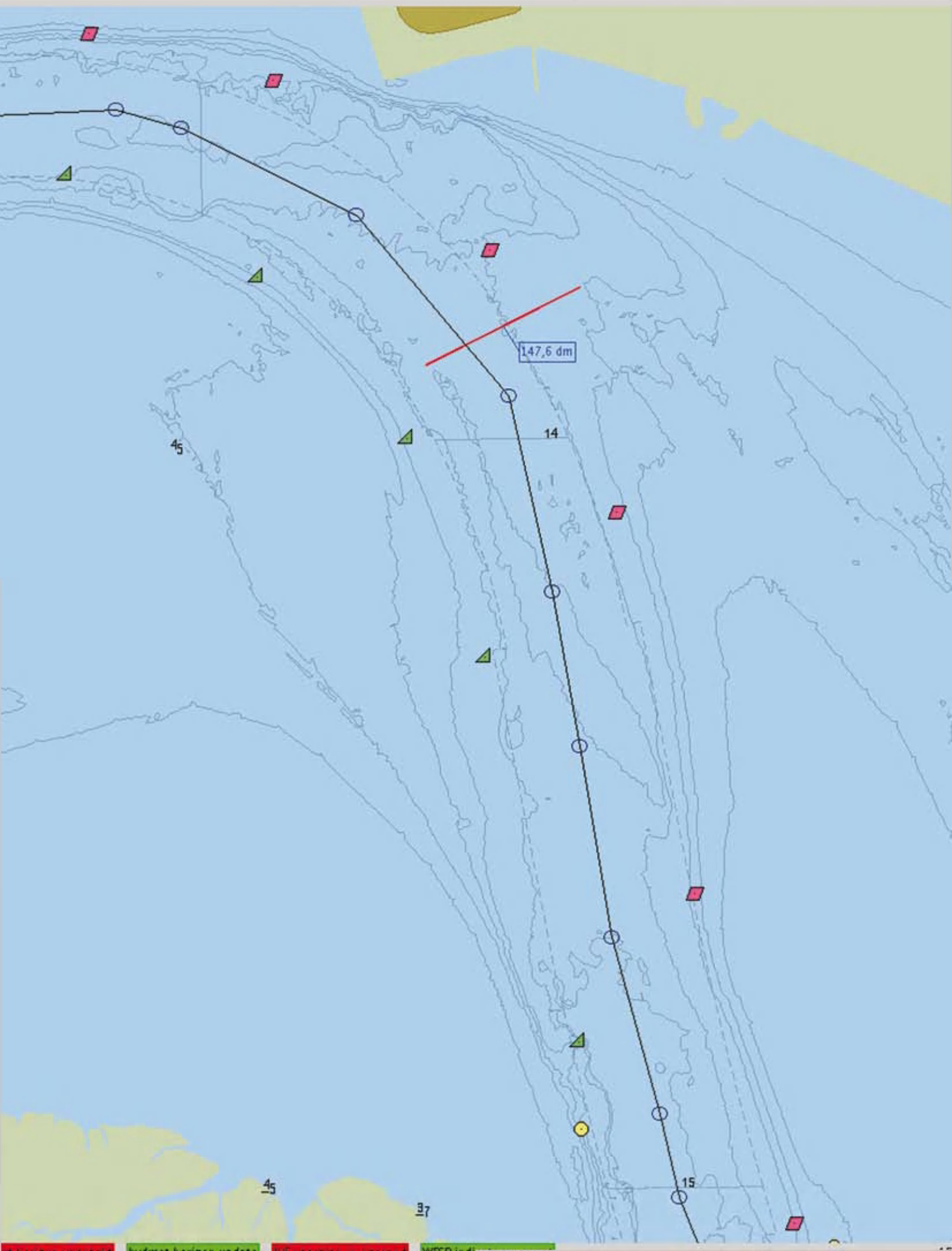
Dit project heeft als doel de 'oude' radarschermen te vervangen. Het nieuwe systeem is in het voorjaar van 2008 in gebruik gesteld: problemen met de software hebben de leverancier genoopt tot een crisisplan om onacceptabele malfunctions op te lossen.

#### Vernieuwing van een aantal systemen van de Schelderadarketen (migratieprojecten):

- ➔ Vervanging van de radarzender en -ontvangers
- ➔ oplevering Herles, dit is de herinrichting van de lessenaars in alle Verkeerscentrales, zowel in Vlaanderen als in Nederland
- ➔ VHF-systeem – aanpassingen t.b.v. de marifoonblokindeling. Omdat de kanalen bij de Verkeerscentrale Zandvliet overbelast zijn, wordt er gewerkt aan een splitsing van de radiocommunicatie en de bijhorende VHF-systemen
- ➔ oplevering Radio Direction Finder
- ➔ oplevering Klimaatplafonds



ste klik = 51°23,30',04"11,94' Schaal = 1 : 10892 Schermtijdstip = 1557/0206200!





# PERSONEEL

## Proeftuin

In januari 2007 startte de afdeling met een PLOEG-Proeftuin Scheepvaartbegeleiding. Op de verkeerscentrales van Zeebrugge en Zandvliet bleek het traditionele PLOEG-systeem niet optimaal te werken. In de centrales werken de (regio)verkeersleiders in volcontinusysteem. Evaluator en geëvalueerde werken te weinig direct samen en beide partijen ervoeren de beoordeling niet altijd als objectief. Daarom kwam vanop de werkvloer de vraag om het systeem te veranderen. Deze verandering betekent niet dat van PLOEG werd afgestapt. Zoals voor alle ambtenaren blijft dit systeem van Plannen, Leidinggeven, Opvolgen, Evalueren en Gewaardeerd worden volgens de statutaire bepalingen gelden. De proeftuin Scheepvaartbegeleiding zorgt ervoor dat dit systeem aan de specifieke werkomgeving van volcontinudiensten werd aangepast. Deze aanpassing gebeurde in samenspraak met de betrokken personeelsleden, met de cellen HRM en VTS van de afdeling en met de HRM-coördinator (van de afdeling Personeel & Logistiek).

De Proeftuin bestaat uit twee delen: ten eerste volgen alle regioverkeersleiders (en niet meer enkel de eerste evaluator) het werk van de verkeersleiders op en ten tweede beoordelen de verkeersleiders ook de regioverkeersleiders in een BUE (bottom up evaluation), op maat van de afdeling. Alle regioverkeersleiders bespreken op regelmatige basis de prestaties van de verkeersleiders in een 'college van evaluatoren', waarvoor een huishoudelijk reglement opgemaakt werd. De verkeersleider behoudt zijn eerste evaluator met wie de PLOEG-gesprekken worden gevoerd. De opleidingen die verkeersleiders op regelmatige basis moeten volgen, worden in de planning opgenomen en vormen een onderdeel van PLOEG.

Voor de BUE wordt een vragenlijst op maat opgesteld in samenspraak met de afdeling Personeel & Logistiek. Alle verkeersleiders krijgen hiermee de kans om anoniem het werk van alle regioverkeersleiders (van dezelfde locatie) te beoordelen. De resultaten van deze BUE vormen een onderdeel van de evaluatie van de regioverkeersleiders.

## Informele praat sessies

Als gevolg van de resultaten van de personeelspeiling 2006 stelden we een aantal verbeteracties op. Het houden van informele praat sessies met de verkeersleiders Zeebrugge en Zandvliet was hier één van. Het afdelingshoofd en het celhoofd HRM gaan een gedeeltelijk gestructureerd gesprek aan van ongeveer 30 à 45 minuten met elk personeelslid afzonderlijk. Alternierend wordt elke maand een ploeg van de verkeerscentrale Zandvliet en de verkeerscentrale Zeebrugge uitgekozen. In het gedeeltelijk gestructureerd gesprek worden verschillende thema's aangekaart: de marifoonblokindeling, de VBS-loods op de verkeerscentrale Zandvliet, de apparatuur (VHF, marifonie, ...) en de nieuwe werkverdeling. Daarnaast wordt een kleine perceptiemeting gehouden ➡➡➡

rond de werking van de administratie: evaluatie van communicatie en informatie in beide richtingen, inspraak bij beslissingen, het proeftuinproject en de werksfeer. Als laatste krijgen de personeelsleden afzonderlijk de kans persoonlijke als werkgebonden grieven, opmerkingen en suggesties aan te kaarten.

Na elke praatsessie wordt een anoniem verslag opgemaakt en worden een aantal actiepunten opgesteld (dit zowel op korte, middellange en lange termijn). De betrokken celhoofden worden op de hoogte gebracht van de actiepunten.

De afdeling hoopt hiermee het contact tussen de administratie en de werkvloer te bevorderen en aandachtspunten aan het licht te brengen, die niet via de formele kanalen aan bod komen.

### Asis

ASIS is een informatiesysteem voor de afdeling Scheepvaartbegeleiding en is een onderdeel van het MDK-informatieplatform.

ASIS bestaat uit de volgende modules:

- ➔ HRM/personeel: statische personeels- en administratieve gegevens.

Elektronische dienst en beurtregeling (D&B): administratieve module voor het opvolgen, registreren en bijhouden van de D&B-regeling en de bijhorende (financiële) personeelsrapportages.

- ➔ Objectenmodule MRCC: een operationele module voor het opstellen en bijhouden van alle boeien en nautische hulpmiddelen ten behoeve van de scheepvaart (vuurtorens, lichtenlijnen, havenlichten,...) Ieder ingebracht nieuw object of defect en elke herstelde toestand genereert automatisch een Navigational Warning's. Naast de zeevarenden worden ook VLOOT dab en afdeling KUST automatisch op de hoogte gebracht.

- ➔ Dringende Berichten aan Zeevarenden (DBZ) module MRCC: een operationele module voor het opstellen en bijhouden van DBZ's en operationele informatie binnen het MRCC.

- ➔ SafeSeaNet/Hazmat module: een module voor het opvolgen en opvragen van SafeSeaNet informatie die uitgewisseld wordt via het CBS tussen haveninformatiesystemen en het Europees maritiem informatienetwerk SafeSeaNet. Het opvragen van Hazmat cargo manifesten na een incident of op verzoek wordt manueel via deze module uitgevoerd.

- ➔ AIS-Hub module: het capteren en distribueren van verschillende AIS-datastromen van SRK, AIS-North Sea, AIS, C-Power, etc. Deze module hangt samen met de SafeSeaNet-module.

- ➔ Zaalreservatiemodule: het opvolgen van de beschikbaarheid en het reserveren van een vergaderzaal op de locaties van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Dit omvat de vergaderzalen op de afdelingszetel te Oostende, Zelzatebrug, VC Zandvliet en VC Zeebrugge.

- ➔ Sinds 2009 is de module SafeSeaNet/Hazmat operationeel in gebruik en onder technisch beheer van de afdeling. In 2010 zijn extra ontwikkelingen uitgevoerd voor de andere modules die eind 2010 in gebruik genomen werden bij trainingen en opleidingen (D&B regeling).









## KWALITEIT

### European Foundation for Quality Management (EFQM)

De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft in 2007 drie sterren behaald op het vlak van kwaliteit, de zogenaamde EFQM-award. Het doel van EFQM is om de afdeling Scheepvaartbegeleiding beter in staat te stellen haar eigen functioneren te beoordelen.

De evaluatie gebeurde door een zelfbeoordeling of zelfevaluatie aan de hand van een aantal criteria (personeel, klanten, leiderschap, beleid & strategie, middelen en de processen).

Daarna lichtten externe en onafhankelijke assessoren de afdeling door en werden er verbeterprojecten opgezet zodat de afdeling beter in staat zou zijn om haar functioneren te optimaliseren en de resultaten te verbeteren. In 2009 werd geen EFQM-dossier ingediend. Wel is er een jaarlijkse EFQM-dag en een verbeterdag georganiseerd.

Deze verbeterdag leidde via een SWOT-analyse tot enkele doelstellingen voor 2010. Alle personeelscategorieën van de afdeling werkten hieraan mee. Aan de jaarlijkse EFQM-dag nemen alle administratieve leden van A-niveau binnen de afdeling deel. Ook in 2010 was dit het geval.







*De afdeling heeft een aparte cel voor opleidingen. We bieden een gevarieerd en op maat aangepast pakket cursussen en opfrissingstrainingen aan voor alle volcontinu personeel.*

## OPLEIDINGEN

Zo is er o.a. voor de cel VTS een VTS-simulator in Kallo die gebruikt wordt voor de opleiding van nieuwe verkeersleiders en voor de herhalings training en calamiteitentraining voor de in dienst zijnde (Regio) Verkeersleiders.

Ook voor de cel MRCC werd de opleiding van de (Nautisch) Verkeersleider verder uitgewerkt. Zo kreeg iedereen de opleiding SARIS. Dit is een programma waarmee zoekgebieden uitgetekend worden die aangeven volgens welk patroon de reddingseenheden naar drenkelingen moeten zoeken.

Momenteel zijn drie personeelsleden bezig met de opleiding die een doorstroming mogelijk maakt van verkeersleider naar Nautisch Verkeersleider. De opleiding duurt negen maanden en houdt naast de specifieke MRCC-opleiding ook een groot deel nautische opleiding in. Dit is zowel theoretisch als praktisch want er moet minimaal 60 dagen effectief gevaren worden aan boord van koopvaardij schepen. Ook de GNA voorziet in een eigen opleiding voor de nautisch dienstchefs.

### Internationale erkenning

In 2007 werd het Vlaamse VTS-trainingsinstituut in Kallo geaccrediteerd voor de opleiding van VTS-operator. Na een audit ontving het trainingsinstituut in Kallo van de afdeling Scheepvaartbegeleiding hiervoor een voorlopig certificaat. Van april t/m juli 2008 onderging de cel opleidingen verschillende externe audits door de classificatiemaatschappij Bureau Veritas. Bureau Veritas kwam de VTS-operatoropleiding toetsen aan de IALA V-103/1 norm. Op 23 juli 2008 behaalde afdeling Scheepvaartbegeleiding de internationale accreditatie voor de VTS-operator opleiding volgens de IALA V-103/1 norm.

Daarnaast behaalde Scheepvaartbegeleiding ook de ISO 9001:2000 norm voor de VTS-operator opleiding. Hiermee voldoet deze opleiding aan alle internationale bepalingen en wordt deze ook wereldwijd erkend. Het hoofdkantoor van IALA werd al op de hoogte gebracht en vervolledigd haar database. Door het behalen van

beide normen is de kwaliteit van de VTS-operatoropleiding verzekerd. De inhoud en kwaliteit van de cursussen en de organisatie worden regelmatig door reviews en audits gecontroleerd. Het individuele opleidingsplan, de vorderingen en de bijscholingen van alle verkeersleiders worden centraal beheerd en bewaakt.

Door het beheer en de reviews worden opleidingsbehoeftes sneller gedetecteerd en aangepakt. Alle N/Cs en aanpassingen worden volgens procedures bijgehouden, opgevolgd en weggewerkt. Zo ontstaat er een gecontroleerd proces van continue verbetering.

De afdeling is ook vertegenwoordigd in IALA en is actief bij de jaarlijkse workshops.

### **Wissellere**

Om innovatie te stimuleren, heeft de Vlaamse overheid het stimuleringsprogramma wissellere in het leven geroepen. Innoverende entiteiten die daarbij over het muurtje gaan kijken, krijgen hierdoor een steuntje in de rug.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding neemt als enige entiteit binnen MDK deel aan dit project. Het voorstel tot een uitwisselingsproject werd goedgekeurd. Hiermee zullen de zestien regioverkeersleiders van de centrales in Zandvliet en Zeebrugge op uitwisseling worden gezonden naar de verkeerscentrale van de 'Port of London Authority' (PLA), in Engeland. Hier krijgen ze een dagopleiding op de VTS-simulator en werken ze een dag mee op de verkeerscentrale in Gravesend. Zo verkrijgen de regioverkeersleiders een ruimer inzicht in het verkeersbeeld, de werkprocedures, enz....

Door het internationale karakter van de functie en omdat Scheepvaartbegeleiding de enige instantie is die deze functie in Vlaanderen uitoefent is het voor ons erg nuttig om van buitenlandse diensten te kunnen leren. Verkeersleiders werken en worden opgeleid volgens internationaal vastgelegde standaarden, de IALA V-103. Daarnaast zullen ook de verkeersleiders van de 'PLA' naar Zandvliet en Zeebrugge komen om er kennis te maken met 'onze' manier van werken.

Ook tussen het MRCC en kustwacht Den Helder werd een soortgelijke uitwisseling opgestart.





**ZELZATEBRUG**  
VLAANDEREN

### **Scheepvaartbegeleidingsdecreet**

Onder het opschrift 'Decreet betreffende de begeleiding van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen en de organisatie van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum' werd het scheepvaartbegeleidingsdecreet op 16 juni 2006 bekrachtigd en afgekondigd. Het Belgisch Staatsblad publiceerde het decreet op 26 oktober 2006.

Het doel van dit decreet is de Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 over de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG, kortweg 'de Monitoringrichtlijn', om te zetten.

Daarnaast werden tegelijk een aantal bepalingen met betrekking tot het begeleiden van de scheepvaart en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in het decreet opgenomen.

De afdeling Haven en Waterbeleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken leidde de vergaderingen voor het opstellen van het ontwerp. De afdeling Juridische Dienstverlening leverde belangrijke juridische bijstand en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust stond in voor de nodige inbreng vanuit operationele hoek, voornamelijk via de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de Stafdienst.

In mei 2006 nam het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust nog deel aan de door Dirk Sterckx georganiseerde 'Rondetafel' betreffende voorstellen tot aanpassing van de Monitoringrichtlijn; intussen werden al een reeks aanpassingen gerealiseerd in de Richtlijn 2009/17/EG van 23 april 2009 tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust wordt daarnaast door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ook betrokken bij het bepalen van het Vlaamse standpunt nopens de wijzigingen die op Europees vlak worden voorgesteld aan de Monitoringrichtlijn.

Intussen wordt verder gewerkt aan de implementatie van de wijzigingen van de Monitoringrichtlijn in het scheepvaartbegeleidingsdecreet en de diverse uitvoeringsbesluiten.

## EUROPESE EN INTERNATIONALE PROJECTEN

### SafeSeaNet

Het vergaan van de olietanker Erika op 13 december 1999 had als gevolg dat meer dan 400km Franse kustlijn werd verontreinigd. Als gevolg van dit scheepsongeval heeft de Europese Commissie een eerste set van voorstellen geformuleerd, beter bekend als het 'ERIKA-I package', dat in december 2000 werd opgevolgd door een tweede pakket maatregelen ('ERIKA-II package').

Het voorkomen van incidenten op zee en mariene verontreinigingen is een essentieel onderdeel van de activiteiten van de Europese Unie. Op 13 september 1993 werd Richtlijn 93/75/EEG (HazMat-Richtlijn) uitgevaardigd betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren van of naar een Europese haven.

Sinds 1993 heeft de Europese Commissie meer dan 15 voorstellen tot richtlijn of verordening uitgewerkt met betrekking tot de veiligheid van passagiers en schepen, het voorkomen van mariene verontreiniging, havenstaat controle, voorschriften voor zeevarend personeel, enz.

Het in de praktijk brengen van deze richtlijnen en verordeningen steunt in grote mate op het verzamelen en verwerken van grote hoeveelheden maritieme data en informatie.

Lange tijd was de uitwisseling van deze informatie nauwelijks gestandaardiseerd. Er is een veelheid aan lokale of regionale systemen die al dan niet gebruik maken van verschillende netwerken en communicatiemediën. Hier bestaat bovendien een groot verschil tussen lokale, regionale en internationale netwerken, systemen en procedures.

De Europese Commissie heeft hiertoe het SafeSeaNet- project opgestart. Dit project moet toelaten om via een Europees netwerk, gebaseerd op moderne ICT- standaarden, de beoogde informatie-uitwisseling op Europees niveau te bereiken.

Het doel van SafeSeaNet is de ontwikkeling van een Europees platform voor maritieme data-uitwisseling tussen autoriteiten en administraties van de Europese maritieme lidstaten via een

pan-Europees maritiem telematica netwerk dat het verzamelen, verspreiden en geharmoniseerd uitwisselen van maritieme data mogelijk moet maken.

Deze gestructureerde en verbeterde informatie-uitwisseling zal bijdragen tot het voorkomen van ongevallen op zee en bijgevolg tot het voorkomen van mariene verontreiniging. Daarnaast kan het in de praktijk uitvoeren van de EU-wetgeving in het kader van maritieme veiligheid een stuk efficiënter worden gemaakt.

Voor België is afdeling Scheepvaartbegeleiding de Belgische National Competent Authority. We beschikken over het SafeSeaBEL systeem om informatie in te winnen uit de haveninformatiesystemen via het Central Broker Systeem en deze door te sturen naar het Europese SafeSeaNet systeem. België was in 2007 één van de eerste lidstaten om aan te sluiten op het Europese SafeSeaNet systeem.

In 2009 werden door Europa in het kader van de derde maritieme package enkele nieuwe directives gepubliceerd die van toepassing zijn op de maritieme sector:

- ➡ directive 2009/17 is een amendering op de monitoring directive van 2002 die een verplichting oplegt aan vissersschepen van 15m lengte om een AIS transponder aan boord te hebben. Ook wordt duidelijker omschreven in welke gevallen informatie over gevaarlijke goederen aan boord van een schip mogen opgevraagd worden via het SafeSeaNet systeem
- ➡ directive 2009/16: Deze nieuwe PSC directive houdt een nieuw inspectieregime in vanaf 1/1/2011. Hierbij werd beslist om een nieuw Europese Port State Control systeem met de naam THETIS te ontwikkelen dat bepaalt welke schepen dienen geïnspecteerd te worden op basis van een risicoprofiel. Voor de planning wordt het gevoed met informatie uit het SafeSeaNet systeem. Hiervoor bezorgen de havens nu ook de Actual Time of Arrival en de Actual Time of Departure van elk zeeschip via het Central Broker Systeem.
- ➡ directive 2009/18: Deze directive legt vast hoe ongevallen in de zeescheepvaartsector dienen onderzocht te worden.

Naast de invoering van het LRIT systeem, is EMSA ook bezig om in samenwerking met het European Space Agency een satellite AIS systeem uit te werken. Momenteel bevindt dit project zich in een studiefase ➡➡➡



om user requirements vast te leggen. Met het satellite AIS systeem zal men wereldwijd het AIS verkeersbeeld kunnen monitoren.

Als resultaat van één van de deelprojecten van het Safety at Sea project werd de NorthSeaAIS server opgezet om near real time AIS informatie (een positie update iedere 6 minuten) uit te wisselen tussen enkele landen rond de noordzee (Noord-Frankrijk, Vlaanderen, Verenigd Koninkrijk, Nederland, Denemarken, Faroer, Ierland, Zweden, Noorwegen). Naast deze regionale AIS server voor de Noordzee regio zijn over Europa nog enkele andere dergelijke regionale AIS servers in werking: Helcom AIS voor de Baltische regio en Mediterrane AIS voor het Middellandse Zeegebied. In de Noord-Atlantische regio en de Zwarte Zee is men een dergelijke AIS server aan het installeren. Het Europese agentschap EMSA ontvangt de data van elk van deze regionale AIS servers om hiermee op Europees gebied een verkeersbeeld te bekomen. Dit wordt gevisualiseerd in de SafeSeaNet Graphical Interface. Dagelijks varen er gemiddeld 16.800 schepen in de Europese wateren.

In 2010 werd door de Europese Commissie de FAL directive 2010/65 gepubliceerd. Deze richtlijn heeft tot doel om de administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer te vereenvoudigen en te harmoniseren door de algemene invoering van de elektronische overdracht van gegevens en door rationalisering van de meldingsformaliteiten. Concreet aanvaarden de lidstaten zo spoedig mogelijk, en in ieder geval vanaf 1 juni 2015, dat de meldingsformaliteiten langs elektronische weg via één elektronisch platform worden vervuld. Daarnaast is de Europese Commissie nog bezig met een langere termijn project, nl "integration of maritime surveillance". Het doel is de integratie van bestaande monitoring and tracking systemen gebruikt voor de maritieme veiligheid, voor de bescherming van het maritieme milieu, voor de beveiliging van de visserij, voor de controle van de externe grenzen en voor andere politionele activiteiten.

#### **Risk assessment EU-project S@S**

Safety at Sea Safety at Sea is een Europees project met als doel het ontwikkelen van risico management strategieën, methodes en instrumenten voor de preventie van ongevallen op zee en de reductie van schadelijke effecten bij rampen.

De deelnemende landen zijn Noorwegen, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Denemarken en Vlaanderen. Noorwegen is binnen het Safety at Sea project het leidende land.

Sedert 2004 is de afdeling Scheepvaartbegeleiding actief lid in dit door Europa gesponsorde project en zet ze demonstraties op over windmolenparken in zee en het MRCC. Het uitvoeren van een risk assessment, het opstellen van een safetyplan en de monitoring behoren tot de opdracht met de bedoeling hieruit standaarden geldig voor Europa af te leiden. In november 2006 was er een internationaal seminarie in Oostende (site MRCC en Thermae Palace) over "Traffic Monitoring technologieën en functionaliteiten van de toekomst" in het kader van het Interreg-III B project Safety@Sea.

**VLOOT DAB**



## Missie & Visie

VLOOT dab vervult sinds 2004 een aantal duidelijk omliggende taken die samengevat kunnen worden als VLOOT dab, reder van de overheid. VLOOT dab voert inderdaad met zijn vaartuigen zowat alle taken uit die buiten defensie vallen. De afgelopen 5 jaar werd er in steeds hogere mate op toegezien dat de Vloot-activiteiten in overeenstemming zijn met de missie, nl. rederijactiviteiten.

## Strategische doelstellingen

Het beheren en exploiteren van de Vlaamse Vloot is de opdracht en die is de laatste 5 jaar niet veranderd. VLOOT dab beschikt over een 45-tal vaartuigen en ongeveer 560 personeelsleden om verschillende strategische doelstellingen uit te voeren:

### ➡ inzetten van bemande vaartuigen om de loodsen van en aan boord te brengen van de te beloodsen schepen:

VLOOT dab zet hiervoor een kotter in ter hoogte van de loodsenkruispost Wandelaar, een tender die opereert vanuit Vlissingen (NL) en een aantal redebotten. Ook de redebeloedingsen te Antwerpen vallen onder het contract dat VLOOT dab afgesloten heeft met LOODSWEZEN dab.

De beschikbaarheid van vaartuigen voor de loodsen bedraagt nagenoeg 100%.

De kwaliteit van deze dienstverlening is in belangrijke mate verhoogd door het in dienst nemen van de nieuwe loodstender 'Ravelingen' begin 2010.

Ook de verbetering van de communicatie tussen wal en schip door de invoering van modern digitaal dataverkeer heeft hiertoe bijgedragen.

In 2009 werd het project 'nieuwe beloodsingmiddelen' opgestart. Deze vaartuigen (3 tender-SWATH's en 1 moeder-SWATH) worden gebouwd op de werf Abeking & Rasmussen in Lemwerder, Duitsland. VLOOT dab volgt de bouw op en is in deze ISM-operator. Dit type schip werd door HANSA gekozen als "Ship of the year". Het in dienst nemen vanaf 2011 van deze vaartuigen zal vast en zeker als mijlpaal in de geschiedenis van VLOOT dab opgetekend worden.

### ➡ inzetten van bemande vaartuigen in kader van duidelijke markering en signalering van de maritieme vaarwegen

Voor het positioneren van de boeien gebruikt VLOOT dab speciale 'boeienleggers'. VLOOT dab staat inderdaad in voor de bebakening van de vaarwegen op de Noordzee over het gebied Belgisch Continentaal Plat (BCP) met een oppervlakte van +/- 3.600km<sup>2</sup> en een diepte van 0 tot -46m. In het Scheldegebied bebakent ➡➡➡



VLOOT dab vanaf de Nederlandse grens tot Temse en vervolgens nog een stuk van Rupel tot Boom. In totaal goed voor 53km of 28,61 zeemijl vaarweg. Het betreft ongeveer 155 boeien op zee en een 100-tal op de Schelde, de Rupel en het kanaal Gent-Terneuzen. Daarenboven staan langs de Schelde nog een 50-tal vaste lichten (sectorlichten, geleide lichten, enz.) die op dit moment worden beheerd door VLOOT dab. Occasioneel worden ook boeien, tegen betaling, ter beschikking gesteld van derden.

VLOOT dab werkt in dit kader ook samen met Nederland om bijstand te verlenen in elkaars vaargebied. In eerste instantie dient daarbij gedacht te worden aan de Schelde en de territoriale wateren in de Noordzee in de buurt van het Belgisch-Nederlands grensgebied. De verleende bijstand bestaat uit reparaties van gedoofde boeien, het terug in positie plaatsen van verdreven boeien, het plaatsen van nieuwe boeien bij ernstige schade of het uitvoeren van herstellingen bij geringe schade.

In het kader van de optimalisatie van het onderhoud van de vaarwegmarkering wordt bij wijze van proef sinds 2009 ook nagegaan of het type PE (polyethyleen) boeien, dat nu al gebruikt wordt op de Schelde, ook bruikbaar is op zee. De eindevaluatie in 2012 zal uitwijzen of dit veralgemeend kan worden aan de kust.

De vervanging van de meer dan 50 jaar oude boeienlegger 'Zeearend' door een multifunctioneel type, zal eveneens bijdragen tot een efficiëntieverhoging in dit proces. Deze nieuwe multifunctionele boeienlegger, de Zeetijger, kwam in Oostende aan op 25 november 2010. Hiermee zet VLOOT dab de verjonging van zijn vaartuigen verder.

#### ➡ inzetten van vaartuigen om in nood of in moeilijkheden verkerende personen op zee op te sporen en te redden en om hulp en bijstand te bieden aan andere vaartuigen

VLOOT dab heeft operationeel inzetbare en voor hun taak uitgeruste vaartuigen beschikbaar die onmiddellijk kunnen uitrukken. De norm die VLOOT dab hiervoor hanteert bedraagt 8 minuten. In het kader van de eerstelijnszorg voor algemene hulpverlening op zee houdt VLOOT dab ook een bemande zeesleepboot (Zeehond) met belangrijke bluscapaciteit ter beschikking. Met de komst van de Zeetijger in 2010 werd de sleepcapaciteit meer dan verdubbeld. In 2007 werd de 'Zeehond' ook uitgerust met een nieuwe RIB die een snelheid van 35 knopen kan ontwikkelen. Hiermee werd de paraatheid nog verhoogd.

Vloot-vaartuigen worden op contractuele basis ook ter beschikking van andere kustwachtpartners buiten MDK gesteld zoals de FOD Financiën, de douane en de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Als dusdanig vervult VLOOT dab, naast de marine, een cruciale en centrale rol bij de inzet van de overheidsmiddelen op het water.









Op 26 april 2010 vond een belangrijke reddingsoefening plaats. In samenwerking met de Engelse, Franse en Vlaamse reddingsdiensten werden 800 fictieve mensen (40 mensen die elk 20 personen vertegenwoordigden) ontscheept en aan land gebracht. De Tuimelaar, de reddingsboot uit Nieuwpoort, nam deel aan deze oefening en bewees uitermate geschikt te zijn om passagiers te laten overstappen.

⇒ **inzetten van vaartuigen om een aantal veerdiensten te verzekeren**

VLOOT dab exploiteert volgende veerdiensten:

Op de Schelde:

- ⇒ Kruibeke–Hoboken
- ⇒ Bazel–Hemiksem
- ⇒ Lillo–Doel

Op het kanaal Gent–Terneuzen

- ⇒ Langerbrugge
- ⇒ Terdonk

Aan de kust

- ⇒ Nieuwpoort

Naast de standaarddienstverlening is VLOOT dab de afgelopen 5 jaar ook ingegaan op een aantal ad hoc vragen.

Enkele voorbeelden:

- ⇒ Verhuis 50.000m<sup>3</sup> hout op vraag van een houttransportbedrijf te Gent;
- ⇒ Inzet extra veerdienst in het kader van wegeniswerken en werken t.h.v. Meulestedebrug te Gent;
- ⇒ Tijdelijke veerdienst als alternatief voor de buiten dienst gestelde brug te Zelzate;
- ⇒ ....





In het kader van voortdurende aandacht die VLOOT dab wil geven aan de veiligheid en de kwaliteit van haar dienstverlening, wordt zeer veel belang gehecht aan de resultaten van uitgevoerde audits (intern en extern) en klantentevredenheidsonderzoeken. De belangrijkste:

- ➔ 2006: doorlichting van de veerdienst op de Schelde (Bazel-Hemiksem) door 'Blindenzorg Licht en Liefde' in functie van de toegankelijkheid voor slechthzienden en blinden. VLOOT dab doorstond deze onaangekondigde audit met onderscheiding.
- ➔ 2008: klantentevredenheidsonderzoek uitgevoerd door een extern bureau (DIMARSO) waarbij naast de sterke punten (netheid en veiligheid) ook een aandachtspuntje met betrekking tot signalisatie en bewegwijzering onder de aandacht werd gebracht.

Om de kwaliteit van deze dienstverlening naar een nog hoger niveau te tillen zijn de afgelopen jaren acties gerealiseerd of uitgevoerd:

- ➔ vernieuwing van de elektronische signalisatieborden ter hoogte van de veren te Gent
- ➔ studie van de bewegwijzering van en naar alle Vloot-veren met opname van o.a. de GPS-coördinaten op de vernieuwde website [www.welkombijvloot.be](http://www.welkombijvloot.be)
- ➔ Nieuwe veerboten:
  - ➔ Lieven Bauwens (kanaal Gent-Terneuzen)
  - ➔ Jan van Eyck (Schelde)
  - ➔ Opgestarte projecten in het kader van het onderhouds- en vervangingsprogramma van VLOOT dab

#### ➔ inzetten van vaartuigen voor andere overheden en derden

##### Scheepvaartpolitie

VLOOT dab zet op contractuele basis speciale vaartuigen in op zee en op de Schelde ten behoeve van de politietaken van de Federale Politie (Scheepvaartpolitie, SPN).

Om aan de specifieke behoeften van SPN te voldoen, werd in 2004 afgesproken om in fasen een aantal schepen te laten bouwen. Na de levering en ingebruikname van de patrouilleboot SPN 09 aan de kust in 2006, werden in 2007 de patrouilleboot SPN 14 in Antwerpen en het interventievaartuig SPN 15 aan de kust in gebruik genomen.

Aan boord staan de agenten van SPN in voor de politionele taken, terwijl VLOOT dab instaat voor de bemanning en het technische management van de schepen. Zowel bemanning als agenten nemen deel aan de veiligheidsoefeningen en vormen dus een hecht team.

Het partnerschap Vloot – SPN, waarbij een Vlaamse en een federale overheidsdienst rond een concreet project samenwerkten, vormde ook een belangrijke meerwaarde in het kader van de uitbouw van een performante Kustwacht voor de Vlaamse / Belgische kust.





**SPN-14** **ANTWERPEN**





### Familiedag SPN

Op zaterdag 9 december 2006 werd, samen met SPN, voor de bemanningen van het nieuwe politievaartuig en hun gezinsleden een familiedag georganiseerd. De bemanning kreeg zo de gelegenheid hun gezin te laten kennismaken met hun vaartuig en hun werk. De meter van de SPN 09, mevr. Vivane Persoons (echtgenote van de heer Bliki) vereerde de bemanning en directie van VLOOT dab en SPN met haar aanwezigheid.

### Douane

VLOOT dab zet voor de Douane op contractuele basis twee vaartuigen in: één aan de kust en één in Antwerpen, samen goed voor 204 vaaruren per week.

Ingevolge de heroriëntering van de opdrachten van de Douane in de jaren 2005–2007, voortvloeiend uit de Europese evoluties (vrij verkeer van goederen, Schengenovereenkomst) en de nieuwe ontwikkelingen inzake de veiligheidsproblematiek, heeft de Douane haar actieterrein inderdaad verdeeld over het Scheldegebied en de kust.

Zoals voor de SPN geldt ook voor de Douane dat de bestaffing aan boord gemengd is: VLOOT dab voorziet de bemanning en doet het nautisch-technische management van de schepen, het douanepersoneel voert de specifieke douanebevoegdheden uit.

### Zeewetenschappelijk onderzoek

Ingevolge beslissingen van de Vlaamse Regering in 1999 en 2000 werd een loodskotter omgebouwd tot onderzoeksvaartuig en ter beschikking gesteld van het Vlaams Instituut voor de Zee dat in diezelfde periode werd opgericht. Het VLIZ coördineert het zeewetenschappelijk onderzoek voor Vlaanderen en zet de wetenschappers aan boord.

Loodsboot 2 die tijdens de wereldtentoonstelling in Lissabon omgedoopt werd tot 'Zeeleeuw' heeft er intussen 10 jaar onderzoeksvaart op zitten.

Enkele markante cijfers uit die periode over de VLIZ activiteiten aan boord van de Zeeleeuw:

- ➡ 1445 tochten – 11836 uur – 75000 zeemijl – 1000 wetenschappers/technici/duikers
- ➡ 18 instellingen – 28 teams – 66 projecten (waarvan UGent de meeste afnam)
- ➡ 4000 jongeren in kader van educatieve projecten (onder andere week van de zee)
- ➡ 5000 jongeren tussen 15 en 18 jaar in het kader van digitale leerprojecten (expeditie Zeeleeuw en Planeet Zee)
- ➡ 5000 bezoekers aan boord ter gelegenheid van publieksevenementen (Vlaanderendag – Open Havendag).

Naar de toekomst toe zal ook deze dienstverlening gevoelig kunnen verbeteren met de komst van het nieuw onderzoekschip "Simon Stevin" dat in aanbouw is op een scheepswerf in Nederland.





### Hydrografie

De zone voor de Belgische kust, die tot het onderzoeksdomein van de Vlaamse hydrografie behoort, strekt zich uit over het Belgisch continentaal plat en over een deel van de aangrenzende internationale wateren, samen zo'n 4.700 km<sup>2</sup>. Het werkgebied van de hydrografie omvat verder de Schelde vanaf Rupelmonde tot aan haar monding in Vlissingen (96 km), de sluizen die toegang geven tot de Vlaamse zeehavens en de jachthavens van de kust.

VLOOT dab zet op vraag van afdeling KUST hiervoor een aantal hydrografische vaartuigen in:

- ➔ Hydro I (Kustzone – vooroeverlodingen)
- ➔ Hydro III (Kustzone – vooroeverlodingen)
- ➔ Ter Streep (Noordzee)
- ➔ Scheldewacht II (Schelde)
- ➔ Stessels (Schelde)
- ➔ Veremans (Schelde)
- ➔ Parel II (Schelde)

Naast de versterking van de bestaande samenwerkingsverbanden, door onder meer het in dienst nemen van 2 kleine peilvaartuigen aan de kust, werd de dienstverlening aan de Vlaamse Hydrografie in 2009 uitgebreid met peilingen in opdracht en voor rekening van W&Z nv. Peilingen in continudienst met Ter Streep werden toen door afdeling KUST in het vooruitzicht gesteld, maar zijn pas voorzien in 2011.

De komst van een aantal nieuwe hydrografische vaartuigen zal de komende jaren ongetwijfeld ook deze MDK partner in staat stellen zijn opdrachten nog efficiënter dan voorheen uit te voeren.

### FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu

In het kader van een samenwerkingsovereenkomst met FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu zet VLOOT dab bemande vaartuigen in om het door de federale overheid aangekochte materiaal voor de opruiming zo snel mogelijk ter plaatse te brengen.

Jaarlijks wordt met alle betrokken partijen geoefend. Deze gezamenlijke oefeningen en speciale trainingen van de bemanning hebben trouwens hun nut bewezen bij de belangrijke olievervuiling in de haven van Oostende in 2007 waarbij meerdere eenheden van VLOOT dab werden ingezet.









Met de komst van de Zeetijger verruimt Vlaanderen samen met het hydrografisch schip 'Ter Streep' en de sleepboot 'Zeehond' haar capaciteit van twee naar drie eenheden die kunnen ingezet worden in samenwerking met de collega's van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu bij belangrijke ongelukken in het kader van oliepollutiebestrijding.

### Zeevisserijcontrole

Waar VLOOT dab de Zeehond in 2004/2005 nog inzette voor sleepwerkzaamheden in opdracht van aannemers, is deze activiteit afgestoten en overgelaten aan de particuliere markt.

Hierdoor kwam ruimte vrij voor de inzet van het schip voor de zeevisserijcontrole. Dit sluit bovendien beter aan bij de publieke missie van VLOOT dab.

Sinds juli 2006 stelt VLOOT dab een deel van zijn capaciteit ter beschikking aan de diensten van het Vlaamse beleidsdomein Landbouw en Visserij. Hun inspecteurs varen met VLOOT dab uit om controles uit te voeren bij vissersschepen.

### Maritiem Onderwijs

VLOOT dab stelt schepen ter beschikking van het maritiem onderwijs. Zo worden de Themis II, MRB 31 en de Tijl volledig ter beschikking gesteld van het maritiem onderwijs. Leerlingen en studenten komen in het kader van hun stages ook aan boord van Scheldewacht II, Zeeleeuw, kotter, tender, Ter Streep, ...

Deze stages en de samenwerking met het maritiem onderwijs werden op structurele wijze verankerd en VLOOT dab heeft nu een samenwerkingsverband met:

- ➔ Cenflumarin (KTA Zwijndrecht)
- ➔ Hogere Zeevaartschool Antwerpen
- ➔ Maritiem Instituut Mercator Oostende
- ➔ CVO Deurne
- ➔ CVO Oostende
- ➔ VDAB met het maritieme opleidingscentrum te Zeebrugge



*De investering in de verjonging en het onderhoud van de Vlaamse vloot is sinds 2004 ook expliciet opgenomen in de beleidsbrieven van de bevoegde Vlaamse minister.*

## NIEUWBOUW

Hierdoor kon VLOOT dab sinds 2004 volgende nieuwe vaartuigen in gebruik nemen:

- ➔ redeboot Pieter-Paul Rubens (Vlissingen – beloodsing)
- ➔ 2 reddingsboten, R3 en R5 (reddingsdienst – Zeebrugge/Nieuwpoort)
- ➔ peilvaartuig Stessels (hydrografische metingen – Antwerpen)
- ➔ 2 nieuwe veerboten, Jan van Eyck, op de Schelde, en Lieven Bauwens, op het kanaal Gent-Terneuzen
- ➔ peilvaartuigen Hydro I en Hydro III (hydrografische metingen en vooroeverlodingen – Kust)
- ➔ politievaartuigen SPN 09 en SPN 15 (Scheepvaartpolitie – Oostende) en SPN 14 (Scheepvaartpolitie – Antwerpen)
- ➔ RIB aan boord van 'Zeehond' (visserijcontrole)
- ➔ loodstender Ravelingen (beloodsing – Kust)
- ➔ polyvalente boeienlegger Zeetijger (Kust)

Hierdoor zakte de gemiddelde leeftijd van de Vloot-vaartuigen gestaag. Naast de 10 andere nieuwbouwprojecten in 6 Europese landen is in 2010 een belangrijk deel van de aandacht gegaan naar de werfopvolging van de nieuwe beloodsingsmiddelen in Duitsland. De 'turning and marriage' van de eerste tenderswath op 11 maart 2010 kreeg dan ook zeer veel aandacht.





*Al begin 2008 begon VLOOT dab met het invoeren van zwavelarme brandstof op enkele politiebotten.*

## VLOOT DAB 100% ZWAVELARM

Het bereiken van deze doelstelling voor de hele vloot werd formeel bekrachtigd op 2 april 2009 door de opstart van het bunkeren van de milieuvriendelijke veerboot 'Jan van Eyck' in Hemiksem. Aan de partners werd een speciaal eco-certificaat overhandigd.

Volgens de Vlaamse vertegenwoordigers binnen EMPA waren de Vlaamse loodsvaartuigen hiermee de tweede na 'Rotterdam' om 'zwavelarme brandstoffen' te gebruiken. Rekening houdend met het totaal aantal vaartuigen van VLOOT dab, vermindert hiermee de zwaveluitstoot per jaar met 4 ton op een totale hoeveelheid van 5 miljoen liter verbruik.



## ISM EN ISO GECERTIFICEERD

Bij het operationeel worden van VLOOT dab in 2004 kreeg het kersverse aangeduide SHEQ-team opdracht om het embryonaal aanwezige procedurehandboek om te vormen tot een heus beheershandboek dat kon toegepast worden binnen een operationele rederij met het uiteindelijke doel om het ISM en het ISO certificaat voor VLOOT dab te behalen.

VLOOT dab kijkt met voldoening naar de stapsgewijze efficiëntieverhoging die doorgevoerd is.

- ➔ ISO certificaat – volledige dienstverlening van VLOOT dab
- ➔ ISM DOC of Compliance
- ➔ ISM – SMC certificaat

## PERSONEEL

### Gekwalificeerd personeel

VLOOT dab wenst als publieke rederij te beschikken over gekwalificeerde bemanningen die aan dezelfde normen voldoen als de bemanningen van private rederijen.

### Sollicitatiedatabank

Wereldwijd is het vinden en houden van geschikte bemanningen een probleem. Ook de Vloot-rederij is voortdurend op zoek. De werktuigkundigen/scheepstechnici worden hierbij als knelpuntfuncties beschouwd. De sterke arbeidsmarktcommunicatie, die VLOOT dab al een tijdje voert, resulteerde in heel wat sollicitaties. Om deze op een gestructureerde manier te kunnen opvolgen werd in 2010 een sollicitatiedatabank in gebruik genomen. De zoektocht naar gekwalificeerd personeel kan op deze manier veel efficiënter en gestructureerder verlopen. De kandidaat werknemers kunnen sinds 2010 ook vlot via de vernieuwde website ([www.welkombijvloot.be](http://www.welkombijvloot.be)) solliciteren.

### Welzijn op het werk

Al sinds het operationeel worden van VLOOT dab in 2004 worden inspanningen geleverd in het kader van het welzijn van Vlootcollega's. Deze inspanningen werden nog opgevoerd naar aanleiding van de resultaten van audits en personeelspeilingen. Met het aanwerven van een deskundige welzijn in 2009, die tegelijk ook optreedt als vertrouwenspersoon binnen Vloot en die het psychosociaal welzijn bewaakt, werd een volgende belangrijke stap gezet in het welzijnsbeleid van VLOOT dab.









*Preventie, veiligheid, kwaliteit en milieu zijn voor een operationele rederij zeer belangrijke pijlers. Net zoals de meeste private rederijen beschikt VLOOT dab over een cel SHEQ (Safety, Health, Environment en Quality) die met het operationeel worden van VLOOT dab (2004) in de organisatie werd verankerd.*

## PREVENTIE, VEILIGHEID, KWALITEIT EN MILIEU

Vanuit deze cel wordt de visie van VLOOT dab rond preventie, veiligheid, kwaliteit en milieu gecoördineerd en geïmplementeerd. SHEQ maakt hiervoor gebruik van een aantal tools:

### BSC

Dit zijn metingen die VLOOT dab toestaan om de kwaliteit van zijn dienstverlening te meten in het kader van de afspraken in de beheersovereenkomst tussen MDK en de minister. Deze metingen leveren belangrijke managementinfo voor de directie van VLOOT dab zodat zeer snel kan gereageerd worden op bepaalde trends en evoluties.

### Preventiethema's

Gedurende de jaren heeft VLOOT dab enkele thema's naar voor geschoven in het kader van het preventiebeleid en welzijn op het werk. Deze doelstelling kadert in het besef dat voor VLOOT dab de mens de hoogste troef is. Dit moet ertoe leiden dat de leef- en werkomgeving, zowel aan boord als aan wal, steeds veilig, gezond en aangenaam is voor het personeel en de klanten/partners van VLOOT dab.

Enkele voorbeelden van zulke thema's:

- ➡ alcohol- en drugsbeleid
- ➡ arbeidsongevallen en risicoanalyses
- ➡ dressed for work
- ➡ brandveiligheid verschillende werkposten
- ➡ ...

In het kader van het actief preventiebeleid dat gevoerd wordt binnen VLOOT dab rond het gebruik van alcohol en drugs, was VLOOT dab voor MDK trekker in de werkgroep Alcohol en Drugsbeleid binnen de Vlaamse overheid.



### Klantentevredenheidsmetingen

In een dienstverlenende organisatie zoals de Vloot-rederij, vormt de mening van de klanten/partners/gebruikers van die dienstverlening een onmisbare waardemeter. Er wordt sinds enkele jaren op structurele basis gepeild naar de klantentevredenheid van die partners gedurende het structureel operationeel en beleidsmatig overleg tijdens het jaar. Op deze manier kan zeer snel ingegaan worden op eventuele verbeterpunten. Zoals blijkt uit de grafiek op pagina 152 geven de partners/klanten globaal genomen een goede score aan de kwaliteit van de dienstverlening van VLOOT dab. Er is ook een stijgende trend waar te nemen.

### ISO/ISM

ISM is net zoals ISO een beheerssysteem waar een handboek bij hoort dat beschrijft hoe er gewerkt moet worden. Het handboek en de administratie die ermee samengaat, moeten uiteindelijk de garantie bieden dat er een structurele aanpak is qua veiligheid van de bemanning, van de partners die meevaren, van het milieu en van de maatschappij. Uiteraard moet men kunnen aantonen en bewijzen, dat er effectief volgens dit handboek gewerkt wordt. Bij VLOOT dab is het ISM-handboek geïntegreerd in het algemeen beheerssysteem dat VLOOT dab toepast. ISO en ISM worden opgevolgd en gecoördineerd door een SHEQ –team dat rechtstreeks aan de algemeen directeur rapporteert.

VLOOT dab heeft een eerste ISO certificaat behaald in 2007 voor een beperkt deel van de organisatie. Dit certificaat werd later bevestigd en uitgebreid voor de volledige dienstverlening van VLOOT dab na nieuwe externe audits in 2008 en 2010.

Intussen heeft VLOOT dab na een specifieke externe ISM audit, ook in 2007 een DOC of COMPLIANCE behaald. Dit ISM certificaat werd in 2008 bevestigd en verlengd. Het werd geïmplementeerd aan boord van alle loodsboten. De individuele Safety Management Certificates die uitgereikt zijn voor LB 1 (2008), LB 6 (2009) en LB 7 (2009) bevestigen dit.

### Milieu/Duurzame ontwikkeling

Om de aandacht voor het milieu structureel te verankeren binnen de organisatie werkt VLOOT dab aan de integratie van het milieumanagement in het bestaande kwaliteits- en beheerssysteem/handboek.

Met het oog op de invoering van een sterker milieubeleid werden de afgelopen jaren ook de ideeën van de collega's gevraagd. Eind 2008 werd hiertoe een wedstrijd uitgeschreven voor de personeelsleden om zelf eco-projecten voor te stellen. Een jury, bestaande uit dr. Jan Mees (algemeen directeur Vlaams Instituut voor de Zee), ir. Kathleen Bernaert (op dat moment nog preventieadviseur-coördinator Preventie en Bescherming van de Vlaamse overheid) en ir. Piet Leeuwerck (directeur nieuwbouw Vloot), koos 5 laureaten.

VLOOT dab onderzocht de haalbaarheid van alle ingediende projecten. Een aantal initiatieven zijn intussen al genomen om enkele van die ideeën te implementeren bij VLOOT dab.

Meer in het bijzonder gaat het over:

- ➡ eco-varen
- ➡ toepassingen van zonnepanelen aan de wal en aan boord
- ➡ alternatieve stroomvoorzieningen aan boord van de veerboten
- ➡ recuperatiewarmte via de motoren

Naast de belangrijke mijlpaal van 2 april 2009, waarbij de volledige vloot overschakelde op zwavelarme brandstof (zie hoofdstuk 'Belangrijke verwezenlijkingen'), was er nog aandacht voor een aantal ideeën en sensibiliseringsacties die passen in dit milieu- en duurzaamheidsbeleid zoals:

- ➡ Het plaatsen van eco-meters aan boord (Vlissingen)
- ➡ De sensibiliseringsacties rond bunkering en verwerking van afval
- ➡ Het ontraden en/of zuiniger printen
- ➡ Het digitaal versturen van de interne nieuwsbrief en het ter beschikking stellen van de rest op 60% gerecycleerd papier
- ➡ ...

Om de effecten van al deze maatregelen en initiatieven te kunnen meten, werden in 2010 een aantal milieu-indicatoren opgenomen in de BSC.

*VLOOT dab heeft sinds het operationeel worden (2004) voortdurend inspanningen geleverd om zijn activiteiten beter bekend te maken bij het brede publiek in het algemeen en de maritieme wereld in het bijzonder.*

## COMMUNICATIE

Hiermee wil VLOOT dab aantonen geëvolueerd te zijn naar een efficiënt werkende organisatie die de opdrachten uitvoert waarvoor ze een mandaat kreeg van de Vlaamse overheid en die daarenboven een aantrekkelijke werkgever is.

### Doopplechtigheden voor nieuwe vaartuigen

Met het in dienst komen van de talrijke nieuwe vaartuigen sinds 2004 is ook de rederijtraditie rond de doopplechtigheden ingevoerd.

### Aanwezigheid en vertegenwoordiging van VLOOT dab

Vertegenwoordigers van VLOOT dab waren de afgelopen jaren vaak te vinden op beurzen, opendeurdagen,... Daarnaast verleende VLOOT dab zijn medewerking aan vele evenementen en konden diverse media vaak meevaren om te getuigen over de brede waaier van activiteiten die binnen VLOOT dab ontwikkeld worden.

Belangrijke en steeds terugkerende aanwezigheden op beurzen en evenementen, al dan niet samen met andere MDK entiteiten:

- Oostende voor Anker te Oostende
- Vlootdagen Marine in Zeebrugge
- Open Scheepvaartdagen in Antwerpen en Gent
- Rescue Vlissingen
- Air Day Koksijde
- Vlaanderendag, Vlaamse havendag, etc.

Een greep uit enkele speciale bezoeken en ontvangsten:

- VOKA West-Vlaanderen
- Ondernemend Oostende
- Open schip momenten ten gevolge van:
  - Dag van de wetenschap
  - 10 jaar haven Oostende
  - Vlaanderendag, Vlaamse havendag, ...











### Uiteenzettingen en spreekbeurten

De Vlaamse overheid vindt het belangrijk om de maritieme knowhow in Vlaanderen te verankeren. Binnen de Vlaamse overheidsrederij VLOOT dab zit zeer belangrijke knowhow mbt scheepsbouw en –beheer. VLOOT dab deelt zijn kennis en ervaringen dan ook op een aantal fora waardoor die kennis kan verankerd worden. Op die manier hoopt VLOOT dab bij te dragen tot de toekomst van de maritieme sector in het algemeen en van VLOOT dab in het bijzonder.

Een beknopt lijstje van dergelijke initiatieven en presentaties:

- ⇒ Universiteit van Luik – afdeling scheepsbouw en transportsystemen: gastcolleges, o.a. over het gebruik van composietmaterialen in de scheepsbouw van VLOOT dab;
- ⇒ Universiteit Gent – Maritiem Instituut: gastcolleges in het kader van de permanente vorming Havenbeheer;
- ⇒ Universiteit Gent – Maritiem Instituut: optreden als promotor of commissaris voor papers van studenten;
- ⇒ Koninklijk Belgisch Zeemanscollege: voorstelling van VLOOT dab als overheidsrederij;
- ⇒ Conferentie IFE Benelux (Antwerpen): voordracht over “Het in vaart brengen en exploiteren van overheidsvaartuigen binnen het kader van PPS-constructies”.
- ⇒ Hogere Zeevaartschool – Marine Academie: lezing over “Het concept van publiek-private samenwerking voor een overheidsrederij”;
- ⇒ PREBES: cases in kader van het preventiebeleid van VLOOT dab
- ⇒ Koninklijk Gallois Genootschap: lezing over het gebruik van composietmaterialen in de scheepsbouw bij VLOOT dab;
- ⇒ Mercatorkring: algemene info rond VLOOT dab als overheidsrederij.

De aanwezigheid van VLOOT dab op belangrijke maritieme evenementen is een must, ook omwille van de constante zoektocht van VLOOT dab naar geschikte en gekwalificeerde bemanningen.





### Arbeidsmarktcommunicatie

Zoals op andere plaatsen in het jaarverslag blijkt, moest VLOOT dab op betrekkelijk korte termijn heel wat varende functies invullen, enerzijds om collega's die door hun pensionering VLOOT dab verlieten te vervangen, maar anderzijds ook om de nieuwe bemanningsmethodieken de komende jaren in te vullen. VLOOT dab verhoogde dan ook de focus op de arbeidsmarktcommunicatie en versterkte zijn samenwerkingsverband met de maritieme onderwijsinstellingen door onder meer:

- ➔ open deurdagen Hogere Zeevaartschool in Antwerpen
- ➔ open deurdagen MI Mercator in Oostende
- ➔ open deurdagen KTA-Zwijndrecht – Cenflumarin
- ➔ open deurdagen CVO Deurne
- ➔ Vlaamse banenmarkt
- ➔ Jobkanaalhappening Brugge
- ➔ Ontvangst Maritiem Instituut VDAB Zeebrugge bij VLOOT dab
- ➔ Medewerking 'beroepenfilmpje' van de VDAB en Are You Waterproof?

Er verschenen ook verschillende publi-reportages in Flanders Network, de Gazet van Antwerpen, ...

### Website – [www.welkombijVloot.be](http://www.welkombijVloot.be)

De eerste initiatieven om een eigen 'Vloot'-website te creëren dateren uit 2004 toen VLOOT dab een eigen domeinnaam 'welkombijVloot' kreeg. In 2010 werd de 6 jaar oude website volledig vernieuwd door de cel IT op basis van het creatief ontwerp van een externe consultant.

Op vrijdag 29 mei 2010, ter gelegenheid van het Oostende voor Anker-weekend, werd met een symbolische druk op de knop, de nieuwe website voorgesteld en 'on-line' gezet.

Met deze nieuwe website wenst VLOOT dab nóg nadrukkelijker zijn schepen, nieuwbouwprojecten en human resources in beeld te brengen. De website is een stuk interactiever en dynamischer. Hij symboliseert op die wijze ook de ambities en aanpak die VLOOT dab als rederij voor zichzelf blijft koesteren!

Op de website kan de bezoeker informatie vinden over:

- ➔ de missie, taken en opdrachten van VLOOT dab
- ➔ de schepen en opvolging van de nieuwbouw in uitvoering

- ➡ jobinformatie en vacatures
- ➡ nieuwsitems, nieuwsbrieven
- ➡ foto- en videoalbums van belangrijke evenementen
- ➡ etc.

### Advertenties

Om zijn naambekendheid in de maritieme wereld te vergroten en om potentiële collega's te bereiken, adverteert VLOOT dab ook in gespecialiseerde tijdschriften.

Zo verschijnen er advertenties in Lekko, het tijdschrift van het Koninklijk Gallois Genootschap, het Visserijblad en een aantal ad hoc publicaties ter gelegenheid van speciale maritieme evenementen.

### Communicatie van en naar het personeel

Zoals al aangehaald is VLOOT dab sterk territoriaal verspreid. Een goede communicatie met alle personeelsleden is bijgevolg zeer belangrijk in het kader van een globale HRM-aanpak. VLOOT dab maakt gebruik van volgende kanalen om intern te communiceren:

- ➡ Interne nieuwsbrief (Vlootinfo, 3x per jaar)
- ➡ Formeel overleg met de vakbonden (min. 4x per jaar)
- ➡ Infosessies (1x per jaar op de verschillende locaties, in totaal 6 edities/jaar)
- ➡ Hiërarchische lijnen
- ➡ Omzendbrieven/mededelingen

### Personeelsreceptie

Op 20 januari 2006 organiseerde VLOOT dab voor het eerst een gezamenlijke personeelsreceptie voor het personeel van alle standplaatsen en hun partners. Hiervoor werd een centrale locatie uitgezocht te Gent. Bij deze gelegenheid werd ook afscheid genomen van collega's die met pensioen gingen. Deze personeelsreceptie werd ook de jaren nadien georganiseerd.

### Onthaaldag en eedaflegging

Op geregelde tijdstippen worden onthaaldagen georganiseerd voor nieuwe collega's, meestal gekoppeld aan formele eedafleggingen voor de 'statutaire' personeelsleden.

*Het is duidelijk dat VLOOT dab werkt in een omgeving die beïnvloed wordt door heel wat externe factoren zoals de Europese en internationale regelgeving.*

## EUROPESE EN INTERNATIONALE CONTACTEN

VLOOT dab hecht veel belang aan de benchmarking met buurlanden en de deelname aan Europese en internationale fora die verband houden met zijn activiteiten en opdrachten.

Enkele voorbeelden uit afgelopen jaren:

Deelname aan internationale conferenties als Vlaams/Belgisch vertegenwoordiger:

- ➔ IALA EEP Committee in Dublin, Ierland
- ➔ Radio communication and Search and Rescue – COMSAR, London, Verenigd Koninkrijk
- ➔ ILF conference “The human element in Maritime Search and Rescue”, Poole-Dorset, Verenigd Koninkrijk
- ➔ ILF conference “The European Directors meeting”, Istanbul, Turkije
- ➔ Oefeningen rampenplan, Rotterdam, Nederland
- ➔ 17th European Directors Meeting, Parijs, Frankrijk
- ➔ North Atlantic Coastguard Forum Experts, Kopenhagen, Denemarken
- ➔ Expert Meeting North Atlantic Coast Guard Forum, Reykjavik, IJsland
- ➔ Mass Rescue at Sea conference, Göteborg, Zweden

Bezoeken aan beurzen/conferenties (nieuwste evoluties):

- ➔ Wereldbeurs SMM (Shipbuilding Machinery – Marine Technology), Hamburg, Duitsland



- ➡ Beurs "Sea More – Boot", Düsseldorf, Duitsland
- ➡ Salvage en Law Practice Forum 2005 and Salvage and Wreck removal Conference, London, Verenigd Koninkrijk
- ➡ Objective 3 North Sea Region Seminar, Groningen, Nederland
- ➡ International P and I Hull and Machinery Seminar in London, Verenigd Koninkrijk

#### Internationale contacten en ervaringensuitwisseling:

- ➡ Deelname EFQM – congres, Cardiff, Verenigd Koninkrijk
- ➡ Seminar "High-speed boat operation", Göteborg, Zweden
- ➡ Conference "Maritime Evacuation and Rescue", London, Verenigd Koninkrijk
- ➡ Marktdag "Over een ander boeg", Utrecht, Nederland
- ➡ Bezoek Nederlands Loodswezen
- ➡ Ontvangst Nederlandse Kustwacht
- ➡ Bezoek en ontvangst Nederlandse 'staatsrederij Oranje'
- ➡ Bezoek en ontvangst 'Joint Technical Forces' met vertegenwoordigers van Nederlandse en Duitse organisaties gelinkt aan het nautisch/technisch management van het loodsen en beloodsen met vaartuigen

#### Prospectie en werfbezoeken in kader van nieuwe vaartuigen:

- ➡ Studie van de nieuwe beloodsingsmiddelen, Helgoland, Duitsland
- ➡ Bezoek vaartuigen firma Eumarex, Santiago en Vigo, Spanje
- ➡ Vergelijkingstests met Guardia Civil, Malaga, Spanje
- ➡ Vergelijkingstests met 2dehands vaartuigen, Ajaccio, Corsica
- ➡ Prospectie bij Ierse douane – tests met nieuw vaartuig, Cork, Ierland
- ➡ Werfopvolgingsbezoeken in het kader van vaartuigen in aanbouw: in 2010: naast de beloodsingsmiddelen 10 nieuwbouwprojecten in 6 Europese landen.

## Promotie maritiem onderwijs

Er bestaat op wereldvlak, maar ook in de Vlaamse regio, een structureel tekort aan bemanning. VLOOT dab, die een 500-tal varenden tewerkstelt, wordt eveneens met dit probleem geconfronteerd. VLOOT dab participeert in verschillende initiatieven en stimuleert een geïntegreerde aanpak om het maritieme beroep te promoten. Zoals hiervoor al blijkt, stelt VLOOT dab zich voor als een potentiële werkgever voor de varenden op allerlei beurzen en evenementen en werkt VLOOT dab ook samen met de maritieme onderwijsinstellingen.

Daarnaast is VLOOT dab ook aanwezig op de vergaderingen van het 'Convenant Maritiem Onderwijs'. Dit initiatief lag aan de basis van de heruitbouw van het technisch secundair maritiem onderwijs en het maritiem volwassenenonderwijs. Als ervaringsdeskundige probeert VLOOT dab, samen met de andere vertegenwoordigers van dit forum, het maritiem onderwijs (nautisch en technisch) alle mogelijke kansen te geven.

Ook via 'areyouwaterproof' is VLOOT dab een actieve partner om het maritiem onderwijs te promoten.

De afgelopen jaren is zo een zeer hechte wisselwerking ontstaan. Enkele voorbeelden van samenwerking:

- ➔ Samenwerking en ondersteuning ter gelegenheid van beurzen en evenementen (Oostende voor Anker, Antwerpse Scheepvaartdagen, enz...);
- ➔ Zee van sporten (Oostende);
- ➔ Talloze mailings waarbij dit forum en de website areyouwaterproof.be werd gepromoot en onder de aandacht werd gebracht;
- ➔ Systematische vermelding op de eigen publicaties (hotspot website, Vlootinfo, enz...)
- ➔ Medewerking en ondersteuning in het kader van de promotie-initiatieven van AyW (filmopnames aan boord bij Vloot, ...)

De ondersteuning en samenwerking van VLOOT dab met het Maritiem Onderwijs kreeg trouwens een formele erkenning toen VLOOT dab in 2008 onverwacht de 'Best Award' kreeg voor de structurele en de laatste jaren sterk uitgebouwde ondersteuning aan dit onderwijs in de regio West-Vlaanderen.

Deze 'Award' werd uitgereikt door RESOC (Regionaal Sociaaleconomisch Overlegcomité) en het Economisch Huis Oostende.

## Enquête Belgische Zeevaartbond

VLOOT dab werkte samen met de Belgische Zeevaartbond die sinds een paar jaar gestart is met een peiling naar de motivatie van de leerlingen die kiezen voor het maritiem technisch secundair onderwijs. De resultaten van deze enquêtes vormen een interessante gegevensbron om het beleid en de communicatiestrategie ten aanzien van het maritiem onderwijs (zie hiervoor) te bepalen. Geïnteresseerden kunnen de resultaten van deze enquêtes steeds opvragen via [www.lmb-bzb.be](http://www.lmb-bzb.be).







### Koninklijk Werk IBIS

IBIS is een maritieme school met een bijzondere sociale roeping en kreeg een speciale plaats bij VLOOT dab. Het is bekend dat heel veel collega's van VLOOT dab het KW IBIS een warm hart toedragen. VLOOT dab probeert waar mogelijk deze instelling te ondersteunen (vaarten met leerlingen, bezoek aan boeien, ...). Dat het KW IBIS deze ondersteuning waardeert wordt duidelijk door de aanwezigheid van het KW IBIS op vele officiële plechtigheden. In 2009 kregen de Vloot-collega's onder de persoonlijke begeleiding van directeur Philip Declercq een glimp te zien van het reilen en zeilen van de school.

### Waardering voor studenten van de scholen

VLOOT dab heeft intussen een traditie opgebouwd rond de samenwerking met en de steun aan het maritiem onderwijs. Hiervoor is de verankerende samenwerking al aan bod gekomen. Los daarvan zijn er nog een aantal andere initiatieven waarbij VLOOT dab actief is. Enkele voorbeelden:

- ➔ Jaarlijks initiatief samen met het VLIZ: 'Planeet Zee' als opvolger van 'Expeditie Zeeleeuw' waarbij de winnaar van de wedstrijd voor de scholen (niveau secundair onderwijs) rond een virtuele expeditie, een echte expeditie mag meemaken aan boord van de Zeeleeuw gedurende een hele week. Afgelopen jaren konden zo klassen uit Lochristi, Roeselare, Tessenderlo, Gistel, Schoten en in 2010 een klas uit Oostende genieten van zo'n expeditie, begeleid door collega's van het VLIZ;
- ➔ Jaarlijkse aanwezigheid van VLOOT dab op de proclamaties van de maritieme scholen.

### Inspanningen van VLOOT dab voor de Mercator

De Mercator is een uit de vaart genomen opleidingsschip dat geklasseerd werd als monument te Oostende. De Mercator is ingevolge de federalisering eigendom geworden van het Vlaamse Gewest. Het schip wordt via vruchtgebruik feitelijk beheerd door de vzw zeilschip Mercator. Hoewel het beheer bij de vzw ligt, is er afgelopen jaren heel wat ondersteuning geleverd:

- ➔ technische ondersteuning bij werken aan boord van de Mercator.
- ➔ scheepsbouwkundige expertise van de ingenieurs van VLOOT dab bij opmaak van bestekken en opvolging van de onderhoudswerken aan de Mercator.

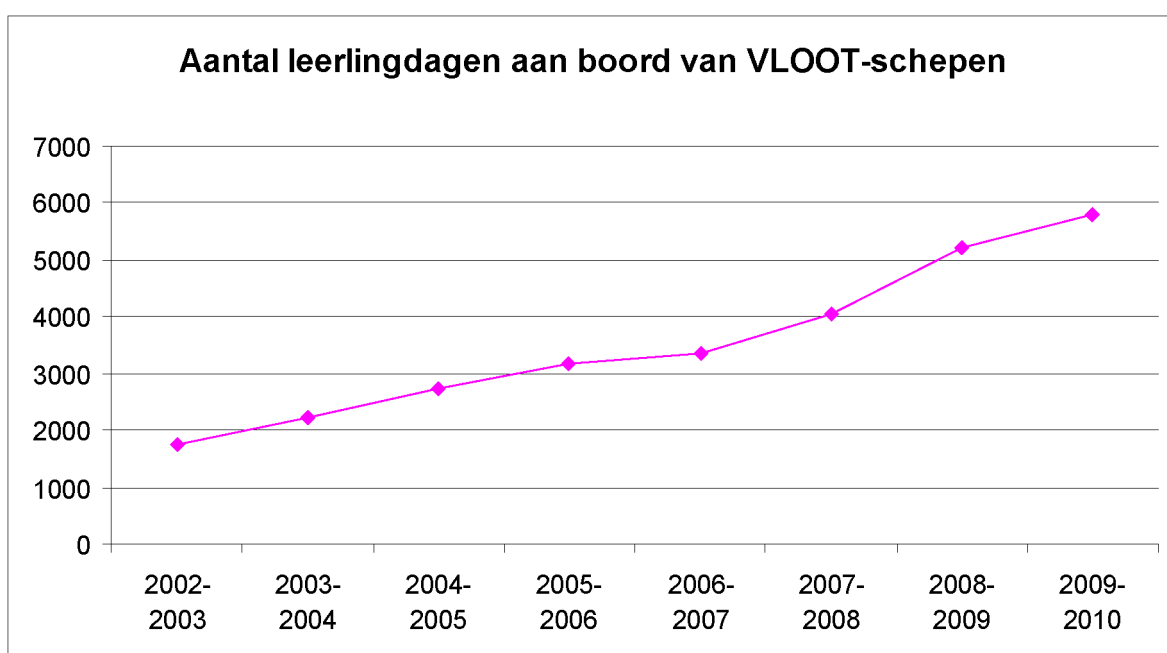
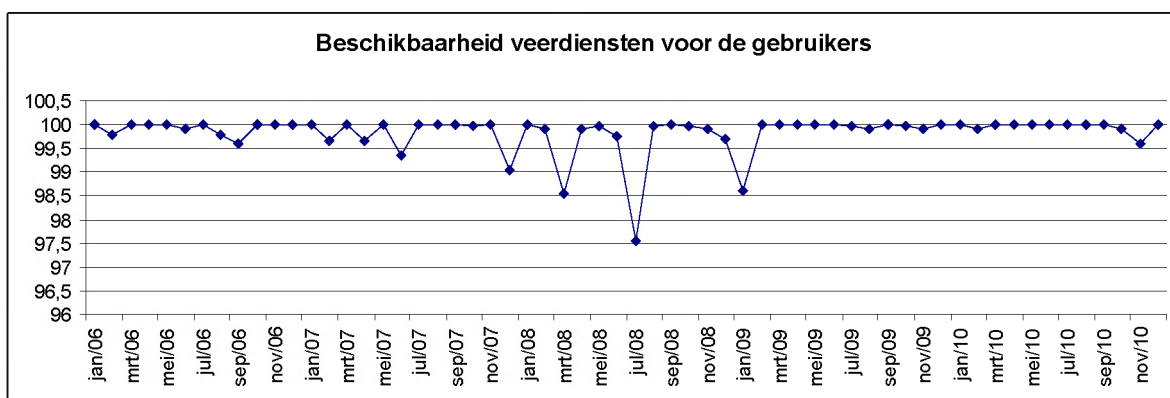
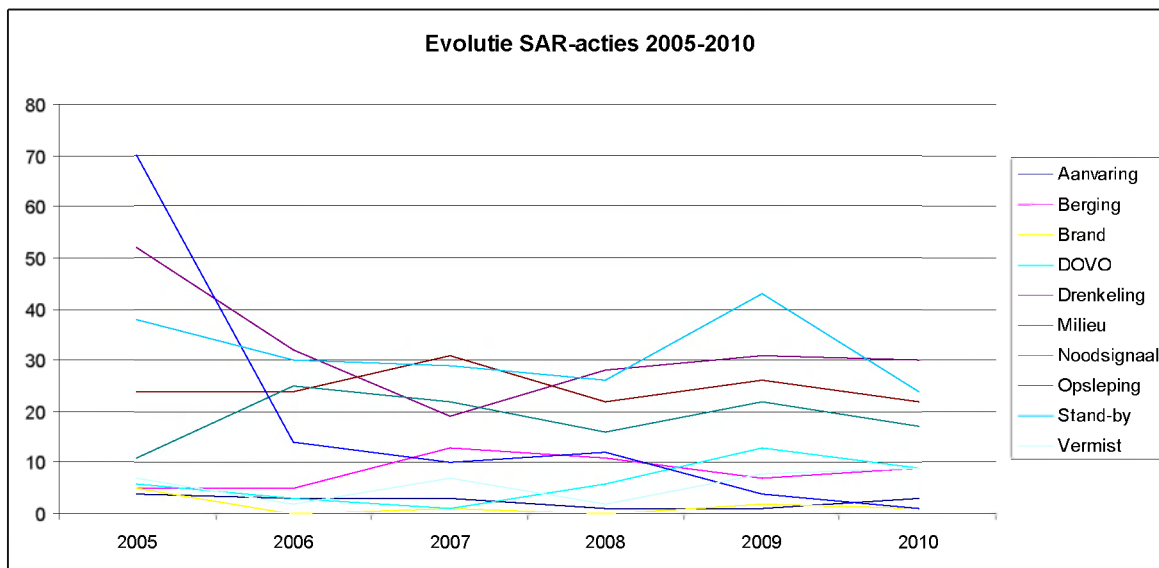
Op 16 oktober 2008 verliet de Mercator zijn gelijknamig dok voor belangrijke onderhoudswerken. Tijdens deze grondige restauratie werd 6 maanden gewerkt aan het schip. Het Vlaamse Gewest investeerde 1 miljoen euro in de opknapbeurt. In de eerste fase van het werk werden de masten uit het schip gehaald en gezandstraald. Nadien werd ook alle touwwerk vernieuwd. Voor de restauratie werd beroep gedaan op Nederlandse specialisten in historische zeilschepen.

### Berichten van op het water

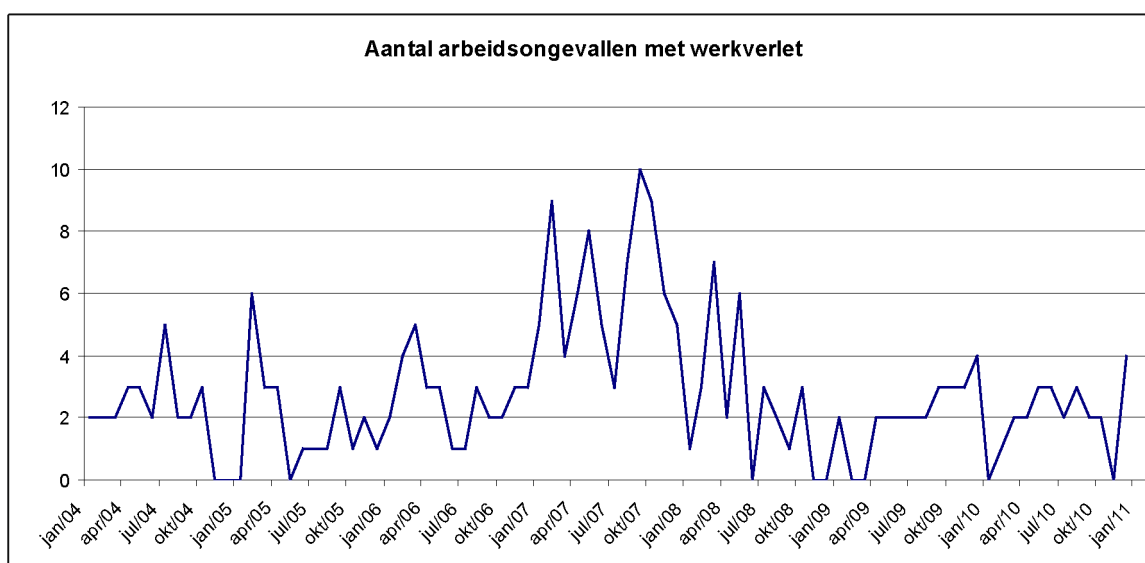
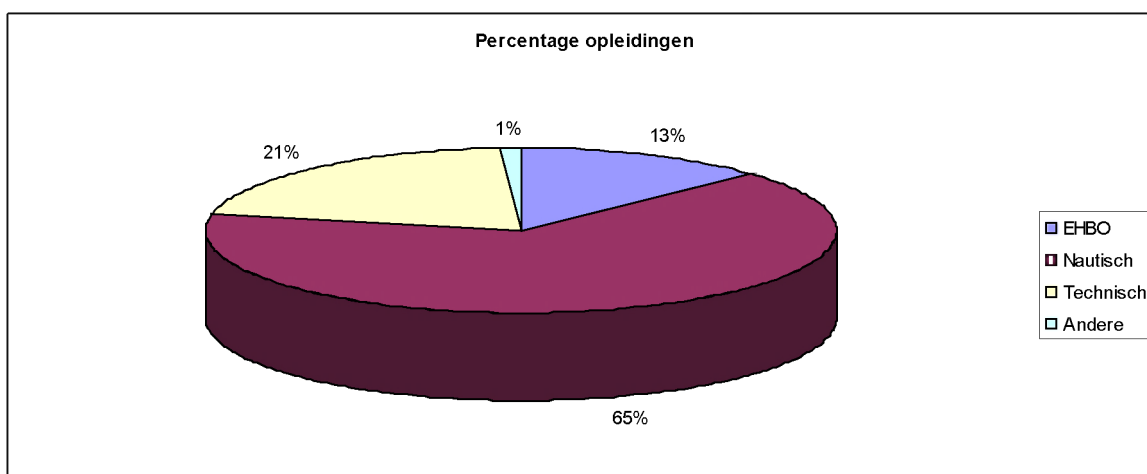
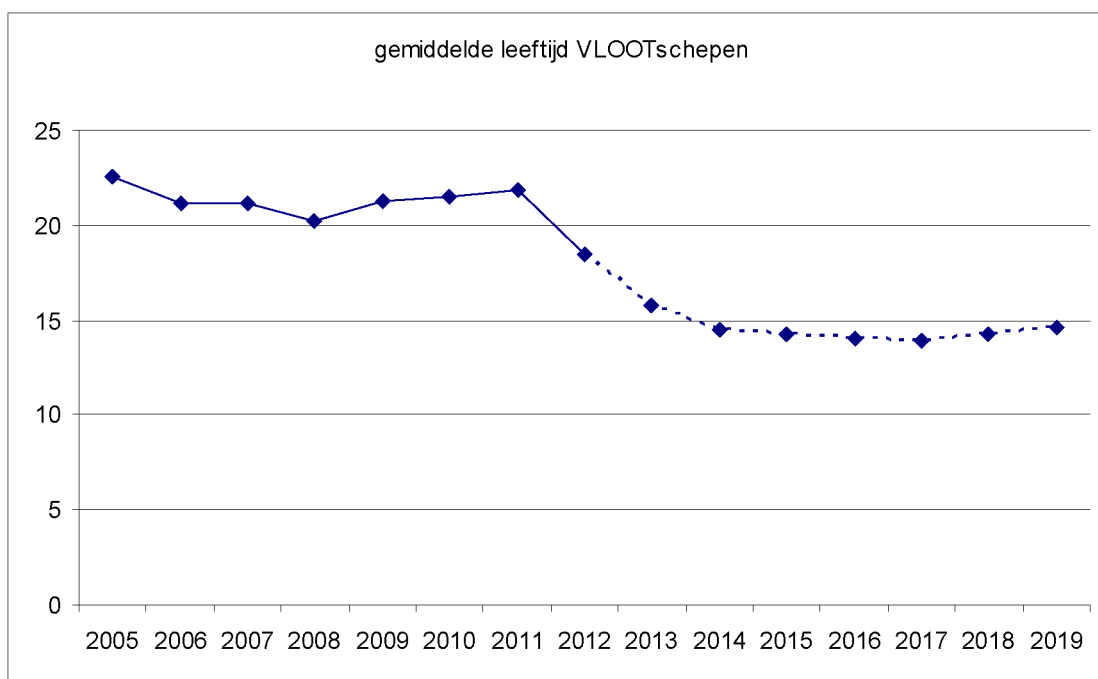
Begin 2009 publiceerde VLOOT dab het boekje "Berichten van op het water" van de hand van dhr. Bart Plouvier, zelf een gewezen bemanningslid op een sleepboot. Dit boekje bevat korte verhalen over het reilen en zeilen bij VLOOT dab en mooie foto's van de eigen personeelsleden. Wie het boekje leest, snuift ook een stukje cultuur op rond het werken bij VLOOT dab.

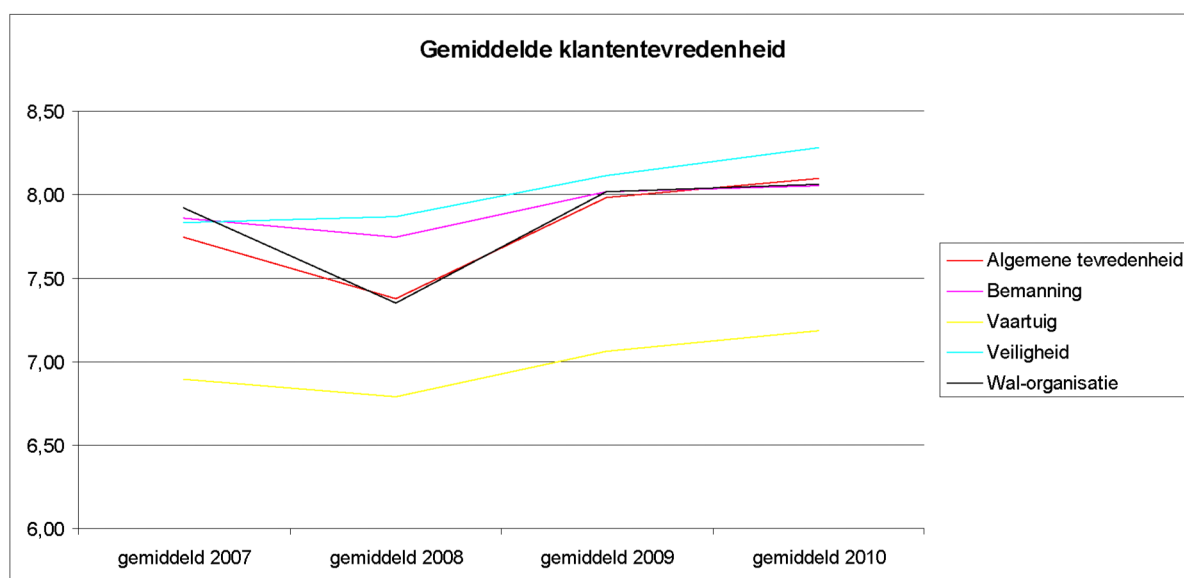
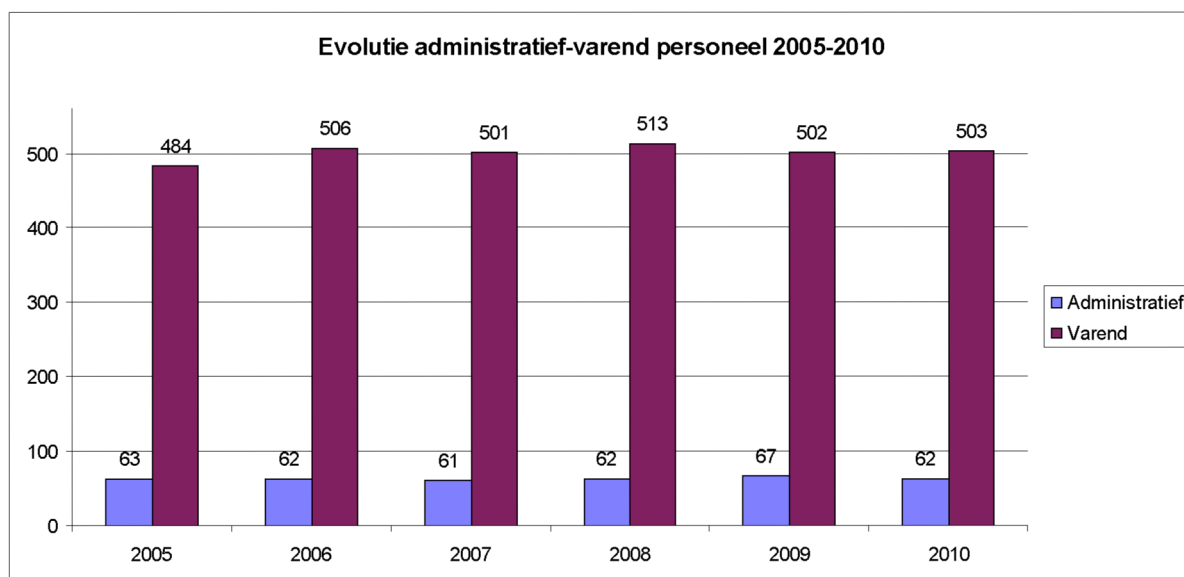


ZEEL EEUW









| Activa                                     |                                                            |                      |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------|----------------------|
| VASTE ACTIVA                               |                                                            | 39.890.552,71        |
| I Oprichtingskosten                        |                                                            |                      |
| II Immateriële vaste activa                |                                                            | -                    |
| III Materiële vaste activa                 |                                                            | 39.853.052,71        |
|                                            | A. Gebouwen                                                | 3.697.573,96         |
|                                            | B. Rollend materieel                                       | 228.613,74           |
|                                            | C. Varend materieel                                        | 25.060.191,03        |
|                                            | D. Informatica en telematica                               | 367.425,47           |
|                                            | E. Meubilair, materieel en machines                        | 2.330.596,53         |
|                                            | F. Ander meubilair en materieel                            | 201.962,32           |
|                                            | G. Vaste scheepvaartmarkeringen                            | 1.017.711,65         |
|                                            | H. Vlottende scheepvaartmarkeringen                        | 3.383.176,50         |
|                                            | I. Activa in aanbouw                                       | 3.565.801,51         |
| IV Financiële vaste activa                 |                                                            | 37.500,00            |
|                                            | A. Verbonden ondernemingen                                 | -                    |
|                                            | 1. Deelnemingen                                            | -                    |
|                                            | 2. Vorderingen                                             | -                    |
|                                            | B. Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat | 37.500,00            |
|                                            | 1. Deelnemingen                                            | 37.500,00            |
|                                            | 2. Vorderingen                                             | -                    |
|                                            | C. Andere financiële vaste activa                          | -                    |
|                                            | 1. Aandelen                                                | -                    |
|                                            | 2. Vorderingen en borchtochten contant                     | -                    |
| VLOTTENDE ACTIVA                           |                                                            | 51.054.103,25        |
| V Vorderingen op meer dan één jaar         |                                                            | -                    |
|                                            | A. Handelsvorderingen                                      | -                    |
|                                            | B. Overige vorderingen                                     | -                    |
| VI Voorraden en bestellingen in uitvoering |                                                            | 364.444,12           |
|                                            | A. Voorraden                                               | 364.444,12           |
|                                            | B. Bestellingen in uitvoering                              | -                    |
| VII Vorderingen op ten hoogste één jaar    |                                                            | 7.559.290,26         |
|                                            | A. Handelsvorderingen                                      | 7.559.290,26         |
|                                            | B. Overige vorderingen                                     | -                    |
| VIII Geldbeleggingen                       |                                                            | -                    |
|                                            | A. Eigen aandelen                                          | -                    |
|                                            | B. Overige beleggingen                                     | -                    |
| IX Liquide middelen                        |                                                            | 43.114.867,23        |
| X Overlopende rekeningen                   |                                                            | 15.501,64            |
| <b>TOTAAL DER ACTIVA</b>                   |                                                            | <b>90.944.655,96</b> |



| Passiva                               |                                                                    |                      |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>EIGEN VERMOGEN</b>                 |                                                                    | <b>86.876.033,35</b> |
| I                                     | Kapitaal                                                           | 38.966.610,92        |
|                                       | A. Geplaatst kapitaal                                              | 38.966.610,92        |
|                                       | B. Niet-opgevraagd kapitaal                                        | -                    |
| II                                    | Uitgiftepremies                                                    | -                    |
| III                                   | Herwaarderingsmeerwaarden                                          | -                    |
| IV                                    | Reserves                                                           | 7.536.236,96         |
|                                       | reservefonds                                                       |                      |
|                                       | onbelast saldo                                                     | 10.470.232,25        |
| V                                     | Overgedragen winst                                                 | 376.612,58           |
|                                       | Overgedragen verlies                                               |                      |
| VI                                    | Kapitaalsubsidies                                                  | 29.526.340,64        |
| VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN |                                                                    | 0,00                 |
| VII                                   | Voorzieningen voor risico's en kosten                              | 0,00                 |
| <b>SCHULDEN</b>                       |                                                                    | <b>4.068.622,61</b>  |
| VIII                                  | Schulden op meer dan één jaar                                      | -                    |
|                                       | A. Financiële schulden                                             | -                    |
|                                       | B. Handelsschulden                                                 | -                    |
|                                       | C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen                     | -                    |
|                                       | D. Overige schulden                                                | -                    |
| IX                                    | Schulden op ten hoogste één jaar                                   | 4.068.622,61         |
|                                       | A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het boekjaar vervallen | -                    |
|                                       | B. Financiële schulden                                             | -                    |
|                                       | C. Handelsschulden                                                 | 2.124.979,28         |
|                                       | D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen                     | -                    |
|                                       | E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen                      | 1.943.643,33         |
|                                       | F. Overige schulden                                                | -                    |
| X                                     | Overlopende rekeningen                                             |                      |
| <b>TOTAAL DER PASSIVA</b>             |                                                                    | <b>90.944.655,96</b> |

| Resultatenrekening                             |                                                      |               |               |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------|---------------|---------------|
| I Bedrijfsopbrengsten                          |                                                      |               | 49.073.682,80 |
|                                                | A. Omzet                                             | 22.659.283,39 |               |
|                                                | B. Wijziging voorraad goederen                       | -             |               |
|                                                | C. Geproduceerde vaste activa                        | -             |               |
|                                                | D. Andere bedrijfsopbrengsten                        | 26.414.399,41 |               |
| II Bedrijfskosten                              |                                                      |               | 47.930.484,56 |
|                                                | A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen            | -             |               |
|                                                | B. Diensten en diverse goederen                      | 12.177.349,84 |               |
|                                                | C. Bezoldigingen en sociale lasten                   | 31.497.774,77 |               |
|                                                | D. Afschrijvingen, waardevermind. Vaste activa       | 4.255.359,95  |               |
|                                                | E. Waardeverminderingen op voorraden                 |               |               |
|                                                | F. Voorzieningen voor risico's en kosten             | -             |               |
|                                                | G. Andere bedrijfskosten                             | -             |               |
|                                                | H. Als herstructureringskosten geact. Bedrijfskosten | -             |               |
| III Bedrijfsresultaat                          |                                                      |               | 1.143.198,24  |
| IV Financiële opbrengsten                      |                                                      |               | -             |
| V Financiële kosten                            |                                                      |               | 0,00          |
| VI Resultaat uit de gewone bedrijfsvoering     |                                                      |               | 1.143.198,24  |
| VII Uitzonderlijke opbrengsten                 |                                                      |               | 140.386,84    |
| VIII Uitzonderlijke kosten                     |                                                      |               | 431.949,09    |
| IX Resultaat van het boekjaar vóór belastingen |                                                      |               | 851.635,99    |
| X Belastingen op het resultaat                 |                                                      |               | -             |
| XI Resultaat van het boekjaar                  |                                                      |               | 851.635,99    |
| BESTEMMINGEN EN VOORHEFFINGEN                  |                                                      |               |               |
|                                                | A. TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES                     |               |               |
|                                                | 1. Te bestemmen winst of verlies van het boekjaar    |               | 851.635,99    |
|                                                | 2a. Over te dragen winst van vorig boekjaar          |               | 2.847.990,03  |
|                                                | 2b. Over te dragen verlies van vorig boekjaar        |               |               |
|                                                | B. VOORHEFFINGEN EIGEN VERMOGEN                      |               |               |
|                                                | C. TOEVOEGINGEN AAN HET EIGEN VERMOGEN               |               |               |
|                                                | 1. aan kapitaal en emissiepremies                    |               |               |
|                                                | 2. aan het reservefonds                              |               | 1.930.339,04  |
|                                                | 3. aan het onbelast saldo                            |               | 1.392.674,40  |
| D                                              | .1. OVER TE DRAGEN WINST                             |               | 376.612,58    |
|                                                | 2. OVER TE DRAGEN VERLIES                            |               |               |
|                                                | E. INTERVENTIES VAN DE VENNOTEN IN HET VERLIES       |               |               |
|                                                | F. UIT TE KEREN WINST                                |               |               |





# **AFDELING KUST**



*De afdeling KUST is ontstaan uit de BIJZONDERE DIENST DER KUST. Deze entiteit van de Belgische Staat was al in de laatste twee decennia van de 19de eeuw operationeel, maar werd pas officieel opgericht bij Koninklijk Besluit van Z.M. Leopold II in 1898. Na de regionalisering werd de dienst een afdeling van de Vlaamse administratie.*

## AFDELING KUST IS SAMENLEVEN MET DE ZEE

De afdeling KUST is aan het werk in het tijgebonden gedeelte van de Schelde en op het Belgisch Continentaal Plat. Haar team Vlaamse Hydrografie voert er hydrografische en hydrometeorologische activiteiten uit die volledig kaderen in de maritieme dienstverlening van de Vlaamse overheid voor de vrijwaring van een veilige en vlotte scheepvaart.

Bij haar werkzaamheden aan de wal geeft de afdeling voorrang aan de structurele beveiliging van de Vlaamse kust en het achterland tegen de zee. Zij werkt hard aan de duurzame ontwikkeling van de kustregio en geeft de volle aandacht aan het geïntegreerd beheer van de kustzone.

In 2010 was de afdeling al aan haar 112de werkjaar toe.

De MISSIE van de afdeling KUST omvat drie kernboodschappen :

- ➡ DE AFDELING KUST ZORGT VOOR DE BESCHERMING VAN DE BEVOLKING TEGEN HET GEWELD VAN DE ZEE.
- ➡ ZIJ BEVORDERT DE RECREATIE OP EN LANGS HET WATER EN HET BELEVEN VAN DE KUST.
- ➡ DE AFDELING KUST BRENGT DE ZEE EN DE SCHELDE IN KAART EN MAAKT WEERBERICHTEN VOOR DE ZEE EN DE KUST.

Onder de naam " Vlaamse Hydrografie–Flanders Hydrography " is een team van de afdeling aangesloten bij de IHO–International Hydrographic Society.

Het MISSION STATEMENT van de afdeling KUST is zo oud als de entiteit zelf en komt nog steeds in elke activiteit, in elke uitgevoerde taak en opdracht tot uiting: streven naar het harmonieus SAMENLEVEN MET DE ZEE

*De afdeling KUST is verantwoordelijk voor de zeewering. Dat is de beveiliging van de kust, de kustbewoner, het laaggelegen achterland en het patrimonium tegen het geweld van de zee, van de stormvloed en van de overstromingen.*

## DE KUST BESCHERMEN TEGEN DE ZEE

De afdeling beheert de zeewerende duinen, die zij beschermt, in stand houdt en inricht voor duurzaam gebruik en ontwikkeling.

Bestaande zeewerende constructies zoals zeedijken en strandhoofden worden verfraaid en goed onderhouden. Voor de zogenaamde 'zachte' zeewering legt de afdeling verbrede en verhoogde stranden aan en maakt ze gebruik van de natuurlijke dynamiek van strand en zee.

Met oog voor de toekomst worden de zeewering en het veiligheidsniveau constant bestudeerd en maakt de afdeling KUST werk van een Masterplan Kustveiligheid.

### **Zeeweringsdecreet**

In Vlaanderen bestaat geen wettelijk kader voor kustveiligheid. Er is geen wet of decreet waarin bijvoorbeeld de technische veiligheidsnorm vastgelegd wordt. De afdeling KUST gaat in haar kustveiligheidsbeleid nochtans uit van een norm waaraan de hele zeewering getoetst wordt, met name de minimale bescherming tegen een zeer zware storm met een statistische retourperiode van 1000 jaar.

Om de nodige zeewerende maatregelen efficiënt en wettelijk correct te kunnen uitvoeren is het opstellen van een ZEEWERINGSDECREET absoluut noodzakelijk. Daartoe is in het najaar 2009 een projectgroep in het leven geroepen, bestaande uit een stuurgroep en een expertengroep die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de afdeling KUST, het Departement MOW en externe deskundigen. De groep stelde een corpus van het decreet op voor verdere invulling.

In de tweede helft van 2010 is het ZEEWERINGSDECREET in een definitieve vorm gegoten om het ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering.









*De afdeling KUST bekijkt de zeewering ook in een breder kader. Zij werkte vanaf 2005 mee aan het Europese project SAFECOAST, een follow-up van COMRISK.*

## SAFECOAST

SAFECOAST kaderde in het programma Interreg III B North Sea Region. Het had tot doel een bijdrage te leveren tot een duurzame Noordzeekust, die ook beveiligd is tegen overstroming door de zee. SAFECOAST trachtte een antwoord te geven op de vraag 'Hoe de kustgebieden van de Noordzee beheren na 2050 ?'

Vertegenwoordigers uit de Noordzeelanden België, Denemarken, Duitsland, Nederland en Groot-Brittannië werkten samen rond de invloed van klimaatwijzigingen en van de ruimtelijke planning op de toekomstige kustveiligheid.

In SAFECOAST trad Vlaanderen op als Belgische partner. Twee entiteiten van de Vlaamse overheid droegen bij tot belangrijke acties. De afdeling KUST bestudeerde en evalueerde bestaande kustveiligheidsplannen uit partnerlanden en formuleerde commentaren. Zij stond ook in voor de opmaak van een kustveiligheidsplan voor Vlaanderen. SAFECOAST liep tot medio 2008.

### **SUSCOD – Europees project voor zeewering**

Op 1 september 2009 ging het Europees project SUSCOD—Sustainable Coastal Defence Development – van start. De partners zijn afkomstig uit Denemarken, Zweden, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Ook de afdeling KUST engageerde zich om als partner en eindgebruiker in te stappen.

Het project kadert binnen de doelstelling 'duurzame kustontwikkeling door middel van geïntegreerd kustzonebeheer.' De focus ligt op kustveiligheid. Het project wil anticiperen op effecten van klimaatverandering in de kustzone. De uitdaging bestaat erin om duurzame oplossingen te vinden die zoveel mogelijk de belangen van de verschillende kustactoren behartigen. Het project loopt tot eind mei 2013.

*Het Openbare Werken-plan (OW-plan) Oostende is een geïntegreerd project voor de verhoging van de beveiliging van Oostende tegen overstroming en de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Oostendse haven. Het optimaliseren van de haven-toegang is gekoppeld aan een zeeweringsproject.*

## HET OPENBARE WERKEN-PLAN OOSTENDE

De Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009 bevatte een belangrijk hoofdstuk over de zeehavens en de multifunctionele benadering van de kust. Voor de kust vormt het terugdringen van de risico's op overstromingen een belangrijke strategische doelstelling. Het OW-plan Oostende geeft daar uitvoering aan.

De Vlaamse Regering oordeelde in december 2008 dat er voor de uitvoering van het OW-plan dwingende redenen zijn van openbare veiligheid. Het plan moet die veiligheid verzekeren door het beschermen van de bevolking en de kust van Oostende tegen overstroming als gevolg van een zeer zware storm met een statistische retourperiode van 1000 jaar. Nu is er bescherming tegen een storm met een retourperiode van 100 jaar.

Zij heeft akte genomen van de conclusie in het plan-MER, waarbij voorkeur wordt gegeven aan het alternatief waarbij een oostelijke havendam wordt gerealiseerd met daarnaast een westelijke havendam, die aanzet ten westen van het Zeeliedenmonument, op voorwaarde dat men rekening houdt met een oostwaartse verschuiving van de basis van de westelijke dam tot voorbij het Zeeheldenplein.

Hierdoor wordt de negatieve impact van de dam op de historische zeedijk sterk gereduceerd en wordt de grens tussen stad en haven zoveel mogelijk opgeschoven. De constructie van bijkomende zeewering aan het Zeeheldenplein wordt overbodig. Het Westerstaketsel blijft in elk geval behouden.

Zij bevestigde dat de project-MER met dit voorkeursalternatief moest worden uitgewerkt.







*Om voor Oostende-Centrum de veiligheid tegen overstromingen voor de aankomende winter op een aanvaardbaar peil te brengen, is in 2007 in opdracht van de afdeling KUST in twee fasen een onderhoudsbeurt uitgevoerd voor het Noodstrand.*

## NOODSTRAND OOSTENDE EXTRA BEVEILIGD

Het watergeweld en de golven worden van het strand weggehouden door dat strand te verhogen. Dit is opnieuw gerealiseerd door strandsuppletie. Dit is een opspuiting waarbij het zand in voorbehouden zones in zee wordt gewonnen.

Een eerste fase was uitgevoerd medio mei tot juni 2007, voor het toeristische zomerseizoen. Een tweede fase was nodig om een strandprofiel aan te leggen dat gemiddelde jaarlijkse winterstormen doorstaat. Het profiel garandeert na het stormseizoen nog een veiligheid tegen overstroming als zich een storm zou voordoen met een statistische retourperiode van 100 jaar, een fenomeen dat elke winter kan voorkomen.

### **Droog strand in Lombardsijde**

Naar aanleiding van het OW-plan Oostende zijn binnen de procedure van milieu-effecten-rapportage natuurcompenserende maatregelen opgelegd.

Bij de werken van het OW-plan wordt het stadscentrum van Oostende beschermd tegen overstromingen door de aanleg van een breed Groeistrand.

In het MER is gesteld dat door de strandverhoging en de verbreding van de havengeul ruim 27ha aan tijgebonden, ecologisch waardevol gebied verloren gaat. Als compensatie moest de afdeling KUST een gelijkwaardige nieuwe intergetijdenzone scheppen. Als locatie is gekozen voor het strand ten oosten van de havengeul van Nieuwpoort, ter hoogte van het militaire kamp Lombardsijde.

Na de uitvoering in 2009 is de bestaande duinvoetversterking afgebroken en het nieuwe strand gestabiliseerd met een houten palenrij. Na het badseizoen waren al sporen van natuurontwikkeling te zien. Op het nieuwe strand was duinvorming merkbaar.



*In mei 2009 is de afdeling KUST gestart met de renovatie van de Albert I-promenade. Door de geplande aanleg van het Groeistrand als onderdeel van het OW-plan zouden het bestaande stormmuurtje en het stormriool op de zeedijk overbodig worden. Bovendien verkeerde de zeedijkbekleding in slechte staat. Er is beslist tot renovatie als deelplan van het OW-plan.*

## ZEEDIJKRENOVATIE IN OOSTENDE

In mei 2009 is de renovatie gestart tussen het Kursaal en de Hertstraat. Daarop volgde de fase tot aan de Vlaanderenstraat. Deze werken zijn beëindigd in juni 2010. De volgende fases lopen tot aan de Louisastraat en tot aan het Zeeheldenplein.

Tijdens de werken wordt de kruin van de zeedijk verlaagd. Hierdoor zijn tijdelijke overstromingsmaatregelen noodzakelijk zoals een zandberm op het strand tegen de dijk en zandzakken op de dijk.

In afwachting van het Groeistrand wordt het veiligheidsniveau tegen overstromingen bij zeer zware storm gevrijwaard door tijdelijke mobiele waterkeringen.

### Noodplan overstromingen

De afdeling KUST gaf in 2009 een eerste aanzet voor een provinciaal Bijzonder Nood- en Interventieplan Overstromingen (BNIP Overstromingen). Dit gebeurde onder leiding van de provincie West-Vlaanderen en in samenwerking met het Waterbouwkundig Laboratorium en het AGIV.

Het doel was een rampenplan op te stellen om te gebruiken bij overstromingen vanuit zee en/of vanuit de rivieren in West-Vlaanderen. Een eerste analyse van de huidige overstromingsrisico's met klemtoon op slachtoffers en economische schade langs de kustzone werd uitgevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium.

De gegevens worden aangewend om praktisch kaartmateriaal op te maken voor gebruik bij noodsituaties. In 2010 werd met alle kustgemeenten overlegd om dit BNIP te implementeren in de gemeentelijke noodplannen.









*Stormvloed*en zijn belangrijke bedreigingen voor de Noordzee-regio, waar laaggelegen kustgebieden een oppervlakte van ruim 40.000 km<sup>2</sup> beslaan. In die gebieden leven meer dan 16 miljoen mensen en bevinden zich belangrijke economische centra. Als de gebieden niet beschermd zijn tegen de zee, kunnen ze tijdens zware stormen overstromen.

## MASTERPLAN VOOR EEN VEILIGE VLAAMSE KUST

Overheidsinstellingen, die zich in landen rond de Noordzee inlaten met de zeewering, gingen in 2002 van start met het EU-project COMRISK rond gemeenschappelijke strategieën om overstromingsrisico's vanuit zee in laaggelegen gebieden te beperken. COMRISK kreeg opvolging in het project SAFECOAST, dat verder onderzoek verricht naar het beheersen van toekomstige klimaatwijzigingen en overstromingsrisico's langs de kust.

Bij nazicht van de Vlaamse zeewering stelde de afdeling KUST vast dat verschillende secties van de Vlaamse kust een onaanvaardbaar hoog risico voor overstroming vertonen. Om alle zwakke zones in de zeewering weg te werken zijn talrijke structurele ingrepen nodig met een hoge maatschappelijke impact en een navenante kostprijs.

De afdeling KUST is in 2007 gestart met een studie voor de uitwerking van een GKVP-Geïntegreerd Kustveiligheidsplan voor Vlaanderen. Dat plan moet dienen als basis voor het duurzaam ontwikkelen en waarborgen van een veilige kust in de toekomst, met oog voor het evenwicht tussen alle belangrijke functies van de kustzone. De milieu-effecten die mogelijke oplossingen met zich zullen meebrengen zijn onderzocht, evenals de verhouding van de maatschappelijke kosten en baten.

Het GKVP is in 2010 afgewerkt. Zwakke zones en prioriteiten zijn in kaart gebracht. Met de kustgemeenten is ruim overleg gepleegd over hun voorkeuren voor de mogelijke en nodige te nemen maatregelen tegen overstroming.

*De afdeling KUST engageert zich tot het toepassen van een geïntegreerde, duurzame werkwijze bij de uitvoering van haar opdrachten. Bij ingrepen voor het ontwikkelen van de kustzone besteedt zij aandacht aan alle functies van de kust, houdt zij rekening met de gebruikers en pleegt zij overleg met alle betrokkenen.*

## BEHEER EN ONTWIKKELING VAN DE KUSTZONE

De afdeling KUST is volwaardige partner in het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer en streeft naar een versterkte rol als bemiddelaar in werk- en stuurgroepen voor belangrijke infrastructurele werken en gebiedsvisies.

Door het renoveren van staketsels, het realiseren en verfraaien van promenades, groene zones en bruggen voor voetgangers en fietsers draagt de afdeling haar steentje bij tot de verhoging van de toeristische en recreatieve kustbeleving. Zij houdt badstranden in stand en richt duingebieden in voor natuur- en recreatieve beleving.

In het kader van geïntegreerd beheer benadrukt de afdeling bij de uitvoering van eigen opdrachten en externe projecten in de kustregio het respect voor alle functies van de kust. Het is een voortdurend streven naar evenwicht tussen een afdoende afweer tegen overstroming, economische motieven, natuurwaarden en recreatieve, toeristische en cultuurgebonden kustbeleving.

### Awards

In oktober 2006 werden als impuls voor de duurzame aanpak van kustbeheer de Awards 'De Kust kijkt verder' uitgereikt voor geslaagde duurzame projecten.

De afdeling KUST kreeg 4 Awards voor de projecten 'Sluifers in De Panne', 'Natuurlijk duinherstel (home Fabiola) in Oostende', 'De Fonteintjes in Blankenberge-Zeebrugge' en 'Herinrichting duingebied Wenduine-Blankenberge'.

Bij deze realisaties is aandacht besteed aan de zeewerende functie, de ecologische waarde en de toeristisch-recreatieve functie van de aangepakte zones.









*In een duinzone in Middelkerke-Westende bevond zich sinds 1960 de camping Cosmos. De druk van verblijfsrecreatie bracht de zeewerende functie van de duinen in het gedrang en belette er elke aangroei. Volgens de ruimtelijke plannen was het kampeerterrein een zonevreemde uitbating in een natuurgebied.*

## NIEUW DUINGEBIED

De Vlaamse overheid kocht de camping in 2004. De afdeling KUST verwijderde alle resterende camping-infrastructuur en zwerfafval. De duinen werden zo goed mogelijk in hun oorspronkelijke natuurlijke toestand hersteld. De opruiming van de camping kreeg in 2008 een erkenning als duurzaam kustproject met een voorbeeldfunctie als één van de belangrijkste ingrepen voor natuurherstel uit de voorbije jaren.

In 2008 is ook het kampeerterrein Crystal Palace aangekocht en van puin en afval ontdaan.

Voor beide terreinen samen is een inrichtingsplan opgemaakt om het zeewerende duingebied en de aansluitende duinzone om te vormen tot een ecologisch verantwoord en voor zachte recreatie toegankelijk natuurgebied. De werken voor de herinrichting starten in 2011. Naast een uitkijkpunt komen er wandelpaden en informatieborden. Met de aanleg van poelen wordt aan natuurontwikkeling gedaan.

De afdeling KUST was met dit project niet aan haar proefstuk toe. Al eerder werden door toeristische expansie verstoorde duinenzones grondig aangepakt volgens de principes van duurzaam kustbeheer.

De aandacht ging daarbij steeds naar het herstellen en vergroten van de zeewerende functie door de versterking van de duinmassieven als natuurlijke afweer tegen de zee. Daarna volgde het herstel van de natuurwaarde door de verantwoorde beplanting en van de recreatieve functie door de herinrichting met wandelpaden en elementen voor landschapsbeleving die het gebied niet belasten.

*Tot het kader van de gefaseerde renovatie van de zogenaamde eerste lijn-zeewering hoort het onderhouden, in stand houden en vernieuwen van de zeedijken langs de Vlaamse kust.*

## ZEEDIJK MET VEEL MEERWAARDEN

Binnen dit kader laat de afdeling KUST op regelmatige basis werken uitvoeren om bestaande zeedijkvlooiingen te restaureren of te verstevigen en om, in samenspraak met de kuststeden en kustgemeenten, in de badplaatsen zeedijkwandelwegen aan te passen of te vernieuwen. Door de aanleg van verhoogde en verbrede stranden kregen heel wat oude zeedijken naast hun louter zeewerende functie een nieuwe bestemming als wandelweg die de toeristisch-recreatieve beleving van kust en zee verhogen.

In het voorjaar van 2006 zijn ingrijpende werken uitgevoerd om de zeedijk van Oostende-Mariakerke te onderhouden en te bestendigen in zijn zeewerende functie. Met de principes van het duurzaam kustbeheer in gedachten, keek de afdeling KUST behalve naar de veiligheid bij deze werken aan de Oostendse zeedijk ook naar de toeristische en recreatieve waarde van de locatie. Er is gezocht naar een landschappelijke vertaling voor het samenspel tussen kust en zee met elegante architectuur, die een toegevoegde waarde geeft aan het kustlandschap.

Het gebruik van duurzame materialen met een te achterhalen oorsprong voegde een ecologische waarde toe. Bij de renovatie van deze promenade is meer dan 1.500 vierkante meter houten zeedijkbevloering aangebracht, die bestaat uit tropisch azobe-hardhout waarvan de oorsprong traceerbaar is tot in het duurzaam beheerde bos en dat derhalve het FSC-Forest Stewarding Council-label draagt.

Voor het eerst aan de Vlaamse kust en in heel Europa is bij belangrijke openbare werken op een zo grote schaal gebruik gemaakt van duurzaam materiaal.









*In Knokke-Heist, aan de gemeentegrens met Brugge (Zeebrugge) is in 2008 de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers over de kustweg Elisabethlaan afgewerkt.*

## DE LICHTENLIJN

De ruim 100 meter lange brug voegt door de eigenzinnige en ranke vormgeving een bijzonder hoge architecturale meerwaarde toe aan het kustlandschap.

Maar ook voor de gebruikers is de brug van groot belang. De constructie realiseert de ongehinderde verbinding tussen de natuurgebieden Baai van Heist, Vuurtorenweide en Sashul. Daarnaast verhoogt de brug danig de veiligheid van de zachte weggebruikers omdat voor hen de zeedijk van Heist naar het achterland toe ontsloten wordt. Voor recreanten maakt de ontsluiting het raakpunt uit tussen de Kustfietsroute en de fietsroute Brugge-Ommeland.

De brug kreeg als naam DE LICHTENLIJN omdat de brug de verbinding visualiseert tussen de vuurtorens Laag Licht en Hoog Licht. De torens vormden vanaf het begin van de 20ste eeuw na de bouw van de haven in Zeebrugge samen een lichtenlijn om vaartuigen die de havengeul binnenliepen op de goede koers van 136° te houden. De naam staat voor een herinnering aan de belangrijke, oorspronkelijke bebakening van de haventoeegang en is een eerbetoon aan de zeevaarders die dankzij deze maritieme dienstverlening veilig de havengeul konden binnenvaren.

De unieke eigentijdse brug werd in 2009 genomineerd voor de Prijs Bouwheer van de Vlaamse Bouwmeester. Met deze tweejaarlijkse prijs wil de Vlaamse Bouwmeester hoogstaand stedenbouwkundig, landschappelijk en architecturaal kwaliteitsbeleid bij overheidsopdrachten aanmoedigen en belonen.

De afdeling KUST leverde in de categorie 'Publieke ruimte' een dossier af over het project De Lichtenlijn. Uit 74 deelnemende projecten haalde het de tweede prijs binnen.

*Het Zwin vormt het meest zeewaartse natuurgebied in de monding van de Westerschelde. De uitbreiding van het Zwin is een project dat voortkomt uit de Ontwikkelingsschets Schelde-Estuarium 2010. De uitbreiding is opgenomen in een door Vlaanderen en Nederland in 2005 gesloten verdrag.*

## DUURZAAM ZWIN

De uitbreiding is van groot belang om het natuurgebied duurzaam te houden. Zonder ingrepen zal de huidige waarde van het Zwin als leefgebied voor diersoorten verminderen, de verbinding met de Noordzee zal verzanden en een bijzonder slikken- en schorrengebied zal verloren gaan.

De afdeling KUST, het Agentschap Natuur en Bos en de provincie Zeeland werken binnen het project Duurzaam Zwin samen aan een oplossing.

De mogelijke maatregelen werden in een MER-MilieuEffectenRapport onderzocht. Vier alternatieven zijn bestudeerd, aangevuld met een aantal varianten.

Het onderzoek werd toegespitst op de onderwerpen bodem en water, fauna en flora, lucht en geluid, mens, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie en socio-economische effecten.

Op 13 maart 2009 besliste de Vlaamse Regering het Zwin uit te breiden met 120 hectare van de achterliggende Willem-Leopoldpolder. De Gedeputeerde Staten van Zeeland namen een gelijkaardige beslissing in april 2009.

Alle betrokken partijen zijn gestart met de uitwerking van een inrichtingsplan dat aandacht besteedt aan zeewering, natuurwaarden, recreatie en beleving. In april 2010 is dit plan door alle betrokkenen goedgekeurd.

De uitbreiding van het Zwin kan verzilting veroorzaken in de omliggende akkers. De Universiteit Gent zal de verzilting nauwkeurig in kaart brengen met een hydrogeologische studie.

Om de uitbreiding van het Zwin mogelijk te maken, wordt nu een RUP-Ruimtelijk Uitvoeringsplan voorbereid.









*Het Agentschap MDK is bevoegd voor de infrastructurele uitbouw en exploitatie van de vier Vlaamse kustjachthavens en is tevens een hoofdrolspeler in het Overlegplatform Waterrecreatie en Watersport.*

## WATERGEBONDEN RECREATIE

Het agentschap geeft via zijn afdeling KUST vorm en inhoud aan het Vlaamse beleid inzake Waterrecreatie, Watersport en Kustjachthavens. Voor het bevorderen van watergebonden recreatie en watersport bouwt de afdeling KUST in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge de kustjachthavens uit door het realiseren en op diepte houden van dokken, de bouw van kaaimuren en glooiingen, het realiseren van basisinfrastructuur voor aanmeren, de constructie van scheepshellingen, steigers en trappen, het aanleggen van fiets- en wandelpaden, het verfraaien van de groenzones en het onderhoud van de infrastructuur.

### Jachthaven Nieuwpoort – Kromme Hoek

Om de uitbreiding met ruim 80 ligplaatsen in het jachtdok Kromme Hoek mogelijk te maken, moest de toegang tot het dok in westelijke richting verplaatst worden. Dit kon door de linkeroever recht te trekken en de doorgang aan de oude sluis te verbreden.

Bij de realisatie is de bestaande glooiing op de linkeroever gerenoveerd over de lengte van het dok, aansluitend op de nieuwe glooiing. Landinwaarts is een nieuwe glooiing aangelegd en zijn de grondwerken uitgevoerd voor de uitbreiding van het dok. De werken zijn voltooid in 2007.

Bij de renovatie van de westelijke glooiing van het schiereiland Kromme Hoek werd een nieuwe aanmeerstructuur gebouwd met buispalen en pontons voor ligplaatsen. Om een voor exploitatie aanvaardbaar golfklimaat te scheppen is aan de ingang van het dok een golfbreker gebouwd. De werken zijn in 2010 beëindigd maar al vanaf het vaarseizoen van 2008 waren bijkomende ligplaatsen beschikbaar.



*Tussen 2005 en 2010 is door de afdeling KUST tussen Nieuwpoort-Stad en Nieuwpoort-Bad een unieke verbinding gerealiseerd. De bestaande asfaltweg langs de linkeroever is vervangen door een havenweg voor fietsers, wandelaars en recreanten.*

## NIEUWPOORT – HAVENWANDELWEG

De havenpromenade bestaat uit een breed houten wandeldek langs de oever van de IJzermonding met daarnaast een door kustplanten afgescheiden ruim fietspad.

Het deel vanaf het Loodswezenplein tot aan de Louismet was in 2006 afgewerkt. Het voorzag in de ontsluiting van het aanliggende Keunepark. Bij de daaropvolgende werken, die strekten tot aan de uitbreiding van de jachthaven op de linkeroever, werd een uitkijkpunt gebouwd dat een uniek panorama biedt op de havengeul en het natuurreserveaat IJzermonding.

Daarna volgden de aanleg vanaf de uitbreiding van de Kromme Hoek tot aan het Kattestas. Die hield de realisatie in van een nieuwe toegang tot de Kromme Hoek en een parking. Hier is ook een steiger met pleinfunctie gebouwd.

De uitvoering van de werken voor de uitbreiding van het jachtdok Kromme Hoek veroorzaakte een onderbreking. In het najaar van 2007 is gestart met het sluitstuk van de havenpromenade. De werken zijn medio 2010 volledig voltooid.

### Jachthaven Nieuwpoort – Loodswezenplein

In Nieuwpoort-Bad raakt de promenade aan de zeedijk en het staketsel op het Loodswezenplein. Dat werd vanaf 2009 door de afdeling KUST gerenoveerd. Het gedeelte dat aansluit op het Westerstaketsel is aangelegd met vloerplanken in tropisch hardhout. De wandelweg is afgewerkt met straatmeubilair.

In 2010 is het plein voorzien van een klinkerbevloering en verhardingen in natuursteen die visueel aansluiten op de zeedijk. De afdeling KUST bouwde er nog stormmuren voor de bescherming van de achterliggende gebouwen tegen stormvloed.









*Het Agentschap Wegen en Verkeer, de vervoersmaatschappij De Lijn en de Stad Nieuwpoort werkten tot 2009 samen om de doortocht van de kustweg N34 te renoveren.*

## NIEUWPOORT – RENOVATIE VISSERSKAAI

Binnen dit kader legde de afdeling KUST de Visserskaai opnieuw aan vanaf de Vismijn tot aan de Langebrug. Naast een ruime parkeerzone kwam er een groot plein, dat ook kan dienen voor evenementen, en een parkeerzone. De stad bekostigde de aanleg van een fonteinplein op deze kaaizone.

Binnen dit project is ook de Redanweg aangelegd als nieuwe toegang tot de jachthaven op de rechteroever. Met deze toegang wordt het zware vrachtverkeer gescheiden van het toeristische bestemmingsverkeer. De oude toegang tot de Westendelaan is afgeschaft, wat de verkeersveiligheid ter plaatse danig verhoogt.

### Jachthaven Nieuwpoort – Passerelle Langebrug

De prestigieuze havenpromenade langs de havengeul van Nieuwpoort kreeg in 2009 een verlengstuk met de houten passerelle onder de Langebrug nabij het Albert I monument. Deze passerelle brengt fietsers en wandelaars op een veilige manier vanaf de weg langs de havengeul tot bij de IJzer. Zachte en recreatieve weggebruikers kunnen nu het gevaarlijke kruispunt vermijden aan de toegang van de kustweg tot Nieuwpoort-Stad.

De onderdoorgang heeft niet alleen de veiligheid van fietsers en wandelaars vergroot. Ook de nieuwe rotonde in de kustweg, met doorsteek van de kusttram, kon hierdoor een stuk veiliger ingericht worden.

De passerelle is een houten brugconstructie, analoog met de houten wandelweg op de linkeroever van de havengeul. De houten randbalk met roestvrij stalen leuning is doorgetrokken tot op het kaaierrein volgens een identiek concept. Voor deze houten constructie is ruim 90 kubieke meter tropisch hardhout met FSC-keurmerk gebruikt.

*In het kader van het ontwikkelingsproject Oosteroever Oostende maakte de afdeling KUST in 2007 bekend het Vuurtorendok te willen inschakelen in het jachthavengebeuren.*

## JACHTHAVEN OOSTENDE – VUURTORENDOK

Het dok is eigendom van het Vlaamse Gewest en werd uitgebaat door de Stad Oostende. Het dok vergde een structureel onderhoud om het te kunnen inpassen in het integrale ontwikkelingsproject Oosteroever Oostende.

De afdeling KUST en de Stad Oostende hebben een akkoord bereikt om de exploitatie terug in handen te geven van de afdeling, die de sanering meteen aanpakte.

Een eerste stap voor de sanering was de berging van het scheepswrak Pico. Om aanzienlijke kosten te besparen werd deze berging gekoppeld aan die van het wrak Turner in het Visserijdok.

De berging van de Pico was een destructieve berging waarbij het wrak in stukken werd getrokken met selectieve verwerking van de onderdelen.

### **Jachthaven Blankenberge – Ambachtelijke zone**

Na de werken voor een nieuwe kaaimuur op de westelijke oever van de Spuikom in de jachthaven van Blankenberge bevond de toegangsweg tot de jachthaven zich in zeer slechte staat en werd een nieuwe weg aangelegd. De aansluitende weg, waarlangs zich jachthavengebonden bedrijven bevinden, moest voor de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel worden opgebroken. De afdeling KUST besloot in 2007 de volledige omgeving van de ambachtzone opnieuw aan te leggen.

De verwaarloosde oesterput werd gedempt zodat de vrijgekomen oppervlakte in concessie kon worden gegeven aan jachthavengebonden bedrijven. Voor de ontsluiting van de bijkomende terreinen is nieuwe wegenis aangelegd. Voor brandbestrijding in de bedrijvenzone is een ondergronds bufferbekken gebouwd. De afdeling KUST legde een helling aan vanaf de nieuwe toegangsweg tot aan de hoger gelegen dijk die aansluit op het Westerstaketsel.







*Begin deze eeuw is gestart met de herinrichting van de omgeving van de oude vismijn in Zeebrugge. Er is een integraal project uitgewerkt voor de herwaardering van de site.*

## ZEEBRUGGE – TOTALE RENOVATIE

Naast de nodige infrastructurele werken zocht men naar andere locaties voor en de bundeling van de aanwezige scheepswerven. Het gebruik van het beschikbare wateroppervlak werd herbekeken en herschikt.

De infrastructurele werken zijn in 2004 opgestart. Er is gekozen voor het ombouwen van de Rederskaai tot een wandelpromenade. Ook de Graaf Jansdijk is volledig heraangelegd. De parken die aansluiten op deze zone zijn volledig heringericht.

Het Visserskruis is een monument van eerbetoon aan op zee omgekomen vissers. Aansluitend op de wandelsite is een houten ovaal uitkijkplatform gebouwd, dat wandelaars en recreanten een uniek uitzicht biedt op de drukke voorhaven. In 2007 zijn de infrastructurele werken voltooid.

### Jachthavens – Langdurige concessies

De uitbating van de kustjachthavens in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge wordt in handen gegeven van de jachtclubs zelf. Deze exploitatie kreeg steeds vorm in jaarlijkse vergunningen die de afdeling KUST toekende aan de jachtclubs, aangesloten bij een erkende watersportvereniging.

Om belangrijke investeringen door de jachtclubs mogelijk te maken en een klimaat van rechtszekerheid voor investeerders te scheppen besliste de Vlaamse overheid in 2007 om langdurige concessieovereenkomsten af te sluiten met de clubs, namelijk uitbatingsconcessies die 27 jaar zullen lopen.

Binnen het kader van deze concessies staan niet alleen de uitbouw van aanmeerfaciliteiten en de daaraan verwante voorzieningen voor sanitair, hygiëne en milieuzorg voorop. Vooral de algehele verhoging van de kwaliteit van de jachthavenexploitatie wordt nagestreefd.

*De afdeling KUST ondersteunt de veiligheid van de scheepvaart in de vaargeulen op zee, die toegang verschaffen tot de kusthavens en tot de Schelde, en de veiligheid van infra-structurele werken aan de kust en op zee.*

## ONDERSTEUNEN VAN VEILIGE SCHEEPVAART

Het team VLAAMSE HYDROGRAFIE geeft invulling aan deze ondersteuning.

De Vlaamse Hydrografie voert enerzijds hydrografische en hydrometeorologische activiteiten uit en bestudeert anderzijds de golfslag, de getijdenwerking, het specifieke zee- en kustklimaat en de invloed van wind en stromingen. Zij beheert en onderhoudt het meetnet Vlaamse Banken.

Zij brengt de zee, de vooroever en de zeebodem in kaart, zij peilt naar wrakken en bepaalt hun plaats in de vaargeulen. De Vlaamse Hydrografie realiseert getijdentabellen, nautische kaarten van de Vlaamse Banken, stroomatlassen en berichten aan zeevarenden. Daarnaast voert zij dieptepeilingen uit in de Schelde en realiseert nautische kaarten van de Schelde tot aan de sluis in Wintam. Zij geeft ook een stormvloedwaarschuwing uit.

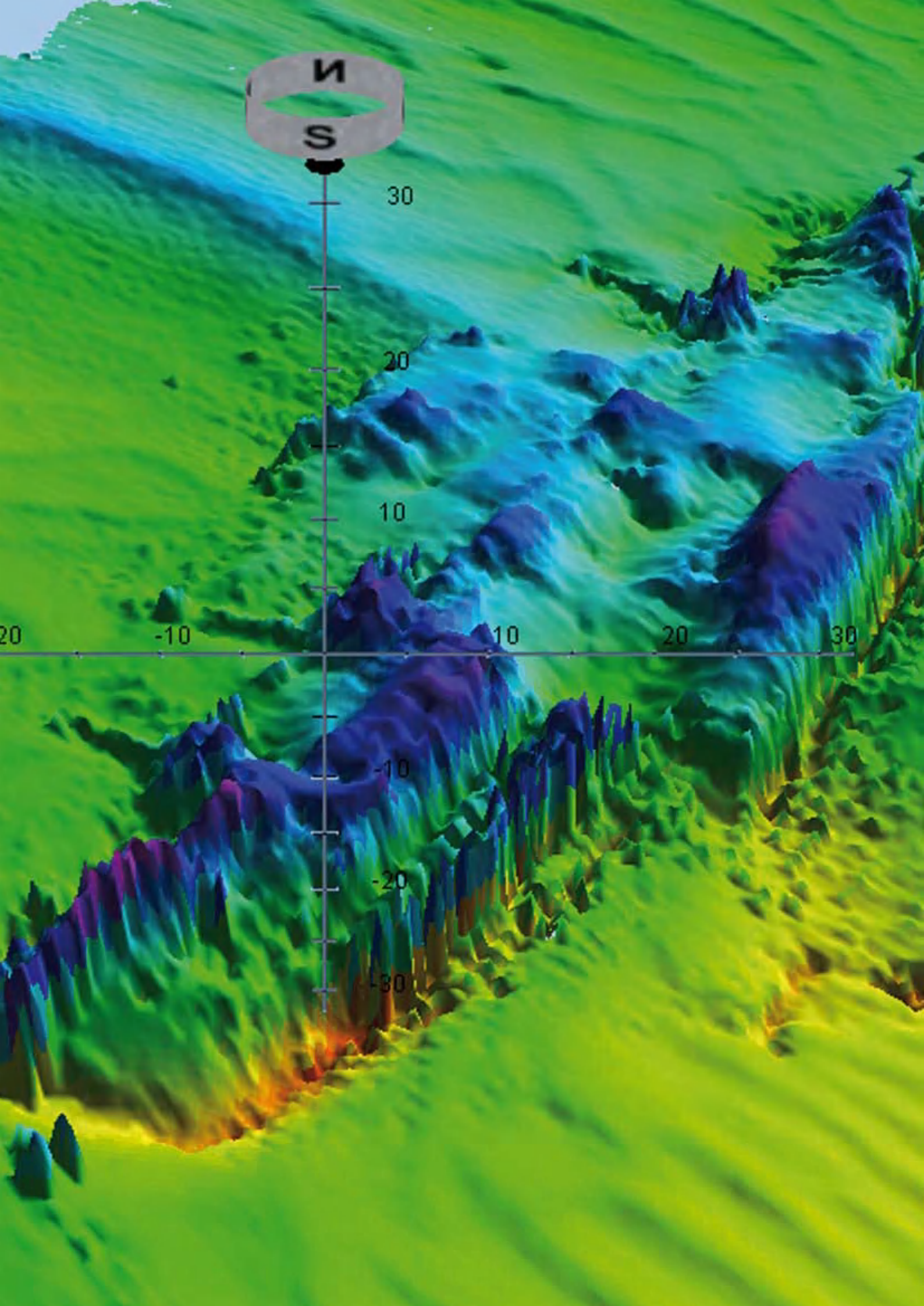
De Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST is het gewestelijke, nationale en internationale aanspreekpunt voor het leveren van hydrografische diensten en informatie.

In 2006 organiseerde de HSB-Hydrographic Society Benelux de 15de internationale conferentie HYDRO 2006 voor leden van de IFHS-International Federation of Hydrographic Societies. De Vlaamse Hydrografie legde klemtonen op 'survey' van de Westerschelde, op de opmaak van elektronische nautische zee- en Scheldekaarten en op de detectie van wrakkenlocaties.

Er is een Memorandum of Understanding getekend, dat formele samenwerking moet genereren en versterken tussen de International Hydrographic Organisation en de International Federation of Hydrographic Societies'.









*Met hydrografische meetschepen worden de bathymetrische peilingen op de Schelde en de monitoring van de kustzone uitgevoerd. De schepen zijn uitgerust met multibeam-scanners.*

## WRAKKEN

In 2006 zijn de scanners na 10 jaar dienst vervangen door een nieuwe generatie 'high performance shallow water multibeam'. Het zijn hoog-technologische apparaten die toelaten de locatie, de omvang en de massa van wrakken te detecteren met uitzonderlijke nauwkeurigheid.

De Vlaamse Hydrografie wil alle in kaart gebrachte wrakken opnieuw bestuderen. Zij zal voorrang geven aan het peilen van zandbanken, vaargeulen en relevante zones met de nieuwe toestellen om tegemoet te komen aan de toenemende vraag naar accurate meetgegevens over het Belgisch Continentaal Plat.

In 2009 is een samenwerkingsakkoord afgesloten met het VIOE (Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed) over het uitvoeren van onderzoek van wrakken en wrakresten. Het VIOE is actief in de maritieme archeologie en het varende erfgoed en wenste samen te werken bij onderzoek op de Noordzee en de Schelde.

De Vlaamse Hydrografie zal posities en dieptes van wrakken ter beschikking stellen, alsook kwaliteitsvolle opnames van multibeam- en sidescansonar. In ruil worden observaties van de 'ground-truth' doorgespeeld, informatie die het VIOE inwint met duikers en opnames onder water.

Dit zal de hydrografen toelaten de multibeamscans beter te interpreteren. Het VIOE krijgt toegang tot archieven van wrakken in Noordzee en Schelde. Het geeft feedback met data uit voortgezet historisch onderzoek. De Vlaamse Hydrografie voorziet het VIOE van kaarten en peilingen van Noordzee en Schelde. Het instituut zal advies verlenen bij de publicatie van nieuw gedetecteerde wrakken in de BaZ-Berichten aan Zeevarenden.

WRAKKENDATABANK : [www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be)



*In september 2004 zijn de twee Belgische hydrografische diensten, HD-Oostende en HD-Antwerpen, samengevoegd tot de Vlaamse Hydrografie.*

## ELEKTRONISCHE VAARKAARTEN

De reorganisatie had uitwisseling van technologie tot gevolg waaronder de CARIS-software voor het produceren van de ENC-Electronic Nautical Charts, nautische kaarten op scherm. Sinds februari 2006 worden door IC-ENC de elektronische kaarten 'Antwerpen Noord', de haven en 'River Schelde to Wintam' gedistribueerd.

De Vlaamse Hydrografie realiseerde in 2009 de eerste IENC voor het bevoegdheidsgebied Haven Gent met aansluitend het kanaal Gent-Terneuzen.

IENC-Inland Electronic Nautical Chart is een elektronische kaart die gebruikt wordt bij de binnenvaart. De IENC bevat alle kaartinformatie, noodzakelijk voor veilige navigatie op de binnenwateren en in gemengde scheepvaartgebieden zoals het kanaal Gent-Terneuzen.

De kaart is bestemd voor binnenschepen die in die zone varen en een Inland Ecdis aan boord hebben. De verdeling gaat via [www.RIS.vlaanderen.be](http://www.RIS.vlaanderen.be), gelinkt aan de website van Haven Gent.

De Vlaamse Hydrografie plant in de toekomst de opmaak van IENC's voor de Beneden Zeeschelde, de Haven van Zeebrugge en de Haven van Oostende.

### Meetnet Vlaamse Banken

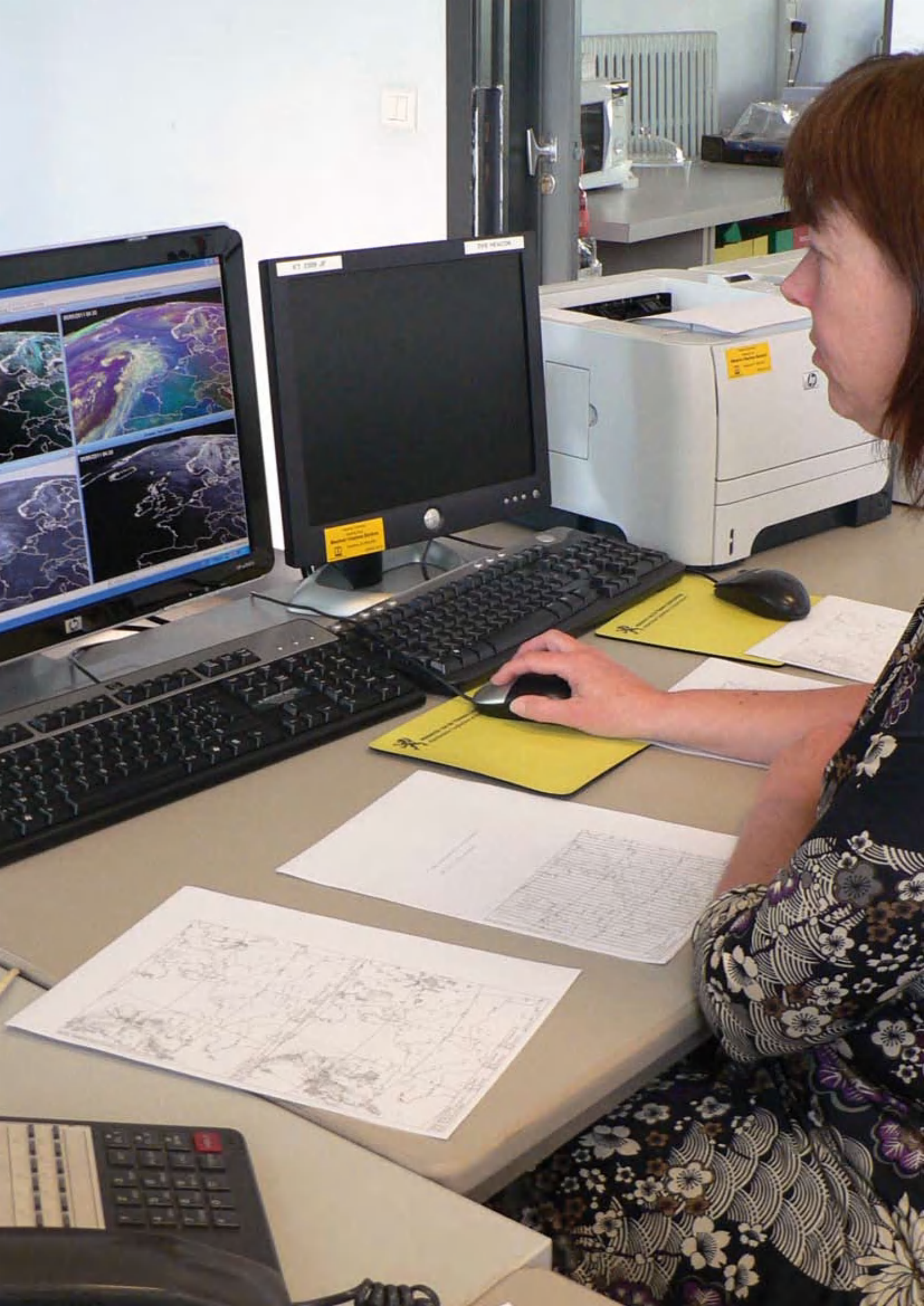
Het Meetnet Vlaamse Banken is dé autoriteit inzake wind-, golf-, getij- en meteogegevens van de Vlaamse kust en het Belgisch Continentaal Plat. De data wordt ingewonnen met 7 meetpalen en 15 meetboeien op zee en door 3 meteoparken langs de kust.

Vanaf het Datacenter in Oostende gaat de info in real-time zowel naar de sites van de Vlaamse Hydrografie, van Hymedis en van Rijkswaterstaat (NL) als naar een FTP-server waar de gegevens kunnen worden opgevraagd door diverse instanties.

MEETNET VLAAMSE BANKEN was een subsite van [www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be) maar is in 2010 opgewaardeerd tot de zelfstandige website [www.meetnetvlaamsebanken.be](http://www.meetnetvlaamsebanken.be).









*In Oostende beschikt de afdeling KUST over een Oceanografisch Meteorologisch Station. Een team ervaren mariene meteorologen maakt er al meer dan 25 jaar dagelijks uiterst betrouwbare mariene meteoberichten voor de zuidelijke Noordzee.*

## KUSTWEERBERICHT

De meteoberichten van het OMS worden verstuurd aan professionele gebruikers waaronder alle MDK-entiteiten op de diverse locaties in Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort, Vlissingen en Antwerpen. Ook departementale afdelingen benutten de informatie bij hun opdrachten.

Projectingenieurs van MDK, die werken uitvoeren op zee of aan de kust zijn belangrijke gebruikers, net als de havenbesturen van Zeebrugge en Oostende, de Kustwacht en de dienst voor Stormvloedwaarschuwing.

In 2008 sloot de Tijdelijke Handelsvereniging Seawind, die offshore werken voor het windmolenpark op de Thorntonbank uitvoerde, een overeenkomst af met de afdeling KUST. Bij de voorbereidende werken op zee was er absoluut nood aan hydrometeorologische ondersteuning.

Het OMS leverde dagelijks in de piekperiode van activiteit 3 verwachtingen en één nachtelijke update aan. Om de 3 dagen werden 10-daagse verwachtingen opgemaakt voor de specifieke locatie.

Al jaren is de problematiek van het specifieke weer aan zee bekend. Besturen van kustgemeenten en diverse bij de kustrecreatie betrokken instanties zijn zich bewust van dit fenomeen en snakken naar correcte weervoorspellingen.

Als aanvullende dienstverlening realiseert het OMS een afgeleid product van de professionele meteoberichten, namelijk een kustweerbericht on line voor alle kustsectoren en het grote publiek, opgesplitst voor Oost- en Westkust en opgesteld in 4 talen.

In september 2009 is de site [www.kustweerbericht.be](http://www.kustweerbericht.be) gerenoveerd. Het kustweer verschijnt nu op uiterst consumentvriendelijke webpagina's.

*Na 12 werkjaren met eenzelfde structuur onderging de afdeling KUST in april 2009 een grondige reorganisatie. Het voornaamste doel was de dynamiek binnen de entiteit nieuwe impulsen te geven.*

## PERSONEEL

De organisatie moest zich aanpassen aan de nieuwe werkwijzen en de nieuwe uitdagingen, kortom zichzelf vernieuwen om met een nieuwe dynamiek te kunnen uitpakken en om de dienstverlening te optimaliseren. De nieuwe ruggengraat van de afdeling KUST, de spil van de productie, werd vanaf mei 2009 gevormd door 3 grote teams.

- ➔ Het TEAM INTERNE WERKING, dat instaat voor
  - ➔ Het personeelsmanagement
  - ➔ De logistieke ondersteuning
  - ➔ Het financieel management
  - ➔ De administratieve ondersteuning
- ➔ Het TEAM ONTWIKKELING KUST, dat zich buigt over
  - ➔ De zeewering
  - ➔ Het geïntegreerde kustzonebeheer

- De districtswerking aan de West-, Midden- en Oostkust
  - De infrastructuur van de kustjacht- en vissershavens
  - De districtswerking in de kustjacht- en vissershavens
  - Het beheer en de exploitatie van de kustjachthavens
  - De technische ondersteuning
- Het TEAM VLAAMSE HYDROGRAFIE, dat bestaat uit
    - De hydrografie op zee
    - De hydrografie op de Schelde
    - De hydrometeorologie en het Oceanografisch Meteorologisch Station
    - Het informaticateam

Het team Interne Werking wordt geleid door een DIRECTEUR. De teams Ontwikkeling Kust en Vlaamse Hydrografie staan elk onder leiding van een DIRECTEUR-INGENIEUR.

Aan het hoofd van de afdeling KUST staat een AFDELINGSHOOFD met als toegevoegde stafleden:

- een KWALITEITSMANAGER
- een BELEIDSVERANTWOORDELIJKE ORGANISATIEONTWIKKELING
- een ADVISEUR-INGENIEUR BELEID KUST
- een JURIST
- een COMMUNICATIEMANAGER.

De afdeling KUST sloot het werkjaar 2010 af met 44 vrouwelijke en 67 mannelijke personeelsleden..



*De afdeling KUST is in 2007 gestart met het opvolgen van haar prestaties aan de hand van Balanced Score Cards. Dit kaderde in de opzet van een kwaliteitsbeleid.*

## KWALITEIT HOOG IN HET VAANDEL

De afdeling leverde de insteek voor een tiental indicatoren van de beheersovereenkomst en volgde ruim 36 afdelingsindicatoren nauw op.

In 2008 vatte de afdeling KUST het traject aan voor het behalen van een EFQM-label. De European Foundation for Quality Management is een instelling die Europese onderscheidingen uitreikt voor uitmuntende organisatie in de publieke en private sector.

Het instapniveau 'Committed to Excellence' voorziet een kader waarbinnen men verbeteringsprojecten bij prioriteit kan aanpakken en waarbij medewerkers gewaardeerd en gemotiveerd worden voor hun kwaliteitswerk. Het C2E-label moest zorgen voor de profilering van de organisatie in België en in Europa en moest publieke zichtbaarheid geven aan het kwaliteitsmanagement.

In juni 2008 beoordeelde een EFQM-validator de resultaten positief. De afdeling haalde haar eerste streefdoel voor erkenning van kwaliteitswerk, het label EFQM C2E-Committed to Excellence.

In 2009 zijn de inspanningen voortgezet voor de erkenning van de integrale kwaliteitszorg. Alle aspecten van de organisatie werden betrokken met het oog op sterke klantgerichtheid en het bevorderen van een cyclus van voortdurend verbeteren.

Begin 2010 evalueerden EFQM-assessoren de organisatie. Het enthousiasme en professionalisme maakten indruk. De organisatie bewees dat na het behalen van het C2E-label sterke vooruitgang was geboekt en dat men de principes van voorgezette verbetering bleef hanteren.

In maart 2010, nog nipt onder de leiding van uittredend algemeen directeur ir. Bernard De Putter, kreeg de afdeling KUST de onderscheiding EFQM-R4E- Recognised for Excellence 3-sterren.





OOSTENDE  
kustjachthaven

OOSTENDE  
kustjachthaven

ZEEBRUGGE  
kustjachthaven

ZEEBRUGGE  
kustjachthaven

AFDELING

DIENSTEN VAN DE  
KUSTJACHTHAVEN

Maritieme Dienst

afdelingkust.be

afdelingkust.be



*Een open relatie met betrokken burgers en het grote publiek is het sleutelbegrip in het communicatiebeleid van de afdeling KUST. De burger, de klanten maar ook de talrijke kustrecreanten worden zo goed en zo compleet mogelijk geïnformeerd over de taken, realisaties en projecten.*

## COMMUNICATIE

Behalve van de wettelijke inspraakmiddelen maakt de afdeling voor het informeren en het sensibiliseren gebruik van open vergaderingen, tentoonstellingen, infoborden, infostanden, publicaties en een dynamische website.

Om de boodschap te verspreiden van een verhoogde kustbeleving profileert de afdeling KUST zich vaak door als actieve partner deel te nemen aan maritieme, culturele en recreatieve kustevenementen.

### Beursdeelname

De Belgian Boat Show, die in februari loopt in Flanders Expo Gent, heet de grootste meeting in het land te zijn voor bootliefhebbers. Tijdens de edities van 2005 tot 2010 bouwde het Agentschap MDK telkens een informatieve stand op tussen de bedrijven die de passie voor de watergebonden recreatie delen.

Alles draaide rond het beleid van de Vlaamse overheid dat de waterrecreatie, het watertoerisme en de promotie van de watersport betreft. De afdeling KUST, die de vier kustjachthavens in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge uitbouwt, onderhoudt en in exploitatie geeft, illustreerde deze opdrachten voluit. Ook de infrastructurele werken voor de verrijking van jachthavensites en het omringende landschap werden onder meer met schaalmodellen danig in de verf gezet.

In 2009 en 2010 stapte de afdeling KUST mee in de bootbeurs Cap'Okaz in Nieuwpoort. Deze tweedehandsbeurs groeide uit tot een compleet nautisch gebeuren voor pleziervaarders dat naadloos aansluit op het grote najaarsevenement Maritiem Nieuwpoort.

*Voor de edities van 2006 en 2009 kon de grootschalige kust- en kunstriënnale BEAUFORT rekenen op de samenwerking met het Agentschap MDK. De afdeling KUST stond in voor de plaatsing en het verwijderen van de kunstwerken. Daarnaast was er telkens een passende samenwerking met de organisatoren op het vlak van communicatie rond de spraakmakende culturele kustmanifestaties.*

## KU(N)STWERK DE INTERNATIONALE TOER OP

Eind augustus 2007 droeg de Gentse kunstenaar Jean Bilquin zijn kunstwerk uit de collectie 2006 BEAUFORT over aan Vlaams minister-president Kris Peeters.

Zo kwam DE MAN DIE DE BOOT ZAG, IN DE LUCHT terecht in het ku(n)stpatrimonium van het Agentschap MDK. Het uitzonderlijke beeldhouwwerk hoefde niet te worden afgebouwd. DE MAN en DE BOOT zijn definitief deel gaan uitmaken van het Vlaamse kustlandschap.

Het kunstwerk op het strand van Zeebrugge stelt een monumentale poort op de Noordzee voor. Op ruim 12 meter boven het strand bevindt zich een archetype van een boot vol schimmige personages. Het geheel wordt van op afstand beschouwd door een raadselachtige, gespleten figuur: de man die de boot zag in de lucht.

In 2009 werkte de afdeling KUST nauw samen met het communicatieteam van BEAUFORT. Voor het eerst werd in alle viertalige wervende publicaties een verwijzing opgenomen naar de site van het Kustweerbericht om kunstliefhebbers te helpen bij hun keuze tussen Beaufort Inside of Outside.

Vooraf in de opmaak van een educatieve publicatie had de afdeling KUST een grote inbreng. Het leuke boekje "Kapitein Beaufort" richtte zich tot jongeren en hun begeleiders. In dit ludieke boek werden naast de kunstwerken van de Triënnale ook de locaties langs de kust in de kijker gezet. De auteurs gaven meteen heel wat educatieve informatie mee over zeewering, zeedijken, duinen en strand.







*In het kader van de communicatie rond het Europese project SAFECOAST organiseerde de afdeling KUST in 2007 twee keer een informatieve campagne voor een zo breed mogelijk publiek.*

## ZEEWERING, OOK EEN KUNST

Om extra aandacht te trekken koppelde zij de informatie aan een wervend luik waarin de zeewering het onderwerp was van kunstzinnige fotografie. De campagne liep in Oostende en in Blankenberge onder de titel Zeewering (ook) een Kunst.

### Water–Wind–Wandelen

De hele zomer van 2006 sierden beeldhouwwerken de dukdalven langs de havengeul in Nieuwpoort. De jachtclub VWW, de afdeling KUST en de stad Nieuwpoort organiseerden er de openluchttentoonstelling Water – Wind – Wandelen.

Grafische kunstwerken werden uitgesteld langs de houten havenpromenade. De technische constructies kregen een bijkomende dimensie voor langsvarende zeilers, voor wandelaars en recreatieve fietsers. Het landschap op en langs het water werd opgewaardeerd.

Het initiatief is in 2008 en in 2010 met toenemend succes overgedaan.

De afdeling KUST zette in de omgeving van de kunstwerken telkens een infostand neer over werken in de haven en aan de havenwandelweg en over projecten, die in de kuststad in uitvoering of gerealiseerd waren.

### Project Getij–Dingen

Op de stranden van Koksijde en Oostduinkerke staan houten palen die bij laag water volledig zichtbaar zijn maar bij hoog water door de zee opgeslokt worden. Een gedreven groep kunstenaars gebruikte die in 2009 voor het project Getij–Dingen en maakte er beeldhouwwerken aan vast, die blootgesteld werden aan de natuurelementen.

De afdeling KUST voegde aan de website van het ku(n)stproject een informatief luik toe over de 'echte' getijden en over de getijtafels die zij elk jaar produceert voor recreanten en voor de professionele scheepvaart en de pleziervaart.

*Op het strand in Blankenberge lanceerde de Vlaamse Hydrografie van de afdeling KUST in augustus 2008 met een speelse actie haar GETIJBOEKJE 2009 VOOR DE KUST.*

## GETIJBOEKJE VOOR DE KUST

De publicatie bevatte de getijtafels voor het volgende jaar maar enkel met voorspellingen voor locaties langs de Vlaamse kust.

In de GETIJTAFELS voor professionelen neemt de Vlaamse Hydrografie ook gegevens op van de Schelde tot in Wintam. In het GETIJBOEKJE VOOR DE KUST staan de waterstanden voor de kusthavens Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge.

Dit boekje is enkel bestemd voor gebruikers aan wal. De toeristisch-recreatieve sector, de kustbewoners, wandelaars, zonnekloppers en organisatoren van strandmanifestaties maken de voornaamste doelgroepen uit van de publicatie.

Na de grote bijval werd in 2009 een 2de editie uitgebracht. Zoals de eerste uitgave als de volgende in 2010 raakten heel snel uitgeput. Het GETIJBOEKJE VOOR DE KUST is telkens gratis verkrijgbaar in alle toerismekantoren van elke kustgemeente.

### **Brug 'DE LICHTENLIJN' officieel ingewandeld**

Op 28 augustus 2008 nam Vlaams minister-president Kris Peeters in Knokke-Heist de nieuwe brug voor voetgangers en fietsers over de kustweg officieel in gebruik. Hij deed dat tijdens een wandeling over DE LICHTENLIJN in het gezelschap van Leopold Graaf Lippens, burgemeester van de kustgemeente, kapitein Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK en ir. Bernard De Putter, algemeen directeur van de MDK-afdeling KUST.

DE LICHTENLIJN verfraait met zijn sierlijke eigentijdse en eigenzinnige vorm danig het kustlandschap. Bovendien wordt de constructie gretig als nieuw uitkijkplatform gebruikt. De afdeling KUST bracht ter gelegenheid van de inhuldiging twee nieuwe brochures uit, één over de vuurtorens Hoog en Laag Licht en één over de brug.





## INHOUD

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| VOORWOORD .....                                                 | 1  |
| MISSIE EN TAKEN .....                                           | 2  |
| OMGEVINGSFACTOREN .....                                         | 5  |
| MAATSCHAPPELIJKE IMPACT .....                                   | 6  |
| BEHEERSOVEREENKOMST 2008-2010 .....                             | 8  |
| PERSONEEL .....                                                 | 10 |
| KWALITEIT .....                                                 | 14 |
| COMMUNICATIE .....                                              | 16 |
| ICT .....                                                       | 19 |
| INDICATOREN .....                                               | 20 |
| ARCHIEFBEHEER .....                                             | 22 |
| PERMANENTE COMMISSIE EN GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER ..... | 25 |
| DE KUSTWACHT .....                                              | 29 |
| AREYOUWATERPROOF .....                                          | 34 |
| INTERNATIONALE UITSTRALING .....                                | 37 |
| FINANCIËN .....                                                 | 40 |

## LOODSWEZEN DAB

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| MISSIE EN VISIE LOODSWEZEN DAB .....                 | 43 |
| BELOODSINGSMIDDELEN .....                            | 44 |
| SCHAALVERGROTING .....                               | 48 |
| SCHELDEVERDRAGEN EN SAMENWERKING LOODSDIENSTEN ..... | 52 |
| FACTURATIE .....                                     | 54 |
| OPERATIONEEL .....                                   | 56 |
| KETENWERKING .....                                   | 59 |
| PERSONEEL .....                                      | 60 |
| KWALITEIT – PREVENTIE – VEILIGHEID .....             | 63 |
| COMMUNICATIE .....                                   | 64 |
| INTERNATIONALE CONTACTEN .....                       | 66 |
| BALANS .....                                         | 68 |

## SCHEEPVAARTBEGELEIDING

|                                                   |     |
|---------------------------------------------------|-----|
| SCHEEPVAARTBEGELEIDING .....                      | 77  |
| VESSEL TRAFFIC SERVICES .....                     | 78  |
| UITKIJK ZELZATE.....                              | 81  |
| HAVENKAPITEINSDIENSTEN EN VTS-INVESTERINGEN ..... | 82  |
| NAUTISCH BEHEER .....                             | 86  |
| SCHELDEVERDRAGEN .....                            | 88  |
| MRCC .....                                        | 91  |
| TECHNISCHE ZAKEN .....                            | 96  |
| PERSONEEL .....                                   | 103 |
| KWALITEIT .....                                   | 107 |
| COMMUNICATIE .....                                | 108 |
| OPLEIDINGEN .....                                 | 110 |
| JURIDISCH .....                                   | 113 |
| EUROPESE EN INTERNATIONALE PROJECTEN .....        | 114 |

## VLOOT DAB

|                                                  |     |
|--------------------------------------------------|-----|
| VLOOT .....                                      | 119 |
| NIEUWBOUW .....                                  | 133 |
| VLOOT DAB 100% ZWAVELARM .....                   | 134 |
| ISM EN ISO GECERTIFICEERD .....                  | 135 |
| PERSONEEL .....                                  | 136 |
| PREVENTIE, VEILIGHEID, KWALITEIT EN MILIEU ..... | 139 |
| COMMUNICATIE .....                               | 142 |
| EUROPESE EN INTERNATIONALE CONTACTEN .....       | 148 |
| MAATSCHAPPIJ .....                               | 150 |



# AFDELING KUST

|                                                |     |
|------------------------------------------------|-----|
| AFDELING KUST IS SAMENLEVEN MET DE ZEE .....   | 163 |
| DE KUST BESCHERMEN TEGEN DE ZEE .....          | 164 |
| SAFECAST .....                                 | 167 |
| HET OPENBARE WERKEN-PLAN OOSTENDE .....        | 168 |
| NOODSTRAND OOSTENDE EXTRA BEVEILIGD .....      | 171 |
| ZEEDIJKRENOVATIE IN OOSTENDE .....             | 172 |
| MASTERPLAN VOOR EEN VEILIGE VLAAMSE KUST ..... | 175 |
| BEHEER EN ONTWIKKELING VAN DE KUSTZONE .....   | 176 |
| NIEUW DUINGEBIED .....                         | 179 |
| ZEEDIJK MET VEEL MEERWAARDEN .....             | 180 |
| DE LICHTENLIJN .....                           | 183 |
| DUURZAAM ZWIN .....                            | 184 |
| WATERGEBONDEN RECREATIE .....                  | 187 |
| NIEUWPOORT – HAVENWANDELWEG .....              | 188 |
| NIEUWPOORT – RENOVATIE VISSERSKAAI .....       | 191 |
| JACHTHAVEN OOSTENDE – VUURTORENDOK .....       | 192 |
| ZEEBRUGGE – TOTALE RENOVATIE .....             | 195 |
| ONDERSTEUNEN VAN VEILIGE SCHEEPVAART .....     | 196 |
| WRAKKEN .....                                  | 199 |
| ELEKTRONISCHE VAARKAARTEN .....                | 200 |
| KUSTWEERBERICHT .....                          | 203 |
| PERSONEEL .....                                | 204 |
| KWALITEIT HOOG IN HET VAANDEL .....            | 206 |
| COMMUNICATIE .....                             | 209 |
| KU(N)STWERK DE INTERNATIONALE TOER OP .....    | 210 |
| ZEEWERING, OOK EEN KUNST .....                 | 213 |
| GETIJBOEKJE VOOR DE KUST .....                 | 214 |

## COLOFON

**Verantwoordelijke uitgever:** Jacques D'Havé, administrateur-generaal

**Redactie:** Rik Bervoets, Katty Cypers, Tom Moortgat, Tony Vuylsteke, Ulrike Vanhessche, Eva Descamps, Rita Bertens, Sandra De Canck, Yvette Vandeveld, Charlotte Devriendt, John Pauwels

**Grafische vormgeving:** Tom Moortgat

**Depotnummer:** D/2011/3241/140

**Contact:** Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Koning Albert II-laan 20/5, B-1000 Brussel, Tel. 02-553 77 02, Fax 02-553 77 05, [maritiemedienstverlening.kust@vlaanderen.be](mailto:maritiemedienstverlening.kust@vlaanderen.be)

**Foto's:** De foto's op pagina 11, 22, 89, 106, 118, 121, 138 en 197 zijn gemaakt door Tom Dhaenens