

Vlaamse overheid  
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

# MDK

## JAARBOEK 2007



## Voorwoord

**H**et afgelopen jaar was het eerste volledige werkjaar van het Agentschap waarin de koers, die al van bij de aanvang werd uitgezet, vorm kreeg.

Als basis voor de uitbouw van het Agentschap werd een beheersovereenkomst met de Vlaamse overheid afgesloten.

Om de doelstellingen uit deze beheersovereenkomst te realiseren werden in 2007 beheersindicatoren afgesproken en werd er een meetsysteem opgezet. Beiden geven een beeld van hoe het Agentschap zijn taken vervult. De belangrijkste indicatoren werden in dit verslag opgenomen.

Van bij de start werd gekozen voor een efficiënte en klantgerichte benadering van de dienstverlening. Bij alle afdelingen en DAB's van het Agentschap lopen diverse kwaliteitsprogramma's aangepast aan de specifieke activiteit van elke entiteit.

Zo behaalde de afdeling Scheepvaartbegeleiding als bekroning voor haar kwaliteitsstreven een "drie-sterren" EFQM certificaat en de DAB Loodswezen een "vijf-sterren" EFQM certificaat "Recognised for Excellence".

De DAB Vloot behaalde in 2007 een ISM- en een ISO- kwaliteitscertificaat aangepast aan haar specifieke inzet.

Het afgelopen jaar zette de globalisering en de schaalvergroting in de scheepvaart zich onverminderd verder. Als we in Vlaanderen de toekomst voorbereiden moeten we, gezien het economische en maatschappelijke belang van onze vier havens, hier bijzonder alert zijn.

Ook op het vlak van de multifunctionele ontwikkeling van de kustzone, het beschermen van bevolking en patrimonium bij het uitvoeren van zeeweringprojecten (bv. het Kustveiligheidsplan Vlaanderen) en de veiligheid op zee stellen zich grote uitdagingen waarin het Agentschap oplossingen zoekt en vindt. Het concept "think globally, act locally" is hier zonder meer van toepassing.

Dit jaarrapport schetst hoe het Agentschap met al deze uitdagingen wist om te gaan.

Jacques D'Havé  
Administrateur Generaal  
Agentschap MDK



▲ **Foto boven:**  
*Jachthaven van Blankenberge*

**Foto onder:**  
*M/V Elly Maersk vaart richting Zeebrugge*  
▼



## Missie

**H**et Agentschap bestaat uit 4 entiteiten (DAB Vloot, DAB Loodswezen, afdeling Scheepvaartbegeleiding, afdeling Kust) en een stafdienst.

Het is op velerlei vlakken actief. Wellicht is het nuttig om in dit verslag over het eerste volledige werkjaar de opdracht en de doelstellingen nogmaals in herinnering te brengen:

“De opdracht van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) bestaat erin om, binnen het werkgebied, te zorgen voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de maritieme vaarwegen, het integraal kustzonebeheer en de hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening.”

De strategische doelstellingen voor het Agentschap werden als volgt geformuleerd:

- Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart ter bevordering van veilig en vlot scheepvaartverkeer naar de Vlaamse zeehavens.
- Het initiëren en ondersteunen van de hulpverlening op zee met als doel -naast de redding op zee- ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.
- Het uitvoeren van een kustverdedigingprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit en de andere maatschappelijke functies van de kustzone.

## Toenemende schaalvergroting

**D**e globalisering van de wereldhandel en de toename van de vervoerde volumes over zee vormen één van de belangrijkste economische gegevens van de laatste decennia.

De Vlaamse havens kenden de jongste jaren een belangrijke groei in behandelde ladingvolumes. Het aantal schepen bleef in de periode 1997-2006 echter vrijwel stabiel en schommelde rond de 32.000 à 33.000 eenheden.

2007 zal echter de geschiedenis ingaan als een breukjaar. Voor het eerst sinds decennia werd een forse stijging van 5,6 % in het aantal aanlopen vastgesteld. Meer nog dan het aantal schepen nam hun totale BRT/BT toe. In 2007 steeg de totale BRT/BT met maar liefst 10 % in vergelijking met het voorgaande jaar.

Tussen 2000 en 2007 steeg de gemiddelde BRT/BT per zeeschip met bijna 40 %! Dit is een duidelijke illustratie van het effect van de globalisering van de wereldhandel op de scheepvaart.

Deze schaalvergroting van de scheepvaart stelt

aan alle actoren bijzonder hoge eisen. Voor MDK is de belangrijke taak weggelegd de schaalvergroting in scheepvaart onder alle omstandigheden te combineren met steeds strengere eisen van veiligheid en vlotheid.

De groei van de goederentrafiek en van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse havens stelde het Agentschap MDK voor nieuwe uitdagingen die enkel met een doorgedreven ketenbenadering kunnen opgelost worden.

In de praktijk is er een goede samenwerking tussen de overheden en de havens gegroeid, met erkenning van elkaars posities en belangen. De ketenbenadering zal het kader bieden om de afspraken tussen de overheden en de havens op het gebied van de doelmatige en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer te realiseren.

Het uitgangspunt voor de te maken afspraken in het kader van de ketenbenadering is het behoud van de huidige verantwoordelijkheidsverdeling tussen partijen en het versterken van die samenwerking door het maken van bindende afspraken.

# Gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied

## ORGANISATIE

**H**et gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands nautisch beheer voor het Scheldegebied wordt reeds sedert 1 januari 2003 in de praktijk toegepast vooruitlopend op een juridische verankering in een verdrag.

Het beleidsorgaan is de *Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart*. Deze commissie is opgericht in het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen België en Nederland regelde. Oorspronkelijk had de Permanente Commissie slechts een beperkt mandaat, maar door het belang dat beide partijen aan de commissie hechten, zijn haar bevoegdheden stelselmatig verbreed. De goede verstandhouding binnen deze commissie heeft uiteindelijk geleid tot de totstandkoming van het verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer (kortweg GNB-verdrag).

De heer Jacques D'Havé, administrateur-generaal van het Agentschap MDK en de heer Rik Goetinck, algemeen directeur bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), zijn de door de Vlaamse Regering aangestelde Vlaamse vertegenwoordigers in de Permanente Commissie. De Stafdienst MDK staat in voor het Vlaams secretariaat.

Bij hun besluitvorming worden de commissarissen ondersteund door de *Schelde Directeuren Vergadering* (SDV) die voorstellen en adviezen bij de Permanente Commissie neerlegt. De SDV is aan Vlaamse zijde samengesteld uit ambtenaren van:

- de Stafdienst en de afdeling Scheepvaartbegeleiding van MDK;
- de afdeling Haven- en Waterbeleid van het Departement MOW.

De Nederlandse delegatie wordt gevormd door medewerkers van Rijkswaterstaat Zeeland.

De *Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit* (GNA) functioneert als gezamenlijk beheersorgaan dat instaat voor het dagelijks uitoefenen van het toelatingsbeleid.

De heer Jacques D'Havé is het Vlaamse hoofd van de GNA; de Rijkshavenmeester Westerschelde het Nederlandse hoofd. De operationele werkvloer van de GNA bevindt zich in het Schelde Coördinatie



Centrum (SCC) in Vlissingen, waar elkaar afwisselende teams bestaande uit een Vlaamse nautische dienstchef en een Nederlandse hoofdverkeersleider het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied coördineren.

▲ **Foto boven:**  
het SCC in Vlissingen

## RESULTATEN

De constructieve samenwerking in de Permanente Commissie en de GNA hebben ook in 2007 bijgedragen tot een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De Permanente Commissie onderkent het belang om de ontwikkelingen op technologisch vlak en op het gebied van navigatieondersteunende middelen toe te passen in de Schelderegio, rekening houdend met de steeds toenemende schaalvergroting van de schepen.

Zo waakt de Permanente Commissie erover dat de Schelderadarketen wordt aangepast aan de moderne technologische evoluties. In 2007 heeft de commissie ook aandacht besteed aan het optimaliseren van het planningsinstrument WESP, de elektronische kaarten en peilplannen.

Om te garanderen dat de VTS-dienstverlening ook in de toekomst op hoog internationaal niveau blijft, heeft de commissie het project VTS 2020 gelanceerd.

Het project beoogt het opstellen van een ambitieuze toekomstvisie voor het verkeersbegeleidingssysteem om in te spelen op de verwachte transport-economische ontwikkelingen.

Ter verbetering van de nautische toegankelijkheid van de haven van Gent heeft de Permanente Commissie haar goedkeuring verleend aan het uitvoeren van proefvaarten op het kanaal Gent-Terneuzen met schepen tot een breedte van 37 meter (i.p.v. 34 meter), mits een aantal veiligheidsmaatregelen in acht worden.

Reeds eerder had de commissie de maximale diepgang opgetrokken van 12,25 meter tot 12,50 meter door een aanpassing van de te hanteren kielspeling.

De door de Permanente Commissie toegepaste veiligheidsmaatregelen leiden tot een verbetering van de veiligheid. Het aantal ongevallen vertoont sinds 1980 een dalende tendens en het aantal zware schadegevallen varieert de laatste jaren tussen 0 en 1.

Bovendien is uit recent onderzoek gebleken dat de risico's van de oeverbevolking bij het transport van gevaarlijke stoffen ver beneden de Nederlandse wettelijke norm liggen.

De Permanente Commissie blijft verder werken aan het verbeteren van het veiligheidsniveau om te

anticiperen op de verhoogde verkeersintensiteit en schaalvergroting. Het verbeteren van het vlotheidniveau geniet even grote aandacht. Vooral het uitwerken van de nautische ketenbenadering is daarbij van belang. Hierover leest u verderop in dit jaarboek meer.

### GNB-VERDRAG

Het GNB-verdrag is op 21 december 2005 te Middelburg ondertekend en vormt een samenhangend geheel met de drie overige Vlaams-Nederlandse Scheldeverdragen:

- het verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart naar Rotterdam
- het verdrag betreffende de uitvoering van de ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, waarvan de 3e Scheldverdieping onderdeel vormt
- het verdrag inzake de samenwerking op het gebied van beleid en beheer in het Schelde-estuarium

Op 28 februari 2007 heeft het Vlaams Parlement de 4 Scheldeverdragen goedgekeurd. De Nederlandse parlementaire goedkeuringsprocedure loopt nog. De Tweede Kamer heeft op 18 december 2007 haar instemming betuigd. Bekrachtiging door de Eerste Kamer is nog vereist.

In het kader van de Permanente Commissie zijn in 2007 de nodige voorbereidingen getroffen om het GNB-verdrag zo soepel mogelijk in werking te laten treden na de ratificatie.

**Foto rechts:**  
De leden van de Permanente Commissie



## Bezoek van MRC-delegatie

**B**elgië en de Vlaamse overheid zijn al een tijd actief betrokken bij de verbetering van de scheepvaart op de Mekong. De Mekong River Commission (MRC) ontvangt technische en nautische ondersteuning van België en van de Vlaamse Overheid in het kader van ontwikkelings-samenwerking.

Van zondag 17 juni tot vrijdag 22 juni 2007 brachten twee delegaties van hogere ambtenaren van het Koninkrijk Cambodja en de Republiek Vietnam samen met een waarnemer van Thailand en Laos, een werk- en studiebezoek aan een aantal Vlaamse en Nederlandse instanties die instaan voor een optimale werking van de grensoverschrijdende navigatie op de Zeeschelde.

Het bezoek vond plaats op initiatief van de "Mekong River Commission" (MRC) met zetel in Vientiane (Laos PDR) en opgericht om de vier meest zuidelijke Mekonglanden (Thailand, Laos, Cambodja en Vietnam) beter te laten samenwerken op vlakken zoals waterbeheersing, milieu, visserij, landbouw en scheepvaart.

Daar de grensoverschrijdende navigatie tussen de Republiek Vietnam en het Koninkrijk Cambodja nog niet optimaal verloopt, oordeelde de MRC dat

een gezamenlijke zending naar België en Nederland de twee delegaties zou inspireren voor een hechtere samenwerking. Een goed voorbeeld kan inderdaad soms aanstekelijk werken!

De doelstellingen van het bezoek werden aldus omschreven:

- Het beter begrijpen van het wettelijke kader met betrekking tot de grensoverschrijdende navigatie op de Mekong
- Het verderzetten van de voorbereidingen voor de uitvoering van het protocol voor grensoverschrijdende navigatie
- Het voortzetten van de onderhandelingen tussen beide delegaties na kennisneming van de geldende Vlaams-Nederlandse overeenkomsten, de onderzendingen en bestaande praktijken

De delegatie was bijzonder onder de indruk van de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. Als gevolg hiervan mogen nieuwe ontwikkelingen in de Mekong-delta voor het beheer van de scheepvaart, het milieu, de visserij en de landbouw binnenkort verwacht worden.



**Foto links:**  
bezoek van  
MRC delegatie

## De Kustwacht in België



**Foto rechts:**  
*Seaking  
helikopter van  
Defensie*

**D**e Noordzee is een vrij klein zeegebied, maar bruist van de activiteit. We vinden er enkele van de drukste scheepvaartroutes ter wereld. Naast de trafiek naar de grote wereldhavens, varen er ook nog vissersschepen, ferry's, motorboten, zeiljachten....

Ook vinden er nog heel wat andere activiteiten plaats zoals wetenschappelijk onderzoek, militaire oefeningen, zandwinning,... Daarnaast zijn er ook nog beschermde mariene gebieden, windmolenparken, een heel netwerk van pijpleidingen en kabels onder water...

Kortom, de Noordzee is drukker dan je denkt. De bevoegdheden zijn verdeeld over vele beleidsniveaus en tussen Vlaamse en Federale overheidsdiensten.

Omdat er nood was aan een formele coördinatiestructuur op zee werd de Kustwacht opgericht. De structuur Kustwacht bestaat uit 17 overheidsdiensten, 8 Vlaamse en 9 federale, die één voor één bevoegdheden op zee hebben. Deze diensten worden de Kustwachtpartners genoemd.

**Foto onder:**  
*Meetpaal van  
de afdeling  
Kust*

De Kustwacht staat in voor de coördinatie van de samenwerking tussen de verschillende kustwachtpartners. Het doel is om de efficiëntie van operaties op zee te verhogen en dubbele kosten te vermijden.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust speelt hierbij een cruciale rol, want zowel de twee DAB's (Dienst Afzonderlijk Beheer), DAB Vloot en DAB Loodswezen, als de twee afdelingen, afdeling Kust en afdeling Scheepvaartbegeleiding, zijn kustwachtpartners.

De Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is tevens de Vlaamse voorzitter van het beleidsorgaan Kustwacht. Hij wordt bijgestaan door de directeur van het Crisiscentrum van de regering, die de federale voorzitter is. De federale en Vlaamse voorzitter zitten het beleidsorgaan alternerend voor.



### Administratief en operationeel luik

Het samenwerkingsakkoord Kustwacht voorziet in een administratief luik en de uitbouw van een operationeel luik, de kustwachtcentrale.

Het administratief luik wordt gevormd door het beleidsorgaan en het overlegorgaan.

In het beleidsorgaan zetelen de directeurs en hoofden van alle kustwachtpartners. In het overlegorgaan vinden we vooral experts (juristen, operationelen, wetenschappers...), die dossiers voorbereiden voor het beleidsorgaan.

Het operationeel luik wordt gevormd door de Kustwachtcentrale en alle varende, vliegende en operationeel inzetbare middelen van de verschillende kustwachtpartners.

De kustwachtcentrale bestaat uit twee centra die elkaar aanvullen, namelijk het Maritieme Reddings- en CoördinatieCentrum (MRCC) in de haven van Oostende en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) in de Marinebasis van Zeebrugge. U kan ze vergelijken met de 100- en 101 centrale op het land.

In de Kustwachtcentrale kunnen de operatoren via radarbeelden, zeekaarten, stromings- en windgegevens... 'waken' over de zee en preventief optreden om ongevallen te voorkomen.



Het MRCC bestaat al lang en is verantwoordelijk voor de veiligheid op zee en coördineert reddingsacties.

Het MIK is opgericht in 2007 en ondersteunt de coördinatie van de beveiliging en de rechtshandhaving op zee.

Er wordt actie ondernomen in geval van: drugs-smokkel, illegalen, piraterij, overtredingen...

Wanneer er zich een ongeval voordoet op zee zorgen het MRCC en het MIK ervoor dat alle nodige kustwachtpartners gewaarschuwd worden en de juiste informatie krijgen.

Bij een ernstige ramp doet het MRCC dienst als crisiscentrum. De gouverneur van West-Vlaanderen coördineert dan samen met een crisiscomité de hulpverlening vanuit het MRCC.

Er is dan ook een rechtstreekse verbinding met het MIK, het crisiscentrum van de federale regering, en alle vliegende en varende middelen op en boven de Noordzee.

### Secretariaat Kustwacht

Om dit alles in goede banen te leiden en om een vlotte samenwerking tussen de kustwachtpartners te verzekeren, werd er een secretariaat Kustwacht met twee secretarissen en één medewerker opgericht. Dit Secretariaat is gevestigd in Oostende en wordt ook wel de motor van de structuur Kustwacht genoemd.

Ook de 'gewone burger' kan bij het Secretariaat Kustwacht terecht voor alle vragen die verband houden met de Noordzee (info@kwgc.be).

### Activiteiten 2007

In 2006 werd er een nieuwe juridische basis gelegd voor de structuur Kustwacht. Ook werd er verder vorm gegeven aan het administratieve luik. De secretarissen brachten eveneens een bezoek aan de 17 kustwachtpartners met een voorstel van een actieplan.

In 2007 werd op basis van het actieplan heel wat gerealiseerd.

Het hoogtepunt was de opening van het MIK in september. Defensie, de Douane en de Scheepvaartpolitie leverden personeel voor het MIK en o.a. het



MRCC en het Crisiscentrum van de regering stonden in voor de opleiding van de MIK operatoren.

Het hele jaar door heeft het secretariaat van de Kustwacht actie gevoerd om meer bekendheid te verkrijgen bij het grote publiek, o.a. via de website (www.kustwacht.be), folders en voordrachten aan verschillende doelgroepen (Kustburgemeesters, buitenlandse kustwachten, Maritiem Symposium, parlementaire commissie.....)

Dat de afstand tussen de burger en de structuur Kustwacht steeds kleiner wordt, merken de secretarissen aan het toenemende aantal vragen, die via het loket binnenkomen. De vragen gaan van het invullen van vragenlijsten voor de Europese Commissie over procedures voor het bekomen van bepaalde vergunningen tot informatie over eindstudiewerken. Er wordt gewerkt onder het motto "één vraag, één oplossing".

Bovendien werd er ook gewerkt rond crisiscommunicatie, operationele afspraken tussen kustwachtpartners, rampenplanning.....

### De kustwacht waakt over de zee: interventies kustwachtpartners

De kustwachtpartners staan altijd paraat om te helpen bij een ongeval of ramp op zee. Hoewel er 17 kustwachtpartners bevoegd zijn op zee, is er voor de

▲ **Foto boven:**  
opening van het  
MIK



gebruikers van de Noordzee slechts één meldpunt voor ongevallen op zee, nl. het MRCC.

Vanuit het MRCC worden onmiddellijk de reddingsvaartuigen van DAB Vloot uitgestuurd en worden de bevoegde kustwachtpartners gewaarschuwd, die dan eveneens de nodige actie ondernemen.

In het jaar 2007 kreeg het MRCC in totaal 205 incident-meldingen, waarvan 56 in de maanden juli en augustus en waarbij tweemaal het rampenplan Noordzee werd geactiveerd.

De meldingen gaan van schepen met motorpech of technische problemen (schroef, mast,...) over drenkelingen, surfers in nood, vermiste kinderen of medische problemen aan boord tot het opzuigen van een bom, olieverontreiniging...



▲ **Foto boven:** controle door Scheepvaartpolitie

Toen het containerschip Rasil bij het buitenvaren van de haven van Zeebrugge 12 lege containers verloor in augustus 2007, werd op het MRCC het vooralarm Rampenplan Noordzee afgekondigd en werden de bevoegde kustwachtpartners gealarmeerd om actie te ondernemen.

DAB Vloot zette de vaartuigen Zeearend en Zeehond in en hield samen met de Scheepvaartpolitie de wacht op de plaats van het incident.

► **Foto rechts:** olie in de haven van Oostende (bron: BMM/KBIN)

Afdeling Kust en afdeling Maritieme Toegang stelden onmiddellijk hun onder contract staande vaartuigen Ter Streep en Oostende 11 ter beschikking voor het uitvoeren van peilingen om de containers te lokaliseren. BMM zette hiervoor ook het toezichtvliegtuig in. Voor de berging van de containers sloot

de verzekeraar van het vaartuig een contract met een bergingsfirma. Door de goede samenwerking van verschillende kustwachtpartners kon een ramp vermeden worden.

In december 2007 kreeg de haven van Oostende te kampen met olievervuiling. Het MRCC verwittigde onmiddellijk alle nodige instanties.

Na onderzoek bleek dat het bunkervaartuig 'Sapphire' lek was geslagen. De bevoegde kustwachtpartners zijn ogenblikkelijk samen met de Haven van Oostende en de Brandweer in actie getreden, waardoor het lek heel snel gedicht werd.

Fase 4 van het Rampenplan Noordzee werd geactiveerd. Daardoor berustte de coördinatie van de nazorg van het incident bij de gouverneur en kon hij alle nodige middelen opvorderen.

De operationele coördinatie op het terrein was in handen van de Civiele Bescherming. Samen met het Havenbestuur, de Brandweer van Oostende, het Directoraat-generaal Leefmilieu, de afdeling Maritieme Toegang, de afdeling Kust, DAB Vloot, afdeling Scheepvaartbegeleiding, Scheepvaartpolitie en het Ministerie van Defensie werd er hard gewerkt om de olie zo snel mogelijk weg te zuigen en de kaaimuren te reinigen.

De opruimingswerken verliepen vlot dankzij de samenwerking van al deze partners. De schade bleef beperkt tot de haven en er kwam geen olie in de Noordzee terecht.

Er kan besloten worden dat de Kustwacht waakt over de zee. Enerzijds treden de verschillende kustwachtpartners preventief op om ongevallen op zee te voorkomen en anderzijds worden binnen de structuur Kustwacht afspraken gemaakt om bij ongeval op zee zo snel mogelijk in te kunnen grijpen en hulp te verlenen.



## Kwaliteit

In 2007 werden de eerder opgestarte kwaliteitsprogramma's bij de DAB Vloot, en de afdelingen Scheepvaartbegeleiding en Kust verdergezet.

De DAB Loodswezen had reeds het EFQM-3sterren certificaat en heeft in 2007 het EFQM-5 sterren certificaat behaald. De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft op 17 december 2007 het EFQM-3 sterren certificaat behaald. De afdeling Kust heeft drie verbeteracties gedefinieerd en volgens de planning zal de afdeling in de loop van 2008 het EFQM-label Committed to Excellence behalen.

MDK-overkoepelend werd eind 2007 een dossier ingediend voor het behalen van een EFQM-certificering. De DAB VLOOT legt zich toe op het behalen van een ISO en ISM certificering gezien dit best aanleunt bij de specifieke maritieme dienstverlening van VLOOT. Inderdaad het gekende ISO kwaliteitslabel legt een focus op de klanttevredenheid terwijl het specifieke rederijgebonden ISM-label, meer de focus legt op de veiligheid. In 2007 behaalden ze het ISO-certificaat. Voor ISM werd in 2007 het Document of Compliance behaald alsook het Interim Safety Management certificate voor loodsboot 1.

## Beheersovereenkomst

In 2007 werd de beheersovereenkomst van MDK gefinaliseerd. De Vlaamse Regering hechtte haar goedkeuring aan de beheersovereenkomst op 09 november 2007, waarna de tekst, overeenkomstig de bepalingen van het Kaderdecreet Bestuurlijk Beleid, overgemaakt werd aan het Vlaams Parlement.

Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is echter onmiddellijk gestart met het opvolgen van de indicatoren die opgenomen werden in de beheersovereenkomst en rapporteerde een eerste maal over het eerste semester van 2007. Nadien volgde een rapportering op kwartaalbasis. De rapporteringen werden intern besproken op de directieraad en vervolgens overgemaakt aan de minister en aan het Departement.

## Doelstellingen

- DOELSTELLING MDK 07/01: Alternatief beloodsingsconcept
- DOELSTELLING MDK 07/02: Samenwerking tussen Nederlandse en Vlaamse Loodsdiensten
- DOELSTELLING MDK 07/03: Technologische innovaties en navigatieondersteunende middelen / beheer & onderhoud en het technologisch op peil houden van de SRK en VTS-infrastructuur (incl. CBS)
- DOELSTELLING MDK 07/04: Uitbouw van een kennis- en productiecentrum voor elektronische nautische kaarten.
- DOELSTELLING MDK 07/05: Nautische Ketenbenadering en uitbouw van de:
  - Schelderadarketen (SRK), Vessel Traffic Services (VTS),
  - Vessel Traffic Management Information Services (VTMIS)
- DOELSTELLING MDK 07/06: Havenkapiteinsdiensten: subsidiëring en VTS – investeringsprojecten binnen het havengebied
- DOELSTELLING MDK 07/07: Gemeenschappelijk nautisch beheer in Scheldegebied
- DOELSTELLING MDK 07/08: Maritiem Reddings- en Coördinatie Centrum (MRCC)
- DOELSTELLING MDK 07/09: Multifunctioneel vaartuig
- DOELSTELLING MDK 07/10: Investeringsplan Vloot
- DOELSTELLING MDK 07/11: Kustwachtcentrale
- DOELSTELLING MDK 07/12: Maritieme Know How
- DOELSTELLING MDK 07/13: OW-plan Oostende
- DOELSTELLING MDK 07/14: Opstellen van een geïntegreerd kustveiligheidsplan
- DOELSTELLING MDK 07/15: Structurele benadering van de verzanding van het Zwin
- DOELSTELLING MDK 07/16: Medewerking aan het coördinatiepunt voor geïntegreerd beheer van kustgebieden in België
- DOELSTELLING MDK 07/17: Ecologische studies van de zeevering
- DOELSTELLING MDK 07/18: Medewerking aan kunstmanifestaties, nauw verbonden met de zeevering
- DOELSTELLING MDK 07/19: Investeringsplan in de uitbouw en vernieuwbouw van de jacht- en vissershavens
- DOELSTELLING MDK 07/20: Opstellen beleidsvisie inzake concessie voor jachthavenexploitatie
- DOELSTELLING MDK 07/21: Mercator

## Indicatoren

1.1.1	Veilige scheepvaart op de maritieme toegangswegen
1.2.1	Percentage tijd beschikbaar (= gegevens beschikbaar) van golfmetingen "Westhinder – Kwin-tebank" en "Scheurpas" in het afgelopen kwartaal
1.2.2	Gemiddelde termijn tussen de metingen en het afleveren van het eindproduct – Papieren 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)
1.4.1	Opvolging traject implementatie GNB-verdrag
2.1.1	Percentage beschikbaarheid van de apparatuur MRCC
2.2.1	Organisatie en responsnelheid van SAR-vaartuigen
2.2.2	Inzetbaarheid van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening (incl. in-zetbaarheid loodsboten)
2.3.1	Opvolging traject Kustwacht
2.4.1	Expertises. Met het leveren van expertise wordt bedoeld: het leveren van nautisch advies en/of consultancy door de DAB Loodswezen.  Deze indicator heeft geen betrekking op, bijvoorbeeld, een verplichte verruiming van de loods-activiteiten buiten het huidige reglementair bepaalde werkingsgebied voor de loodsdienst. De indicator heeft enkel betrekking op expertise die geleverd wordt na een formele vraag met be-trekking tot het leveren van nautisch advies en/of informatie vanuit een dienst van de Vlaamse overheid of een privé organisatie.
2.4.2	Externe verankering van de maritieme knowhow
2.4.3	Nautische opleidingen voor MDK-personeel
3.1.1	Indicator voor OMS: Percentage voorspellingen van de hoog- en laagwaterstanden in Oostende binnen de afwijking -15cm tot 0cm en 0cm tot +15cm (klasse 4 en 5)
3.1.2	Indicator voor Meetnet Vlaamse Banken: Percentage tijd beschikbaar (= gegevens beschik-baar) op de getijmeetpunten Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in het afgelopen kwartaal
3.2.1	Kwaliteitsniveau van de zeeweringinfrastructuur o.b.v. uitgevoerde inspecties
3.2.2	Realisatie fysisch programma basisallocatie "364F7373 - Investeringsuitgaven waterbeheersing -kustverdediging"
3.3.1	Gerealiseerde diepte van de baggerwerken ten opzichte van de gewenste streefdiepte op het einde van het baggerseizoen
3.3.2	Kwaliteitsniveau van het patrimonium Jachthavens en omgeving o.b.v. uitgevoerde inspecties
4.1.1	Beschikbaarheid veerdiensten

**INDICATOR MDK 1.3.1. Wachtijden voor schepen.**

BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST

Strategische doelstelling 01: Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer naar de Vlaamse zeehavens.

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 en omgekeerd.

Indicator "Wachtijden voor de schepen"

De informatie voor deze indicator wordt uit het LIS21 (loodsen informatissysteem 21) gehaald.

Teller: aantal schepen met oponthoud

Noemer: aantal belodsingen

NORM 01: het aantal schepen met oponthoud mag de 25% van het aantal belodsingen NIET overschrijden (met andere woorden 1 schip op vier). Dit ongeacht wie verantwoordelijk is voor de opgelopen wachtijden.

NORM 02: aantal oponthoud toe te wijzen aan MDK mag de 20% van het aantal oponthouden niet overschrijden.

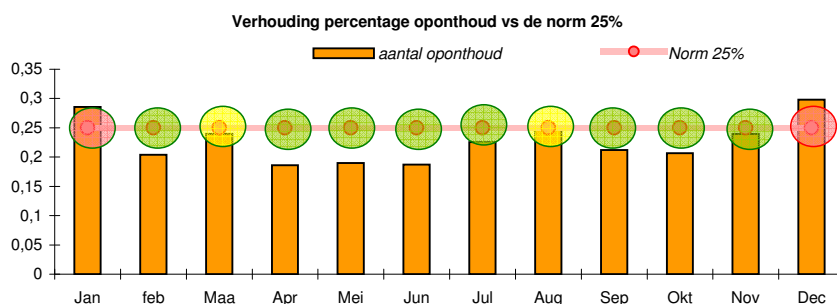
NORM 03 DUUR: aandeel duur oponthoud MDK mag de 20% van de totale duur niet overschrijden.

Leverancier van de indicator: Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen

Rapportage: MDK  
 Directieraad MDK drie-maandelijks  
 Departement zes-maandelijks  
 Minister zes-maandelijks / jaarlijks

**METINGEN UITGEVOERD GEDURENDE DE PERIODE VAN JANUARI TOT EN MET DECEMBER**

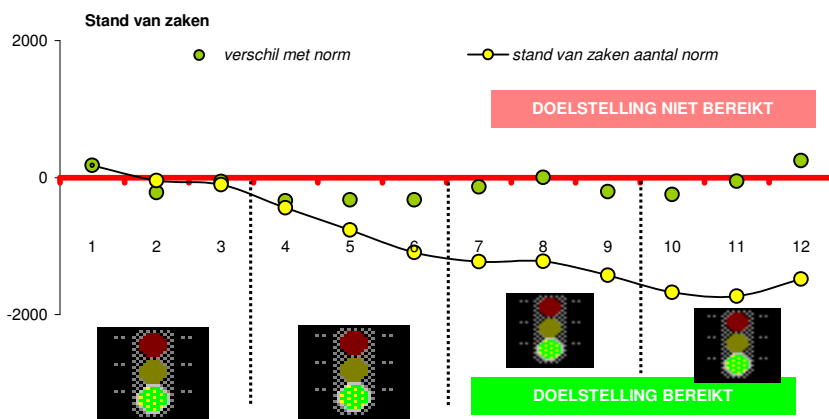
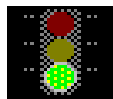
	Bel.	Oponth.	% oponth.
Jan	4.946	1.414	29%
Feb	4.781	974	20%
Maa	5.616	1.346	24%
Apr	5.314	990	19%
Mei	5.401	1.025	19%
Jun	5.184	969	19%
Jul	5.502	1.241	23%
Aug	5.320	1.334	25%
Sep	5.398	1.145	21%
Okt	5.752	1.190	21%
Nov	5.237	1.255	24%
Dec	5.130	1.529	30%



Stand van zaken versus de norm voor de lopende periode (in aantal vertaald).  
 Aantal - NORM

-1483

**NORM 01**



**BENCHMARK TRIMESTERS**

Nomenclatuur:

Tabel 01 geeft naast het aantal belodsingen en het aantal schepen met wachtijden eveneens de verhouding van het aantal oponthoud tegenover het aantal belodsingen. De eerste grafiek toont de verhouding van het aantal oponthoud (gele stafjes) tegenover de norm (berekend op 25% van het aantal belodsingen).

Stand van zaken geeft ons het verschil tussen het aantal oponthoud en de berekende norm voor de opgegeven periode. Een negatief getal geeft aan dat wij onder de norm liggen en dus goed werken.

De volgende grafiek geeft het verloop van de stand van zaken. De rode lijn is de nul lijn. Wanneer de resultaten voor een bepaalde periode positief zijn, m.a.w. zich boven de nullijn bevinden is de doelstelling NIET BEREIKT. Voor een negatief getal daarentegen is de doelstelling (norm) wel bereikt.

De groen bolletjes geven per maand het verschil tussen het aantal oponthoud en de norm, De gele bolletjes zijn de som van de verschillende resultaten per maand. Zie eeven een stand van zaken per lopende periode aan.

Mnd	Aantal	MD&K	% MD&K	Derden	% derden
Jan	1.414	232	16%	1.182	84%
Feb	974	48	5%	926	95%
Maa	1.346	129	10%	1.217	90%
Apr	990	92	9%	898	91%
Mei	1.025	46	4%	979	96%
Jun	969	57	6%	912	94%
Jul	1.241	237	19%	1.004	81%
Aug	1.334	286	21%	1.048	79%
Sep	1.145	81	7%	1.064	93%
Okt	1.190	41	3%	1.149	97%
Nov	1.255	91	7%	1.164	93%
Dec	1.529	156	10%	1.373	90%

**Nomenclatuur:**

De tabel hiernaast geeft:

kolom 01: maand

kolom 02: aantal oponhoud

kolom 03: aantal oponhoud toe te schrijven aan MD&K

kolom 04: percentage aantal oponhoud MD&K t.a.v. het totaal aan oponhoud.

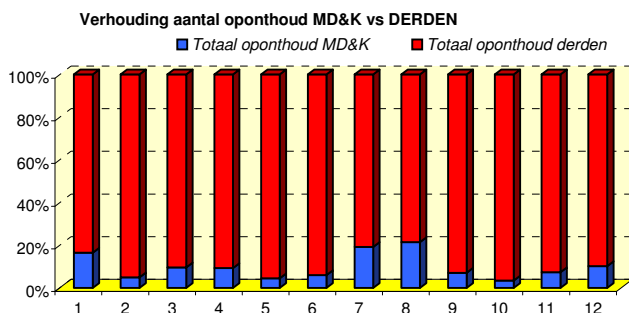
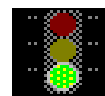
kolom 05: aantal oponhoud toe te schrijven aan derden

kolom 06: percentage oponhoud derden

De stand van zaken geven ons het aantal oponhoud boven of onder de norm. Een negatief getal geeft aan dat MD&K zich onder de norm bevindt en bijgevolg de doelstelling heeft bereikt.

Stand van zaken tegenover de norm, in aantal oponhoud vertaald, voor de opgegeven periode (Aantal - NORM).

-1.386

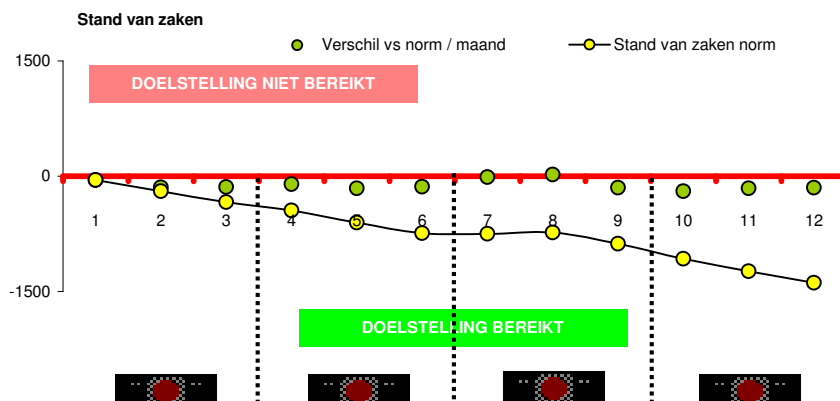


**Nomenclatuur:**

De grafiek hiernaast toont de verhouding aantal oponhoud MD&K tegenover oponhoud DERDEN.

De grafiek hieronder geeft het verloop van de stand van zaken (te lezen zoals grafiek 02 op de eerste pagina).

**NORM 02**



**BENCHMARK TRIMESTERS**



**Duur van de oponhoud:** (in uren uitgedrukt)

	Duur totaal	Duur MD&K	Duur DERDEN	% MD&K	% Derden
Jan	10.204,07	1.857,43	8.346,63	18%	82%
Feb	1.811,17	82,70	1.728,47	5%	95%
Maa	6.617,17	551,90	6.065,27	8%	92%
Apr	1.899,53	76,03	1.823,50	4%	96%
Mei	2.112,77	89,50	2.023,27	4%	96%
Jun	1.783,88	123,80	1.660,08	7%	93%
Jul	4.233,87	1.024,37	3.209,50	24%	76%
Aug	6.246,75	2.236,30	4.010,45	36%	64%
Sep	3.041,05	205,55	2.835,50	7%	93%
Okt	3.542,43	124,60	3.417,83	4%	96%
Nov	4.450,12	182,30	4.267,82	4%	96%
Dec	10.204,07	1.127,75	9.076,32	11%	89%

**Nomenclatuur:**

De tabel hiernaast geeft ons:

kolom 01: maand

kolom 02: de totale duur van de verschillende oponhoud (in uren uitgedrukt)

kolom 03: duur oponhoud toe te schrijven aan MD&K (eveneens in uren)

kolom 04: duur oponhoud DERDEN

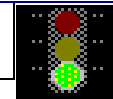
kolom 05: percentage duur MD&K

kolom 06: percentage duur DERDEN

De stand van zaken geeft ons het aantal uren boven of onder de norm. De grafiek hieronder toont het verloop van de stand van zaken tegenover de norm betreffende de duur van de oponhoud.

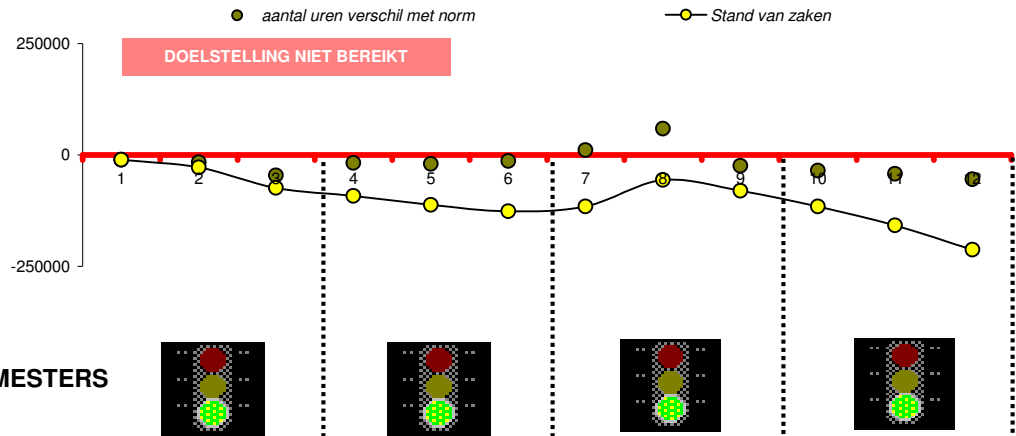
Stand van zaken tegenover de norm voor de opgegeven periode (in uren uitgedrukt. (Duur - NORM).

**-3.547**



**NORM 03**

Verhouding duur openthoud MD&K vs DERDEN

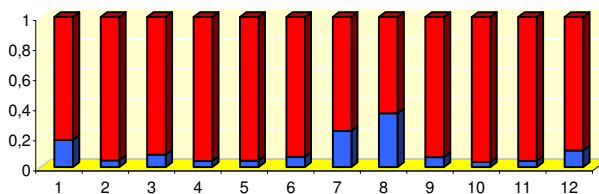


**BENCHMARK TRIMESTERS**



Verloop verhouding duur openthoud schepen:

■ Percentage oponth. MD&K ■ Percentage oponth. Derden



Rapportage:

**Rapportage 1ste kwartaal 2007:**

- 👍 De doelstelling betreffende het aantal openthoud (maximaal 25% van het aantal beloodsingen) werd voor de eerste drie maanden van 2007 bereikt. Het aantal openthoud, ongeacht wat de oorzaak ervan is, blijft voor deze periode met 102 eenheden onder de vooropgestelde norm 01.
- 👍 De doelstelling betreffende het aantal openthoud toe te schrijven aan MDK werd voor dezelfde periode eveneens bereikt. MDK blijft met 338 eenheden onder de vooropgestelde norm 02.
- 👍 De norm 03, zijnde een maximale aandeel van MDK in de duur van de openthoud werd voor deze periode eveneens bereikt. MDK blijft met 1,234 uren onder de vooropgestelde norm 03.

**Rapportage 2de kwartaal 2007:**

- 👍 De doelstelling betreffende het aantal openthoud (maximaal 25% van het aantal beloodsingen) werd voor de eerste zes maanden van 2007 bereikt. Het aantal openthoud, ongeacht wat de oorzaak ervan is, blijft voor deze periode met 1.093 eenheden onder de vooropgestelde norm 01.
- 👍 De doelstelling betreffende het aantal openthoud toe te schrijven aan MDK werd voor dezelfde periode eveneens bereikt. MDK blijft met 740 eenheden onder de vooropgestelde norm 02.
- 👍 De norm 03, zijnde een maximale aandeel van MDK in de duur van de openthoud werd voor deze periode eveneens bereikt. MDK blijft met 2.104 uren onder de vooropgestelde norm 03.

**Rapportage 3de kwartaal 2007:**

De doelstelling betreffende het aantal openthoud (maximaal 25% van het aantal beloodsingen) werd voor de eerste negen maanden van 2007 bereikt. Het aantal openthoud, ongeacht wat de oorzaak ervan is, blijft voor deze periode met 1.428 eenheden onder de vooropgestelde norm 01.  
 De doelstelling betreffende het aantal openthoud toe te schrijven aan MDK werd voor dezelfde periode eveneens bereikt. MDK blijft met 880 eenheden onder de vooropgestelde norm 02.  
 De norm 03, zijnde een maximale aandeel van MDK in de duur van de openthoud werd voor deze periode eveneens bereikt. MDK blijft met 1,342 uren onder de vooropgestelde norm 03 (minder goed dan 1ste en 2de trimester).

**Rapportage 4de kwartaal 2007:**

Doelstelling is in het vierde kwartaal bereikt. Over heel het jaar is de doelstelling bereikt. Drieëntwintig procent tegenover de vijfentwintig vooropgesteld als norm.

### INDICATOR MDK nr. 1.3.2 PERCENTAGE GELUKTE VAARPLANNEN

BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST

Strategische doelstelling: Het optimaliseren van een kostenefficiënte dienstverlening aan de scheepvaart ter bevordering van een veilig en vlot scheepvaartverkeer naar de Vlaamse zeehavens.

Subdoelstelling: 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.

Beschrijving indicator: PERCENTAGE GELUKTE VAARPLANNEN

Aantal gelukte vaarplannen / aantal opgemaakte vaarplannen

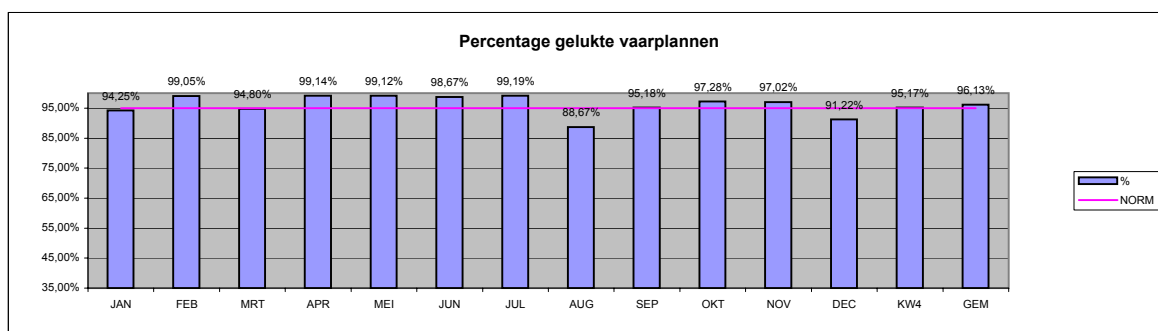
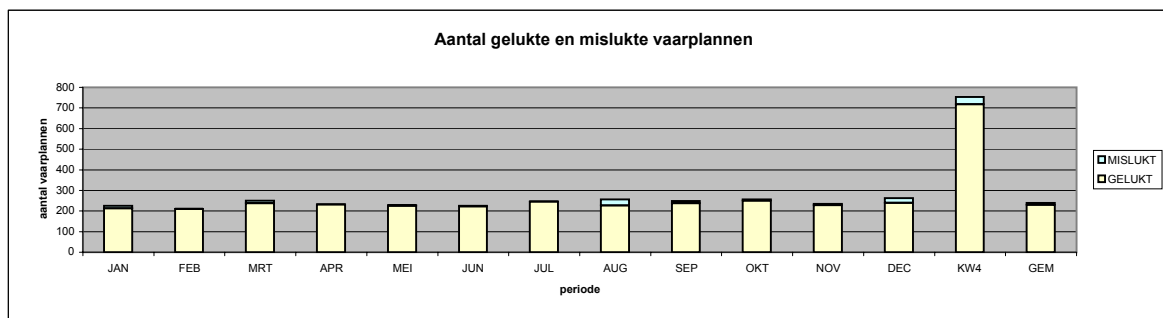
Norm: 95%

Leverancier van de indicator: Afdeling Scheepvaartbegeleiding

Rapportage: MDK drie-maandelijks  
Directieraad MDK drie-maandelijks  
Departement zes-maandelijks  
Minister zes-maandelijks / jaarlijks

#### METING VIERDE KWARTAAL 2007

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	KW4	GEM
<b>TOTAAL</b>	226	211	250	233	228	225	247	256	249	257	235	262	754,00	239,92
<b>GELUKT</b>	213	209	237	231	226	222	245	227	237	250	228	239	717,00	230,33
<b>MISLUK</b>	13	2	13	2	2	3	2	29	12	7	7	23	37,00	9,58
<b>%</b>	94,25%	99,05%	94,80%	99,14%	99,12%	98,67%	99,19%	88,67%	95,18%	97,28%	97,02%	91,22%	95,17%	96,13%
<b>NORM</b>	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%	95,00%



Commentaar:

DE NORM IS BEHAALD, behalve voor december. Het aantal mislukte vaarplannen is te wijten aan de slechte weersomstandigheden.

**INDICATOR MDK nr. 2.2.1 ORGANISATIE EN RESPONSSNELHEID VAN SAR-VAARTUIGEN**

**BEHEERSOVEENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST**

Strategische doelstelling: Initiëren en ondersteunen van de hulpverleners met als doel naast de primaire redden op zee, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.

Subdoelstelling: Organisatie van de inzet en de exploitatie van de specifieke SAR-schepen en het voorzien van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening (cfr. beleidsbrief minister: o.a. m.b.t. een Multifunctioneel Vaartuig in samenwerking met de Federale Overheid + investeringen in de vernieuwing van de vloot vaartuigen onder beheer van DAB VLOOT, ...).

Beschrijving indicator: Gemiddelde doorlooptijd tussen ontvangen van oproep voor hulp, bijstand en redding en effectieve afvaart van het schip (in minuten).

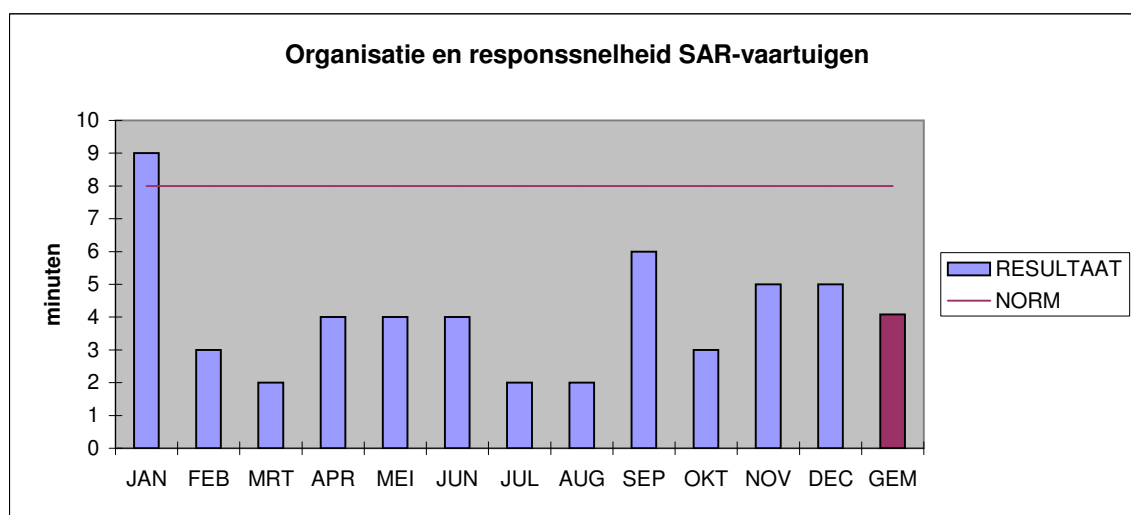
Norm: maximaal 8 minuten

Leverancier van de indicator: DAB VLOOT

Rapportage: MDK driemaandelijks  
 Directieraad MDK driemaandelijks  
 Departement zesmaandelijks  
 Minister zesmaandelijks / jaarlijks

**METINGEN JANUARI T.E.M. DECEMBER 2007**

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	GEM
RESULTAAT	9	3	2	4	4	4	2	2	6	3	5	5	4
NORM	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
OK/NOK	NOK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK	OK



Commentaar:

De doelstelling is bereikt.

Deze interpretatie van deze indicator is anders: hoe lager het resultaat onder de norm ligt, hoe beter.

In de maand januari overschreed VLOOT de norm niet.

In de maanden februari t.e.m. december werd de norm ruimschoots gehaald.



**INDICATOR MDK nr. 2.2.2 INZETBAARHEID VAN DE MIDDELEN TE WATER IN HET KADER VAN DE ALGEMENE HULPVERLENING (incl. inzetbaarheid loodsboten)**

BEHEERSOVEENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST

Strategische doelstelling: Initiëren en ondersteunen van de hulpverleners met als doel naast de primaire reddingen op zee, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.

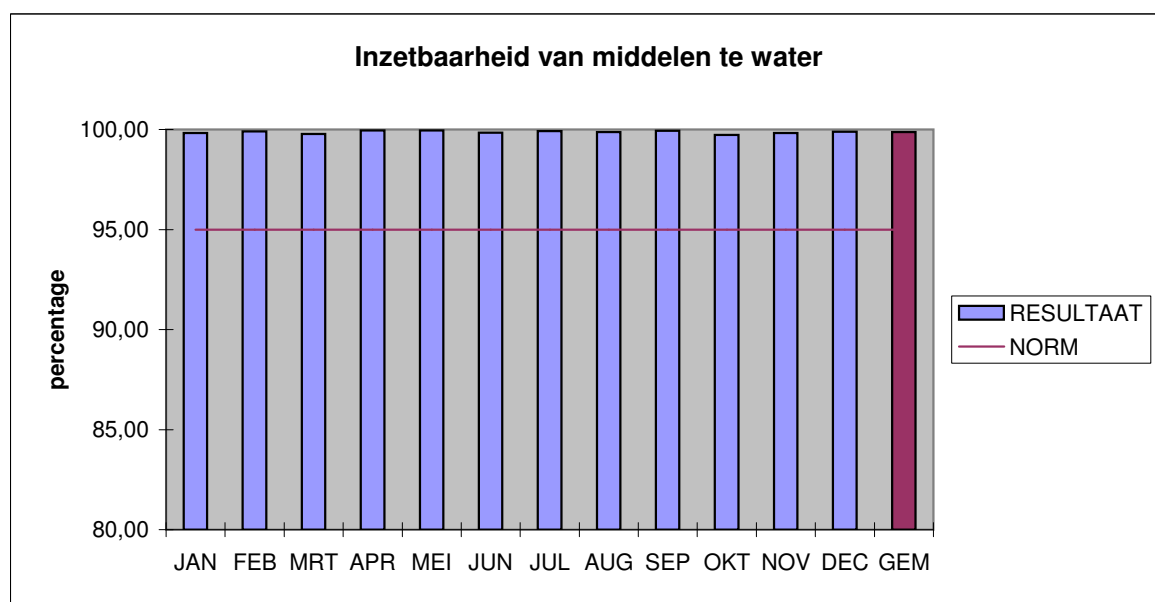
Subdoelstelling: Organisatie van de inzet en de exploitatie van de specifieke SAR-schepen en het voorzien van de middelen te water in het kader van de algemene hulpverlening (cfr. beleidsbrief minister: o.a. m.b.t. een Multifunctioneel Vaartuig in samenwerking met de Federale Overheid + investeringen in de vernieuwing van de vloot vaartuigen onder beheer van DAB VLOOT, ...).

Beschrijving indicator: Beschikbaarheid van de VLOOT-vaartuigen in het kader van Loodswezen, Scheepvaartpolitie en Douane (versus de contractuele eisen).

Norm: 95%

**METINGEN JANUARI T.E.M. DECEMBER 2007**

	JAN	FEB	MRT	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEC	GEM
RESULTAAT	99,83	99,90	99,77	99,95	99,96	99,84	99,92	99,87	99,94	99,73	99,83	99,89	99,87
NORM	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00	95,00



Commentaar:

Voor de klant Loodswezen valt maandelijks een minimale uitval te noteren in de exploitatie van de redden dienst Vlissingen (gemiddeld 8 uur per maand voor dringend technisch onderhoud, met hogere waarden in maart, augustus, oktober en november).

Voor de klant Scheepvaartpolitie was in de maand juni gedurende 6 uur en in de maand december gedurende 3 uur geen schip beschikbaar aan de kust wegens technische uitval.

Voor de klant Douane was in de maand april één vaartuig 3,5 uur onbeschikbaar door technische inspectie.

**INDICATOR MDK nr. 2.4.1. Expertises verlening.**

**BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST**

Strategische doelstelling 02: Initiëren en ondersteunen van hulpverlening met als doel naast de primaire reddingen op zee, ook het publieke domein vrijwaren en te beschermen.

Subdoelstelling 2,4.: MDK ontwikkelen met betrekking tot de specifieke maritieme knowhow binnen het Vlaamse Gewest. DEEL DAB LOODSWEZEN

Beschrijving indicator: Opvolgen van aantal expertises. Met het leveren van expertise wordt bedoeld: het leveren van nautisch advies en/of consultancy door de DAB Loodswezen. De indicator heeft enkel betrekking op expertise die geleverd wordt na een formele vraag met betrekking tot het leveren van nautisch advies en/of informatie vanuit een dienst van de Vlaamse overheid of derden.

Onder interne aanvraag wordt verstaan: een aanvraag van een entiteit van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (bijvoorbeeld: een afdeling van het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, een afdeling van een andere administratie, een kabinet van een minister, enzovoort) Onder externe aanvraag wordt verstaan: een aanvraag van een derde buiten het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap bijvoorbeeld: een havenbeheerder bij het ontwerpen van nieuwe kaaien, dokken of een aanvraag van een private maatschappij

NORM: De resultaten van het lopend jaar moeten minstens het gemiddelde van de twee laatste jaren evenaren. De norm wordt jaarlijks aangepast.

Leverancier van de indicator: Dienst Afzonderlijk Beheer Loodswezen

Rapportage: MD&K  
Directieraad MD&K drie-maandelijks  
Departement zes-maandelijks  
Minister zes-maandelijks / jaarlijks

**METINGEN UITGEVOERD GEDURENDE DE PERIODE VAN JANUARI TOT EN MET**

**DECEMBER**

	Aantal	Interne	Externe	Norm	Diff norm
Jan	19	7	12	17	2
Feb	25	8	17	19	7
Maa	33	12	21	16	17
Apr	14	7	7	19	-5
Mei	25	16	9	18	8
Jun	28	9	19	22	7
Jul	20	7	13	11	9
Aug	14	3	11	10	4
Sep	20	8	12	20	1
Okt	22	12	10	17	6
Nov	31	15	16	12	19
Dec	18	8	10	15	4

Kolom 01: aantal expertise verlening voor dit maand

Kolom 02: aantal interne expertises. Onder interne expertises wordt verstaan: een expertise verlening op aanvraag van een

organisatie binnen de Vlaamse overheid. Een externe expertise, daarentegen, is het gevolg van een aanvraag van een organisatie buiten de Vlaamse overheid.

Kolom 03: aantal externe expertises voor dit maand

Kolom 04: berekenen norm voor dit maand, zijnde het gemiddelde voor dit maand van de resultaten van de twee laatste jaren

Kolom 05: verschil tussen aantal expertise verleningen en de norm voor dit maand.

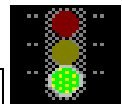
De grafiek "stand van zaken" wordt als volgt gelezen:

Groene bolletjes geven het verschil tussen het aantal expertises en de norm voor dit maand. Een positief getal geeft aan dat de norm werd gehaald.

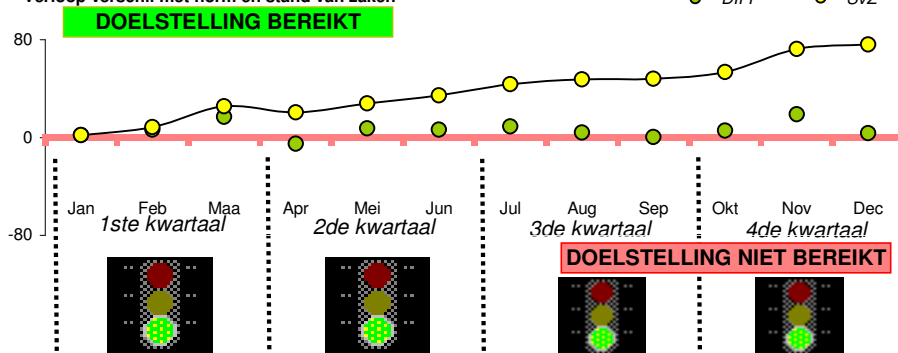
Gele bolletjes geven een stand van zaken tegenover de norm. Met andere woorden geven zij de som aan van de groen bolletjes voor de lopende periode.

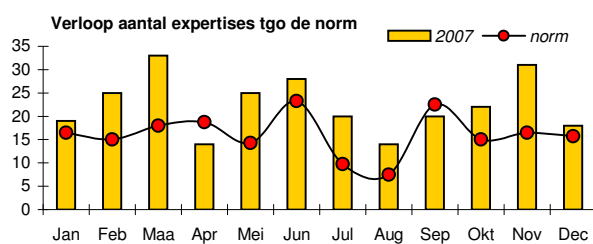
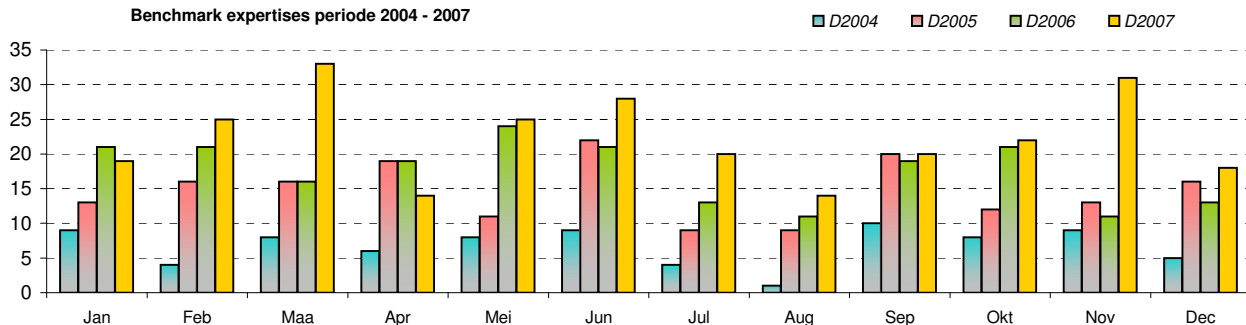
**STAND VAN ZAKEN VS NORM**

Berekende norm voor de lopende periode/ aantal expertises	Norm	Aantal	
	193	269	76

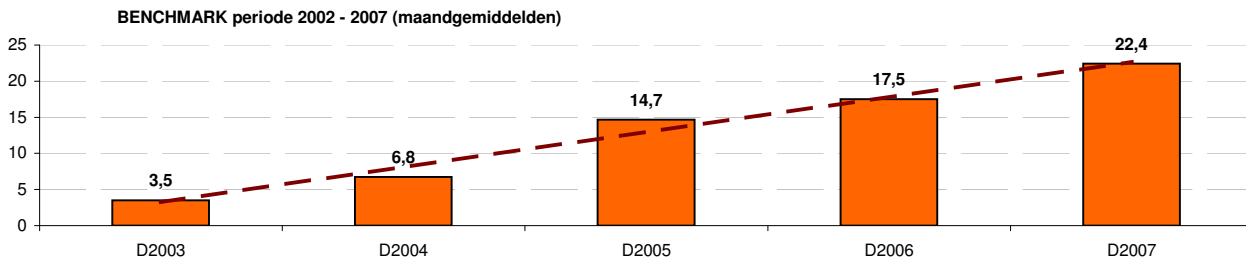
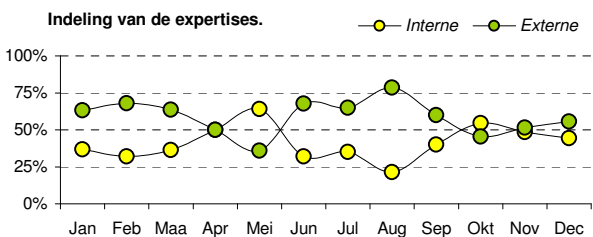


Verloop verschil met norm en stand van zaken





Met het leveren van expertise wordt bedoeld: het leveren van nautisch advies en/of consultancy door de DAB Loodswezen. Deze indicatoren hebben geen betrekking op, bijvoorbeeld, een verplichte verruiming van de loodsactiviteiten buiten het huidige reglementair bepaalde werkingsgebied voor de loodsdienst. Onder het leveren van expertise wordt niet begrepen: het binnen het werkingsgebied opleiden van loodsen die niet verbonden zijn aan de DAB Loodswezen. De indicator heeft enkel betrekking op expertise die geleverd wordt na een formele vraag met betrekking tot het leveren van nautisch advies en/of informatie vanuit een dienst van de Vlaamse overheid of van derden.



**Rapportage 1ste kwartaal 2007:**

De vooropgestelde doelstelling werd gedurende de eerste drie maanden van 2007 bereikt. MDK heeft de norm met 25 eenheden overschreden.

De benchmark van de maandgemiddelden tussen de dienstjaren 2003 tot en met 2007 toont mooi aan dat de nautische expertise van MDK door de klanten gewaardeerd wordt.

**Rapportage 2de kwartaal 2007:**

Gedurende de drie maanden van het tweede kwartaal werd de norm behaald. Alleen voor april bleven de resultaten onder de vooropgestelde norm (vijf eenheden). Over de eerste zes maanden van 2007 werd de norm met 34,5 eenheden overschreden. De benchmarking voor de periode van 2002 tot op heden toont mooi aan dat de expertise van de DAB Loodswezen door zowel interne als externe klanten gevraagd wordt.

**Rapportage 3de kwartaal 2007:**

Norm is behaald.

**Rapportage 4de kwartaal 2007:**

Norm is behaald. Over het hele jaar werd de vooropgestelde norm bereikt. De norm voor 2008 wordt aangepast (gemiddelde van 2006 en 2007 samen).

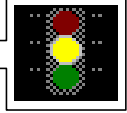
INDICATOR MDK nr. 2.4.2. Externe verankering van de maritieme know how.	
BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST	
Strategische doelstelling 02: Initiëren en ondersteunen van de hulpverlening met als doel naast de primaire reddingen op zee, ook het publieke domein te vrijwaren en te beschermen.	
Subdoelstelling 2.4.: Curatieve rol van MDK ontwikkelen met betrekking tot de specifieke maritieme know how van zowel de eigen medewerkers (of de toekomstige medewerkers) als de afnemers van de MDK - dienstverlening.	
Beschrijving indicator: Aantal mensdagen adviezen, voordrachten in naam van MDK, lessen gegeven door MDK aan externe partijen (incl. Leerlingen aan boord van de schepen of leerlingdagen stage bij de DAB L). Teller aantal man/les & duur van het aantal man/les.	
Norm: De resultaten van het lopend jaar moeten minstens het gemiddelde van de twee laatste jaren evenaren (dit zowel in aantal als in tijd). De norm wordt jaarlijks aangepast.	
Leverancier van de indicator: De vijf organisaties van MDK	
Rapportage:	MD&K Directieraad MD&K drie-maandelijks Departement zes-maandelijks Minister zes-maandelijks / jaarlijks

GEGEVENSTABEL: Indicator 2.4.2. Externe verankering van de maritieme kennis.				
# Voordrachten of bijdragen congressen	0	0	0	0
# Voordrachten voor organisaties	0	0	0	0
Aantal dagen besteed	354	203,5	96,5	283
Normering	234,25	234,25	234,25	234,25
Afwijking versus de norm	-119,75	30,75	137,75	-48,75

**Stand van zaken resultaten versus de norm op jaarbasis:**

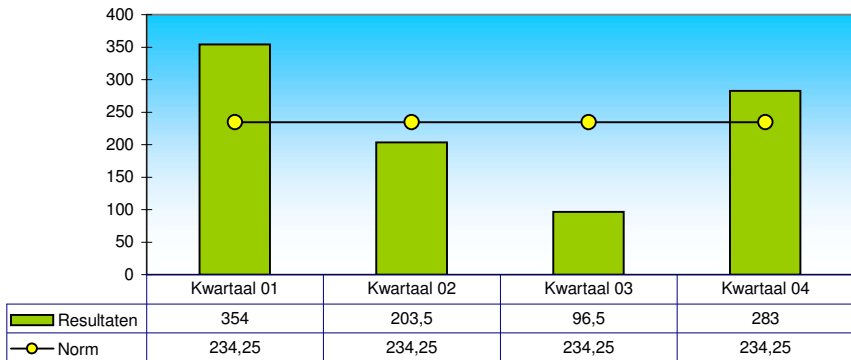
Negatief getal = doelstelling is bereikt, men heeft meer opleidingen (in duur) dan vorige periode. Positief getal = doelstelling is niet bereikt.

0,00



**Indicator 2.4.2. verankering nautische kennis (dagen)**

Resultaten Norm



**INDICATOR MDK nr. 3.1.1. Indicator voor OMS**

BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST

Strategische doelstelling 03: Het uitvoeren van een kustverdedigingsprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone

Subdoelstelling 3.1: Zorgen voor een operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem

Beschrijving indicator: INDICATOR VOOR OMS: PERCENTAGE VOORSPELLINGEN VAN DE HOOG- EN LAAGWATERSTANDEN IN OOSTENDE BINNEN DE AFWIJKING -15CM TOT 0CM EN 0CM TOT +15CM (KLASSE 4 EN 5)

Meting: Som van de percentage afwijkingen in klasse 4 en 5 in de afgelopen maand

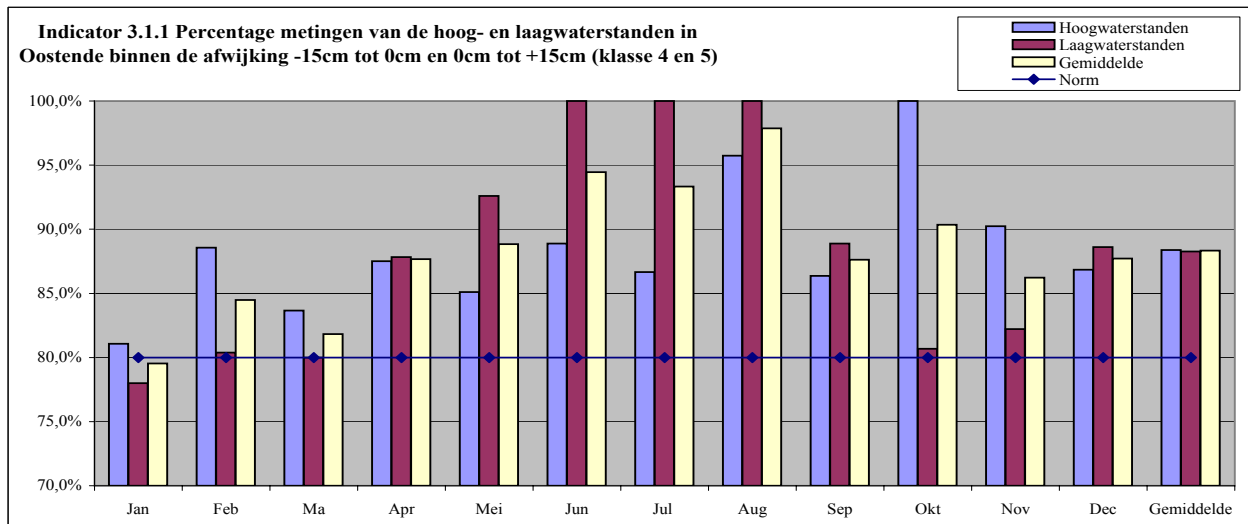
NORM: =80%

Leverancier van de indicator: Afdeling Kust

Rapportage: Directieraad MD&K drie-maandelijks  
 Departement zes-maandelijks  
 Minister zes-maandelijks / jaarlijks

Gegevenstabel: Indicator 3.1.1. Indicator voor OMS

	Jan	Feb	Ma	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Gemiddelde
Hoogwaterstanden	81,1%	88,6%	83,7%	87,5%	85,1%	88,9%	86,7%	95,7%	86,4%	100,0%	90,2%	86,8%	88,4%
Laagwaterstanden	78,0%	80,4%	80,0%	87,8%	92,6%	100,0%	100,0%	100,0%	88,9%	80,7%	82,2%	88,6%	88,3%
Gemiddelde	79,5%	84,5%	81,8%	87,7%	88,9%	94,4%	93,3%	97,9%	87,6%	90,3%	86,2%	87,7%	88,3%
Norm	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%
Afwijking van de norm	-0,5%	4,5%	1,8%	7,7%	8,8%	14,4%	13,3%	17,9%	7,6%	10,3%	6,2%	7,7%	8,3%



De gegevens worden maandelijks aangeleverd door het OMS. Enkel in januari werd de norm van 80% voor wat betreft de laagwaterstanden niet gehaald. De maanden februari tot en met december zijn telkens minimaal conform de norm.

Gezien de seizoenale schommelingen (betere voorspellingen in lente en zomer, minder goede voorspellingen in herfst en winter) kan hier in de toekomst (na een tweetal jaar van nulmetingen) geëvolueerd worden naar het hanteren van een seizoenale norm.

**INDICATOR MDK nr. 3.1.2. Indicator voor Meetnet Vlaamse Banken**

BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING &amp; KUST

Strategische doelstelling 03: Het uitvoeren van een kustverdedigingsprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone

Subdoelstelling 3.1: Zorgen voor een operationeel stormvloedwaarschuwingssysteem

Beschrijving indicator: INDICATOR VOOR MEETNET VLAAMSE BANKEN: PERCENTAGE TIJD BESCHIKBAARHEID (=GEGEVENS BESCHIKBAAR) OP DE GETIJMEETPUNTEN OOSTENDE, ZEEBRUGGE EN NIEUWPOORT IN HET AFGELOPEN KWARTAAL

Teller: Totaal aantal uren beschikbaar (d.w.z. gegevens beschikbaar) op de getijmeetpunten in Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort in het afgelopen kwartaal

Noemer: Totaal aantal uren per kwartaal

NORM: =97%

Leverancier van de indicator: Afdeling Kust

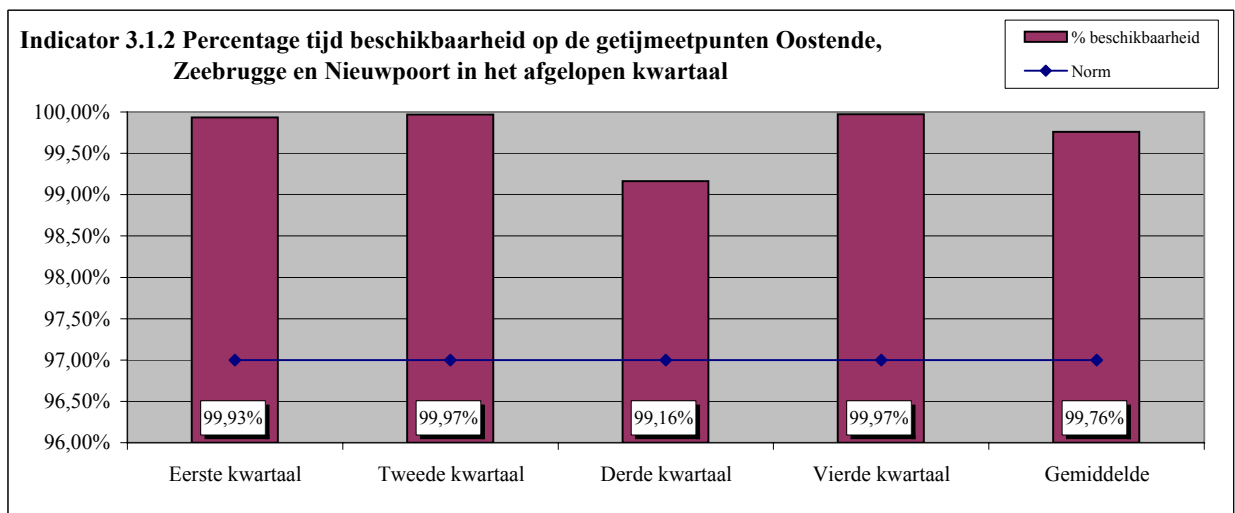
Rapportage: Directieraad MD&amp;K drie-maandelijks

Departement zes-maandelijks

Minister zes-maandelijks / jaarlijks

Gegevenstabel: Indicator 3.1.2. Indicator voor Meetnet Vlaamse Banken

	Eerste kwartaal	Tweede kwartaal	Derde kwartaal	Vierde kwartaal	Gemiddelde
# uren beschikbaar	2158,6	2183,3	2189,5	2207,4	2184,7
# uren in kwartaal	2160	2184,0	2208,0	2208,0	2190,0
% beschikbaarheid	99,93%	99,97%	99,16%	99,97%	99,76%
Norm	97,0%	97,0%	97,0%	97,0%	97%
Afwijking van de norm	2,9%	3,0%	2,2%	3,0%	2,8%



De gegevens voor de vier kwartalen geven telkens een waarde aan boven de norm van 97%.

Factoren die een rol spelen bij deze indicator:

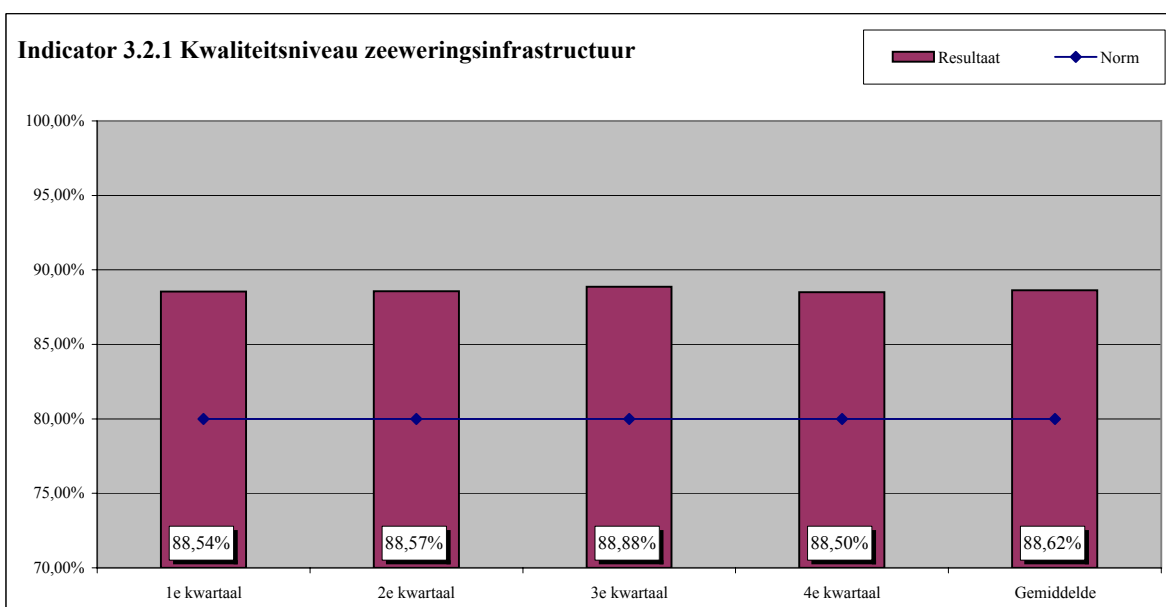
- zeer apparaat gebonden: de goede resultaten van deze indicator zijn afhankelijk van de goede werking van de apparatuur
- preventief onderhoud van de apparatuur is dan ook noodzakelijk.

De huidige indicator geeft vooral een aanwijzing m.b.t. de 'gezondheid' van het systeem.

In de opvolging van 2008 zal gezocht worden naar een manier om de duur van de uitval op te meten. Dit zal dan vooral een aanwijzing geven over de maximale duur van uitval en over de graad van risico's die de uitval met zich meebrengt.

<b>INDICATOR MDK nr. 3.2.1. Kwaliteitsniveau zeeweringsinfrastructuur</b>
BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING & KUST
Strategische doelstelling 03: Het uitvoeren van een kustverdedigingsprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone
Subdoelstelling 3.2: Voorzien in een evenwichtige uitbouw van de kustzone met inachtnaam van de functies zeewering (beveiligen van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloeden en overstromingen), ontwikkeling van de kustzone, actieve natuur- en landschapontwikkeling, ondersteuning van toeristisch-recreatieve activiteiten
Beschrijving indicator: KWALITEITSNIVEAU VAN DE ZEEWERINGINFRASTRUCTUUR O.B.V. UITGEVOERDE INSPECTIES
Teller: Gecumuleerde totale score van alle inspectierapporten
Noemer: Theoretische maximale score (= aantal inspectierapporten * 5)
NORM: =80%
Leverancier van de indicator: Afdeling Kust
Rapportage: Directieraad MD&K drie-maandelijks Departement zes-maandelijks Minister zes-maandelijks / jaarlijks

Gegevenstabel: Indicator 3.2.1 Kwaliteitsniveau zeeweringsinfrastructuur					
	1e kwartaal	2e kwartaal	3e kwartaal	4e kwartaal	Gemiddelde
Resultaat	88,54%	88,57%	88,88%	88,50%	88,62%
Norm	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%
Afwijking van norm	8,54%	8,57%	8,88%	8,50%	8,62%



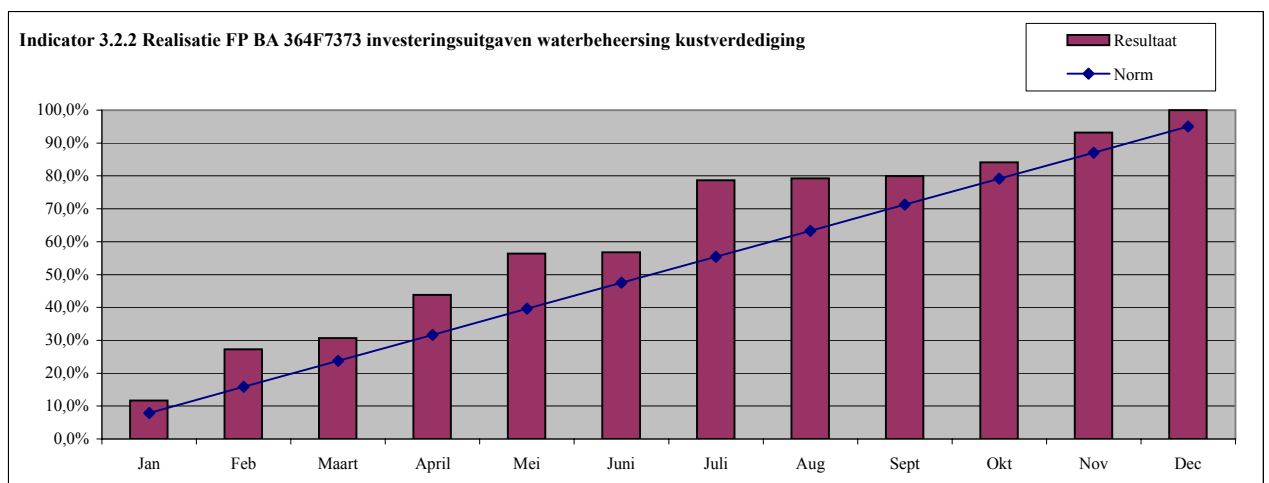
De waarde van de indicator van 88,50% in het vierde kwartaal voldoet opnieuw aan de norm van 80%. Op jaarbasis wordt een gemiddelde waarde van 88,62% bereikt.

De indicator geeft een aanwijzing inzake de noodzaak aan curatief onderhoud.

Momenteel wordt de inspectiecyclus teruggebracht van 4 naar 3 jaar. Daarnaast zal vanaf volgend jaar onderzocht worden wat het aandeel is van de geïnspecteerde infrastructuur met een kwaliteitsbeoordeling lager dan 4.

<b>INDICATOR MDK nr. 3.2.2. Realisatie FP BA 364F7373 Kustverdediging</b>
<b>BEHEERSOVEREENKOMST AGENTSCHAP MARITIEME DIENSTVERLENING &amp; KUST</b>
Strategische doelstelling 03: Het uitvoeren van een kustverdedigingsprogramma om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone
Subdoelstelling 3.2: Voorzien in een evenwichtige uitbouw van de kustzone met inachtnaam van de functies zeewering (beveiligen van de bevolking en het patrimonium tegen het geweld van de zee, de stormvloed en overstromingen), ontwikkeling van de kustzone, actieve natuur- en landschapontwikkeling, ondersteuning van toeristisch-recreatieve activiteiten)
Beschrijving indicator: REALISATIE FYSISCH PROGRAMMA BASISALLOCATIE "364F7373 - INVESTERINGSUITGAVEN WATERBEHEERSING-KUSTVERDEDIGING"
Teller: Gerealiseerde vastleggingen in € op de BA 364F7373
Noemer: Totaal bedrag in € op de BA 364F7373
NORM: =95% op het einde van het begrotingsjaar. Voor de bepaling van de norm voor de onderlinge maanden wordt als uitgangspunt een gelijkmatige spreiding van de vastleggingen genomen d.w.z. voor januari 1/12 van de te bereiken norm, voor februari 2/12 enzovoort.
Leverancier van de indicator: Afdeling Kust
Rapportage: Directieraad MD&K drie-maandelijks Departement zes-maandelijks Minister zes-maandelijks / jaarlijks

Gegevenstabel: Indicator 3.2.2 Realisatie FP BA 364F7373 investeringsuitg. waterbeh. kustverded.												
	Jan	Feb	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Resultaat	11,7%	27,2%	30,7%	43,9%	56,4%	56,7%	78,7%	79,3%	79,9%	84,2%	93,2%	100,0%
Norm	7,9%	15,8%	23,8%	31,7%	39,6%	47,5%	55,4%	63,3%	71,3%	79,2%	87,1%	95,0%
Afwijking van norm	3,8%	11,4%	6,9%	12,2%	16,8%	9,2%	23,2%	16,0%	8,7%	5,0%	6,1%	5,0%



De norm voor deze indicator is de realisatie van minstens 95% van het voorziene budget. Met een waarde van 100% voor de maand december werd de doelstelling van 95% vastlegging op het einde van het jaar gehaald en werd een volledige realisatie van de vooropgestelde budgetten gehaald. Het aanvankelijke voorziene budget van 15.554.000 € werd zelfs verhoogd tot 16.626.000€.

De doelstelling van 100% realisatie van de vooropgestelde budgetten blijft een prioriteit. Externe factoren spelen een grote rol en in 2008 zal het overleg in het Projectteam Overheidsopdrachten een belangrijke rol spelen in het verder begeleiden van de projectingenieurs bij de vastleggingscyclus.



## Areyouwaterproof?

**A**reyouwaterproof? is een vereniging van maritieme scholen en werkgevers die jongeren warm wil maken voor een opleiding op het water.

De maritieme scholen bieden opleidingen op diverse niveaus aan. Zo kunnen jongeren al vanaf 6 jaar voor een maritieme opleiding kiezen.

De maritieme sector is in blakende gezondheid en biedt carrièremogelijkheden op diverse niveaus.

De leden van areyouwaterproof? zijn:

- Koninklijk Werk IBIS
- Maritiem Instituut Mercator
- KTA Zwijndrecht - Cenflumarin
- Hogere Zeevaartschool
- CVO Deurne
- CVO Oostende
- VDAB
- MDK
- DEME
- Jan De Nul nv
- Koninklijke Belgische Redersvereniging
- Promotie Binnenvaart Vlaanderen - Shortsea Shipping Vlaanderen
- Rederscentrale

Meer informatie over areyouwaterproof? vind je terug op de website [www.areyouwaterproof.be](http://www.areyouwaterproof.be). Een site vol maritieme opleidingen, events en waterpret.

Vermits er in de maritieme sector al jaren meer werkgelegenheid is dan er kandidaten zijn, zullen de afgestudeerden snel werk vinden.

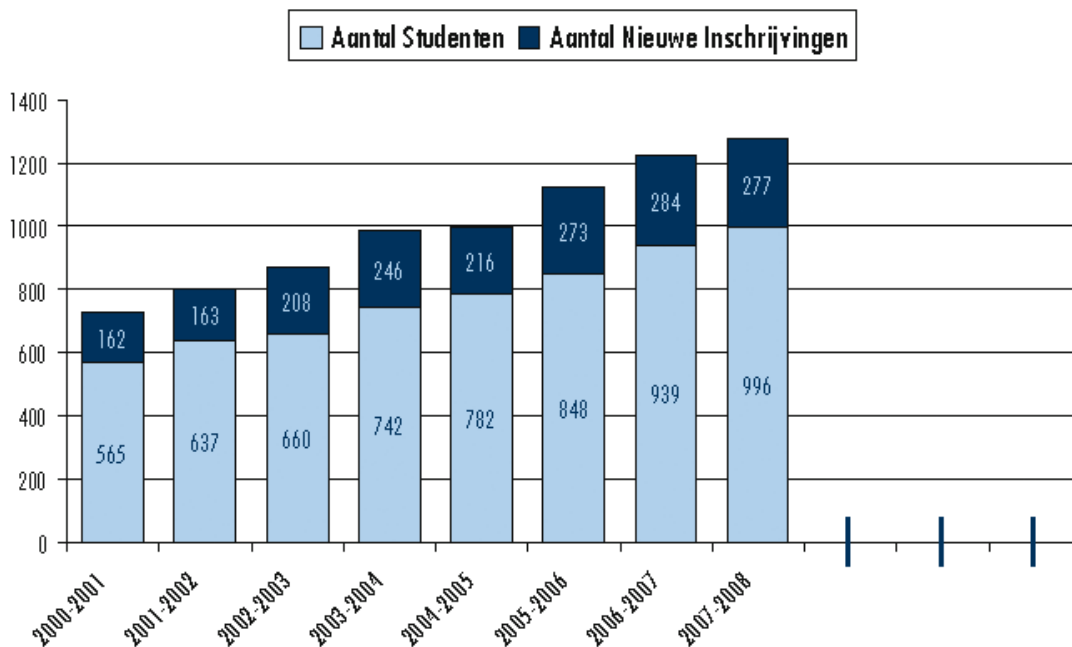
Areyouwaterproof? realiseerde onder meer een educatieve computeranimatie om jongeren met het maritieme leven te laten kennis maken.

Aan de hand van een virtuele zeereis van Costa Rica naar Antwerpen krijgen ze een inzicht in:

- de koopvaardij
- de baggerwereld
- de sleepvaart
- shortsea en binnenvaart
- de talrijke scheepstypes
- de beroepen aan boord

De cd-rom is gratis te verkrijgen via de website van ayw?.

In het schooljaar 2007-2008 schreven 996 studenten zich in voor een maritieme opleiding bij een van de partners van ayw?. De stijging is vooral te danken aan het aantal studenten van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen (565).



## Communicatie

**H**et Agentschap MDK gaat een engagement aan voor het verzekeren van een efficiënte, klantgerichte dienstverlening en dito klachtenmanagement. Tot de kerntaak van het Agentschap behoort eveneens het vergroten van de naambekendheid van de maritieme dienstverlening vanwege de Vlaamse overheid en de multifunctionaliteit van de kustzone aan de hand van promotie en externe communicatie. Voor de externe communicatie hebben we twee belangrijke doelgroepen voor ogen: enerzijds klanten, relaties en partners van MDK en anderzijds de burger.

Communicatie met klanten, relaties en partners ondersteunt de operationele dienstverlening. Het is een tweerichtingsverkeer waar in dialoog informatie over de werking van de diensten en de regelgeving aan de gebruikers wordt doorgegeven. Tevens is het nuttig om feedback naar het beleidsniveau terug te koppelen.

Communicatie naar de burger is voornamelijk gericht op het vergroten van het maatschappelijke draagvlak voor maritiem transport, havens en kustveiligheid in het algemeen en onze dienstverlening in functie van veilig en vlot scheepvaartverkeer en hulpverlening op zee in het bijzonder.

Tevens worden tijdens de communicatiemomenten de partnerships waarin MDK actief is (Kustwacht, Gemeenschappelijk Nautisch Beheer, "Areyouwaterproof?"), ten volle bij de projecten betrokken. MDK wil eveneens meewerken aan PR - initiatieven van partners teneinde het maatschappelijke draagvlak naar havens, maritiem transport en kustbeheer toe te vergroten.

Volgende communicatiemomenten werden door MDK en zijn entiteiten georganiseerd:

### Januari

Het Agentschap MDK is aanwezig op de nieuwjaarsrecepties die in de Vlaamse havens georganiseerd worden. In Antwerpen was MDK één van de bevoorrechte partners met een kleine infostand en extra visibiliteit van het nieuwe MDK-logo op de receptie van Alfaport op 9 januari. Naar schatting 1100 bezoekers namen hieraan deel.

**13-18 januari 2007:** DAB Vloot neemt deel aan Navexpo 2007



**20-28 januari 2007:** Boot Düsseldorf: Op de grootste bootshow van Europa stelde MDK het beleid van de Vlaamse overheid betreffende Watersport en Waterrecreatie in de kijker. Vooral de invoering van dit beleid in de 4 Vlaamse kustjachthaven werd naar voor gebracht. Ook de Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust was aanwezig met meer toelichting over de nautische publicaties en het kustweerbericht. Op 20 januari bracht minister Kris Peeters een bezoek aan de bootshow en werd hij ontvangen op de stand "Flanders Wasserland".

**Januari / maart 2007:** Het secretariaat van de Kustwacht organiseert een "roadshow" met informatiesessies aan alle partners die samen de structuur Kustwacht uitmaken. Ook andere betrokkenen zoals ondermeer de Nederlandse kustwacht, de bevoegde parlementaire commissie, de 10 kustburgemeesters en de federale autoriteiten worden geïnformeerd.

### Februari

**01 februari 2007:** Areyouwaterproof? waarin MDK de Vlaamse overheid vertegenwoordigt, lanceert haar nieuwe educatieve CD-rom

**10 – 18 februari 2007:** Belgian Boatshow Gent: Alle entiteiten van het Agentschap MDK stellen hun activiteiten voor op de Vlaamse beurs voor de watersportliefhebber. Extra aandacht ging naar de kustjachthavens.

▲  
**Foto boven:**  
*Kris Peeters bezoekt de stand op Boot Düsseldorf*

**Foto rechts:**  
22 april 2007  
Vlaanderendag



## Maart

**17 maart 2007:** Open Campusdag Hogere Zeevaartschool te Antwerpen: Om de instroom van nautische geschoolden te stimuleren neemt MDK traditiegetrouw met een omvangrijke informatiestand deel aan de Open Campusdag van de Zeevaartschool. De toekomstmogelijkheden voor zeevarenden bij de Vlaamse overheid worden extra voor het voetlicht gebracht.

**20 maart 2007:** Informatievergadering voor de maritieme klanten van de regio Kust inzake het project "Ketenbenadering" in de haven van Zeebrugge. De vergadering werd bijgewoond door een tachtigtal geïnteresseerden, die actief deel namen aan het debat dat achteraf werd georganiseerd.

**24 maart 2007:** Bezoek delegatie van de Gentse havengemeenschap aan het MRCC te Oostende naar aanleiding van 10 jaar AGHO. Ter gelegenheid van de opendeurdag stelt Vloot het schip "Ter Streep" open.

## April

**16 – 20 april 2007:** Een klas vijfdejaars van het Pius-X College uit Tessenderlo won dit jaar de wedstrijd die het VLIZ organiseerde, nl. "Expeditie Zeeleeuw". Van 16 tot 20 april 2007 voeren 23 leerlingen met begeleiders mee met de Zeeleeuw. Ze leerden van de wetenschappers alles over het onderzoek op zee, terwijl de VLOOT-bemanning deskundige uitleg gaf over de navigatie.

**18 april 2007:** Voorstelling structuur Kustwacht op het Maritiem Symposium te Gent

**22 april 2007:** Op de Vlaanderendag was het Agentschap MDK prominent aanwezig in de havens van Antwerpen, Gent en Oostende.

Schepen, veerboten en radarcentrales werden opgesteld voor het publiek. In Oostende bezochten circa 500 geïnteresseerden het schip Ter Streep en de Zeeleeuw. Ook het MRCC kon op een vijfhonderdtal bezoekers rekenen.

Loodsen toonden op de simulatoren van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen en het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout aan een duizendtal bezoekers hun vaardigheid en kennis bij het loodsen en aanmeren van zeeschepen.



Enkele honderden bezoekers konden nader kennismaken met de "Lieven Bauwens" de nieuwe veerboot van de DAB Vloot die ingezet wordt bij de veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen.

Alhoewel verschillende locaties beperkingen hadden in ruimte, zoals ondermeer de radarcentrale aan de Zandvlietsluis, kon het Agentschap MDK op de Vlaanderendag toch circa 2500 à 3000 geïnteresseerden bereiken.

**27 april 2007:** De parlementaire commissie openbare Werken van het Vlaams parlement bezoekt het MRCC te Oostende. De verschillende afdelingen/DAB's en partnerships van MDK worden voorgesteld.

## Mei

**10 mei 2007:** De Kamer van Koophandel (VOKA) West-Vlaanderen bezoekt de DAB Vloot te Oostende. Na een algemene presentatie over Vloot werden enkele vaartuigen bezocht.

**12 mei 2007:** De DAB Vloot neemt deel aan de opendeurdag van het Mercatorinstituut Oostende

**12-13 mei 2007:** Areyouwaterproof? is present op de watersportdag te Hofstade

**24 mei 2007:** Areyouwaterproof? neemt deel aan "Een zee van sporten" te Oostende; de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de DAB Vloot geven ondersteuning door hun deuren open te stellen voor de jongeren die hieraan deelnemen.

**26-28 mei 2007:** Bij de DAB Vloot wordt in het kader van Oostende voor Anker een opendeurdag georganiseerd waarop de verschillende MDK entiteiten aanwezig zijn en informatie geven over hun activiteiten. Op vrijdag 25 mei werd de "Zeearend" opengesteld voor het publiek.

**30 mei 2007:** Fort Napoleon te Oostende: ondertekening door administrateur-generaal Jacques D'Havé van een 27-jarige concessieovereenkomst met de vzw Jachthaven Blankenberge en de Koninklijke Jachtclub Nieuwpoort

**31 mei 2007:** plechtige overhandiging van het ISO-certificaat aan de DAB Vloot door minister Kris Peeters in aanwezigheid van de pers en talrijke genodigden

## Juni

**Juni 2007:** In de Oostendse Kunstgalerij Box 38 werd de tentoonstelling "SafeCoast" georganiseerd, een grensoverschrijdende aanpak van Kustveiligheid aan de Noordzee.

Daaraan werd het luik "Strand Art Impressions" gevoegd, dat kunstfoto's bevat over werken aan het Noodstrand te Oostende. Een derde luik "See Art and Sea" toonde foto's van kunstwerken uit de collectie "Beaufort" waarin de afdeling Kust participeert.

**3 juni 2007:** De DAB Vloot neemt deel aan de opendeurdag van Cenflumarin te Zwijndrecht

**16 juni 2007:** Bezoek van de Maritieme Kring Antwerpen aan het Schelde Coördinatie Centrum (SCC) te Vlissingen

**19 juni 2007:** Bezoek van een Cambodjaans-Vietnamese delegatie aan het Schelde Coördinatie Centrum (SCC) te Vlissingen en ontvangst door de vertegenwoordigers van de Permanente Commissie en de Schelde Directeuren Vergadering (SDV).

**21 juni 2007:** De DAB Vloot geeft een demo over het onderhoud van boeien aan boord van het m/s Lillo voor de Cambodjaans-Vietnamese delegatie

## Juli

**4 juli 2007:** Bezoek aan het MRCC te Oostende van de heren Dirk Sterckx Europarlementair, en Fons Guinier secretaris ECSA (European Community of Shipowner's Association) in aanwezigheid van ver-

tegenwoordigers van de Scheepvaartverenigingen van de Vlaamse havens

**4 juli 2007:** MDK ontvangt Schepen Marc Van Peel op het SCC te Vlissingen. Het bezoek wordt gevolgd door een loodsreis naar Antwerpen met een auto-schip.

**7-8 juli 2007:** MDK neemt deel aan de Vlootdagen van de Marine te Zeebrugge.

**7 juli 2007:** MDK is aanwezig op de viering van "100 jaar Zeehaven Brugge-Zeebrugge" en levert logistieke ondersteuning.

**25 juli 2007:** De DAB Vloot begeleidt de zeescouts met haar vaartuigen bij hun vertrek naar Londen voor de 21ste Wereld "Jamboree".

## Augustus

**25 augustus 2007:** Werkbezoek van minister-president Kris Peeters aan de afdeling Kust – officiële overhandiging van "De man die de boot zag in de lucht" te Zeebrugge gevolgd door een werkbezoek aan de jachthaven van Blankenberge.

**Augustus 2007:** voorstelling structuur Kustwacht aan de "Dover Coast Guard"; FOD Economie; Provinciaal Veiligheidsoverleg Brugge

### Foto onder:

4 juli 2007  
bezoek Dirk Sterckx aan MRCC



## September

*6 september 2007:* Bezoek van schepen Sas van Rouveroj aan het SCC te Vlissingen gevolgd door een loodsreis

*7-9 september 2007:* De DAB Vloot neemt deel aan de Open Scheepvaartdagen

*10 september 2007:* Opening tentoonstelling "Zee-  
wering: ook een Kunst" te Blankenberge

*21 september 2007:* De Kustwacht geeft interview voor Televox

*22 september 2007:* Het grootste containerschip ter wereld, het m/v Elly Maersk komt 's ochtends om 8 uur in Zeebrugge aan met aan boord minister-president Kris Peeters die het laatste stuk van de reis meemaakte.

Ter gelegenheid van deze eerste aanloop werden een aantal personen uitgenodigd op de verkeerscentrale te Zeebrugge. Na aankomst van het schip is er een persmoment op de kade waar vertegenwoordigers van de haven, de rederij Maersk en de Minister-President het woord voeren.

## Oktober

*4 oktober 2007:* slot-event van het jaar van de Dolfijn te Nieuwpoort waarop de DAB Vloot en de afdeling Kust met een stand aanwezig zijn.

*16 oktober 2007:* De DAB Vloot neemt deel aan "Open Deur CVO-Deurne"

*18 oktober 2007:* Maritiem overleg met de klanten uit de regio kust te Zeebrugge

*23 oktober 2007:* Maritiem overleg met de klanten te Gent

*24 oktober 2007:* Maritiem overleg met klanten te Antwerpen

*27 oktober – 4 november 2007:* afdeling Kust : tentoonstelling eeuwfeest "Hoog Licht"

## November

*4 november 2007:* slot-event van het jaar van de Dolfijn. De DAB Vloot en de afdeling Kust zijn aanwezig met een stand.

*8 november 2007:* informatiedag voor de klanten en de partners over Gemeenschappelijk Nautisch Beleid

*14 november 2007:* informatievergadering over de structuur en de activiteiten van het Agentschap MDK voor de studenten APEC

*21 november 2007:* vertegenwoordigers van het Antwerpse Havenbedrijf, de havencommandant en de Antwerpse havengemeenschap worden ontvangen bij de DAB Vloot te Vlissingen voor een informatiesessie over het aangepaste Vlootplan voor de samenwerkende loodsdiensten van de DAB Loodswezen en het Nederlandse Loodswezen regio Scheldemonden. Nadien volgt een demonstratie met de "Cetus" op de rede van Vlissingen.

*28 november 2007:* vertegenwoordigers van het GAB Havenbedrijf Gent, de Havencommandant en afgevaardigden van de Gentse havengemeenschap worden ontvangen bij de DAB Vloot te Vlissingen voor een informatiesessie over het aangepaste Vlootplan voor de samenwerkende loodsdiensten van de DAB Loodswezen en het Nederlandse Loodswezen regio Scheldemonden. Nadien volgt een demonstratie met de "Cetus" op de rede van Vlissingen.

## December

*10 december 2007:* Minister President Kris Peeters brengt een werkbezoek aan het VLIZ te Oostende en licht de plannen toe voor de bouw van een nieuw onderzoeksschip de "Simon Stevin" dat door de DAB Vloot zal uitgebaat worden. In de namiddag volgt bij de DAB Vloot in aanwezigheid van Minister president Kris Peeters de voorstelling van het boek over Roger Raveel: "De tijd, de zee en Oostende, een verborgen schat".

*14 december 2007:* MDK stelt in aanwezigheid van minister-president Kris Peeters het boek "Op volle Kracht Vooruit" voor. Het boek verhaalt de geschiedenis van het loodswezen van de 2de WO tot op vandaag.

*20 december 2007:* Voorstelling van de werking van het Agentschap MDK en de Kustwacht op het MRCC te Oostende aan Cobelfret Group.

## Financiën

Vanaf 1 januari 2007 kreeg het Agentschap zijn eigen basisallocaties toegewezen in de begroting van de Vlaamse Overheid. Deze basisallocaties zijn verspreid over verschillende programma's. Vanaf 1/1/2008 kreeg het Agentschap ook zijn eigen programma binnen de begroting van de Vlaamse Overheid.

Verwijzend naar de balans en resultatenrekening van de DAB Vloot en de DAB Loodswezen, kan gesteld worden dat zij bedrijfseconomische opbrengsten haalden van respectievelijk 45,8 en 75,8 miljoen euro.

Voor de DAB Vloot bestond dit bedrag uit 19,8 miljoen euro eigen opbrengsten en 26,0 miljoen euro dotatie voor haar maatschappelijke opdrachten. Er werd 3,5 miljoen euro van de dotatie behandeld als investeringssubsidie. De DAB Loodswezen kreeg 17,9 duizend euro dotatie voor haar maatschappelijke opdrachten.

De afdelingen Scheepvaartbegeleiding, Kust en stafdienst beschikken over 3 verschillende bronnen van kredieten, namelijk de Bestaansmiddelen, de Al-

gemene Uitgavenbegroting en het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF).

De Bestaansmiddelen worden aangewend voor de personeelskosten en de algemene werkings- en investeringskosten, inclusief ICT-middelen.

De kredieten van het VIF worden door de afdelingen van MDK voornamelijk aangewend voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud wat betreft de aspecten scheepvaartbegeleiding, Vlaamse Hydrografie, zeekering en voor de investeringsuitgaven en het buitengewoon onderhoud inzake de basisinfrastructuur van de Vlaamse kustjacht- en vissershavens:

De kredieten van de Algemene Uitgavenbegroting worden door de afdelingen van MDK voornamelijk aangewend voor het gewoon onderhoud van de kustjacht- en vissershavens, de subsidie aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten, het gewoon onderhoud van de zeewaterkeringen en voor de werkingskosten en investeringsuitgaven van en voor de Schelderadarketen (SRK).

Kredieten VIF					
BA	Omschrijving	KREDIET	VASTGELEGD	REST	REALISATIE %
364F1271	MILIEUHEFFINGEN KUSTJACHT- EN VISSERSHAVENS	2.000,00	2.000,00	0,00	100,00%
364F1273	OV IVA MARITIEME DIENSTVERLENING EN KUST	105.000,00	105.000,00	0,00	100,00%
364F4145	TERUGBETALING VFLD SCHADEDOSSIER	3.233.000,00	3.232.190,46	809,54	99,97%
364F6371	SUBSIDIES LO GAS- ELECT.INSTALLATIES KUST- JACHT- EN VISSERSHAVENS	7.000,00	6.050,00	950,00	86,43%
364F7324	INV BUITG ONDERHOUD KUSTJACHTHAVENS	7.493.000,00	7.493.000,00	0,00	100,00%
364F7371	INV VLAAMSE HYDROGRAFIE EN SCHEEPVAARTBE- GELEIDING	10.168.000,00	10.167.200,00	800,00	99,99%
364F7373	INV WATERBEHEERSINGSWERKEN KUST	16.626.000,00	16.626.000,00	0,00	100,00%
Totaal		37.634.000,00	37.631.440,46	2.559,54	99,99%

Kredieten Algemene Uitgavenbegroting					
BA	Omschrijving	KREDIET	VASTGELEGD	REST	REALISATIE %
Programma 64.1					
16411478	EXPL.KOST.WATERW.E.INR.IVA A.M.D.K.	1.021.000,00	1.021.000,00	0,00	100,00%
Programma 64.2					
16421272	STUDIES HAVENMATERIES	21.000,00	21.000,00	0,00	100,00%
16421476	GEWOON ONDERHOUD KUSTJACHTHAVENS	17.254.000,00	17.254.000,00	0,00	100,00%
Programma 64.3					
16423123	SUBSIDIES HAVENBEDR HAVENKAP. DIENST	17.144.000,00	17.143.999,21	0,79	100,00%
16423372	SUBSIDIES AAN INSTITUTEN MBT NAUT. AANGEL.	64.000,00	57.490,00	6.510,00	89,83%
16431404	GEWOON ONDERHOUD ZEE&RIVIERWATERKERINGEN	5.145.000,00	5.145.000,00	0,00	100,00%
16437306	ORLOGSSCHADE	62.000,00	62.000,00	0,00	100,00%
Programma 64.5					
16451201	SPEC. WERKINGSKOSTEN	1.228.000,00	1.228.000,00	0,00	100,00%
16451202	AFKOOP BAKENGELDEN	5.000,00	5.000,00	0,00	100,00%
16451211	TOETREDING INTERN. ORGANEN	12.000,00	11.400,00	600,00	95,00%
16451222	STUDIES ONDERZOEK ENTIT. ZEEWEZ.	390.000,00	389.495,47	504,53	99,87%
16451239	TERUGBETALINGEN AAN NED. STAAT	5.295.000,00	5.295.000,00	0,00	100,00%
16451240	WERKINGSKOSTEN SCHELDERADARKETEN	3.021.000,00	3.021.000,00	0,00	100,00%
16453405	SCHADEVERGOEDINGEN AAN 3DEN	101.000,00	466,24	100.533,76	0,46%
16454101	DOTATIE DAB LOODSWEZEN	17.932,00	17.932,00	0,00	100,00%
16454102	DOTATIE DAB VLOOT	29.516.433,00	29.516.433,00	0,00	100,00%
16457201	KOST.AANSCH. TBV SEC.ZEEWEZ.	209.000,00	208.861,83	138,17	99,93%
16457317	INRICHTEN RADARKETEN SCHELDE & BEL KUST	978.000,00	978.000,00	0,00	100,00%
16457326	WERKEN RADARKETEN	2.487.000,00	2.487.000,00	0,00	100,00%
16457403	AANKOOP SPECIFIEKE MACH.,MEUB, ENZ	67.000,00	67.000,00	0,00	100,00%
Totaal		84.038.365,00	83.930.077,75	108.287,25	99,87%

## Personeel

**T**erwijl 2006 vooral gekenmerkt werd door de opstart van MDK, waardoor er verschillende praktische afspraken gemaakt moesten worden, was er in 2007 ruimte om het eigen personeelsbeleid van MDK echt vorm te geven.

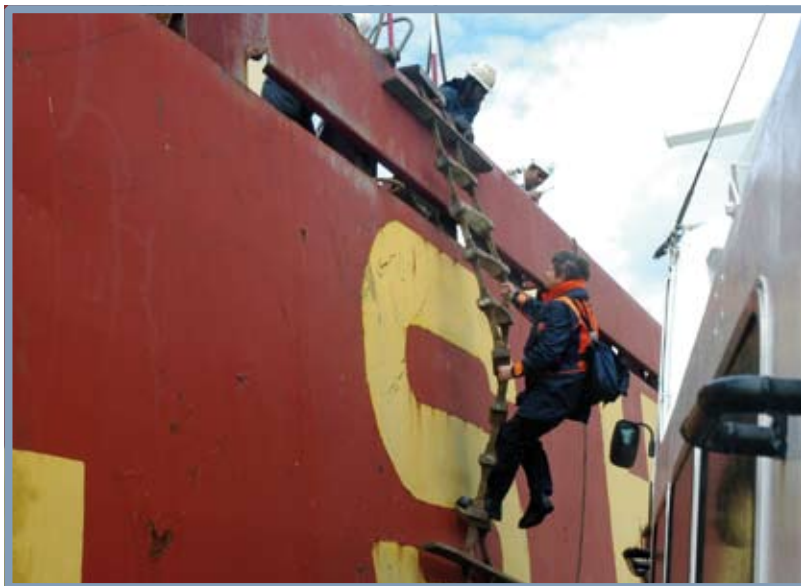
Binnen MDK fungeert de werkgroep Personeel & Organisatie als de drijvende kracht achter het personeelsbeleid van het Agentschap. In deze werkgroep werken alle afdelingen samen aan een toekomstgericht personeelsbeleid voor MDK. De werkgroep bundelde haar ideeën in een visietekst "integraal personeelsbeleid", die op 6 november 2007 door de directieraad van MDK werd aangenomen.

Kort samengevat betekent deze visie dat het personeelsbeleid van MDK de mens centraal stelt en erop gericht is om de wensen van de personeelsleden te verzoenen met de noden van de organisatie om op die manier een performante organisatie te vormen.

De krachtlijnen van dit integraal personeelsbeleid zijn:

**1** In 2008 zal het personeelsplan van MDK worden geactualiseerd zodat er voldoende mensen voorzien zijn om de verschillende taken van het Agentschap uit te voeren. Tevens zullen in dit personeelsplan de nieuwe inhoudelijke en leidinggevende loopbanen geïntegreerd worden zodat er meer doorgroei mogelijkheden ontstaan voor onze personeelsleden.

Om dit personeelsplan uit te voeren zal eveneens een realistisch stappenplan, bestaande uit een wervings- en een bevorderingsplan, opgesteld worden met het oog op de volledige realisatie van het personeelsplan.



**2** Het Agentschap zal een actief loopbaanbeleid voeren. Op de eerste plaats zullen in het geactualiseerde personeelsplan bijkomende bevorderingsbetrekkingen gecreëerd worden. Ook zal bekeken worden of het mogelijk is om personeelsleden, al dan niet tijdelijk, binnen hun functie een andere rol toe te kennen om zo tegemoet te komen aan enerzijds de individuele wens van het personeelslid en anderzijds de noden van de organisatie.

Daarnaast zullen loopbaanpaden uitgetekend worden zodat mensen de mogelijkheid krijgen om door te groeien in of naar een andere functie.

Tot slot is het de bedoeling om alle vacante plaatsen binnen MDK eerst enkel binnen MDK bekend te maken, alvorens deze vacatures formeel op de interne en externe arbeidsmarkt te brengen. Door deze maatregelen wenst MDK zijn personeel meer toekomstmogelijkheden te bieden dan er vandaag bestaan.

**3** Om te anticiperen op de vergrijzing binnen MDK, wordt er naar gestreefd om zo veel mogelijk proactief aan te werven zodat kennis en expertise zoveel mogelijk overgedragen kan worden. Tevens zal geprobeerd worden om door een proactief aanwervingsbeleid de continuïteit van onze dienstverlening veilig te stellen met een minimale belasting voor ons personeel.





Concreet betekent dit dat MDK ernaar streeft om de afgesproken bezetting per werkplek zoveel mogelijk te allen tijde te garanderen. Hiervoor zullen – rekening houdend met de noodzakelijke interne opleiding voor verschillende functies – tijdig aanwervingsprocedures opgestart worden zodat wanneer een plaats vacant is, die zoveel mogelijk onmiddellijk en volwaardig ingevuld kan worden door een nieuw personeelslid.

**4** Vorming is een recht en plicht voor elk personeelslid van MDK. MDK zal zijn personeelsleden alle mogelijkheden bieden om hun taken goed te kunnen uitvoeren. Tevens wil MDK een kader scheppen waarbinnen personeelsleden zich kunnen ontplooiën om zo door te kunnen groeien in hun functie of naar een andere functie.

Daarnaast wil MDK ook een specifiek vormingsprogramma ontwikkelen waarin onder andere aandacht besteed wordt aan aspecten zoals leidinggeven en integriteitszorg. Specifiek dient hier nog vermeld te worden dat het uitoefenen van bepaalde taken of functies binnen MDK enkel kan gebeuren mits de betrokken personeelsleden beschikken over de noodzakelijke certificaten.

Hiervoor worden zowel binnen MDK als in samenwerking met externe partners de nodige stappen gezet zodat iedereen die een certificaat nodig heeft, dit

kan behalen of behouden binnen een afgesproken tijdspad.

**5** MDK wil ook een 'corporate personeelsbeleid' voeren waarbij regels binnen een vergelijkbaar kader op een gelijkaardige manier worden toegepast. Een belangrijk instrument hiervoor is het arbeidsreglement.

Dit bestaat uit twee delen. Enerzijds is er een generiek deel waarin de afspraken over de gelijkaardige toepassing gemaakt worden. Anderzijds zijn er de afdelingsspecifieke bijlagen waarin de generieke afspraken worden toegepast op de specifieke situatie in de verschillende afdelingen.

Dit arbeidsreglement zal MDK ook transparanter maken omdat alles met betrekking tot bvb dienst- en beurtregelingen in één document wordt samengebracht.

Het overleg met de vakorganisaties over de grote lijnen van het arbeidsreglement werd in de loop van 2007 positief afgerond.

Het overleg over de afdelingsspecifieke bijlagen is opgestart en het is de bedoeling om het overleg over het arbeidsreglement in de loop van 2008 formeel af te sluiten.

**Foto rechts:**  
onthaaldag  
nieuw personeel op 6 december 2007



# Kust



## Inleiding

**Foto rechts:**  
Jachthaven  
van Nieuw-  
poort



De hydrografische en hydrometeorologische activiteiten van de afdeling Kust sluiten aan bij de maritieme dienstverlening van de Vlaamse overheid. Ook haar werkzaamheden aan de wal, met voorrang voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen de zee, maken de afdeling Kust tot passend verlengstuk van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening & Kust.

De *afdeling Kust* heeft als missie het op duurzame en integrale wijze instaan

- voor de beveiliging van de bevolking en het patrimonium tegen de zee, de stormvloed en overstromingen
- voor de economische en maatschappelijke, ecologisch verantwoorde en geïntegreerde ontwikkeling van de Vlaamse kustzone
- voor de actieve landschapsontwikkeling aan de kust
- voor ondersteuning van kust- en zeegebonden toeristisch-recreatieve en culturele activiteiten

**Foto onder:**  
Noodstrand in  
Oostende



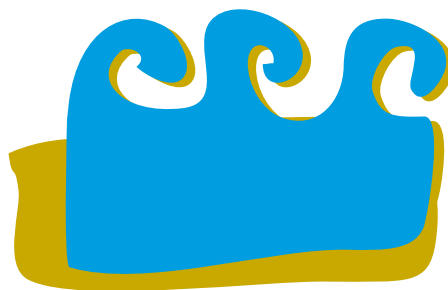
De *Vlaamse Hydrografie* van de afdeling Kust draagt bij tot de vlotte en veilige scheepvaart van en naar de kusthavens en de Westerschelde.



De Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust is aangesloten bij de IHO, de International Hydrographic Society.

Doorheen elke activiteit en elke uitgevoerde taak van deze MDK-entiteit loopt als rode draad haar 'mission statement', het streven naar

## SAMENLEVEN MET DE ZEE



afdelingshoofd ir. Bernard De Putter  
algemeen directeur  
Vrijhavenstraat 3 – 8400 Oostende  
Tel. +32 (0)59 554 211  
Fax +32 (0)59 507 037  
E-mail [kust@vlaanderen.be](mailto:kust@vlaanderen.be)  
Url. <http://www.afdelingkust.be>

## Organisatie

**D**rie centrale cellen in het organogram van de afdeling Kust dekken de drie kerntaken van deze MDK-entiteit :

- KUST, met als subcellen
  - Infrastructuur Kust
  - Geïntegreerd Kustzonebeheer
  - District Kust Oost en Kust West
- JACHT- en VISSERSHAVENS, met als subcellen
  - Infrastructuur Jacht- en vissershavens
  - District Jacht- en vissershavens
  - Baggerwerken Jacht- en vissershavens
- VLAAMSE HYDROGRAFIE, met als subcellen
  - Hydrografie
  - Hydrometeo
  - Informatica van de afdeling

De horizontale cellen nemen de ondersteuning van de kerntaken op zich:

- FINANCIËEL MANAGEMENT
- PERSONEELSMANAGEMENT en LOGISTIEK
- TECHNISCHE ONDERSTEUNING
- JURIDISCH ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING
- ALGEMENE ADMINISTRATIEVE ONDERSTEUNING



Aan het hoofd staat een ALGEMEEN DIRECTEUR met toegevoegde stafleden:

- een KWALITEITSMANAGER
- een BELEIDSVOORBEREIDENDE DIRECTEUR-INGENIEUR
- een COMMUNICATIEMANAGER.

In 2007 telde de afdeling Kust 36 vrouwelijke en 62 mannelijke personeelsleden, wat het totaal op 98 brengt.

De in- en uitstroom van personeelsleden is vertaald in onderstaande tabellen.

▲ **Foto boven:**  
Vlag van de Vlaamse Hydrografie

### Instroom Afdeling Kust 2007 : 10 personeelsleden, 4 mannen, 6 vrouwen

Cellen	Vast	Contractueel
Cel Juridische ondersteuning	1	1
Vlaamse Hydrografie	2	3
Cel Jacht- en vissershavens	2	1

### Uitstroom Afdeling Kust 2007 : 7 personeelsleden, 6 mannen, 1 vrouw

Cellen	Vast	Contractueel
Cel Juridische ondersteuning	2	
Vlaamse Hydrografie	3	
Cel Jacht- en vissershavens	2	

## De man en de boot

**E**ind augustus 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 kunstpatrimonium van het Agentschap MDK. Dit houdt in dat het uitzonderlijke beeldhouwwerk niet hoeft te worden afgebouwd maar dat DE MAN en DE BOOT definitief deel gaan uitmaken van het Vlaamse kustlandschap.

Het kunstwerk op het strand van Zeebrugge stelt een monumentale poort op de Noordzee voor, opgericht aan de vloedlijn. Op meer dan 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.

**Foto onder:**  
*Overdracht van het kunstwerk*

De Vzw. Kust & Kunst, die driejaarlijks de ku(n)stmanifestaties organiseert, krijgt door de overdracht van het kunstwerk een permanent bakken dat BEAUFORT promoot.

De afdeling Kust stond als entiteit van MDK zowel voor de editie 2003 van BEAUFORT als die van 2006 telkens in voor de plaatsing en de verwijdering van de kunstwerken. Zij verleende ook logistieke ondersteuning en deed daarbij vaak beroep op de medewerking van de zusterafdeling DAB Vloot. Er was telkens een passende samenwerking met de organisatoren op gebied van communicatie rond de grote kust- en kunstmanifestaties.

De Vlaamse minister-president gaf groen licht voor een voortgezette samenwerking tussen MDK en BEAUFORT bij de 3de editie van de Triennale in 2009.



## Centrale nautische databank CARIS in gebruik

**B**ij de productie van papieren nautische kaarten en hun elektronische versie (ENC's) maakt de Vlaamse Hydrografie sinds kort gebruik van een centrale nautische databank, de zogenaamde *Caris HPD*.

Dit is een database voor het beheer van nautische informatie waarmee men de zeekaarten kan realiseren. De implementatie van dit zeer gesofisticeerd softwareproduct, dat in opmars is in de hydrografische en de cartografische wereld is zonder meer een internationale primeur.

Heel wat landen, en dan vooral deze die aan de Noordzee liggen, zijn met dit project gestart, maar de grotere hydrografische diensten doorlopen een uitgebreid traject van voorstudie.

De Vlaamse Hydrografie is in vergelijking een relatief kleine organisatie en heeft beslist deze aanloop tot een minimum te beperken en nagenoeg onmiddellijk over te gaan tot aankoop en implementatie van de software.

Als gevolg van deze optie is de Vlaamse Hydrografie één van de eerste diensten die in eigen beheer Electronic Nautical Charts en een papieren zeekaart met de nieuwe software heeft geproduceerd.

Men werkte met één centrale server die zich in het datacenter in Oostende bevindt en waar alle nautische informatie is gecentraliseerd.

Vanuit Antwerpen wordt via het net van de Vlaamse overheid op dezelfde server gewerkt. Het grote voordeel is de centralisatie van gegevens van kust- en Scheldegebied, die een enorme verbetering betekent in vergelijking met de vroegere situatie toen de hydrografische entiteiten van Oostende en Antwerpen nog gescheiden waren.

Er zijn heel wat voordelen aan het gebruik van de centrale nautische databank: in plaats van alle voor een kaartproduct nodige objecten in een aparte databank op te slaan worden alle objecten die voorkomen op alle producten door één databank beheerd.

Een wijziging van een object in de bron van de databank, wordt onmiddellijk gelinkt aan alle eindproducten waarin dit object voorkomt, bvb. de informatie over een boei die op het terrein verlegd werd, wordt

verwerkt in de bron van de database en automatisch in alle producten waar deze boei op voorkomt.

Er zijn geen verschillen meer mogelijk voor één object in verschillende producten. Dit eenduidig beheer genereert tijdswinst en is minder arbeidsintensief.

Bovendien kunnen de gewenste nautische data geëxporteerd worden naar een internationaal uitwisselingsbestand voor hydrografische gegevens.

### Gecentraliseerd beheer van hydrografische peilingen

Het project *Beheer Hydrografische Peilingen* voor beheer, verdeling en verwerking van de peilingen met aanwending van een centrale bathymetrische databank is in volle uitvoering. Hierbij maakt de Vlaamse Hydrografie gebruik van de Caris software *Caris Bathy Database* om gevalideerde hydrografische gegevens digitaal en zonder verdere menselijke tussenkomst door te spelen aan de afdelingen Maritieme Toegang en Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement.

De Vlaamse Hydrografie gebruikt de software als onderdeel van haar productieproces om de verdere kaartproductie mogelijk te maken.

De bathymetrische gegevens worden aangemaakt en kunnen naadloos gecombineerd worden met de nautische gegevens in de eerder aangehaalde centrale nautische databank Caris HPD.

De afdeling Maritieme Toegang gebruikt de gevalideerde gegevens om baggerkaarten te produceren, het Waterbouwkundig Laboratorium om wetenschappelijke studies uit te voeren.

Het project Beheer Hydrografische Peilingen is zonder meer uniek omdat de drie betrokken partijen hier zeer intensief samenwerken.

Voor de implementatie van de software is de Vlaamse Hydrografie de trekker. De server staat in het datacenter in Oostende. Na intern overleg kreeg de databank de naam Triton opgekleefd. De Vlaamse Hydrografie voert de gevalideerde data in.

## Ku(n)stwerk de internationale toer op

In 2003 was het Vlaamse Gewest partner in de eerste editie van de kunsttriennale BEAUFORT. De meeste artefacten werden geplaatst op locaties die behoorden tot het ambtsgebied van de afdeling Kust en door aannemers die handelden in opdracht van deze afdeling.

Sedert enkele decennia is men afgestapt van het louter technisch en functioneel denken bij het ontwerpen van openbare werken aan zee. De constructies bepalen mee het kustlandschap en moeten de leefomgeving verfraaien, kortom, ze mogen ook mooi zijn. Zo werkt het Agentschap MDK via haar afdeling Kust mee aan het vergroten van zowel de dagdagelijkse, als de recreatieve beleving van onze kust.

**Foto onder:**  
*Terugkomst van de Caterpillar*

In 2004 kocht de Vlaamse overheid de CATERPILLAR 5bis van de West-Vlaamse artiest Wim Delvoye (°Wervik 1965) en gaf het



kunstwerk een vaste stek op de toen pas gerenoveerde zeedijkwandelweg van Westende (Middelkerke).

De caterpillar, een kraan op rupsbanden, wordt gebruikt bij bouwwerken aan havens, zeedijken, strandhoofden en bij strandverhogingen. Het stalen kunstwerk werd dan ook heel vlug geduid als een hommage aan de waterbouwers, die de zeekering realiseren en instandhouden.

Van juli tot oktober 2007 had in de Italiaanse provincie Catanzaro de 3de editie plaats van de internationale kunstmanifestatie *INTERSEZIONE III*. De Caterpillar 5bis kreeg er een ereplaats in het Parco Archeologico Scolacium della Roccelleta, in Italië de meest gerenommeerde archeologische site.

Om het hiaat aan de Vlaamse kust op te vullen heeft de afdeling Kust tijdens de zomer op de lege sokkel in Westende een totem geplaatst, die de kustbezoekers uitleg gaf over de tijdelijke verdwijning van het vertrouwde kunstwerk.

Eind oktober dook de Caterpillar 5bis terug op in Middelkerke en kreeg er zijn vaste stek op de zeedijk terug.



## Erkenning voor kwaliteit

**D**e afdeling Kust is in 2007 gestart met het opvolgen van haar prestaties aan de hand van een *Balanced Score Card*. Dit kaderde in de opzet van een kwaliteitsbeleid.

Het had ook veel te maken met de noodzakelijke opvolging in het kader van de beheersovereenkomst. De afdeling levert de insteek voor een tiental indicatoren van deze beheersovereenkomst en volgt daarnaast van nabij ruim 36 afdelingsindicatoren op.

Daarnaast worden op het niveau van de cellen nog een aantal specifieke processen opgevolgd die indien noodzakelijk aan het Directieteam gemeld worden.

Het afgelopen jaar ging de afdeling Kust ook van start met het traject voor het behalen van een EFQM-label. De European Foundation for Quality Management is een organisatie die Europese onderscheidingen uitreikt voor uitmuntende organisatie in de publieke en private sfeer.

Het instapniveau 'Committed to Excellence' voorziet een kader waarbinnen noodzakelijke verbeter-

ingsprojecten bij prioriteit kunnen worden aangepakt en medewerkers gewaardeerd en gemotiveerd worden voor hun kwaliteitswerk.

Het C2E-label moet tevens zorgen voor een profilering van onze organisatie in België en Europa. Het zal publieke zichtbaarheid geven aan ons kwaliteitsmanagement.

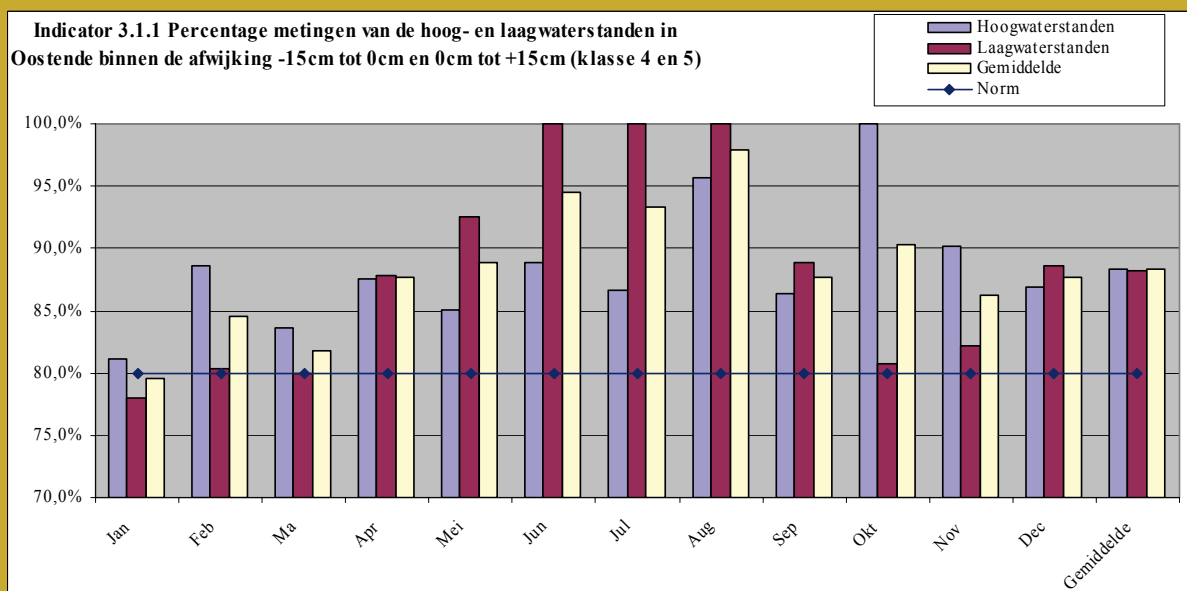
Concreet werd binnen de afdeling Kust een EFQM-team geselecteerd dat tijdens een seminarie een zelfevaluatie van de afdeling heeft gemaakt.

Op basis van de zelfevaluatie zijn een aantal prioritaire verbeterdomeinen geselecteerd, waaruit men concrete verbeteracties distilleerde. Deze verbeteracties worden uitgevoerd in de periode januari tot juni 2008. In de loop van juni 2008 zal een EFQM-validator de inspanningen beoordelen.

Mits een positieve beoordeling volgt de uitreiking van het *EFQM Committed to Excellence label*, het allereerste streefdoel van de afdeling Kust voor erkenning van kwaliteitswerk.

De indicator met betrekking tot het Oceanografisch Meteorologisch Station (OMS) is een voorbeeld van een indicator die opgevolgd wordt in het kader van de beheersovereenkomst. De vooropgestelde strategische doelstelling is hier 'het uitvoeren van een programma van zeewering om de bevolking beter te beschermen tegen overstromingen, daarbij rekening houdend met de multifunctionaliteit van de kustzone'. Binnen deze doelstelling gaat het om de zorg voor een operationeel systeem voor stormvloedwaarschuwing.

In deze indicator volgt men op welk percentage van de voorspellingen voor de hoog- en laagwaterstanden binnen een foutmarge van 15 cm blijft. De (voorlopige) norm die men hiervoor hanteert is 80%. Deze norm werd in het afgelopen jaar vrijwel steeds gehaald.





## Havengebonden bedrijven jachthaven Blankenberge

**Foto rechts:**  
*Nieuwe kaaimuur jachthaven Blankenberge*

**R**ecent werd de jachthaven van Blankenberge uitgebreid met 120 ligplaatsen. Ter hoogte van de westelijke zijde van de Spui-kom bouwde men hiervoor een nieuwe kaaimuur.

De ontsluiting van de vier jaar durende werken vond plaats langs de oude toegang tot de jachthaven waardoor deze in zeer slechte staat ging verkeren. Tijdens de werken voor de uitbreiding werd er dan ook vanaf de kustweg een nieuwe toegang tot de westelijke oever gerealiseerd.

De bestaande wegenis waarlangs de jachthavengebonden bedrijven zich bevinden sluit aan op deze nieuwe toegang.

**Foto onder:**  
*Jachthaven van Blankenberge*

Omdat daar werken voor een gescheiden rioleringsstelsel moeten worden uitgevoerd, besliste de MDK-afdeling Kust de volledige omgeving van deze ambachtzone opnieuw aan te leggen.



Hierbij werden de rioleringen, wegen en voetpaden vernieuwd en zijn bijkomende parkeerplaatsen gerealiseerd.

Al tientallen jaren lag de vroegere oesterput er verwaarloosd bij. Alleen bij brand had deze plas een functie als watervoorraad.

Er werd beslist de put te dempen en de vrijgekomen oppervlakte in concessie te geven aan jachthavengebonden bedrijven. Voor de ontsluiting van de bijkomende terreinen legde men conform het bpa nieuwe wegenis aan.

Als compensatie voor de gedempte waterplas en in het vooruitzicht van efficiënte brandbestrijding in de ambachtzone, construeerde men een ondergrondse bufferbekken.

In 2008 legt de afdeling Kust nog een helling aan vanaf de nieuwe toegangsweg tot aan de hoger gelegen dijk die verbinding geeft met het Westerstaketsel. De helling wordt uitgewerkt in functie van integrale toegankelijkheid voor andersvaliden.



## 100 'zeewerende' ingenieurs

**A**l meer dan 50 jaar komt jaarlijks de *Kring van Zeewerende Ingenieurs* bijeen. Dit jaar streek een gezelschap van maar liefst 100 ingenieurs neer op onze Vlaamse Oostkust.

Na de stormvloed en de overstromingen in 1953 groeide de noodzaak voor het internationaal uitwisselen van ideeën, inzichten en praktische ervaring betreffende de afweer tegen de zee, niet alleen op het gebied van management maar evengoed op vlak van ingenieurstechnieken voor waterbouwkunde.

De jaarlijkse bijeenkomst van de Kring van Zeewerende Ingenieurs is uitgegroeid tot een vaste waarde.

Het gezelschap bestaat ondertussen uit deskundigen die zich buigen over de afweer tegen het ge-

weld van de zee in België, Denemarken, Duitsland, Nederland, Polen, het Verenigd Koninkrijk en sinds kort ook Frankrijk.

De afdeling Kust organiseerde de jongste editie in Brugge van 23 tot 25 september. Het driedaagse evenement hield een combinatie in van bezoeken aan waterbouwkundige werken en interessante voordrachten over lopende projecten aangaande zeewering.

De focus lag vooral op de Vlaamse Oostkust. Men bezocht de haven van Zeebrugge, het Zwijn, het lopende Openbare Werken-plan voor de afweer tegen de zee in Oostende, gecombineerd met de aanpak van de haventoeegang en de expo SAFECOAST in Blankenberge over het Europese project voor integrale aanpak van zeewering in de lage landen aan de Noordzee.

**Foto onder:**  
100 zeewerende ingenieurs



## Rechtszekerheid voor uitbating kustjachthavens

**E**en kerntaak van de afdeling Kust is het uitbouwen, onderhouden en exploiteren van de jachthavens langs de Vlaamse kust. De uitbating van de kustjachthavens in Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge wordt in handen gegeven van de jachtclubs zelf.

Deze exploitatie kreeg tot voor kort steeds vorm door middel van jaarlijkse vergunningen die de afdeling Kust toekende aan de jachtclubs die als VZW aangesloten waren bij een erkende watersportvereniging.

Maar men kon telkens weer vaststellen dat de jachtclubs moeilijkheden hadden om hun infrastructuur uit te bouwen op basis van een vergunning die amper een jaar loopt.

Om belangrijke of grotere investeringen door de jachtclubs mogelijk te maken en een klimaat van rechtszekerheid voor de investeerders te scheppen

heeft Vlaams minister-president Kris Peeters in 2007 beslist een langdurige concessieovereenkomst af te sluiten met de clubs, een uitbatingsconcessie die 27 jaar zal 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. Men streeft de algehele verhoging na van de kwaliteit van de jachthavenexploitatie.

Bij de Vzw. Jachthaven Blankenberge en de KYCN, de Koninklijke Yachtclub Nieuwpoort stonden vanaf 2007 al grote investeringen op stapel.

Daarom werden op woensdag 30 mei in de Bonapartezaal van het Fort Napoleon in Oostende de eerste 2 langdurige concessie-overeenkomsten ondertekend door administrateur-generaal kapt. Jacques d'Havé en de twee desbetreffende verenigingen.

**Foto onder:**  
*Ondertekening van de concessie-overeenkomsten*



## Promenade langs havengeul van Nieuwpoort

**H**et was in de kuststad Nieuwpoort sinds jaar en dag een wensdroom om vooral voor de recreant Nieuwpoort-Stad met Nieuwpoort-Bad te verbinden. In samenspraak met het stadsbestuur besliste de afdeling Kust enkele jaren geleden om de bestaande asfaltweg langs de linkeroever van de havengeul te renoveren tot een exclusieve promenade.

Deze promenade zou bestaan uit een houten wandelweg langs de oever van de IJzermonding met daarnaast, gescheiden door een groene strook, een fietspad. De nieuwe promenade zou volledig van openbare verlichting worden voorzien.

De uitvoering van de wandelweg vanaf het Loodswezenplein tot aan het Kattesas was gepland voor uitvoering in 3 deelfasen.

**1** De eerste fase, vanaf het Loodswezenplein tot aan de Louisweg is volledig uitgevoerd en voorziet in de ontsluiting naar het aanliggende Keunepark.

**2** Ook de 2de fase, vanaf de Louisweg tot aan de uitbreiding van de jachthaven op linkeroever is volledig gebouwd. Bij deze werken was de bouw opgenomen van een uitkijkpunt dat de recreant een uniek panorama biedt van de havengeul en het natuureservaat IJzermonding aan de overkant.

**3** De uitgevoerde 3de fase loopt vanaf de uitbreiding van de jachthaven Kromme Hoek tot aan het Kattesas. Bij deze werken hoorde de realisatie van een nieuwe toegang tot de jachthaven Kromme Hoek en van een parking. Er werd een steiger gebouwd met een pleinfunctie waar een monument is neergezet voor de bekende Belgische poolreiziger Dixie Dansercour.

De voltooiing van de unieke promenade bleef een paar jaar uit. De uitvoering van werken voor uitbreiding van de jachthaven Kromme Hoek zorgden voor een tijdelijke omleiding tot in het najaar van 2007.

In november kon met de aanleg worden gestart van het sluitstuk van de wandelweg op linkeroever ter hoogte van de Kromme Hoek.

In Nieuwpoort-Bad sluit de promenade aan op de verbinding van de zeedijk en het Westerstaketsel, het Loodswezenplein. Ook dit plein wordt door afdeling Kust volledig gerenoveerd. Hierbij vlecht men de concepten van de wandelweg en de vernieuwde zeedijk naadloos in elkaar. De eerste fase van de renovatiewerken aan het Loodswezenplein zijn in 2007 gestart.

In Nieuwpoort-Stad sluit de promenade aan op de site ter hoogte van de Vismijn. Het plein aan de Visserkaai wordt volledig heraangelegd, terwijl men ook de doortocht van de kustweg renoveert. In dit project werkt de afdeling Kust samen met de afdeling Wegen en Verkeer West-Vlaanderen, Stad Nieuwpoort en de vervoermaatschappij De Lijn.

**Foto links:**  
*Nieuwe promenade langs de havengeul in Nieuwpoort*



## Ontwikkeling jachthaven Kromme Hoek

**Foto rechts:**  
Jachthaven  
Kromme Hoek

**D**oor de provincie West-Vlaanderen werd een document "Strategisch projectgebied Nieuwpoort" opgemaakt dat onder andere de realisatie voorzorg van een uitbreiding van de jachthaven op de linkeroever.

Na overleg met verschillende administraties werd uiteindelijk beslist om geen bijkomend dok te realiseren, maar een uitbreiding te maken bij de huidige jachthaven Kromme Hoek.

Om deze uitbreiding met een 80-tal ligplaatsen mogelijk te maken diende de toegang tot de bestaande jachthaven in westelijke richting verplaatst worden. Dit gebeurde door het rechtekken van de linkeroever en het verwijderen van de flessenhals ter hoogte van de oude sluis.

De realisatie van deze uitbreiding diende gefaseerd uitgevoerd te worden in verschillende deelopdrachten:

**1** Fase 1 hield de renovatie in van de bestaande glooiing op de linkeroever van het dok over de lengte van de bestaande jachthaven, waar dan de nieuwe glooiing zou op aansluiten

**2** In fase 2 legde men de nieuwe landinwaartse glooiing aan op de linkeroever ter hoogte van de toegang tot de bestaande jachthaven. In deze fase zaten ook de grondwerken om de dokuitbreiding te realiseren. Deze deelopdrachten werden uitgevoerd van op de linkeroever en werden voltooid in 2007.

**3** Fase 3 zal de renovatie behelzen van de bestaande westelijke glooiing van het schiereiland Kromme Hoek waar de basisinfrastructuur voor het aanmeren zal gebouwd worden.

**4** Voor fase 4 voorziet men pontons aan te heien buispalen voor een 80-tal bijkomende ligplaatsen.

**5** Tot slot zal in de vijfde deelopdracht een golfbreker worden aangelegd aan de ingang van de vergrote jachthaven om het comfort voor gebruikers van de uitbreiding te verhogen.



Ook deze bijkomende uitbreidingswerken zijn opgestart in 2007.

Tegen het vaarseizoen 2008 zullen al een aantal bijkomende ligplaatsen beschikbaar zijn voor de Koninklijke Yachtclub Nieuwpoort (KYCN) die de exploitatie van de jachthaven Kromme Hoek op zich neemt.

## Coördinatiepunt voor Duurzaam Kustbeheer

In september 2007 ondertekenden Vlaams minister-president Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare werken, Energie, Leefmilieu en Natuur Hilde Crevits, gouverneur van West-Vlaanderen Paul Breyne, tevens voorzitter van het Vlaams Instituut voor de Zee en West-Vlaams gedeputeerde Jan Durnez een *protocol voor een principeverklaring over het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer*.

De Vlaamse overheid en de Provincie West-Vlaanderen engageerden zich gezamenlijk in het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer.

Met het opstellen van een protocol werd het Coördinatiepunt opgewaardeerd van louter een project naar een structurele samenwerking tussen de partners.

De partners zijn het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - afdeling Kust, het Agentschap Natuur en Bos, de vzw. Vlaams Instituut voor de Zee en de Provincie West-Vlaanderen.

Met het protocol bevestigden de partners dat zij de doelstellingen van het Coördinatiepunt onderschrij-

ven en het zullen inzetten als hét instrument om aan een goed beheer van de kust te werken.

In het protocol werden ook gemeenschappelijke principes vastgelegd voor het gezamenlijk opgerichte Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer. Dit heeft als missie: "het stimuleren en promoten van het duurzame en geïntegreerde beheer van het Vlaamse kustgebied".

Het Coördinatiepunt zet zich in op lokale en internationale strategische dossiers, op communicatieopdrachten en op lokale acties met de kustgemeenten.

De doelgroepen zijn vooral overheden en sectorale organisaties. Voor hen is het Coördinatiepunt hét aanspreekpunt in verband met de kust: zij kunnen er terecht voor allerhande inhoudelijk informatie, cijfermateriaal, verzoeken om coördinerend op te treden bij complexe situaties.

Daarnaast kan het Coördinatiepunt overlegfora organiseren of ingezet worden voor communicatie en sensibilisatie.

**Foto onder:**  
Ondertekening  
protocol



## Masterplan voor een Veilige Vlaamse Kust

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

De nationale en regionale overheidsinstellingen, die zich in de landen rond de Noordzee actief inlaten met de zeewering, gingen in 2002 van start met het internationale project COMRISK rond gemeenschappelijke strategieën om overstromingsrisico's vanuit zee in laaggelegen gebieden te beperken. Dit Europese Interreg IIIB-project was gericht op uitwisseling van kennis en op evenwichtige oplossingen voor een duurzaam risicomangement voor kustgebieden.

In het kader van het Europese COMRISK project werd een methode opgesteld om enerzijds het veiligheidsniveau van onze zeewering te evalueren en anderzijds een risico-analyse uit te voeren. De evaluatie gebeurt door na te kijken of de zeewering niet faalt bij een bepaalde storm. Daarbij wordt er niet alleen het falen van de zeewering zelf bekeken, maar wordt er tevens aandacht geschonken aan de bijhorende gevolgen, nl. de schade, die deze faling teweegbrengt.

**Foto onder:**  
duingebieden  
als natuurlijke  
zeewering



Bij een recent nazicht van de veiligheid van de Vlaamse zeewering is gebleken dat verschillende secties van de kust een onaanvaardbaar hoog risico voor overstroming vertonen, als gevolg van de afkalving van het strand in de jongste jaren.

Om alle zwakke plekken in de zeewering aan de Vlaamse kust weg te werken zijn talrijke structurele ingrepen nodig met een hoge maatschappelijke impact en navenante kostprijs. Ondertussen kent COMRISK een opvolgproject, SAFECOAST, waarin verder onderzoek wordt verricht naar het beheersen van toekomstige klimaatswijzigingen en overstromingsrisico's aan de kust.

De afdeling Kust van het Agentschap MDK is dan ook gestart met een studie voor de uitwerking van een geïntegreerd Master Plan voor Kustveiligheid in Vlaanderen.

Dit Geïntegreerd Kustveiligheidsplan moet in eerste instantie dienen als basis voor het ontwikkelen en waarborgen van een veilige kust in de toekomst.

Om een duurzame ontwikkeling van de kustzone te realiseren wordt een evenwicht gezocht tussen de belangrijkste functies van de kustzone zoals de economie, de natuurwaarde en de recreatieve waarde. Hierover wordt overleg gepleegd met de belangrijkste sectoren die aan de kust vertegenwoordigd zijn. Daarnaast wordt bijzondere aandacht besteed aan de communicatie over dit project.

Tot slot worden ook de buurlanden bij de uitwerking van het plan betrokken.

Op basis van het Kustveiligheidsplan zullen er prioriteiten worden vastgelegd en men zal een meerjarig programma opmaken voor het wegwerken van de risico's op overstroming. In dit programma zal men ook rekening houden met de klimaatswijzigingen. Er zal worden onderzocht welke milieu-effecten de oplossingen met zich zullen meebrengen en hoe de verhouding kosten/baten zal zijn. De studie zal een periode van ongeveer 3 jaar beslaan.

In afwachting van de resultaten van deze studie worden de Vlaamse stranden in de meest kritische zones jaarlijks opgehoogd om zo stapsgewijze het gewenste veiligheidsniveau te verwezenlijken.

## Vlaamse Regering steunt Openbare Werken-plan Oostende

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

De Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009 bevat een belangrijk hoofdstuk over de zeehavens en over de multifunctionele benadering van de kust. Voor de zeehavens wordt als beleidsprioriteit een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid nagestreefd. Voor de kust vormt het terugdringen van de risico's op overstromingen een belangrijke strategische doelstelling.

Het OW-plan Oostende geeft uitvoering aan deze doelstellingen.

Voor de uitvoering van de structurele werken zijn er dwingende redenen van openbare veiligheid. Het plan moet die veiligheid verzekeren door het beschermen van de bevolking en de kust van Oostende tegen overstroming door de zee als gevolg van een zeer zware storm met een statistische retourperiode van 1000 jaar.

De bescherming bevindt zich momenteel op het niveau van een storm met retourperiode van 100 jaar. Daarnaast zijn er dwingende redenen van economisch belang.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is gekozen voor Oostende als 'economische poort'. Deze beleidskeuze, samen met het Havendecreet hebben geleid tot de opmaak van het Strategisch Plan voor de haven van Oostende, waarin de krijtlijnen voor een verdere ontwikkeling van de haven worden vastgelegd.

Een verbetering van de toegankelijkheid voor schepen tot 200 meter is een conditio sine qua non voor de geplande economische ontwikkeling. Dit gegeven wordt door het OW-plan ingevuld.

In het plan-MER (=milieu effecten rapport) zijn twee hoofdalternatieven onderzocht. Het alternatief A draagt de voorkeur weg, mits toepassing van een variant. Het alternatief A van het OW-plan Oostende houdt in dat een oostelijke havendam wordt gereaa-

liseerd met daarnaast een westelijke havendam, die aanzet ten westen van het Zeeliedenmonument.

Het MER stelt dat één milderende maatregel een ingrijpende invloed heeft op het plan zelf. In alternatief A kan de basis van de westelijke dam oostwaarts verschoven worden tot voorbij het Zeeheldenplein, zowat tot in het verlengde van de Visserskaai.

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 zeeering ter hoogte van het Zeeheldenplein zou overbodig worden en er zou een groter recreatief strand ontstaan. Het Westerstaketsel blijft in elk geval behouden.

In het plan-MER en de bijhorende passende beoordeling werd geoordeeld dat er geen alternatieven voor het OW-plan zijn die toelaten om de aantasting van het natuurlijk milieu te vermijden. De voornaamste significante negatieve effecten zijn te verwachten door het verdwijnen van 26 hectare intertidaal gebied op de Westeroever van de Oostendse havengeul.

In overleg met alle betrokkenen is de onderzochte natuurcompensatie met een binnendams natuurgebied in Oostende niet weerhouden. Met dezelfde middelen kunnen betere resultaten gehaald worden ter hoogte van de kust in Nieuwpoort-Lombardsijde, meer bepaald in het natuurreservaat De IJzermond. Er wordt dan ook geopteerd de natuurcompenserende maatregelen daar te situeren.

De Vlaamse Regering heeft in december 2007 geoordeeld dat er voor de uitvoering van het OW-plan dwingende redenen zijn van openbaar belang. Zij heeft akte genomen van de conclusie in het plan-MER, waarbij voorkeur wordt gegeven aan het alternatief A, op voorwaarde dat men rekening houdt met een oostwaartse verschuiving van de basis van de westelijke dam tot voorbij het Zeeheldenplein.

Zij bevestigde dat de project-MER met dit voorkeursalternatief dient te worden uitgewerkt. De Vlaamse Regering nam ook akte van het voorstel van natuurcompenserende maatregelen en gaf opdracht aan de bevoegde administratie, i.c. de afdeling Kust van het Agentschap MDK om zo snel mogelijk over te gaan tot het uitvoeren van deze maatregelen.



## Noodstrand Oostende extra beveiligd

**O**m voor Oostende-Centrum de veiligheid tegen overstromingen voor de winter van 2007-2008 opnieuw op een aanvaardbaar peil te brengen, werd er in september in opdracht van de afdeling Kust de 2de fase uitgevoerd van een onderhoudsbeurt voor het Noodstrand.

Het watergeweld en de golven worden van het strand weggehouden door dat strand te verhogen. Andermaal is dit gerealiseerd door middel van een strandsuppletie, een opspuiting waarbij het zand in voorbehouden zones in zee werd gewonnen.

Een eerste fase van deze werken was uitgevoerd voor het toeristische zomerseizoen, in de periode midden mei tot einde juni 2007.

Een tweede fase was noodzakelijk om een strandprofiel aan te leggen dat de gemiddelde jaarlijkse winterstormen doorstaat. Het profiel garandeert net na het stormseizoen nog een veiligheid tegen overstroming van het stadscentrum in het geval zich een storm zou voordoen met een statistische retourperi-

ode van 100 jaar, een fenomeen dat strikt genomen elke winter kan voorkomen.

De werken voor de tweede fase zijn na het vakantie seizoen vanaf midden september uitgevoerd.

De strandverhoging is uitgevoerd met een persleiding. De stalen buizen werden aangelegd vanaf het Westerstaketsel, waar een baggerschip het zeezand aanvoerde.

Voor de veiligheid van badgasten en kijklustigen waren bijzondere maatregelen genomen. De persleiding was met zand bedekt en afgesloten op de tijdstippen dat de werken gestaakt werden. Aan de drukst bezochte strandgedeelten werden informatieborden geplaatst en de zones waar opspuitingen aan de gang waren, werden afgebakend.

De veiligheidsmaatregelen waren geen maat voor niets, zo bewees het talrijke publiek dat deze telkens weer spectaculaire werken voor geen geld wilde missen.

**Foto onder:**  
*Strandverhoging in Oostende*



## SAFECOAST, een Europees project voor zeevering

**P**arallel aan de werkzaamheden voor het Kustveiligheidsplan Vlaanderen bekijkt de afdeling Kust de zeevering ook in een breder kader. Zij werkt mee aan het Europese project SAFECOAST, een follow-up van COMRISK. SAFECOAST kadert in het programma Interreg III B North Sea Region.

Het heeft tot doel een bijdrage te leveren tot een duurzame Noordzeekust, die daarenboven beveiligd is tegen overstroming door de zee. SAFECOAST tracht 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 werken hierbij samen om ideeën uit te wisselen over de invloed van klimaatwijzigingen en ruimtelijke planning op de toekomstige kustveiligheid. SAFECOAST loopt tot medio 2008.

De Vlaamse overheid onderwerpt om de vijf jaar de volledige zeevering van onze kust aan een veiligheidstoets. Men stelt daarbij voorop dat de zeevering voldoende weerstand moet bieden aan het berekende geweld van een statistisch mogelijke zware storm.

De duinen moeten over voldoende zandvolume beschikken. Dijken en havenmuren moeten voldoende stabiel zijn en verhinderen dat overvloedig water naar het achterland stroomt. Kustgebieden vergelijkt men met een vastgelegd veiligheidsniveau. Ook sociale en financiële gevolgen van mogelijke overstromingen worden nauwkeurig onderzocht. Hoe groter die gevolgen, hoe hoger men voor de kwetsbare gebieden het overstromingsrisico schat.

Waarnemingen van de jongste 150 jaar laten uitschijnen dat de globale gemiddelde temperatuur van de aarde in de lucht en in de oceanen gestegen is. Daardoor smelt het landijs en het verwarmde zeewater zet uit. Het is niet onwaarschijnlijk dat dit bijdraagt tot een stijging van het gemiddelde zeeniveau.

Wetenschappers hebben een jaarlijkse toename gemeten van 2 tot 3 mm in de laatste eeuw. Deskundigen zijn van mening dat de trend zich zal versnellen in de nabije toekomst. Omdat ook veranderingen in windpatronen en regenval kunnen optreden vereist de bescherming tegen wateroverlast nu en in de toekomst speciale aandacht.



▲ **Foto boven:** tentoonstelling 'Zeevering ook een Ku(n)st'

In het Europese project SAFECOAST treedt Vlaanderen op als Belgische partner. Twee entiteiten van de Vlaamse overheid dragen bij tot twee belangrijke acties. Het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement vergelijkt de verschillende methodes voor het berekenen van de overstromingsrisico's en geeft aanbevelingen voor de verbetering van die methodes.

De afdeling KUST van het Agentschap MDK bestudeert en evalueert bestaande kustveiligheidsplannen uit de diverse partnerlanden om als insteek te dienen voor de opmaak van een kustveiligheidsplan voor Vlaanderen. Dat plan stelt maatregelen voor, die de Vlaamse kust moeten beveiligen tot in 2050.

In het kader van de communicatie rond dit Europese project organiseerde de afdeling Kust twee maal een informatieve campagne die SAFECOAST aan het ruime publiek moest voorstellen. Om de aandacht te trekken koppelde men de informatie aan een wervend luik waarin de zeevering het onderwerp uitmaakte van kunstzinnige fotografie. De campagne liep in Oostende en in Blankenberge onder de titel Zeevering (ook) een Kunst.

## Hydrografische lodingen

**D**e Vlaamse Hydrografie van de afdeling Kust werkte in 2007 samen met de DAB Vloot en een externe dienstverlener aan een succesvolle uitvoering van de hydrografische lodingen langs de Vlaamse en Nederlandse kust. Voor deze opdracht werd het vaartuig Hydro 1 ingezet. Ook in de Vlaamse jacht- en vissershavens worden hydrografische lodingen uitgevoerd.

In overleg met de Vlaamse Hydrografie kocht de DAB Vloot twee geschikte vaartuigen van het type Merry Fisher 695 aan. Deze vaartuigen zijn omgedoopt tot Hydro 1 en Hydro 3.

Voor het ombouwen van vaartuig naar peilplatform is beroep gedaan op de kennis en ervaring van de Vlaamse Hydrografie.

Na het in de vaart stellen van de Hydro 1 is een overeenkomst afgesloten tussen de afdeling Kust en de DAB Vloot voor het continue ter beschikking stellen van een peilvaartuig met bemanning.

De Vlaamse Hydrografie stond in voor de uitrusting van de Hydro 1 met eigen hydrografische apparatuur. In een latere fase zal dergelijke apparatuur ook aan boord van de Hydro 3 worden geïnstalleerd.

### Foto onder:

Hydro 1



De hydrografische peilingen op de vooroever langs de kust worden elk voorjaar aangestuurd door de Vlaamse Hydrografie en hebben tot doel om de gegevens te verzamelen voor de productie van nautische kaarten alsook om informatie te verzamelen ten behoeve van hydrodynamische- en morfodynamische studies, uitgevoerd door de afdeling Kust en de departementale afdeling Waterbouwkundig Laboratorium en Hydrologie.

Voor het peilen in de Vlaamse jacht- en vissershavens werden de opdrachten volgens behoefte gegeven door de subcel Baggerwerken van de afdeling Kust.

De Vlaamse Hydrografie voerde nog andere peilopdrachten uit, in overleg met de terzake bevoegde instanties van de Vlaamse overheid.

Deze hielden onder meer het monitoren in van de aanleg van een groot strand in Oostende, van de evolutie van natuurzones zoals de Baai van Heist alsook van diverse werken voor zeevering door strandvoeding en strandverhoging.



## Opwaardering jachthavensite in Zeebrugge

**B**egin deze eeuw is gestart met de herinrichting van de omgeving van de oude vismijn in Zeebrugge. Het dossier werd opgenomen in het Kustactieplan en Westtoer werd aangesteld als projectcoördinator.

Zo is een integraal project uitgewerkt voor de herwaardering van de site. Naast de nodige infrastructurele werken zocht men naar andere locaties voor en bundeling van de aanwezige scheepswerven. Het gebruik van het beschikbare wateroppervlak werd herbekeken en herschikt.

De eigenlijke infrastructurele werken werden in 2004 opgestart. Naast de MDK-afdeling Kust hadden ook de Provincie West-Vlaanderen en Stad Brugge er een aandeel in. Door het studiebureau en de architecten werd gekozen voor een concept met industrieel karakter, gezien de ligging in de voorhaven van Zeebrugge en het historische gebruik als vissershaven.

Zo koos men ervoor de Rederskaai om te bouwen tot een wandelpromenade met grote betonnen platen als verharding. De nieuwe armaturen voor straatverlichting werden ontworpen als portieken, wat een verwijzing uitmaakte naar de portaalkranen in de haven. Deze portieken vormen een geheel met de terrasconstructies die geplaatst worden door de uitbaters van de aanpalende horecabedrijven.

Omdat de kaai een recreatieve bestemming zou krijgen, bracht men uit veiligheidsoverwegingen een leuning aan in roestvrij staal.

De Graaf Jansdijk, die evenwijdig loopt aan de Rederskaai, werd eveneens volledig heraangelegd en over de volledige lengte voorzien van groene parkeervakken. De beide parken die aansluiten op deze zone zijn volledig ingericht met paden en verlichting.

Het Visserskruis is een monument als eerbetoon aan de op zee omgekomen vissers. Aansluitend op de wandelsite rondom is een houten ovaal uitkijkplatform gebouwd, dat de wandelaars en recreanten een uniek uitzicht biedt op de drukke voorhaven.

In 2007 zijn de infrastructurele werken volledig voltooid. Al tijdens de uitvoering van deze werken bleek dat dit project ter plaatse een sneeuwbal-effect had veroorzaakt en ook de vastgoedsector zich vastbeet in deze gerenoveerde omgeving.



▲ **Foto boven:**  
*Uitkijkplatform aan het Visserskruis in Blankenberge*

## Vuurtorendok wordt jachthaven in Oostende

**Foto rechts:**  
Vuurtorendok  
in Oostende

**I**n het kader van het ontwikkelingsproject Oosteroever Oostende wenst de MDK-afdeling Kust het Vuurtorendok in te schakelen in het jachthavengebeuren.

Een nieuw element dat in de onderhandelingen met de Stad Oostende aan bod gekomen is betref de exploitatie van het Vuurtorendok.

Het Vuurtorendok is eigendom van het Vlaamse Gewest en werd tot voor kort uitgebaat door de Stad Oostende. Het dok vergde nochtans een structureel onderhoud wou men het kunnen inpassen in het integrale ontwikkelingsproject Oosteroever Oostende.

De afdeling Kust en de Stad Oostende bereikten een akkoord om de exploitatie terug in handen te geven van de MDK-afdeling, die de sanering meteen aanpakte.

Een eerste stap voor de sanering van het Vuurtorendok was de berging van het scheepswrak Pico.

Met de berging van wrakken gaan aanzienlijke eenmalige kosten gepaard, zoals mobilisatie van bergingmaterieel en inrichting van de werfzone in overeenstemming met de milieuwetgeving. Om deze redenen opteerde men ervoor het bestek voor ruiming van het scheepswrak Turner in het Visserijdok uit te breiden met de ruiming van het wrak in het Vuurtorendok.

Na de berging van het vaartuig Turner pakte men de Pico aan. Het ging hier om een destructieve berging waarbij het gezonken vaartuig in stukken werd getrokken met selectieve verwerking van houten en stalen onderdelen.

### **Bijzondere veiligheidsmaatregelen**

Tijdens de berging van beide vaartuigen nam de aannemer maatregelen om lekkende vloeistoffen in te perken om milieuschade te vermijden. Ondanks deze inspanning trad toch, door een plotse waterpeilverhoging die men niet kon voorzien, een vrij groot olieverlies op in het Vuurtorendok.

Tijdens de uitvoering stelde men ook vast dat er asbesthoudende materialen uit het vaartuig werden gehaald. De opgehaalde stukken waren doorweekt, er was geen risico op het vrijkomen van asbeststof en derhalve geen onmiddellijk gevaar voor de volksge-



zondheid. Niettemin legde men in samenspraak met de arbeidsinspectie de werken tijdelijk stil.

De opmaak van een asbestinventaris bleek onmogelijk, omdat het gezonken vaartuig al meer dan 10 jaar onder water lag. Het asbest kon niet selectief verwijderd worden en men stelde voor elk opgehaald stuk van het vaartuig te laten inspecteren door een erkende asbestverwerker.

Op werfniveau werd de gewone afvalstroom van hout en metaal gescheiden van het asbesthoudend materiaal, dat men nat hield in afgedekte containers in afwachting van verwerking in een onderdrukzone. De onderdrukzone werd gebouwd in een loods in de nabijheid van de werf. Het asbest van de draagstructuren werd er gescheiden en afgevoerd om te worden ingekapseld.

Dankzij deze uitzonderlijke veiligheidsingrepen konden de beide vaartuigen volledig worden verwijderd en kan de afdeling Kust de sanering van het Vuurtorendok verder zetten.

## Het project Duurzaam Zwin

Om te vermijden dat de waarde van Het Zwin, het unieke natuurgebied in het grensgebied van de Vlaamse en de Nederlandse kust, zou verloren gaan door dichtslibben en verzanden, is de afdeling Kust voor de Vlaamse overheid samen met de Nederlandse Provincie Zeeland gestart met het project Duurzaam Zwin.

Teneinde de verschillende mogelijke maatregelen van het project en de effecten ervan te onderzoeken en te vergelijken zette men een studie op, een Milieu Effecten Rapport (MER).

In maart 2007 bracht men de 'Kennisgeving' uit, die in Nederland de 'Startnotitie' wordt genoemd. Het publiek kon in Knokke-Heist (BE) en in Sluis (NL) de

probleemschets en een beschrijving van de te onderzoeken alternatieven inkijken.

De bevolking werd op de hoogte gesteld van de wijze waarop men de milieueffecten van geplande maatregelen zal onderzoeken, hoe de keuze van een voorkeursalternatief zal worden gemaakt en hoe men het meest milieuvriendelijk alternatief zal ontwikkelen.

In het Nederlandse Oostburg organiseerde men in maart een inspraakavond. Alle mondelinge en schriftelijke reacties en opmerkingen werden door de dienst MER verzameld.

In mei 2007 zijn de 'Richtlijnen' opgesteld voor het MER-onderzoek.

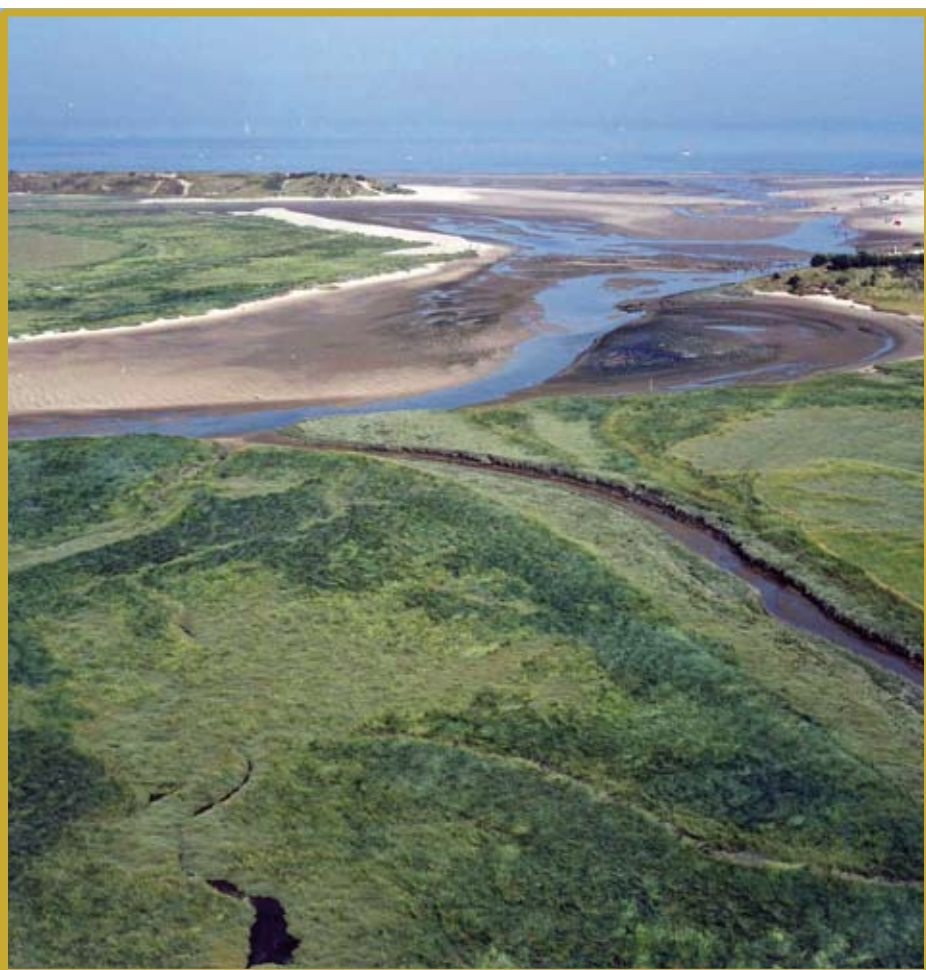
Daarin vroeg men om drie bijkomende alternatieven te onderzoeken:

- de uitbreiding van Het Zwin met 120 hectare door middel van gecontroleerd getij, d.w.z. met een afsluitbare doorlaatconstructie in de Internationale Zwindijk
- de uitbreiding met 180 hectare door middel van gecontroleerd getij, d.w.z. met een afsluitbare doorlaatconstructie in de Internationale Dijk
- de uitbreiding van het Zwin met inname van de Kleyne Vlake, ook gekend als de Zwinweiden.

De drie bijkomende alternatieven werden technisch uitgewerkt en getoetst aan de doelstellingen van het project. Op basis van deze resultaten wordt het MER-onderzoek uitgevoerd. Dit zal afgerond worden in de eerste helft van 2008.

Eind 2007 is alvast een 'Antwoordnota' verschenen, waarin de Vlaamse en de Nederlandse projectleiders antwoordden op alle inspraakreacties en opmerkingen. Hierin staat ook vermeld op welke manier rekening wordt gehouden met de opmerkingen in het verdere onderzoek.

**Foto links:**  
*Het zwin*



## Rampenplan voor Noordzeegebieden

Het doel van het project Chain of Safety, dat al in 2006 werd gestart, is een stap zetten naar een rampenplan voor alle Noordzeegebieden en daarnaast de structuur uitwerken van een dergelijk rampenplan. Dit Europese project bouwt voort op het vroegere EU-project Escape.

**Foto onder:**  
*Verhoogde stranden voor kustveiligheid*

De afdeling Kust werkt in Chain of Safety als volwaardige partner samen met de Provincie West-Vlaanderen en het Nederlandse Rijkswaterstaat. De partners realiseren de opbouw van een rampenplan bij overstromingen met het Schelde-estuarium als pilootproject.

Na de realisatie zal er een virtuele try-outoefening worden gehouden om dit rampenplan te testen. De ervaringen en het rampenplan van het pilootproject zullen als insteek fungeren bij de uiteindelijke opmaak van een algemeen rampenplan voor de gehele Noordzee.

Aan het einde van de huidige uitvoeringstermijn in 2008 zal enkel het rampenplan van het pilootproject opgesteld zijn maar er wordt al een tweede fase voorzien binnen Chain of Safety. In deze tweede fase wil men komen tot het opstellen van een Algemeen Rampenplan.



# Scheepvaartbegeleiding





## Inleiding

**D**e hoofdplicht van deze afdeling is de scheepvaart veilig en vlot te laten verlopen naar en van de Vlaamse en Zeeuwse havens. Om dit te verzekeren, wordt de scheepvaart vanaf de Frans-Belgische grens opgevolgd en aangestuurd via Vessel Traffic Services (VTS).

Omdat de Westerschelde voor een groot deel over Nederlands grondgebied loopt, realiseren we samen met de collega's van Rijkswaterstaat het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.

Bij ongevallen op zee speelt het Maritiem Reddings-en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende een cruciale rol.

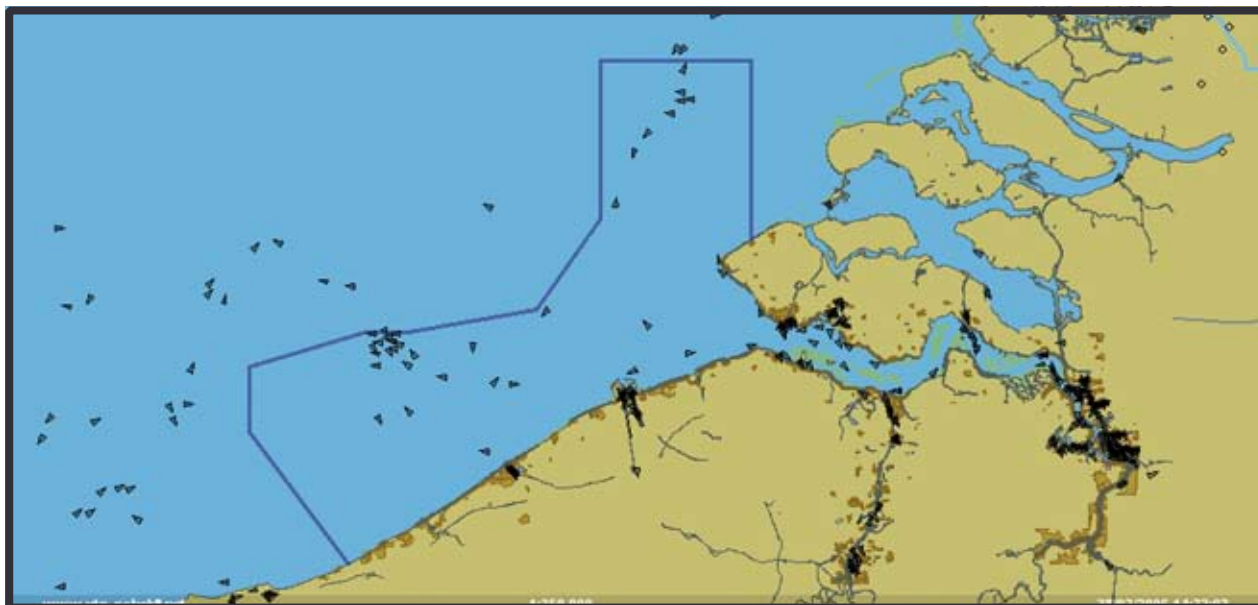
De afdeling begeleidt de scheepvaart van volle zee tot de kade in de haven en terug.

**Foto onder:**  
*Werkingsgebied VTS*

De afdeling telt 152 personeelsleden, waarvan er 124 in volcontinuïteit werken en 28 in de administratie.

## Kerntaken

- de scheepvaart vlot en veilig laten verlopen op de maritieme toegangswegen naar en van de Vlaamse zeehavens door het verlenen van VTS;
- beheer en exploitatie van de Schelderadarketen (SRK);
- het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) met Nederland realiseren;
- informatie en de nodige apparatuur beschikbaar stellen aan de loodsdiensten om loodsen doelmatig in te zetten voor het geven van Loodsen Op Afstand (LOA);
- beheren en opvolgen van de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse havenkapiteinsdiensten in het kader van het Havendecreet, dit betreft het toekennen van subsidies door het Vlaams Gewest aan de havenbedrijven ten behoeve van activiteiten van de havenkapiteinsdiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu;
- reddings- en sleepactiviteiten op zee ondersteunen en coördineren als SAR-autoriteit (Search And Rescue) vanuit het MRCC Oostende;



## 24 nieuwe verkeersleiders en opleidingen

In navolging van het protocol Zeewezen, afgesloten op 12 juni 2006, werden er 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. In dit interview peilden we vooral naar motivatie, affiniteit met de scheepvaart en de match met het competentieprofiel.

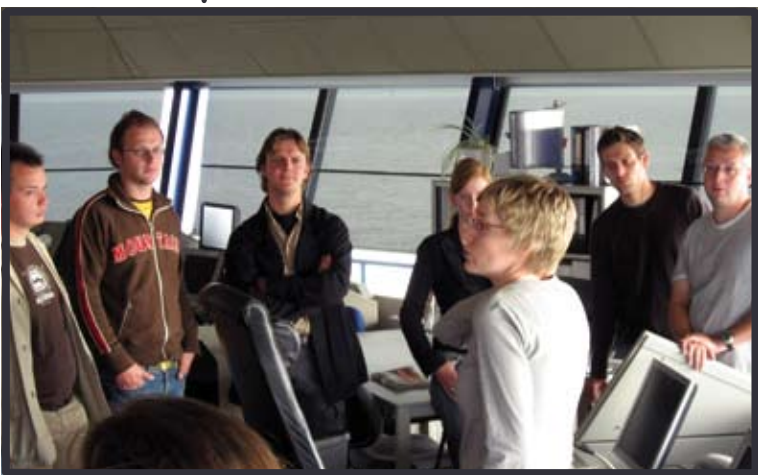
De 24 verkeersleiders worden gespreid over de verkeerscentrales van Zandvliet (13) en Zeebrugge (11).

Een eerste groep startte op 1 april, de tweede op 1 augustus.

Vooraleer de nieuwe verkeersleiders aan de slag kunnen in de verkeerscentrale, krijgen ze een uitgebreide opleiding die voldoet aan de internationale standaarden.

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 hier voor een voorlopig certificaat.

**Foto links:**  
*Opleiding  
nieuwe verkeersleiders*



## Kwaliteit

De afdeling Scheepvaartbegeleiding heeft in 2007 drie sterren behaald op het vlak van kwaliteit, de zogenaamde EFQM-award.

EFQM staat voor European Foundation for Quality Management. Het doel van EFQM is om de afdeling Scheepvaartbegeleiding beter in staat te stellen haar eigen functioneren te beoordelen.

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

Daarna lichtten externe en onafhankelijke mensen de afdeling door en werden er verbeterprojecten opgezet zodat de afdeling beter in staat is om haar functioneren te optimaliseren en de resultaten te verhogen. De afdeling streeft naar uitmuntendheid.

Streven naar uitmuntendheid is niet enkel de taak van het afdelingshoofd of de kwaliteitsverantwoor-

delijke. Het is een taak van elk personeelslid van de afdeling. Elk personeelslid is verantwoordelijk voor het kwaliteitsvol uitoefenen van zijn/haar functie en het functioneren van de afdeling.



# Nautische Ketenbenadering

**Foto rechts:**  
*Loodsdienst-  
regelaar in het  
Van Damme-  
sluisgebouw in  
Zeebrugge*



**B**ij de ketenbenadering zien we de organisatie van de scheepvaart als een nautische keten, waarbij verschillende schakels zorgen voor een gestroomlijnde coördinatie van volle zee tot de kade in de haven en omgekeerd.

Het tastbare resultaat van deze filosofie is de garantie van optimale vlotheid en veiligheid van het scheepvaartverkeer, waarbij de capaciteit van de maritieme toegangswegen, de haveninfrastructuur en de personele middelen optimaal worden benut.

Voor de verschillende havens hebben we aparte doelen voor ogen.

## Ketenbenadering Zeebrugge

Op 31 oktober 2007 is het protocol over de nautische ketenbenadering ondertekend met de haven van Zeebrugge. Deze verklaart zich akkoord met de filosofie en de principes van de ketenbenadering en neemt ook haar verantwoordelijkheden hierin op.

De ketenbenadering werd in 2007 al in de praktijk gebracht. De haven van Zeebrugge is de eerste en tot nog toe enige die een gemeenschappelijke werkvloer heeft geïnstalleerd. Op de gelijkvloerse verdieping van het Van Dammesluisgebouw werken de loodsdienstregelaar van de overheid en de sluisbedienaars van de haven samen. De feestelijke inhuldiging van deze werkvloer vond plaats op 26 november 2007.

Bovendien zal de samenwerking in de toekomst nog uitgebreid worden. Er is beslist om de zesde

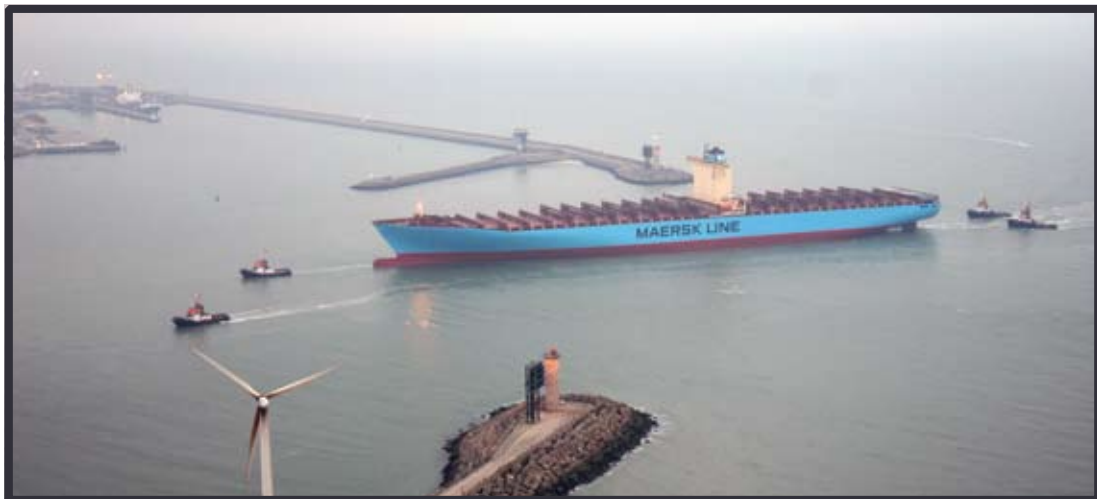


**Foto onder:**  
*De Elly Maersk  
vaart de haven  
van Zeebrugge  
binnen*



verdieping Van Dammesluisgebouw om te bouwen tot coördinatieruimte. Het is niet de bedoeling om de verkeerscentrale weg te halen van de westelijke havendam, aangezien het meeste scheepvaartverkeer doorvaart naar de Scheldehavens.

Naast een gecoördineerde werkvloer waren de nautische beheersmaatregelen voor de maidentrip van de Elly Maersk op 22 september ook een mooi praktijkvoorbeeld van de nautische ketenbenadering



**Ketenbenadering Gent – Terneuzen:**

Net zoals in de andere havens is het de bedoeling dat de Gentse haven zich akkoord verklaart met het protocol over de nautische ketenbenadering. Dit protocol zal binnenkort ondertekend worden.

In 2007 werd het onderzoek naar de mogelijkheden voor schepen met een breedte van 37m en een diepgang van 12,5 m in de Westsluis in Terneuzen afgerond. De resultaten hebben geleid tot besluiten in de Permanente Commissie van toezicht op de Scheldevaart en de Schelde Directeuren Vergadering. Het Sluis Naderingssysteem Marginale Schepen (SNMS) is een tool om loodsen optimaal uit te rusten om deze opdracht tot een goed einde te brengen. SNMS werd door de afdeling Scheepvaartbegeleiding voor de DAB Loodswezen besteld.

Daarnaast was er ook het onderzoek naar de werking van het sluisencomplex Terneuzen. Het is de bedoeling om hier een coördinatiecentrum Terneuzen te organiseren. Het project voert nu een eerste verkennend onderzoek om een gemeenschappelijke werkvloer in te richten op het sluisbedieningsplatform. In deze fase wordt o.a. nagegaan welke diensten er zullen worden samengebracht.



**Ketenbenadering Antwerpen:**

Het protocol nautische ketenbenadering werd voorgelegd aan de Schelde Directeuren Vergadering. Eind 2007 is het plan van aanpak voor de ketenbenadering voorgelegd aan de werkgroep Ketenbenadering in Antwerpen, waar alle betrokken actoren aanwezig waren en ook bereid gevonden zijn om hier concrete invulling aan te geven.

In 2007 is het locatieonderzoek naar een nieuw havencoördinatiecentrum opnieuw gelanceerd, in de komende jaren wordt hier verder aan gewerkt. Het is de bedoeling een gemeenschappelijke werkvloer op te richten om het vlotte en veilige scheepvaartverkeer nog verder te optimaliseren in functie van de ketenbenadering.

De verdieping van de vaarweg Scheur is afgerond. De resultaten van de winst op de tijpoorten en toename Maximum Geadviseerde Diepgang zijn kenbaar gemaakt op het overleg ketenbenadering dat plaatsvond op 14/12/2007 in Antwerpen.

▲ **Foto boven:**  
*kanaal Gent-Terneuzen*

**Foto links:**  
*Bemande verkeerscentrale in Zandvliet*



## Technologische innovaties

**Foto rechts:**  
Kaartvenster in  
WESP

**D**it project vertaalt zich in verschillende deelprojecten om nieuwe technologieën en tools in te voeren voor verkeersbegeleiding en navigatieondersteuning én het adequate beheer en onderhoud van de Schelderadarketen en verwante systemen.

Deze deelprojecten zijn een vervolg van eerder genomen initiatieven (Automatisch Identificatie Systeem AIS, Centraal Broker Systeem CBS, Business Intelligence, Westerschelde planner WESP, Sluis Naderingssysteem marginale schepen SNMS) die verder worden uitgebreid en ontwikkeld.

Om het onderhoud van de computerinfrastructuur te vereenvoudigen is het virtualisatieproject opgestart, dat ingrijpend zal zijn voor de gehele IT-infrastructuur van de Schelderadarketen.

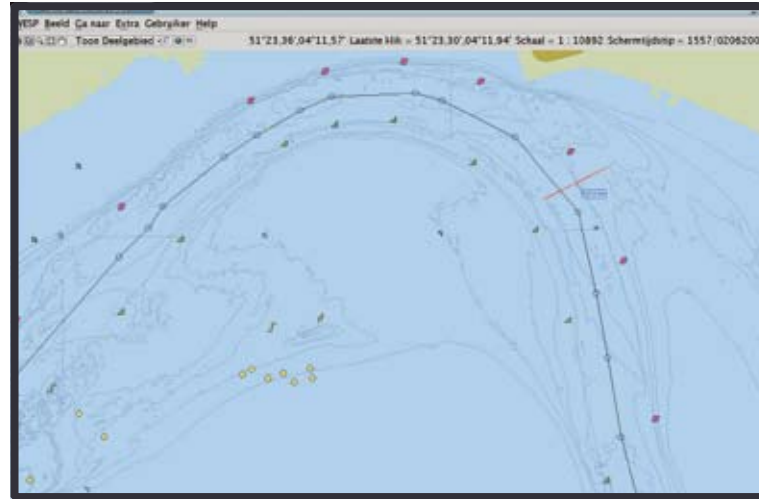
### Tastbare resultaten binnen deze legislatuur

**1** Het Automatisch Identificatie Systeem (AIS) aanpassen en integreren in toepassing van de RIS-richtlijn. RIS staat voor River Information Services en biedt dienstverlening aan de binnenvaart aan.

**2** Het Central Broker System (CBS) uitbouwen en vervolmaken ten behoeve van VTMS en RIS. Het CBS is een dispatch-systeem van allerlei informatie over de haven en de maritieme toegangswegen. VTMS is de evolutie van Vessel Traffic Services naar Vessel Traffic Management and Information Services. Het komt erop neer om de informatie in goede banen te leiden.

**3** Ingebruikname van de Westerschelde Planner release 2 en integratie ervan in de ketenbenadering. De Westerscheldeplanner is een tool die de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit op het Scheldecoördinatiecentrum in Vlissingen meehelpt de tijpoorten voor de diepstekende schepen te berekenen.

**4** Het Sluis Naderingssysteem Marginale Schepen (SNMS) laten gebruiken door de loodsen van de DAB Loodswezen op het kanaal Gent-Terneuzen bij de schepen die 37meter breed zijn (Kamsarmax schepen)



**5** Omdat het belangrijk is om strategische denkoefeningen te maken op korte, middellange en lange termijn werken de Vlaamse overheid en Rijkswaterstaat Nederland samen aan de studie VTS 2020. Het komt erop neer om na te denken over knelpunten en kansen voor de VTS in de Schelderegio. Het is de bedoeling om in 2008 te beschikken over die langetermijnvisie, VTS 2020 genaamd.

**6** Opstart van het virtualisatieproject (realisatie) om de TCO (Total Cost of Ownership) van de ICT- infrastructuur van SRK te reduceren. (zie boven)

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

- Vervanging van de radarzender en -ontvangers
- oplevering Herles, dit is de herinrichting van de lessenaars in alle centrales, zowel in Vlaanderen als in Nederland
- VHF-systeem – aanpassingen t.b.v. de marifoonblokindeling. Omdat de kanalen bij de centrale Zandvliet overbelast zijn, wordt er gewerkt aan een splitsing van de radiocommunicatie en de bijhorende VHF-systemen
- oplevering Radio Direction Finder
- WAN – 2006: integratie vervolmaken
- oplevering Klimaatplafonds

# Havenkapiteinsdiensten

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

In de havens zorgen de havenkapiteinsdiensten voor de vlotheid en de veiligheid. Hiervoor geeft de Vlaamse overheid (afd. Scheepvaartbegeleiding) subsidies.

## Tastbare resultaten binnen deze legislatuur

Een duurzame en economisch verantwoorde maritieme toegankelijkheid van alle zeehavens, aangepast aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart.

Per kwartaal organiseert de afdeling een overleg met de betrokken havenkapiteinsdienst om de vlotheid en de veiligheid van het scheepvaartverkeer in beeld te brengen in uitvoering van de afgesloten overeenkomsten.

## Zeebrugge

In 2007 werden de VTS – radarsystemen en het cameranetwerk in het havengebied Zeebrugge vernieuwd.

## Gent

Op het kanaal Gent-Terneuzen en in het havengebied van Gent werd het voorbije jaar de vernieuwing van radiocommunicatiesystemen gesubsidieerd

## Antwerpen

De radarsystemen in het Antwerpse havengebied zijn vernieuwd. Op de vierde verdieping van de verkeerscentrale Zandvliet zijn nieuwe consoles en werkplekken geïnstalleerd. Bovendien was er een aanpassing aan de stroomvoorzieningen in de verkeerscentrale Zandvliet door de voorziening van noodstroom. De camerabeelden (CCTV) zijn geïntegreerd op het radanetwerk.

Budgettaire impact			
Jaar	Euro	Aanrekening Progr. & BA	Omschrijving
2008	17.757.256,46	MI 3123 C	Subsidies havenkapiteinsdienst
2005	1.854.499,91	VIF – BA 73.21	Radarvernieuwing havengebied Zeebrugge
2006	5.123.225,91	VIF - BA 73.21	Radarvernieuwing havengebied Antwerpen
2007	1.395.499,00	VIF –BA 73.71	Vernieuwing radiocommunicatiesystemen havengebied Gent en maritieme toegang
2007	1.526.132,97	VIF – BA 73.71	CCTV-netwerk in havengebied Zeebrugge
2007	54.166,86	VIF – BA 73.71	Antwerpen: Radar Lokatie onderzoek Antwerpen Linkeroever
2007	201.623,51	VIF – BA 73.71	Antwerpen: herinrichting wekvloer en installatie extra consoles 4de verdiep verkeerscentrale Zandvliet
2007	84.111,46	VIF – BA 73.71	Zeebrugge: verhuis loodsdiensregelaar op gemeenschappelijke werkvloer lodico en sluismeester
2008	320.000,00	MC 7371 C	Aanpassing en uitbreiding informatiesysteem ten behoeve van de ketenbenadering voor de 4 Vlaamse zeehavens
2008	550.000,00	MC 7371 C	Zeebrugge: VTS platform ketenbenadering
2008	400.000,00	MC 7371 C	Zeebrugge: CCTV cameranetwerk - uitbreiding en aankoppeling andere diensten
2008	250.000,00	MC 7371 C	Gent: CCTV cameranetwerk - uitbreiding en aankoppeling andere diensten
2008	200.000,00	MC 7371 C	Antwerpen: Aanpassingen stroomvoorziening te verkeerscentrale Zandvliet
2008	750.000,00	MC 7371 C	Antwerpen: Vernieuwing en integratie radarsensor Royersluis
2008	300.000,00	MC 7371 C	Antwerpen: Integratie CCTV beelden in haven radanetwerk

# Maritiem Reddings-en Coördinatiecentrum (MRCC)

**H**et 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 de zeescheepvaart, 40 000 voor ferryboten, 25 000 bewegingen voor recreatie en circa 15 000 bewegingen van visservaartuigen.

Jaarlijks wordt er meer dan 200 miljoen ton goederen vervoerd binnen dat gebied. Een aantal van die goederen wordt als gevaarlijk en/of verontreinigend gecatalogeerd.

Bovendien omvat dit gebied de toegangseulen 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.

Het deel van het VTS-gebied op Belgisch grondgebied is slechts een deel van het totale SAR-gebied, omwille van de beperking van het radar- of VHF-bereik vanaf de kust of vanaf het offshore radarplatform op de Oostdyckbank.

Binnen de Europese en internationale context namen de taken en verantwoordelijkheden van het MRCC toe.

Met het streven naar een moderne Kustwacht conform de internationale voorschriften, kwam de vraag naar een ruimere locatie en om de vernieuwing van de technische infrastructuur, de communicatieapparatuur en specifieke software.

Op technologisch vlak willen we streven naar de exploitatie van het MRCC Oostende als innovatief kustwachtstation.

Wat de operationele werking betreft, willen we de MRCC/SAR-procedures uitschrijven en actueel houden in samenwerking met de SAR-partners

**Foto onder:**  
*Het MRCC in Oostende*



**Tastbare realisaties binnen deze legislatuur**

Het technologisch en innovatief uitgerust MRCC geldt als voorbeeld van een Europees modern kustwachtcentrum, dit voorbeeld willen we graag handhaven. Daarom is het belangrijk dat er duidelijke procedures en draaiboeken voor incidentenafhandeling zijn op het MRCC.

**Acties 2007**

Meewerken aan de uitbouw van een Management Informatie Platform MDK: Uitbouw SafeSeaNet/Central Broker Systeem/Automatisch Identificatie Systeem dataknooppunt MRCC

Op het MRCC gebeurden er aanpassingen aan de meteo-visualisaties op de werkvloer. Er kwam een uitbreiding van de radiocommunicatiesystemen, nl: extra Very High Frequency -VHF- radiokanalen.

Bovendien was er de migratie van de radarapparatuur in het Maritiem Informatie Kruispunt Zeebrugge en RSC Koksijde. Deze migratie ging gepaard met functionele aanpassingen en upgrades.

Volgend op de migratie en upgrade van de radarsoftware wordt er een nieuwe opleiding aangeboden aan huidige en nieuwe operatoren.



▲ **Foto boven:**  
de moderne  
uitrusting in  
het MRCC

Budgettaire impact			
Jaar	Euro	Aanrekening Progr. & BA	Omschrijving
2007	79.872,10	VIF -BA 7371	Koppelingen met MDK Management Informatie Platform
2007	71.446,87	VIF -BA 7371	Meerwerk 16EN/2004/4: CR 40: VHF radio interface met SRK
2007	79.640,99	VIF -BA 7371	Meerwerk 16EN/2004/4: CR 46: vernieuwing wind en getijmeting
2007	98.760,74	VIF -BA 7371	Meerwerk 16EN/2004/4: CR 41: inkoppeling radar Zeebrugge
2007	63.496,06	VIF -BA 7371	Meerwerk 16EN/2004/4: CR 44: leveren en installeren routers voor WAN-verbindingen
2007	249.758,52	VIF -BA 7371	MRCC: Uitbouw Kustwachtcentrale (koppeling MIK)
2008	200.000,00	MC 7371 C	MDK informatieplatform: Uitbouw SafeSeaNet/CBS/AIS dataknooppunt MRCC
2008	50.000,00	MC 7371 C	MRCC: Aanpassingen meteo visualisaties werkvloer
2008	170.000,00	MC 7371 C	MRCC: Uitbreiding radio communicatie systemen (extra VHF radiokanalen)
2008	450.000,00	MC 7371 C	MRCC: Migratie radarapparatuur (Open GL technologie)
2008	100.000,00	MC 7371 C	MRCC: Extra opleidingssessies



# Communicatieacties

**Foto rechts:**  
Interne  
nieuwsbrief  
'Achter de  
schermen'

**D**e afdeling heeft in haar communicatiestrategie drie doelgroepen voor ogen: intern, extern en het grote publiek.

De externe communicatie is toegespitst op de verschillende partners, die betrokken zijn bij de nautische ketenbenadering. Hiervoor wordt vaak aangesloten bij acties op MDK-niveau, zoals de maritieme overleggen, waar de afdeling Scheepvaartbegeleiding een forum krijgt.

Op regelmatige basis wordt ook samengezeten met de havens in functie van de havenkapiteinsdiensten

De communicatie naar het brede publiek is meestal gestroomlijnd via evenementen op het niveau van MDK of van de Vlaamse overheid, zoals de Vlaanderendag. Het MRCC en de verkeerscentrales kunnen altijd rekenen op een grote interesse van de bevolking, wat tal van bezoeken tot gevolg heeft. Dit alles draagt bij tot de sensibilisering over het maritieme transport, de havens, scheepvaartbegeleiding en reddingsacties op zee...

**Foto onder:**  
Intern infomoment

Omdat de afdeling Scheepvaartbegeleiding op verschillende locaties actief is en het merendeel van de personeelsleden in volcontinuïteit werken, is interne communicatie van groot belang.



Naar aanleiding van bevestigingen bij het personeel werden nieuwe acties opgesteld.

Driemaandelijks verschijnt de nieuwsbrief 'Achter de schermen'. De titel verwijst naar het interne aspect van de job en naar de inhoud van de verkeersbegeleiding, die vaak letterlijk en figuurlijk achter de schermen plaatsvindt. In deze nieuwsbrief komen projecten, studies, aanbestedingen en opleveringen aan bod. In iedere uitgave wordt er één personeelslid van de operationele werkvloer of van de administratie geïnterviewd. Er is ook ruimte voor personalia en de aankondiging van evenementen. Het is de bedoeling dat deze nieuwsbrief tweerichtingsverkeer wordt, waarin iedereen zijn boodschap kwijt kan.

Het afdelingshoofd en het celhoofd HRM trekken ook maandelijks naar de verkeerscentrales (alternerend centrale Zandvliet/ centrale Zeebrugge), om het wederzijdse begrip voor de administratie en de operationelen te vergroten.

In 2007 werden de interne informatiemomenten opgestart. Er werden twee sessies in het voorjaar (25 en 26 april) en twee in het najaar (21 en 28 november) georganiseerd. Steeds meer personeelsleden wonen deze sessies bij, wat we natuurlijk toejuichen.



# DAB Vloot



## Inleiding

**Foto rechts:**  
Reddingsboot  
R5 'Tuimelaar'

**V**LOOT is met haar 45 vaartuigen onder Belgische vlag en circa 570 personeelsleden aanwezig voor de Vlaamse kust en op de vaarwegen in het algemeen, ook stroomopwaarts van Antwerpen.

2007 zal in het geheugen van VLOOT gegrift blijven als het jaar waarin de organisatie ISO 9001- en ISM-certificaten behaalde. VLOOT wordt zodoende ook structureel verankerd als een volwaardige rederij met een marktconforme werking.

Dit uitte zich ook in het feit dat het voorbije jaar de vlootvernieuwing verder werd gezet: 4 nieuwe vaartuigen werden in dienst genomen, en 7 nieuwbouwprojecten zijn opgestart.

Tenslotte mag ook niet voorbij gegaan worden aan de inspanning die VLOOT leverde om voor ieder personeelslid de passende STCW-certificaten te verkrijgen. Dit vormingstraject loopt trouwens over verschillende jaren.



## Veerdiensten

VLOOT zet gratis veerdiensten in en transporteert zo jaarlijks ca. 1.000.000 voetgangers en tweewielers, 710.000 personenauto's en 79.000 vracht- en bestelwagens

Tijdens de week worden de veerdiensten vooral gebruikt door pendelaars. Tijdens de weekends en de vakantieperiodes bestaat een groot deel van de passagiers uit recreatie en toerisme.

VLOOT exploiteerde in 2007 volgende veerdiensten:

### Op de Schelde:

- Kruikeke-Hoboken
- Bazel-Hemiksem
- Lillo-Doel

### Op het kanaal Gent-Terneuzen

- Langerbrugge
- Terdonk

### Op de IJzer:

- Nieuwpoort (havengeul)

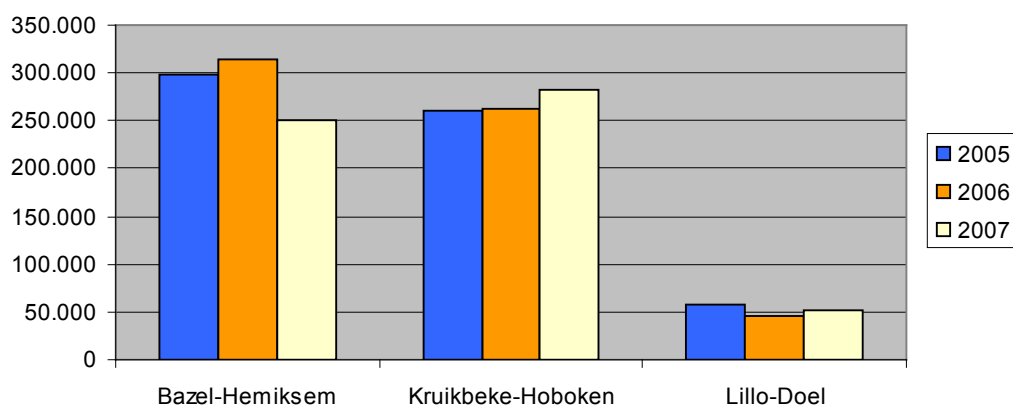
In Nieuwpoort verbindt een tijdelijke basisdienst de wester- met de oosteroever van de IJzer.

Voor Oostende wordt de uitbating van een veer tussen de stad en de oosteroever gepland. VLOOT bestelde reeds drie nieuwe veerboten voor voetgangers en fietsers.

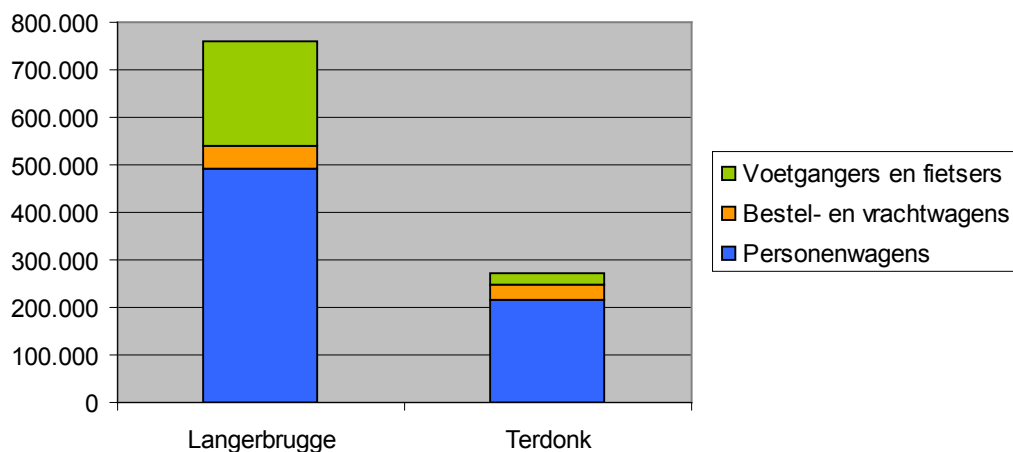
Van zodra de walinfrastructuur voltooid is, wil VLOOT in beide havens van start gaan met een volwaardige exploitatie.

In 2007 vervoerde VLOOT te Nieuwpoort 91.283 passagiers.

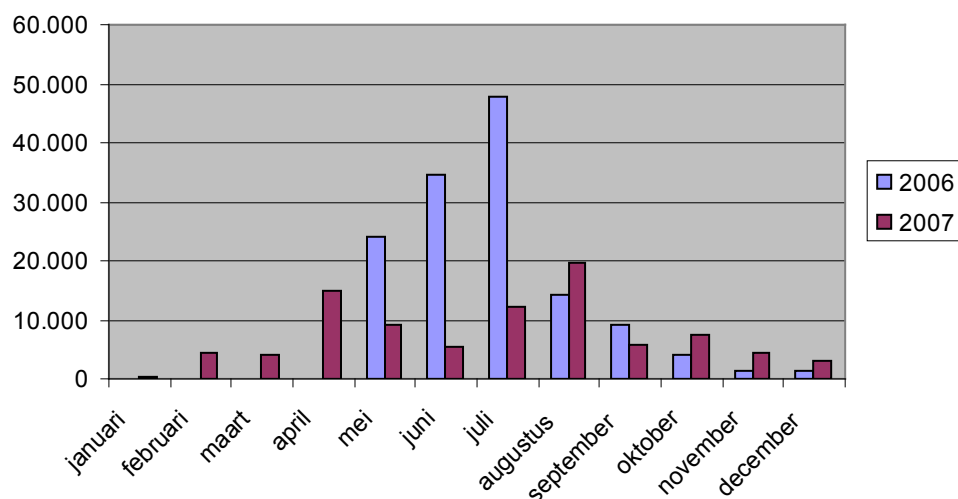
### Aantal voetgangers en (brom)fietsers die gebruik maken van de scheldeveren



### Gebruikers van de veerdiensten op het Kanaal Gent - Terneuzen



### Passagiersaantallen veerdienst Nieuwpoort



## Algemene hulpverlening en zeereddingsdienst

**Foto rechts:**  
Reddingsboot  
R3

**V**LOOT is verantwoordelijk voor de organisatie van de inzet en de exploitatie van de 'Search and Rescue'-schepen aan de Belgische Kust. VLOOT houdt daartoe operationeel inzetbare en voor hun taak uitgeruste vaartuigen beschikbaar, die onmiddellijk kunnen uitrukken.

In het kader van de eerstelijnszorg voor algemene hulpverlening op zee houdt VLOOT ook een bemande zeesleepboot ter beschikking met belangrijke bluscapaciteit. In 2007 werd deze zeesleepboot uitgerust met een nieuwe RIB die een snelheid van 35 knopen kan ontwikkelen en dus ook de paraatheid verhoogt.

Het personeel van VLOOT staat 24 uur op 24 paraat om in nood verkerende vaartuigen en personen te redden. Zodra de meteorologische diensten windkrachten boven 6 Beaufort voorspellen, houdt het personeel van VLOOT een extra permanentie (stormwacht).

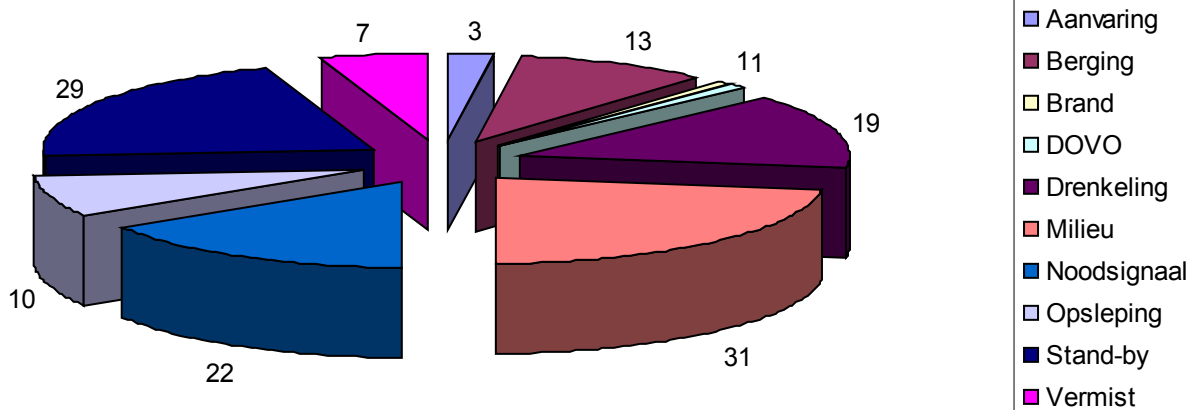
VLOOT stelt bovendien op contractuele basis ook vaartuigen ter beschikking van andere kustwacht-partners buiten MDK. Als dusdanig vervult VLOOT, naast de marine, een cruciale en centrale rol bij de inzet van de overheidsmiddelen op het water.



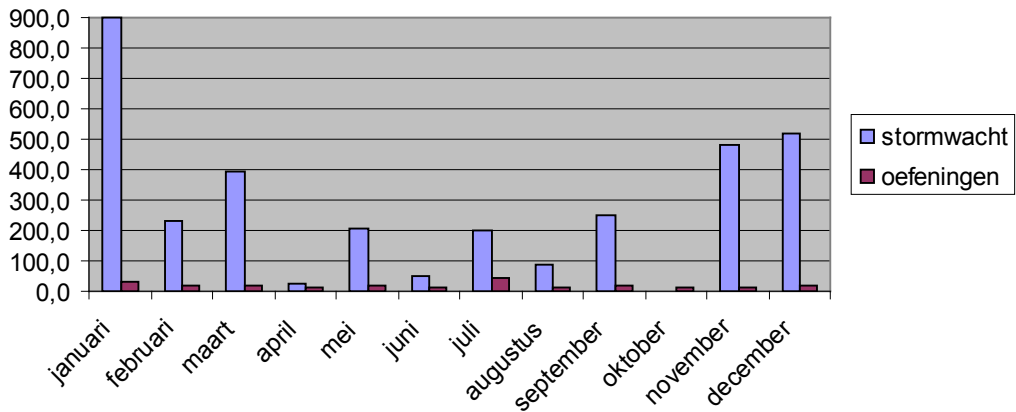
In 2006 heeft VLOOT in het kader van een optimale inzet en exploitatie van de SAR-schepen aan de kust een convenant afgesloten met de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst. VLOOT heeft hiermee de Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst formeel erkend als SAR-partner.

Om de naleving van hun afspraken in het convenant te kunnen blijven garanderen, heeft VBZR in 2007 een nieuwe reddingsboot in gebruik genomen.

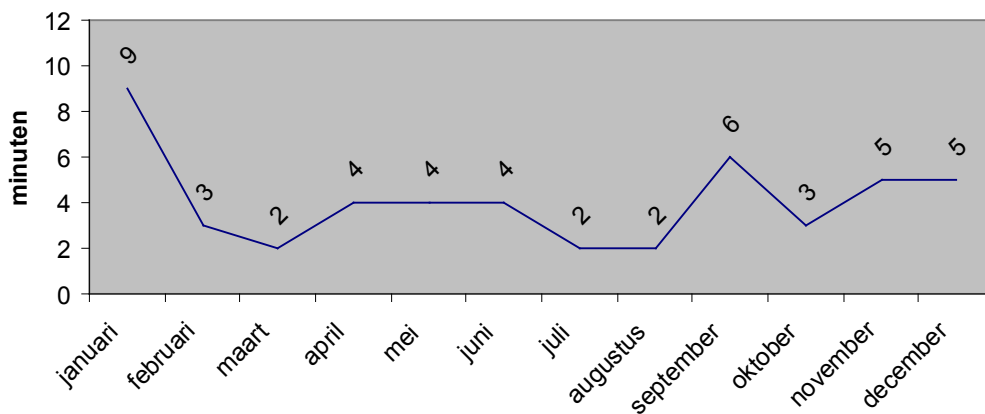
### SAR-interventies in 2007



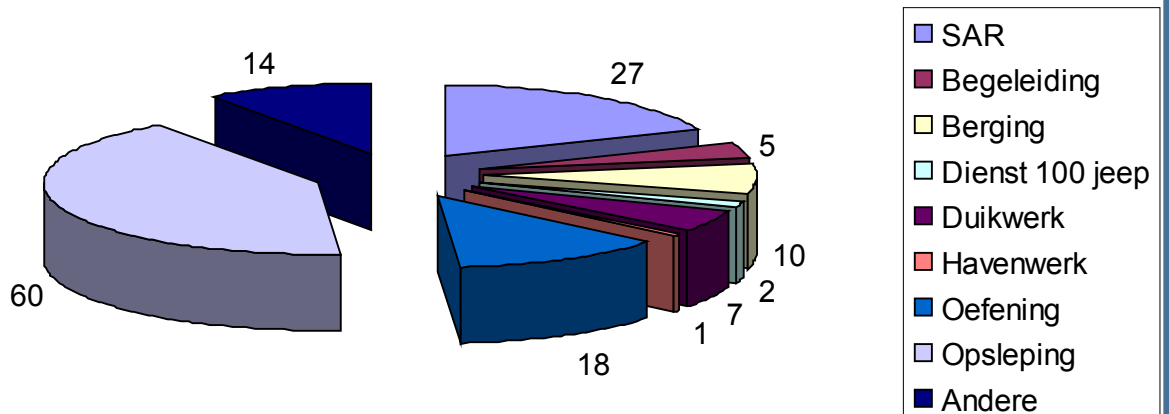
### Aantal uren stormwacht en reddingsoefeningen SAR in 2007



### Gemiddelde doorlooptijd tussen ontvangen noodoproep en afvaart van het schip in 2007



### Interventies VBZR in 2007

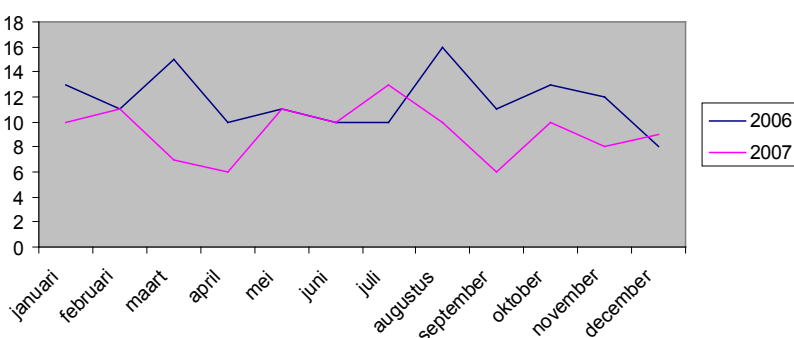


## Vaarwegmarkering

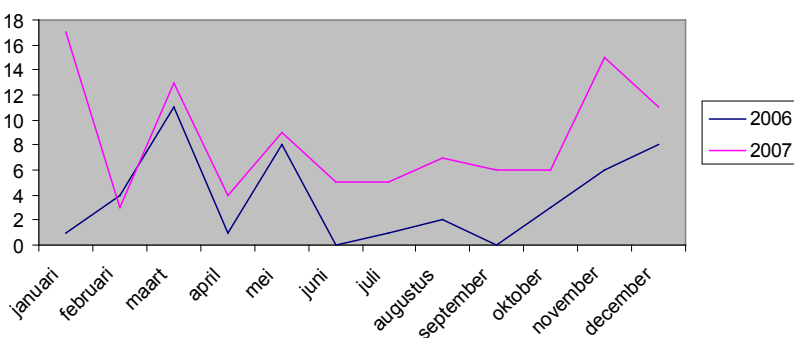
**V**LROOT staat in voor de bebakening van de vaarwegen op de Noordzee over een gebied met een oppervlakte van +/- 3.600 km<sup>2</sup>. In het Scheldegebied bebakent VLOOT 28,35 zeemijl vaarwegen.

VLOOT zet vanuit de standplaats Oostende 120 boeien uit op de Noordzee. Vanuit de standplaats Antwerpen worden er 103 ingezet op de Schelde, de Rupel en het Kanaal Gent-Terneuzen.

**Aantal meldingen van boeien of vaste bakens met technisch defect of 'boei op drift' in Antwerpen**



**Aantal meldingen van boeien of vaste bakens met technisch defect of 'boei op drift' aan de kust**



Concreet staat VLOOT in voor de bebakening van volgende vaarwaters:

- Noordzee
- Schelde vanaf Temse tot aan de Nederlandse grens
- Rupel van de sluis van Hingene tot Boom
- Antwerpen – Verrebroekdok
- Kanaal Gent-Terneuzen – ankergebied

VLOOT is verantwoordelijk voor het operationeel beheer van de vaarwegmarkeringen. Zowel het aanbrengen van de vaarwegmarkeringen (boeien en bakens) als het onderhouden ervan gebeurt door VLOOT. Voor het positioneren van de boeien zet VLOOT speciale 'boeienleggers' in.

Omdat de drie vuurtorens langs de Vlaamse kust deel uitmaken van de globale vaarwegmarkering worden zij ook door VLOOT uitgebaat. Naast het beheer van de torens als maritieme bakens, staat VLOOT ook in voor het civiel-technisch gedeelte van de torens.

Behalve de vuurtorens beheert VLOOT ook lichtlijnen aan de kust en op de Schelde.

### VLOOT werkt samen met Nederland voor de vaarwegmarkering.

VLOOT en de directie Noordzee van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn overeengekomen om bijstand te verlenen in elkaars vaargebied.

De overeenkomst dienaangaande werd op 21 juni 2007 ondertekend. 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 gedooft boeien, verdreven boeien terug in positie plaatsen, nieuwe boeien plaatsen bij ernstige schade, of het uitvoeren van herstellingen bij geringe schade. In 2007 was er geen noodzaak voor één van beide partijen om bijstand te vragen.

Daarentegen heeft VLOOT wel ad hoc bijstand verleend aan de Franse vaarweg-markerings-dienst 'Service des Phares et Balises' in het grensgebied voor de kust van De Panne – Duinkerken.

## Beloodsen te water

**V**LROOT bracht in 2007 circa 56.000 loodsen aan boord van te beloodsen schepen. VLOOT is verantwoordelijk voor het transport over water van de loodsen van en naar de te loodsen schepen en voor het verzorgen van voeding en logies op zee en aan de wal. Dit gebeurt door het inzetten van bemande en bedrijfsklare vaartuigen.

VLOOT neemt hierbij het volledige rederijbeheer voor haar rekening en specialiseert zich als 'transportbedrijf te water' dan ook verder, gebruik makend van haar schaalvoordeel, ook buiten haar opdrachten voor DAB Loodswezen.

VLOOT zet hiervoor een kotter in ter hoogte van de loodsenkruispost Wandelaar, verzorgt samen met het Nederlands Loodswezen de redebeloosing te Vlissingen, en verzorgt sinds 2006 ook de redebeloosing te Antwerpen.

Om in de nabije toekomst de redebeloosing vanuit Oostende met hoogwaardig vervoer te kunnen realiseren, is VLOOT in 2007 van start gegaan met het nieuwbouwproject van een snelle loodstender.

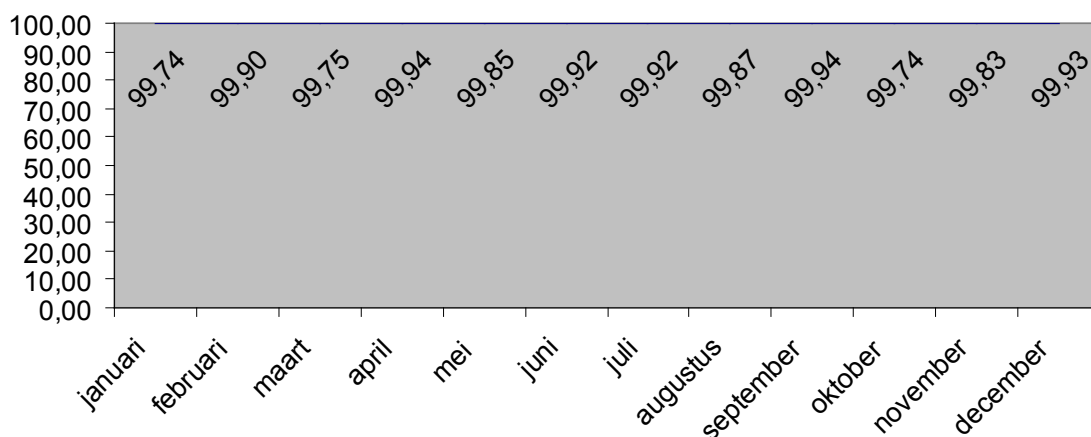


Daarnaast is in 2007 een proefproject opgestart om een verbinding tot stand te brengen voor digitaal dataverkeer tussen de loodskotter en de wal (Wimax), waar zowel VLOOT als Loodswezen gebruik van zullen kunnen maken.

Conform de internationale regels fungeert VLOOT als 'ISM-operator'.

▲ **Foto boven:**  
Loodsboot 6

### Procent beschikbaarheid waarmee voldaan werd aan contractuele verplichting van permanentie met klant DAB Loodswezen (exclusief onbeschikbaarheid wegens slecht weer) in 2007





## FOD Leefmilieu

**V**LOOT helpt pollutie op zee te bestrijden en zet met haar schepen en bemanning, 'booms' en 'sea skimmers' in.

VLOOT stelt een vaartuig met bemanning ter beschikking om in geval van vervuiling van het zeeoppervlak het materiaal voor de bestrijding van vervuilingen op zee, aangekocht door de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu, zo vlug mogelijk te kunnen transporteren naar de plaats van de vervuiling. Het materieel wordt dan ter plekke ontplooid met het oog op de bestrijding van de vervuiling.

Om een efficiënte ontplooiing en bediening van het materiaal bij het uitvoeren van bestrijdingsoperaties te kunnen waarborgen, wordt de bemanning van VLOOT getraind en worden er gezamenlijke oefeningen georganiseerd. Er vond in 2007 één zo'n oefening plaats.

In december 2007 werd een beroep gedaan op VLOOT om oliepollutie in de haven van Oostende mee te helpen bestrijden. Hiervoor werden de Zeehond, de Ter Streep en de Motorredeboot 8 ingezet.

## Hydrografie

**D**e zone voor de Belgische kust die tot het onderzoeksdomein van de hydrografische dienst behoort, strekt zich uit over het Belgisch continentaal plat en 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 sluisen die toegang geven tot de Vlaamse zeehavens, en de jachthavens van de kust.

**Foto onder:**  
*Hydro I*



VLOOT voert deze opdrachten uit voor de afdeling Kust van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust.

Voor de vooroverlodingen werd naast de Hydro I gedurende 2007 voorzien in een identieke onbemande reserve: de Hydro III.

De aankoop van een trailer zal de al zeer hoge flexibiliteit van de inzet van de vaartuigen voor hydrografische opdrachten alleen nog maar verhogen.

Op vraag van het Waterbouwkundig Laboratorium (een afdeling van het departement MOW) heeft VLOOT gedurende twee weken in oktober en november een schip ter beschikking gesteld voor stroommetingen ter hoogte van de Hoge Platen in het Nederlandse deel van de Westerschelde.

Het doel was gegevens te verzamelen over de stroming zoals ze is vóór de baggerwerken ter uitdieping van de Schelde, die vergeleken zullen worden met metingen na de baggerwerken.

VLOOT zet volgende hydrografische vaartuigen in voor deze peilingen:

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

## Scheepvaartpolitie

**V**LOOT zet zowel op zee als op de Schelde speciale vaartuigen in ten behoeve van de politietaken van de Federale Politie (SPN).

In het contract dat de ministers Bossuyt en Dewael voor VLOOT en SPN in 2004 sloten, is een plan opgenomen om in fasen een aantal schepen te laten bouwen die aan de specifieke behoeften van SPN voldoen.

Dit werd ingegeven door enerzijds de negatieve trend met betrekking tot de contractueel bepaalde beschikbaarheid van vaartuigen, sterk beïnvloed door de hoge leeftijd van de betrokken vaartuigen, en anderzijds door de herdefiniëring van de opdrachten van de SPN in het kader van de politiehervorming, met name een sterkere uitbouw van de activiteiten aan de kust.

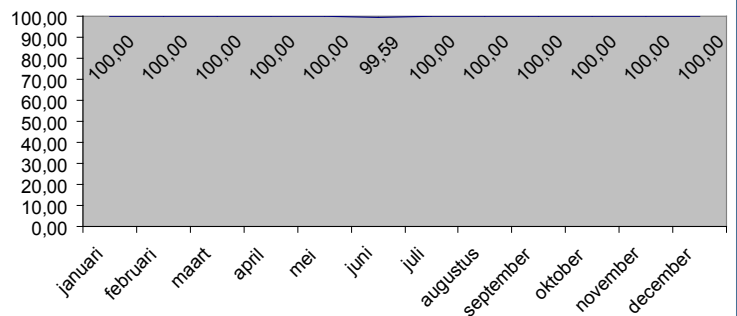
Na de levering en ingebruikname van de patrouilleboot SPN 09 aan de kust in 2006, werden in 2007 de patrouilleboot SPN 14 in Antwerpen en het interventievaartuig SPN 15 aan de kust in gebruik genomen.

De SPN 09 onderging tijdens haar garantieperiode nog enkele belangrijke revisies en herstellingen, maar werd op die ogenblikken steeds vervangen door de Zeebries.

Zoals op alle schepen die VLOOT inzet voor derden, bestaat de bemanning uit personeel van VLOOT, aangevuld met personeel van de klant.

De agenten van SPN staan in voor de politionele taken, terwijl het VLOOT-personeel instaat voor het

**Procent beschikbaar waarmee voldaan werd aan contractuele verplichting van permanentie met klant SPN in 2007**



bemannings- en technisch management van de schepen.

De bemanningsleden van de politie hebben echter wel een veiligheidsfunctie aan boord, in de zin dat ze samen met de VLOOT-bemanning instaan voor de gezamenlijke veiligheid. Daarom nemen de agenten ook deel aan de veiligheidsoefeningen.

Er valt op te merken dat met de ingebruikname van het nieuwe SPN-vaartuig, tegelijk ook de strengste veiligheids- en kwaliteitseisen werden gehanteerd zoals die van toepassing zijn voor private rederijen.

Er werd daarvoor een beroep gedaan op het classificatiebureau Bureau Veritas, dat het schip finaal een certificaat 'Fast Police Boats / Coastal Waters' afleverde. Vervolgens werden ook intern nog de nodige risicoanalyses uitgevoerd, en werden ook onmiddellijk het ISO- en ISM-systeem op het schip toegepast.



**Foto links:**  
SPN-09

## Douane

Foto rechts:  
Aalscholver

**N**a de heroriëntering van de opdrachten van de Douane in de jaren 2005-2006, voortvloeiend uit de Europese evoluties (vrij verkeer van goederen, Schengenovereenkomst) en de nieuwe ontwikkelingen inzake de veiligheidsproblematiek, heeft de Douane haar actieterrein verdeeld over het Scheldegebied en de kust.

VLOOT zet voor de Douane dan ook twee vaartuigen in, één aan de kust en één in Antwerpen, samen goed voor 204 vaaruren per week.

Zoals voor de SPN geldt ook voor de Douane dat de bemanning aan boord gemengd is: VLOOT doet het bemannings- en nautisch-technisch management van de schepen, het Douanepersoneel voert haar specifieke douanebevoegdheden uit.

Om de dienstverlening van VLOOT zo goed mogelijk af te stemmen op de reële behoeften van de Douane (geografisch, totaal aantal uren waarop de schepen worden ingezet, wensen m.b.t. de voorzieningen aan boord van de schepen), willen beide partijen hun onderlinge overeenkomst aanpassen.

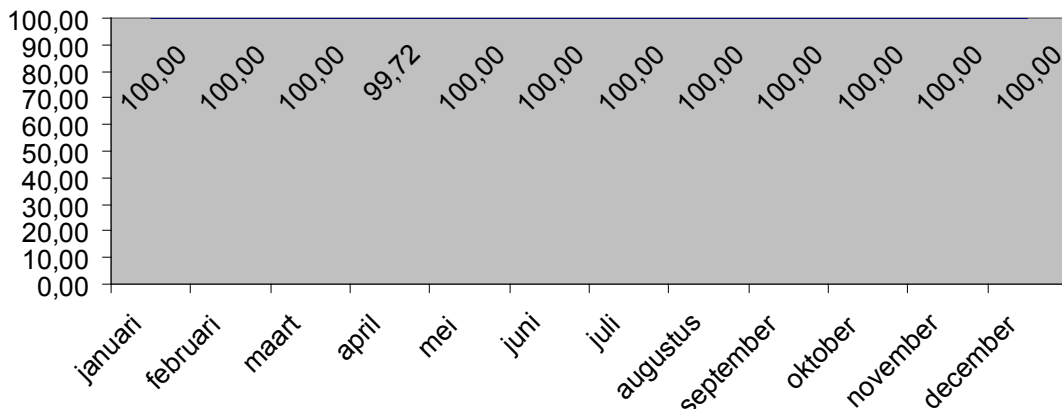
Hierin is ook een nieuwbouwprogramma opgenomen. Voor de nieuwbouw van één patrouillevaartuig voor de kust zijn in 2007 alvast de voorbereidende stappen gezet.



In 2007 startte de Douane met een Maritieme Brigade, die vanuit Oostende opereert en waarbij eenheden ingezet worden voor acties in de kusthavens en op de Noordzee.

Op 6 april werd een ontvangstdag georganiseerd voor de bemanningen van de Douane en van VLOOT, die elkaar zo op een ongedwongen manier beter leren kennen. Daarnaast kregen ze informatie over de werking van beide diensten.

### Procent beschikbaarheid waarmee voldaan werd aan contractuele verplichting van permanentie met klant Douane in 2007



## Wetenschappelijk onderzoek

**D**e Zeeleeuw is een uit dienst genomen loodsvaartuig dat in 1999 omgebouwd werd tot een vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek.

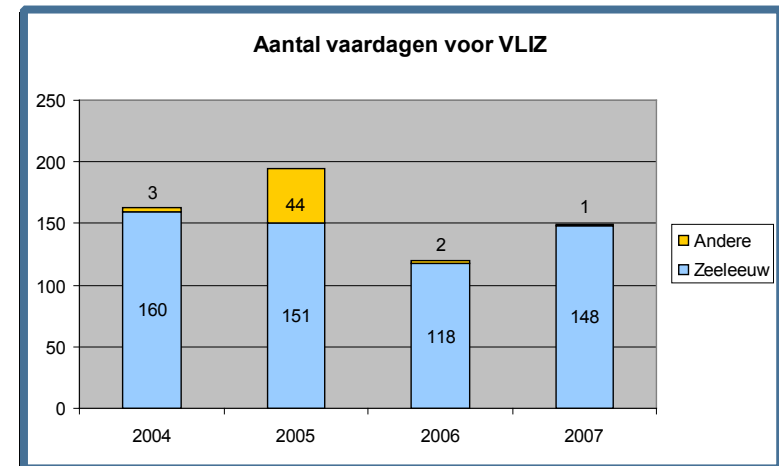
Hiervoor werden aangepaste hijskranen op het dek geplaatst, en werden laboratoria, een koelruimte en een opslagruimte ingericht. Het vaartuig wordt met bemanning ter beschikking gesteld van het VLIZ dat de wetenschappers aan boord brengt.

Het ombouwen en inzetten van de Zeeleeuw voor wetenschappelijk onderzoek geeft uitvoering aan een beslissing van de Vlaamse Regering van 1998, om zo een stimulans te geven aan het zeewetenschappelijk onderzoek door het voorzien van een adequate logistieke ondersteuning.

De zone waarin het VLIZ actief is omvat de zuidelijke Noordzee en het Schelde-estuarium. Voor extra activiteiten op de Schelde kan het VLIZ eveneens een beroep doen op de vaartuigen van VLOOT, met name de Veremans en de Scheldewacht.

### Expeditie Zeeleeuw

Het VLIZ organiseert jaarlijks een wedstrijd. De winnaar hiervan kan in het voorjaar een échte we-



tenschappelijke expeditie meemaken aan boord van de Zeeleeuw.

### Een nieuw onderzoeksschip

Op 10 december 2007 konden de Vlaamse minister-president Peeters en minister Ceysens aankondigen dat een nieuw onderzoeksschip zal gebouwd worden voor het VLIZ, waarvan VLOOT de bouwheer zal zijn.



◀  
**Foto links:**  
Zeeleeuw

**V**LROOT stelt schepen ter beschikking aan het maritiem onderwijs binnen 3 samenwerkingsovereenkomsten.

Zo worden de Themis II en de Tijl volledig ter beschikking gesteld aan het maritiem onderwijs, terwijl de Scheldewacht II, de Zeeleeuw, de kotter, de tender, de Ter Streep en de Zeearend ook al eens leerlingen aan boord nemen.

De betrokken onderwijscentra zijn:

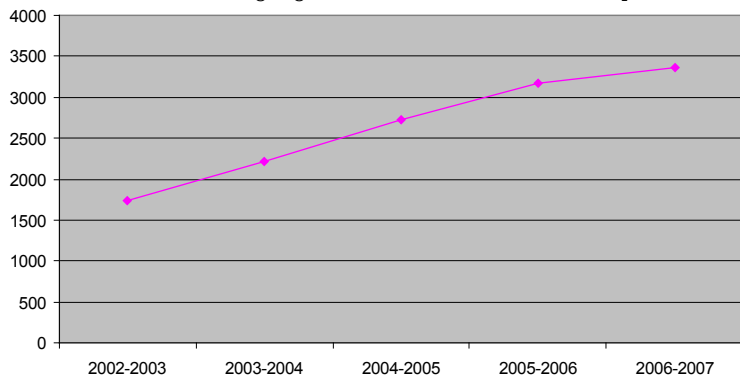
- Cenflumarin (KTA Zwijndrecht) – Themis II, Tijl en andere vaartuigen
- Hogere Zeevaartschool Antwerpen – Scheldewacht II, aangevuld met andere vaartuigen
- Maritiem Instituut Oostende – verschillende vaartuigen
- CVO Deurne – verschillende vaartuigen
- CVO Oostende – verschillende vaartuigen
- KW IBIS Oostende – verschillende vaartuigen
- VDAB Zeebrugge – verschillende vaartuigen

Op deze wijze geeft VLOOT invulling aan de haar opgelegde taken om de maritieme kennis in Vlaanderen te behouden, te bevorderen en ter beschikking te stellen. Op die manier ondersteunt VLOOT zo mee de instroom van nieuwe krachten op de maritieme arbeidsmarkt.

### Nieuwe overeenkomst met VDAB Zeebrugge

Het maritiem opleidingscentrum van de VDAB te Zeebrugge werd in 2007 een nieuwe partner van VLOOT. Enerzijds voorziet de VDAB in opleidingen voor VLOOT-personeel, anderzijds biedt VLOOT vaaruren aan voor VDAB-cursisten.

aantal leerlingdagen aan boord van VLOOT-schepen



Op 26 oktober mocht VLOOT een delegatie van de VDAB ontvangen om intenser kennis te maken met de verantwoordelijken. Bij die gelegenheid konden de vertegenwoordigers inschepen op de loodstender en een belofde meemaken. De formele overeenkomst van deze samenwerking wordt in 2008 ondertekend.

### Overeenkomsten met het maritiem onderwijs: Hogere Zeevaartschool.

VLOOT werkt reeds lange tijd samen met de Hogere Zeevaartschool Antwerpen. Enkele generaties studenten van de HZS voeren mee met het hydrografisch vaartuig Scheldewacht II in het kader van hun opleiding.

De overeenkomst bepaalt dat de HZS tijdens het academiejaar één dag (8uur) per lesweek gebruik kan maken van de Scheldewacht II. Sporadisch wordt ook een ander, gelijkaardig schip ingezet. Het schip wordt bemand en bevoorrad door VLOOT en de HZS kan gebruik maken van de aanwezige uitrusting. De HZS kan bovendien haar eigen specifieke apparatuur nodig voor haar opleiding eveneens aan boord brengen.

### Overeenkomsten met het maritiem onderwijs: Gemeenschapsonderwijs.

In 2006 werd een overeenkomst afgesloten tussen het Gemeenschapsonderwijs enerzijds en VLOOT anderzijds. In deze overeenkomst zijn van de zijde van het onderwijs de Centra voor Maritiem Volwassenenonderwijs (CVO) van Oostende en Deurne, het KTA Zwijndrecht (Cenflumarin) en het Maritiem Instituut Gemeenschapsonderwijs Oostende (MIGO) betrokken.

Zowel voor de HZS als het Gemeenschapsonderwijs werd in 2007 een verduidelijking bij de bestaande overeenkomst ondertekend.

Hiermee heeft VLOOT vandaag samenwerkingsverbanden met alle maritieme instellingen en is VLOOT de grootste leverancier van varende opleidingsinfrastructuur aan het Vlaamse onderwijs. De stijgende lijn van leerlingdagen die zich in de voorbij jaren manifesteerde, zal zich dankzij deze overeenkomst verder kunnen doorzetten.

## ISO-certificaat

In haar regeerakkoord stelt de Vlaamse Regering een evenwicht voorop tussen investeringen die alle gebruikers van het transportsysteem ten goede komen en de specifieke investeringen in economische knooppunten en poorten, die de attractiviteit van Vlaanderen als logistieke draaischijf moeten vrijwaren.

Het is duidelijk dat het steeds belangrijker wordend en groeiend vervoer over water daarbij de nodige aandacht moet krijgen. Een vlot en veilig scheepvaartverkeer staat immers evenzo voor een hogere veiligheid, een lagere verkeersdruk en een beheersing, zelfs een verlaging van de emissies van gezondheidsbelastende stoffen door schepen.

Binnen het Agentschap MDK vervult VLOOT, als reder van de overheid, een aantal taken die de veiligheid op de vaarwegen ten goede komen, die ten dienste staan van het brede publiek, en die andere overheidsdiensten of organisaties toelaten activiteiten op het water te ontplooiën.

Via de verzelfstandiging van VLOOT wilde de Vlaamse Overheid deze entiteit in staat stellen om op een bedrijfsmatige manier te werken en om te vormen naar een dienst die haar dienstverlening zoveel mogelijk extern financiert. Het uiteindelijke doel bestond en bestaat erin de activiteiten uit te voeren met de hoogst mogelijke efficiëntie en effectiviteit, zonder een Vlaamse verankering uit het oog te verliezen. Om de maritieme knowhow te verankeren en de relatie met de klanten verder te verheffen, streeft VLOOT continu naar verbetering, waarbij het ISO-beheerssysteem een belangrijk hulpmiddel is.

### Het ISO-certificaat voor VLOOT ?

Binnen VLOOT loopt er sinds enkele jaren een systeem op basis van de ISO 9001:2000-norm. Na de nodige introducties aan boord, het voeren van tal van interne audits en een ruime aanlooptijd van verscheidene maanden, werd vorig jaar beslist om Bureau Veritas Certification aan te stellen en externe audits op te lijnen om het ISO 9001:2000-certificaat te behalen.

### Het ISO-systeem bij VLOOT ?

De focus van een ISO 9001-systeem ligt voornamelijk op klanttevredenheid. Wanneer men de ISO-codes naast de ISM-code legt, ziet men dat de algemene lijnen en verplichtingen die ze ons opleggen sterk



gelijklopend zijn. Alleen enkele accenten verschillen. Daarom werd besloten om het ISO 9001-systeem voornamelijk te richten naar dat deel van de organisatie dat in mindere mate door ISM wordt gedekt. Door de complementariteit van de beide systemen resulteert dit in een VLOOT-dekkende certificatie.

### Vorbereiding en verloop van de audits bij VLOOT.

Als voorbereiding op de externe audits hield de cel SHEQ in verhoogd tempo interne audits. Deze vonden met externe ondersteuning aan boord en aan wal plaats.

In de week van 23 tot 27 april werd er 3 dagen zowel aan de wal als aan boord geauditeerd. Drie auditoren voerden, deels onafhankelijk van elkaar, gedurende deze dagen audits uit volgens een in het begin van de week vastgelegde planning. Zij beperkten zich daarbij niet tot de celhoofden en gezagvoerders, maar vroegen vaak onaangekondigd ook aan de betrokken medewerkers aan wal en aan boord naar de nodige uitleg over de procedures. Daarnaast keken ze ook uitgebreid de checklists, registers en andere documentatie na.

### ISO certificaat behaald!

Bureau Veritas Certification bevestigde dat het behalen van het ISO-certificaat voor VLOOT een feit is. Het werd op 31 mei uitgereikt tijdens een plechtigheid in de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen.

### Vervolgverhaal?

Het bekomen van het huidige ISO-certificaat is natuurlijk geen eindpunt. Het bekomen en behouden van een ISO -certificaat moet VLOOT immers op weg helpen naar een duurzame toekomst als overheidsrederij. VLOOT overweegt dan ook de scope van het ISO-certificaat nog verder uit te breiden.

▲  
**Foto boven:**  
31 mei: uitreiking van het ISO-certificaat

# ISM

**Foto rechts:**  
ISM-certificaat

**H**et International Safety Management (ISM) legt binnen VLOOT de focus op veiligheid en milieu. Specifieke objectieven van de ISM-code zijn:

- het verzekeren van de veiligheid op zee,
- de preventie van het verlies van mensenlevens op zee,
- het voorkomen van schade aan enerzijds het maritieme milieu en anderzijds de schepen.

Naast ISM maakt VLOOT ook een belangrijke beweging om alle bemanningsleden in orde te brengen en te houden met het STCW 95-verdrag.

Ook binnen de cel SHE-Q werd met succes de cursus "maritieme conventies" gevolgd om op de hoogte te blijven van de internationale regelgeving terzake.

Alle formulieren voor interne communicatie en documentatie die betrekking hebben op dek- en machineoperaties en ook de logboeken zijn uniform gemaakt voor de verschillende stations van VLOOT en zijn geconformeerd aan de vereisten van ISM.

**Foto onder:**  
Loodsboot 1



Bij nieuwbouwprojecten zorgt VLOOT ervoor dat de nieuwe vaartuigen onder klasse worden gebouwd en dat een safe-manningdocument voorzien wordt.

Bij de nieuwbouw en in dienst stelling van de politiebotten (SPN 09 in 2006, SPN 14 en SPN 15 in 2007), heeft VLOOT aan boord een doorgedreven risico-analyse uitgevoerd. Er wordt ook een intensieve praktische opleiding gegeven aan de bemanning van de nieuwe vaartuigen.

Deze inspanningen en ook die aan boord van onze loodsboten brachten VLOOT ertoe in 2007 de stap te zetten zich ook voor ISM te laten certificeren, waarvoor Bureau Veritas werd aangezocht.

De walorganisatie werd geauditeerd en verkreeg het Interim Document of Compliance in januari. Vooral dit kon omgezet worden in een definitief document, moest minstens één schip geauditeerd zijn.

Op Loodsboot 1 werd een Ship's Specific Manual geïntroduceerd, en na een audit verkreeg dit vaartuig een Interim Safety Management Certificaat.

In november en december volgden dan herhaalds respectievelijk bij de walorganisatie en aan boord van Loodsboot 1, waarop het definitieve Document of Compliance en het definitieve Safety Management Certificaat werden toegekend.

## Balanced Score Card

**V**LOOT werkt met een Balanced Score Card om o.a. de kwaliteit en het niveau van de dienstverlening te meten.

39 metingen zorgen voor een doelgerichte monitoring. De resultaten komen systematisch aan bod op de vergaderingen van het directieteam.

Tijdens dit overleg worden actiepunten gekoppeld aan bepaalde trends en evoluties die zichtbaar worden tijdens de rapportering over deze metingen.

Enkele van de grafieken m.b.t. de dienstverlening van VLOOT die in dit jaarboek zijn opgenomen, zijn gebaseerd op de Balanced Score Card.

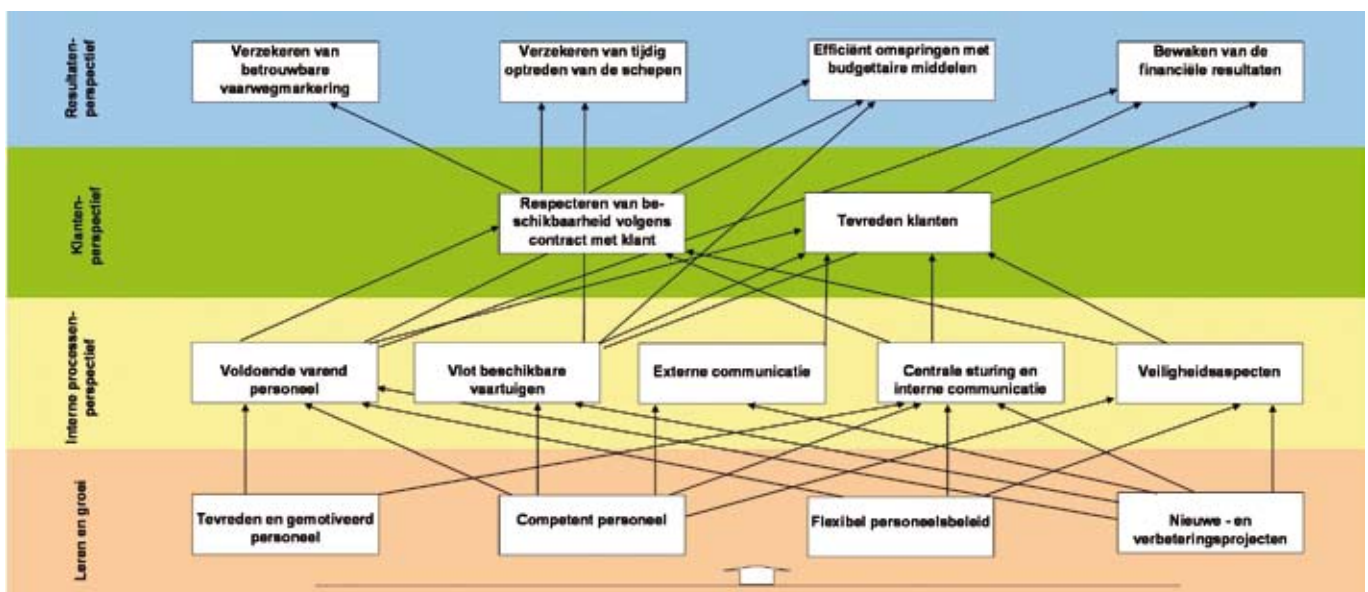
Naast de interne BSC levert VLOOT ook gegevens aan voor de kwaliteitsindicatoren die MDK rapporteert aan de minister in het kader van de beheersovereenkomst van het Agentschap.

Het betreft hier metingen over:

- de reactiesnelheid van de zeereddingsdienst
- de beschikbaarheid van de vaartuigen voor de klanten Loodswezen, SPN en Douane
- het verankeren van de maritieme know how (leerlingdagen aan boord van onze schepen)
- het aantal opleidingen voor het VLOOT-personeel
- de beschikbaarheid van de veerdiensten

In 2008 wenst IVA MDK naast de indicatoren die bijgehouden worden in het kader van de beheersovereenkomst ook enkele bijkomende prestatie-indicatoren op te volgen in het kader van het kwaliteitsbeleid dat het IVA MDK als Agentschap wenst te voeren.

VLOOT leverde hiervoor in 2007 reeds een inhoudelijke bijdrage.





## Klantentevredenheid

**Foto rechts:**  
*Veerboot Lieven Bauwens*

**V**LOOT heeft in 2007 ook haar systematische klantentevredenheidsbevraging verder aangepast en uitgebreid.

Zowel kwalitatieve als kwantitatieve aspecten worden bevestigd, en tijdens de zeer regelmatige vergaderingen met de klanten meegenomen.

Reeds in 2007 heeft VLOOT meegewerkt aan de voorbereiding van de grootscheepse klantenbevraging die het Agentschap MDK in 2008 wil organiseren.

Als doelpubliek voor VLOOT werden daarbij de gebruikers van de veren geselecteerd.



## Preventieplan

**Foto onder:**  
*Preventieadviseurs Mieke Kimpe en Ivan Lusyne*

**D**e aandacht die de voorbije jaren in het kader van het globaal preventieplan 2003-2008 en de jaaractieplannen gegeven werd aan veiligheid, werd in 2007 onverdroten verdergezet.

Desondanks kenden de frequentiegraad en de ernstgraad van de arbeidsongevallen na de significante daling van de voorbije jaren opnieuw een stijging.

Zo bedroeg de frequentiegraad van de arbeidsongevallen 57,30 en de werkelijke ernstgraad 2,21.

Het grootste deel van de arbeidsongevallen gebeurde aan boord van de schepen tijdens onderhoudswerkzaamheden.

In 2007 voerde VLOOT steeds meer onderhoudswerkzaamheden in eigen beheer uit. Deze meer kritische taken leidden tot een beperkte stijging, die weliswaar in 2008 alle aandacht zal krijgen.

Ook zal er prioritaire aandacht gegeven worden aan de schepen waar een hoger aantal arbeidsongevallen werd waargenomen.

Verder blijkt dat net zoals de vorige jaren de voornaamste oorzaken van arbeidsongevallen zijn: struikelen, vallen, overbelasting en slechte weersomstandigheden.

Dit is voor een deel eigen aan de activiteiten van VLOOT, maar blijft een aandachtspunt voor preventie.



## Veiligheid

**V**erder werden er in 2007 de eerste stappen gezet om samen met de Gemeenschappelijke Interne Dienst voor Preventie en Bescherming (GDPB) de risico-analyse aan te vatten, conform de omzendbrief gevaarlijk werk.

Hierbij werden samenwerkingsafspraken gemaakt tussen de preventieadviseur GDPB en de deskundige veiligheid binnen VLOOT.

Dat de inspanningen van VLOOT gewaardeerd worden, mag blijken uit de drievoudige vermelding die wij kregen in het jaarboek van de Gemeenschappelijke Dienst voor Preventie en Bescherming op het Werk.

Zowel de manier waarop wij oliebestrijdingsoefeningen aanpakken, de veranderingen die uitgevoerd werden aan de veerboot Simon Stevin, als het algemeen beleid inzake welzijn (o.a. door audits, de cel SHE-Q, en de behaalde certificaten) werden opgemerkt.



▲  
**Foto boven:**  
nieuwe  
werkplaats-  
containers te  
Vlissingen

### Acties in 2007

In 2007 werden diverse concrete acties ondernomen om de veiligheid bij VLOOT te verhogen.

- Voor de locatie Nieuwpoort werd een intern noodactieplan uitgewerkt.
- Op de locatie Antwerpen werd een grootscheepse evacuatieoefening gehouden.
- Om op de locatie Antwerpen de brandveiligheid te verbeteren werden nieuwe brandveiligheidspictogrammen aangebracht en werd een nieuwe herhalingskast van de brandcentrale geplaatst.
- Verder werd in de schrijnwerkerij in Antwerpen het geluidsniveau gehalveerd.
- In Vlissingen werden twee werfketen van de technische dienst bij de ligplaats van de reserveschepen in de achterhaven vervangen door nieuwe containers.
- In Oostende werd een nieuwe werkplaats voor de technische dienst ingericht, conform het advies dat voorafgaand gevraagd werd aan GDPB.
- Bij de oplevering van de SPN 14 en SPN 15 werd een rondgang georganiseerd met het oog op preventie.
- Ook aan boord van het Douanevaartuig voor de kust werd voor het eerst een veiligheidsrondgang georganiseerd in samenwerking tussen de preventiediensten van VLOOT en de Douane.
- In Vlomis is een nieuwe tool toegevoegd om de gegevens van de arbeidsongevallen digitaal bij te houden, nl. de arbeidsongevallensteekkaart.

## Vlootvernieuwing

### Foto rechts:

SPN-14



### Nieuwe vaartuigen

In 2007 werden er vier nieuwe vaartuigen in dienst genomen: de SPN 14 en SPN 15 voor de Scheepvaartpolitie, de Hydro III voor het hydrografisch onderzoek en een RIB die aan boord geplaatst is van de Zeehond en ingezet wordt voor de zeevisserijcontrole. Samen vertegenwoordigen ze een investeringswaarde van bijna 3,5 miljoen euro.

#### SPN 14

De SPN 14 is een patrouilleboot die VLOOT voor de Scheepvaartpolitie inzet op de Schelde. Het schip is 20,5 m lang, 5 m breed, en heeft een diepgang van 1,35 m. Het haalt een snelheid van 26,5 knopen. Het werd onder klasse gebouwd, gecertificeerd door Lloyds Register of Shipping.

#### SPN 15

De SPN 15 is het snelle interventievaartuig dat complementair is aan het vorig jaar in dienst genomen patrouillevaartuig SPN 09 in Oostende. Het schip is 20,5 m lang, 5,1 m breed, en heeft een diepgang van 2,55 m. Het haalt een snelheid van 45 knopen. Het is eveneens onder klasse gebouwd, gecertificeerd door Lloyds Register of Shipping.

### Foto onder:

SPN-15



#### Hydro III

De Hydro III is identiek aan de Hydro I, die in 2006 reeds in dienst gekomen is voor vooroverlodingen aan de kust. Het vaartuig is uitgerust met specifieke meetapparatuur, meet 6,99 m, is 2,76 m breed en heeft een diepgang van 0,75 m. Het haalt een snelheid van 20 knopen.

#### RIB zeevisserijcontrole

Een nieuwe RIB is aan boord geplaatst van de Zeehond. Ze heeft een polyester romp met rubberen fendering. Ze is 6 meter lang, 2,4 meter breed, en biedt plaats aan 2 personen. Ze kan 35 knopen varen, en is dus uitermate geschikt om vissersschepen te 'enteren' in het kader van de dienstverlening aan de dienst Zeevisserijcontrole.

#### Buiten dienst gestelde vaartuigen

In 2007 werden oude en reeds lang uit dienst gestelde Reddingsboot 1, Reddingsboot 2 en de Hydro II verkocht.

## Nieuwe investeringen: investeringsplan

**H**et investeringsplan VLOOT 2005-2009 is opgesteld met het oog op het verzekeren van een kwaliteitsvolle dienstverlening tegen een zo laag mogelijke kostprijs.

De uitvoering van het investeringsplan is een absolute vereiste om te verzekeren dat VLOOT aan haar wettelijk vastgelegde dienstverlening kan blijven voldoen en ook tegemoet kan komen aan de functionele eisen van de klanten en nieuwe evoluties.

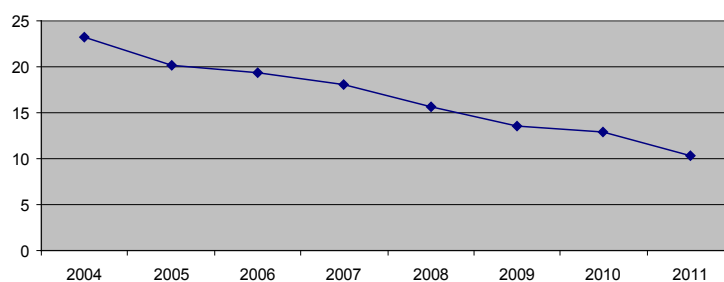
Het investeringsplan moet er toe leiden dat in 2011 de gemiddelde leeftijd van de VLOOT-schepen tussen de 10 en 12 jaar bedraagt.

Hoewel VLOOT gebonden blijft aan de reglementering, o.m. inzake overheidsopdrachten, is het de ambitie van VLOOT op een snelle en soepele manier te kunnen inspelen op noden en opportuniteiten, zowel in het dagelijks beheer als bij het verwerven en inzetten van de nodige mensen en middelen.

Omdat het investeringsplan geen statisch gegeven is, maar VLOOT daarentegen dynamisch moet kunnen inspelen op de behoeften van haar klanten, en de opportuniteiten en beleidsopties die zich aanbieden, werden in 2007 enkele bijstellingen gerealiseerd:

- de bouw van een snelle loodstender
- een nieuwe veerboot voor het kanaal Gent-Terneuzen, ter vervanging van de Jan Borluut (gebouwd in 1961)

Gemiddelde leeftijd VLOOT schepen operationele dienstverlening

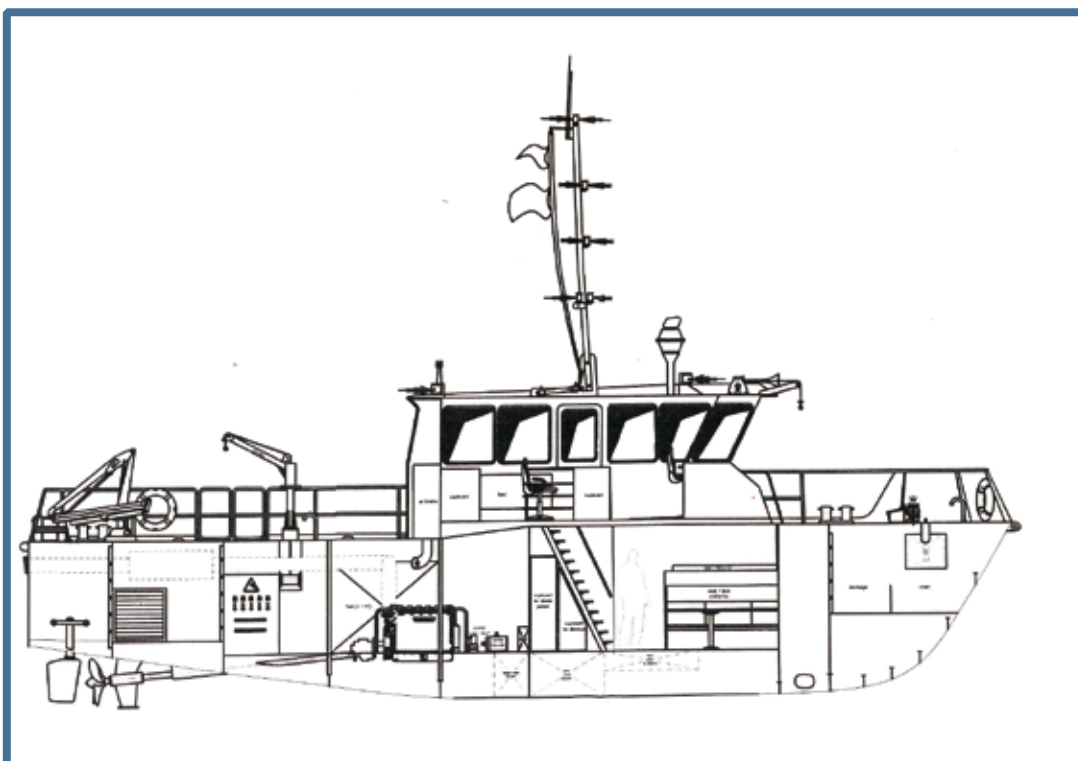


- een nieuwe veerboot voor de Schelde, ter vervanging van de veerboot Simon Stevin (gebouwd in 1931)
- een nieuw peilvlet voor de Schelde

Door het doorvoeren van een aantal optimaliseringen heeft VLOOT extra middelen vrij gemaakt om dit investeringsplan te kunnen uitvoeren.

### Nautinvest Vlaanderen N.V.

Nautinvest Vlaanderen N.V. heeft zich in 2007 voornamelijk verder gefocust op het realiseren van de nieuwe belodingsmiddelen.



◀ **Foto links:**  
Nieuw peilvlet voor de Schelde

## Nieuwe investeringen: projecten in uitvoering

### Snelle loodstender

Op langere termijn werkt VLOOT met haar partners aan nieuwe beloodsingsmiddelen in de vorm van swaths. Omdat de reedeboot voor de kust hoe dan ook aan vernieuwing toe is, is beslist op korte termijn een 'snelle tender' te laten bouwen voor inzet op zee te Oostende. Eénmaal de swaths in dienst genomen worden, kan de snelle tender ook ingezet worden voor andere opdrachten. De keuze van het vaartuig houdt hier immers reeds rekening mee.

Voor de keuze van het type schip heeft VLOOT de markt verkend en is samen met de collega's van het Loodswezen te rade gegaan bij buitenlandse loodsdiensten. VLOOT besliste een loodstender te kopen zoals degene die zijn vaareigenschappen bewezen heeft bij de Franse loodsdienst in Saint-Nazaire.

Het schip met een lengte van 18,55 m zal 28 knopen kunnen varen, en heeft als specifieke kenmerken dat het zelfoprichtend is en dat het geluidsniveau bij topsnelheid lager is dan 75 decibel.

Momenteel is het schip in aanbouw op een werf in Locmiquelic, Frankrijk.

### Veer voor het kanaal Gent-Terneuzen

Om de Jan Borluut, die nu 26 jaar oud is, te vervangen laat VLOOT een nieuwe veerboot bouwen op een werf in Zelzate. Het veer wordt gebouwd volgens het

concept van de Lieven Bauwens. Dit betekent dat het stuurhuis iets hoger komt te staan zodat de schippers beter over de opgestelde vrachtwagens heen kunnen kijken. De opbouw is iets minder breed, wat ruimte laat voor bredere rijstroken, zo kunnen bestuurders in geval van nood hun voertuig vlot verlaten. Het nieuwe veer zal 25,50 m lang zijn, 9,00 m breed, en zal 16 knopen kunnen varen.

### Patrouilleboot voor de Kust

VLOOT plant in samenspraak met de Douane de bouw van een nieuwe patrouilleboot die zal ingezet worden vanuit Oostende ter vervanging van de Aalscholver. De technische gesprekken waarin het functioneel-operationeel eisenpakket wordt opgesteld bevinden zich in een eindfase. In grote lijnen zal het concept van het schip overeen stemmen met het bestaande patrouillevaartuig van de Scheepvaartpolitie.

### Hydrografisch vaartuig voor de Schelderegio

De eerste gesprekken tussen VLOOT en de Vlaamse Hydrografie zijn opgestart met het oog op het bepalen van het eisenpakket voor een nieuw hydrografisch vaartuig voor de Schelderegio ter vervanging van de Scheldewacht. Bedoeling is dat het schip ook kan worden ingezet voor andere maatschappelijke taken en opdrachten.

### Veer voor de Schelderegio

Het veer Simon Stevin wordt weldra vervangen door een nieuwbouwschip. Het nieuwe schip wordt momenteel gebouwd op een scheepswerf in Antwerpen. Het zal gelijkaardig zijn aan de Jan van Eyck die in 2006 in dienst werd genomen.

Dit betekent dat het schip een lengte zal hebben van 28,60 m, een breedte van 8,70 m en een diepgang van 1,65 m. Het zal 240 voetpassagiers en 145 fietsers aan boord kunnen nemen. Het schip is uitgerust om in noodgevallen een ziekenwagen te vervoeren.

### Peilvlet voor de Schelderegio

VLOOT laat een scheepswerf uit Oostende een nieuw peilvlet bouwen voor de hydrografische activiteiten op de Schelde en haar zijrivieren. Het vlet wordt 16,20 m lang, 5,00 m breed. Met een diepgang van slechts 1,20 m, wat toch 0,55 m minder is dan de Scheldewacht II, zal dit vaartuig ingezet worden op de ondiepere delen van het vaarwater. Wanneer het in dienst komt zal het de naam 'Parel III' meekrijgen.

### Foto onder:

Minister-president Kris Peeters en minister Patricia Ceysens bij de persconferentie over de Simon Stevin



### Veren voor de kust

Er werd in 2007 gewerkt aan drie nieuwe veren voor de kustregio zodat ze in 2008 opgeleverd zullen worden. Op termijn zal één veer ingezet worden om de ooster- met de westeroever van Oostende te verbinden, een tweede veer zal de beide oevers van de IJzermonding in Nieuwpoort met elkaar verbinden, en het derde veer zal dienen als reserve. De veren zullen een open doch overdekt dek hebben dat toegankelijk is voor 50 voetgangers, 20 fietsers en 5 rolwagens. De vaartuigen zullen 15,00 m in de lengte meten en 5,00 m in de breedte, met een diepgang van 1,30 m.

De kunstenaar Roger Raveel heeft ontwerpen getekend voor de aankleding van de nieuwe veren, die de toepasselijke namen 'De Nieuwe Visie', 'Het Rode Vierkant' en 'Roger Raveel' zullen dragen. De tekeningen zullen op folie gedrukt worden, die aan de romp en op het topdek van de vaartuigen zal gekleefd worden.

### Vaartuig voor zeewetenschappelijk onderzoek

Op 10 december hebben Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering en tevens voogdijminister van VLOOT, en Patricia Ceysens, Vlaams minister van Economie, Ondernemen, Wetenschap, Innovatie en Buitenlandse Handel de bouw van een nieuw zeewetenschappelijk onderzoeksvaartuig aangekondigd, dat de naam Simon Stevin zal dragen.

VLOOT zal, net zoals voor de Zeeleeuw vandaag, haar technische en nautische expertise aanwenden om de operationaliteit van het schip te waarborgen. De noden over scheepstijd voor wetenschappelijk onderzoek en monitoring zullen zijn vertaald in dit nieuwbouwschip dat gebouwd wordt volgens de meest actuele technologie, beantwoordend aan de strengste milieunormen.

De Simon Stevin wordt een vaartuig met geringe diepgang om vlot te kunnen opereren in de ondiepe wateren van de zuidelijke Noordzee en de aanpalende riviermondingen die het werkgebied van het VLIZ vormen. Zij zal gebouwd worden als een zeewetenschappelijk labo met de modernste apparatuur voor het verrichten en analyseren van bemonsteringen. Het schip zal ook worden ingezet voor marien-wetenschappelijke opleidingen en als testplatform voor nieuwe maritieme technologieën. Het zal er mede toe bijdragen dat het Vlaams wetenschappelijk on-



derzoek aan de Europese top blijft, en dat Vlaanderen kan voldoen aan zijn internationale verplichtingen inzake zeebeheer.

Met een investeringswaarde die geraamd wordt op 10 miljoen euro, zou het schip in het najaar van 2010 in de vaart moeten zijn.

### Multifunctioneel vaartuig

VLOOT zet o.a. boeien en bakens uit die de vaarweg markeren. Op de Noordzee gebeurt dit met het vaartuig de 'Zeearend' (bouwjaar 1957) dat dus dringend aan vervanging toe is. Naast de basisopdracht van de vaarwegmarkering moet het vaartuig ook kunnen fungeren als stationssleepboot en om pollutie op zee te voorkomen en te bestrijden. Door één multifunctioneel vaartuig te bouwen kan voldaan worden aan diverse, ook Europese, verplichtingen. De schaalvergroting door het samenbrengen van meerdere functies in één vaartuig, staat garant voor kostenbesparend werken.

Het project multifunctioneel vaartuig werd opgestart vanuit een samenwerkingsovereenkomst tussen dhr. Peeters en dhr. Vande Lanotte. Als basis werd uitgegaan van het opzetten van een constructie (via oa Nautinvest en de FPIM) voor dit ene vaartuig, waarbij zodoende een gezamenlijk aandeelhouderschap vanuit de overheid zou aangevuld worden met een privé-aandeelhouderschap, in een PPS-vorm.

De publiek-private afstemming zal normaliter in 2008 afgerond worden. Er wordt verwacht dat het project vanaf dan een versnelde doorstart zal kunnen maken.

▲  
**Foto boven:**  
*Simon Stevin*  
(*artist impression*)

## VLOMIS

**V**LOMIS is dé centrale en multifunctionele applicatie eigen aan VLOOT.

Naast de Balanced Score Card is Vloomis, door de mogelijkheid de erin opgeslagen data te analyseren, een fundamenteel beleidsinstrument van VLOOT.

Delen van de applicatie Vloomis (Vloot managementinformatiesysteem) zijn toegankelijk voor iedere gebruiker, andere delen zijn afgeschermd en enkel toegankelijk voor zij die bepaalde gegevens verwerken.

In Vloomis bestaan de modules personeel, tijdsregistratie (van al onze activiteiten aan wal en aan boord), communicatie, een open agenda, alsook de reservatie van de vergaderzalen en dienstwagens, bibliotheek en SHE-O.

Het personeelsmanagement heeft dankzij Vloomis de mogelijkheid de personeelskosten te versleutelen over de processen en de geleverde diensten.

Van ieder varend personeelslid wordt sinds 2007 een elektronisch dossier bijgehouden. Niet alleen

worden zijn of haar certificaten geregistreerd, men kan ook over de behaalde STCW-certificaten rapporteren en de ingescande certificaten visualiseren. Dit is één van de zaken die VLOOT in staat stelde te voldoen aan de voorwaarden om het ISM-certificaat te behalen.

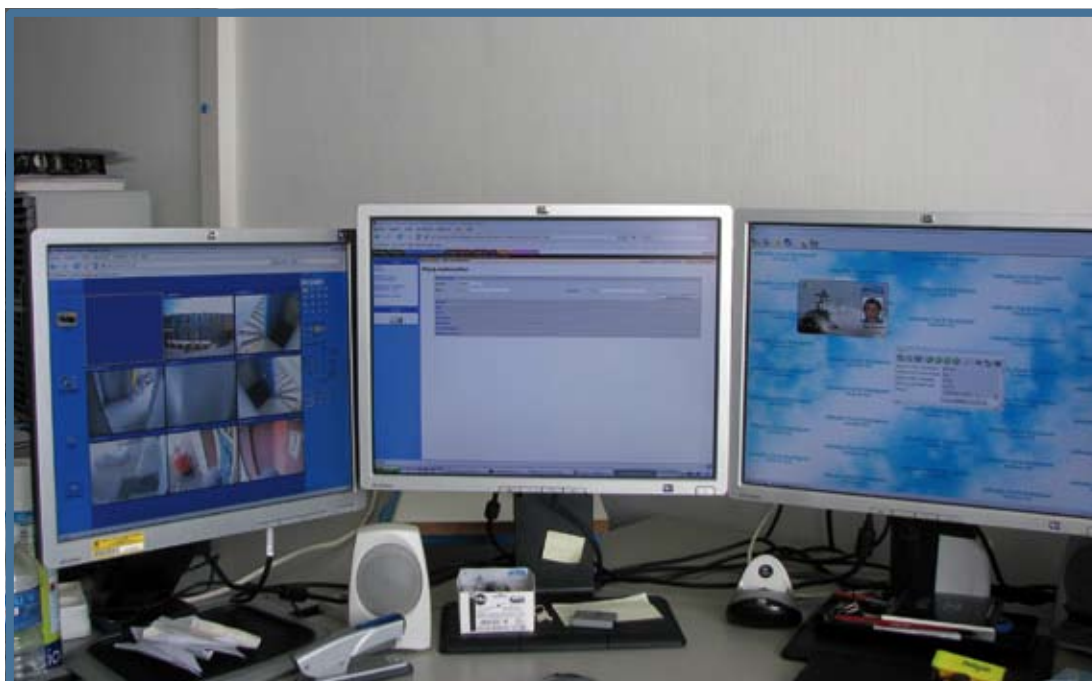
De leden van SHE-O kunnen binnen Vloomis de non-conformities registreren die naar aanleiding van audits aan het licht zijn gekomen. Hier kan ook opgevolgd worden welk gevolg er gegeven werd aan de opmerkingen. In 2007 werd het scherm aangepast.

Daarnaast beschikt de technische dienst over een module waarin de planning van de vaarbeurten en het onderhoud van de schepen wordt bijgehouden.

In 2007 kregen de modules ten behoeve van SHE-O enkele uitbreidingen. Het bijhouden van data voor de balanced scorekaart en het opmaken van grafieken is nu geïntegreerd in Vloomis.

Een andere vernieuwing in 2007 was het initialiseren van een module 'meldpunt gebouwen', waarin problemen aan de dienstgebouwen kunnen worden gemeld en opgevolgd.

**Foto onder:**  
*ICT toegangs-  
controle*



## FINLOG

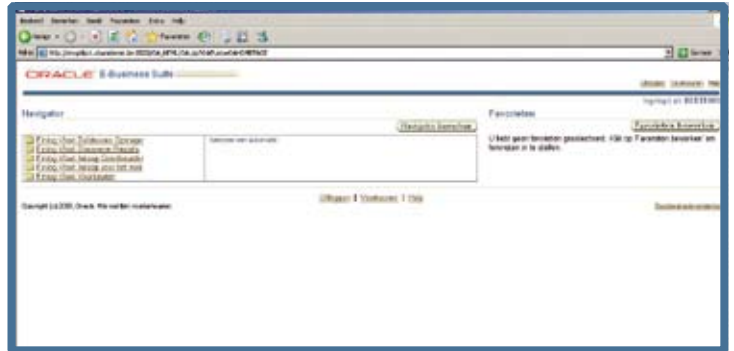
FINLOG is het centrale beheerssysteem voor de financiële en logistieke processen

Deze applicatie die o.m. aankopen en beheer van materiaalstromen van aanvraag tot en met facturatie inhoudt, garandeert onder andere dat VLOOT een economische boekhouding kan voeren.

Sinds 2007 is de mogelijkheid om de vragen tot aankoop (VTA's) elektronisch in te voeren in Finlog uitgebreid. Hiermee is het aankoopproces vanaf de eerste stap gedigitaliseerd. Zo kunnen bestellingen sneller verwerkt worden, is een betere opvolging van de doorstroming mogelijk en kunnen flessenhalzen worden gedetecteerd.

Daarnaast werd de module 'profitability manager' geïmplementeerd teneinde de kostenversleuteling te faciliteren.

Naast de rapporteringsmogelijkheid via Cognos werd in 2007 "Discoverer" ter beschikking gesteld van de eindgebruikers. Deze applicatie is flexibeler op het



gebied van de creatie en de uitvoering van rapporten en in de mogelijkheid parameters te combineren. Discoverer is de rapporteringstool die gekoppeld is aan de boekhoudkundige applicatie van Oracle.

▲ **Foto boven:**  
Startscherm van FINLOG

Om de bestellingen via de webwinkel verder te kunnen uitrollen over heel VLOOT werden nieuwe items gedefinieerd en werden de artikelen hernummerd. In Antwerpen is het bestellen via de webwinkel volgens de nieuwe artikelcodes reeds geïmplementeerd.

## Optimalisaties

Naast VLOOMIS en FINLOG, die op zich al een optimalisatie van de processen inhouden, kunnen ook nog volgende concrete optimalisaties worden aangehaald:

### LOGISTIEK

- VLOOT stuurde in 2007 noodgedwongen de procedure voor het leveren van voeding aan schepen bij. Er werd overgeschakeld van één groothandelaar naar een beperkt aantal leveranciers die korter op de bal spelen, en zorgen voor correcte leveringen zonder af te wijken van de goede prijs-kwaliteitverhoudingen.
- Er zijn verhoogde inspanningen geleverd om de inhaalbeweging, die was ingezet om ieder bemanningslid van de juiste uniformstukken en persoonlijke beschermingsmiddelen te voorzien, versneld te realiseren.
- In Oostende werd er een heftruck gekocht die ingezet wordt op het boeienplein. Zo is VLOOT min-

der afhankelijk van derden en kan ze zware lasten voortaan in eigen beheer verplaatsen. Door het uitsparen van huurgeld, zal de aankoop van de heftruck zich in twee jaar terugbetaald hebben. De medewerkers die de heftruck bedienen hebben hiervoor een geëigende opleiding gekregen bij Syntra.

- In beide loodslogiesgebouwen te Vlissingen werd televisiedistributie en draadloos internet beschikbaar gesteld in alle kamers.

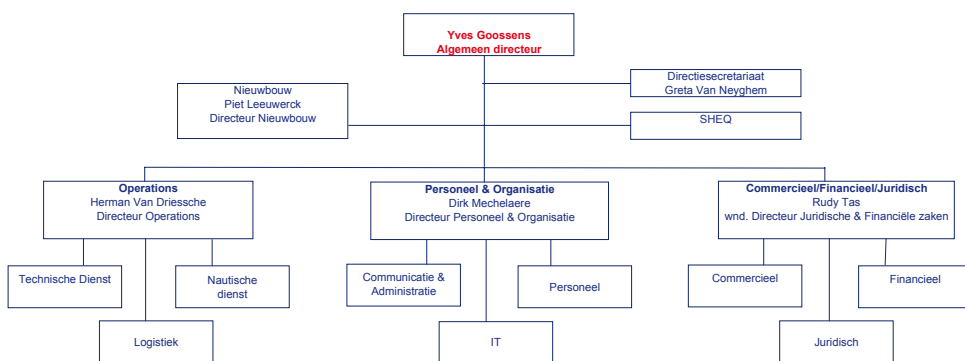
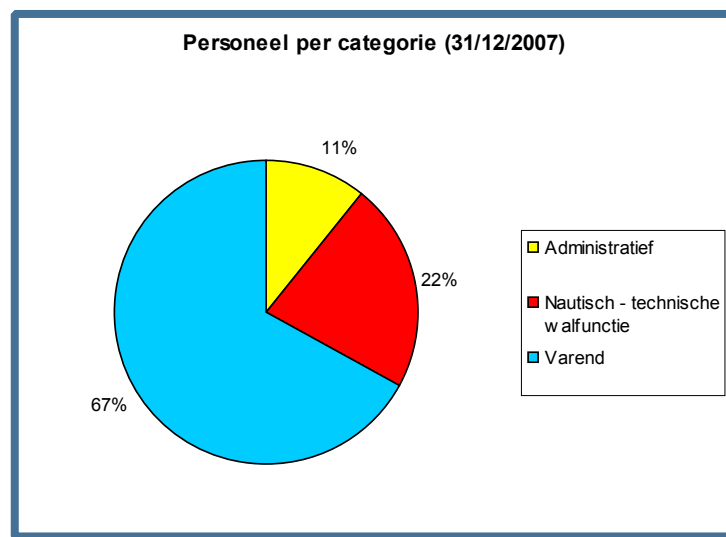
### ICT

- Er werden nieuwe toegangsbadges geïntroduceerd, die het logo van VLOOT, de naam en de foto van de drager vertonen. Op die manier kunnen de badges ook als identificatie gedragen worden.
- De brandcentrales van de locaties van VLOOT aan de kust en in Vlissingen zijn aangesloten op het netwerk.



# Personeel

Eind 2007 telde VLOOT 563 personeelsleden. In 2007 kende VLOOT een uitstroom van 37 personeelsleden en kwamen er anderzijds 37 nieuwe personeelsleden in dienst.



schepen

## Diversiteit

**V**LROOT kent een overwegend mannelijk personeelsbestand. Van de vrouwen die bij VLOOT werken, hebben er 4 een nautische functie en 2 een technische functie.

Momenteel werken bij VLOOT 3 personen met een handicap en 6 personen die een alternatieve functie kregen toegewezen om medische redenen.

VLOOT onderschrijft dan ook de doelstelling van de Vlaamse overheid om positieve acties te ondernemen voor een evenwichtige vertegenwoordiging. De realiteit op de arbeidsmarkt doet echter vermoeden dat dit niet zonder meer te realiseren valt.

Verder is er ook een opvallende diversiteit aan functies bij VLOOT.

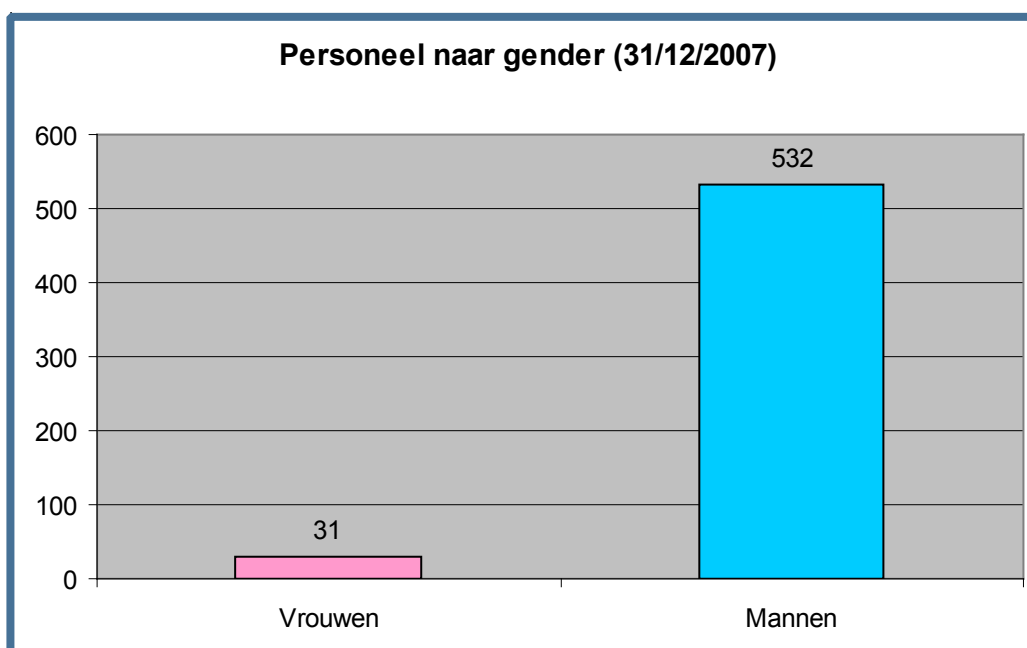
Zo kent VLOOT onder meer volgende 'varende' functies: kapiteins van de loodsboot, stuurmannen

van de loodsboot, schippers, bootsmannen, scheeps-technici, matrozen, motoristen, koks, technisch assistenten.

Ook de 'walfuncties' worden gekenmerkt door hun specifiek karakter: cheffloods, scheepsbouwkundig ingenieur, industrieel ingenieur, jurist, boekhouder, informaticus, medewerkers administratie, scheepsplanner, opzichter, communicatie, marketing, personeel, ISM-designated person, preventieadviseur, ...

VLOOT biedt zodoende kansen aan personen met welke graad of soort van vooropleiding ook.

Door steeds mee te stappen in startbaanprojecten en studenten van hogescholen aan te moedigen hun eindwerk of paper rond een VLOOT-thema te maken, hoopt VLOOT steeds meer een weerspiegeling te worden van de maatschappij en onder meer ook meer kansen te geven aan allochtonen en andersvaliden.



## Communicatie van en naar het personeel

Zoals al aangehaald is VLOOT sterk territoriaal verspreid. Een goede communicatie van en naar alle personeelsleden is dan ook zeer belangrijk in het kader van een globale HRM-aanpak.

VLOOT maakt gebruik van volgende kanalen om intern te communiceren:

- Interne Nieuwsbrief (Vlootinfo)
- Formeel overleg (vb. SEOC Vloot met de vakbonden)
- Infosessies
- Hiërarchische lijnen
- Omzendbrieven/mededelingen

### Interne Nieuwsbrief – Vlootinfo

In 2007 verscheen de Vlootinfo in januari, juni en december. In deze nieuwsbrief staat telkens een bepaald onderdeel van VLOOT 'in de kijker' en worden massa kleine weetjes meegedeeld aan het personeel.

De nieuwsbrief was ook vergezeld van een afzonderlijke fiche waarin telkens een ander thema wordt toegelicht. De Vlootinfo wordt geïllustreerd met tal van foto's waarop de eigen personeelsleden zich kunnen terugvinden.

### Formeel overleg met de vakbonden

Binnen VLOOT bestaat structureel overleg met de werknemersorganisaties, waar naast de vertegenwoordigers van de werknemers en van VLOOT zelf ook de arbeidsgeneesheer en de preventieadviseur aanwezig zijn.

In het kader van het hervormingsprogramma van de Vlaamse administratie 'Beter Bestuurlijk Beleid', werden ook de overlegstructuren met de vakbonden hervormd. Bij ministerieel besluit van 23 maart 2007

werd binnen het Agentschap MDK een 'Entiteitsoverlegcomité' opgericht, met de mogelijkheid in haar schoot 'Subentiteitsoverlegcomités' op te richten. De 'Werkgroep' Vloot is dan ook herdoopt in 'Subentiteitsoverlegcomité' (SEOC) Vloot.

De Werkgroep / SEOC Vloot is in 2007 samgekomen op 15 maart, 14 juni, 13 september, 8 oktober, 16 oktober en 13 december.

Dit sociaal overleg beoogt een afstemming tussen de belangen van de werkgever en de belangen van de werknemers te realiseren met inachtneming van het corporate personeelsbeleid. Dit vergt uiteraard goodwill van zowel de kant van de vakorganisaties als van VLOOT.

Binnen het Agentschap MDK werden belangrijke inspanningen geleverd om tot een arbeidsreglement te komen. VLOOT heeft bijgedragen aan de uitwerking van het generieke gedeelte, en heeft een eigen bijlage uitgewerkt waarin de specifieke elementen voor VLOOT worden beschreven. Alle partijen hopen in 2008 tot een goedgekeurd arbeidsreglement te komen.

Op het niveau van het Sectorcomité XVIII vond veelvuldig sociaal overleg plaats over vergoedingen en toelagen. Vanaf 1 januari 2008 zal dit resulteren in een STCW-toelage voor het varend personeel, een aanpassing van de algemene toelagen van de kapiteins en stuurmannen van de loodsboot en de chefloodsen, en een aanpassing van de vergoeding voor het werken in het buitenland (Vlissingen).

### Hiërarchische lijnen

Net zoals de andere entiteiten van de Vlaamse overheid vallen alle personeelsleden onder het systeem van PLOEG.

PLOEG is een jaarlijkse managementcyclus en staat voor: Plannen, Leiding geven en Opvolgen, Evalueren, waarderen en Gewaardeerd worden.

Concreet betekent dit in de praktijk dat elk personeelslid beschikt over een functiebeschrijving en elk jaar de doelstellingen/ afspraken voor het komende jaar duidelijk afsprekt met zijn/haar hiërarchische chef. Na verloop van het werkjaar wordt het personeelslid hierop geëvalueerd en hangt daar ook de waardering aan vast.



## Infosessies

**G**elet op de territoriale spreiding van de meer dan 560 personeelsleden maar ook omwille van het feit dat de meesten een varende functie uitoefenen en dus niet zomaar bereikbaar zijn, worden er infosessies georganiseerd in verschillende locaties van VLOOT en op diverse tijdstippen.

Op die manier wordt aan alle personeelsleden de kans gegeven om aanwezig te zijn.

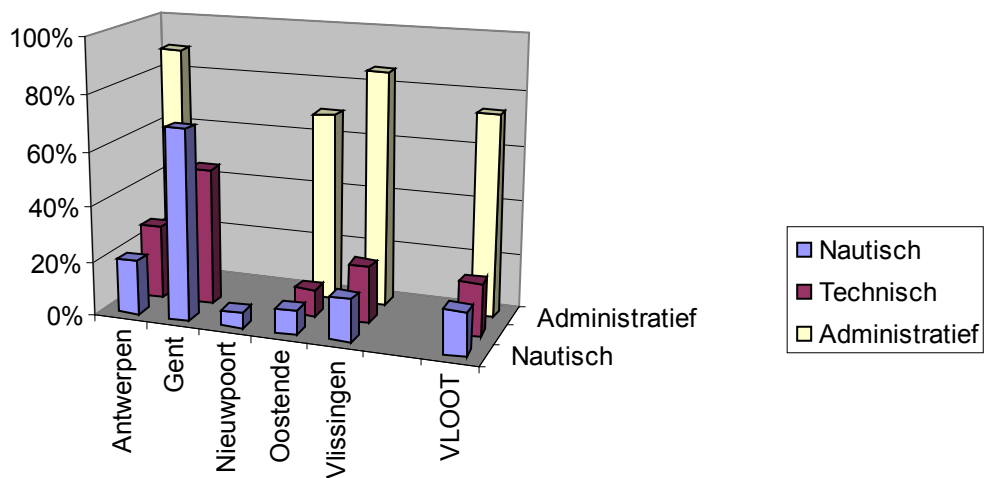
In 2007 werden er 5 infosessies gegeven waarop in totaal 131 personeelsleden aanwezig waren. Een vergelijking over de voorbije 3 jaar leert dat de absolute deelnamecijfers in dalende lijn gaan: in 2005 waren er nog 174 deelnemers, in 2006 waren het er 137.

Een ruimere communicatie doorheen de organisatie en het bestaan van minder 'heikele' punten, doen de noodzaak onder het personeel om aan infosessies deel te nemen afnemen.

Onderstaande grafiek toont ook duidelijk dat de participatie ongelijk gespreid is over de verschillende kaders en standplaatsen.



**Deelname infosessies 2007**



▲ **Foto boven:**  
infosessie in  
Gent

## Nieuwjaarsreceptie

**Foto rechts:**  
*Nieuwjaarsreceptie VLOOT*

Op 26 januari 2007 organiseerde VLOOT haar tweede nieuwjaarsreceptie die gezamenlijk was voor het personeel en hun partners van alle standplaatsen. Hiervoor werd een centrale locatie uitgezocht te Gent. Er werden bussen ingelegd uit Antwerpen, Oostende en Vlissingen.

Op de receptie werden 260 aanwezigen verwelkomd, dit waren er 103 meer dan het jaar voorheen.

Op de nieuwjaarsreceptie werden bovendien Emile Cleerbaut, Pierre De Koninck, Daniël Rappé en Roger Verelst, die in 2006 op pensioen gingen, extra in de bloemetjes gezet.

Naast de meer formele nieuwjaarsreceptie kunnen de personeelsleden op de eerste werkdag van het jaar op iedere locatie aanschuiven voor een informele brunch.



## Volleybaltoernooi LSVO

Op 20 oktober 2007 nam een ploeg van VLOOT voor de tweede maal deel aan het volleybaltoernooi van de Loodsensportvereniging Oostende (LSVO).

Dit jaar vond het toernooi plaats in Antwerpen. VLOOT eindigde uiteindelijk tweede na een spannende finale tegen de Havendienst Terneuzen.

**Foto rechts:**  
*Volleybalploeg van VLOOT*



## Tijdsregistratie

**S**inds 2005 heeft VLOOT als deelapplicatie binnen Vloomis de tijdsregistratie.

Dank zij de link (interface) die in 2007 gemaakt is met Vlimpers, kunnen de gegevens digitaal worden doorgestuurd en ingelezen in Vlimpers.

Voorheen diende de afdeling Personeel en Logistiek alle gegevens manueel in te tikken, nu kan zij zich beperken tot een kwaliteitscontrole van de aanbrachte gegevens.

Verder werd in 2007 werd de kwaliteitscontrole ook in omgekeerde richting gerealiseerd. Maandelijks stuurt de afdeling Personeel en Logistiek haar gegevens door naar VLOOT, die digitaal worden ingelezen en vergeleken met de gegevens in Vloomis.

Door een aantal aanpassingen aan de applicatie werd ook een transparante opvolging van de alternatieve telling van de gepresteerde uren in het kader van de maaltijdcheques mogelijk.

Toestand Op:	3/06/2008	Volgende functionele schaal:	1/08/2015
Functionele schaal:	D131	Salarisschaal:	D131
Geldelijke anciëniteit:	0 jaar 10 maand	Dienst anciëniteit:	0 jaar 10 maand
Niveau anciëniteit:	0 jaar 10 maand	Graad anciëniteit:	0 jaar 10 maand
Schaal anciëniteit:	0 jaar 10 maand	Jaarbasis:	13.700,00
Volgende jaarbasis:	13.950,00	Datum volgende jaarbasis:	1/08/2008

▲  
**Foto boven:**  
*Tijdsregistratie*

## Rekrutering

**S**ommige functies binnen VLOOT worden ingevuld door externe werving, andere worden ingevuld door interne doorstroming en bevorderingen.

Voor externe wervingen worden vergelijkende wervingsexamens georganiseerd. Voor interne doorstroming worden bekwaamheidsproeven gehouden.

De rekruteringen en aanwervingen bij VLOOT gebeuren via de officiële kanalen: Selor, Jobpunt Vlaanderen en de interne arbeidsmarkt.

In 2007 werd één vergelijkend wervingsexamen (externe werving) georganiseerd, namelijk voor de werving van matrozen.

Daarnaast werden volgende bekwaamheidsproeven voor doorstroom via bevordering georganiseerd:

- schipper-stuurman
- schipper voor de standplaats Antwerpen
- schipper voor de standplaats Oostende

## Opleidingen

**Foto rechts:**  
*Schipper Ali Gzom getuigt over zijn opleiding en ervaringen*

**V**LOOT wenst als publieke rederij te beschikken over gekwalificeerd personeel dat aan dezelfde normen voldoet als het personeel van private rederijen.

Daarom worden sinds 2005 acties ondernomen om het eigen personeel te laten voldoen aan de ILO-conventie C069 en aan de STCW-normen uitgevaardigd door de IMO.

Gezien er bij VLOOT zo'n 500 varenden in dienst zijn, moet deze beweging stap voor stap gebeuren. In 2005 is gestart met de voorbereiding om deze grote inhaalbeweging te kunnen doorvoeren.

Zo werd er in eerste instantie gestart met het bepalen welk certificaat gelinkt is aan de functies die bij VLOOT bestaan. Op basis van dit overzicht werden de prioriteiten bepaald en werden er afspraken gemaakt rond concrete invulling.

Zo zijn de voorbije jaren de schippers 'kleine varende eenheden' (rededienst, politiedienst, douanediens) in Nieuwpoort, Oostende, en Vlissingen opgeleid om een STCW II/3 certificaat te bekomen voor vaartuigen onder de 500 ton.

Nu een groot deel van de schippers het parcours reeds succesvol beëindigd heeft, konden in 2007 reeds de eerste groepen matrozen van de locatie Oostende enkele modules volgen. In het najaar startte ook een aantal schippers van de locatie Antwerpen met het STCW-parcours.

Voor motoristen en scheepstechnici enerzijds en voor de schippers en stuurliu van de grote varende



eenheden anderzijds werden cursussen georganiseerd in CVO Oostende en CVO Deurne, én werd in 2007 een lesgever van het CVO ingeschakeld om in dagregime les te geven in de eigen lokalen van VLOOT op post Foxtrot.

Dankzij het aantal vrijstellingsproeven (8 op 19 proeven) dat VLOOT voor haar bemanning kon bedingen, kon het aantal cursussen waarvoor effectief lessen moesten worden uitgetrokken gereduceerd worden.

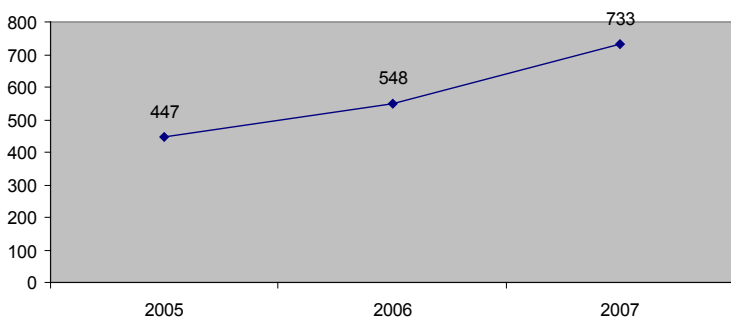
Vrijstellingsproeven werden onder andere verleend voor nautisch Engels, informatica, scheepsmotoren, praktijk onderhoudstechnieken, hulpwerktuigen en praktijk scheepsmachines. Dankzij deze inspanningen mag verwacht worden dat de bemanning van de grote varende eenheden snel over een certificatie zal beschikken.

Nagenoeg alle varende personeelsleden volgden een EHBO-opleiding bij het Rode Kruis zodat toekomstgericht herhalingscursussen kunnen opgelijst worden.

Systematisch worden nieuwe personeelsleden ingeschreven voor een basiscursus. In Antwerpen zijn alle schippers volgens de normen van de binnenvaart, door de combinatie van een 'vaarbewijs' en het juiste EHBO-attest, bevoegd om personenvervoer te verzorgen, i.c. op de veerdiensten op de Schelde.

In Antwerpen werden er in 2007 bovendien specifieke opleidingen ingericht aan de hand van het Ship's Specific Manual bij de ingebruikname van de SPN 14, en is er begonnen met regelmatige man-over-boord-oefeningen in samenwerking met het Loodswezen.

**Aantal mandagen opleiding gevolgd door VLOOTpersoneel**



## Promotie maritiem onderwijs

**V**LOOT heeft de opdracht meegekregen om de maritieme know how, samen met de vloten van andere rederijen, in Vlaanderen te helpen houden en uit te breiden.

Als reder met een 500-tal varende functies heeft VLOOT er alle belang bij dat de interesse voor de maritieme opleidingen groeit zodat de bemanningen van de schepen aan boord van de vloten van de verschillende rederijen, gegarandeerd kunnen blijven.

Vanuit die gedachte steunt VLOOT dan ook verschillende initiatieven waarbij er een duidelijke link is tussen jeugd, de zee en de varende beroepen.

Ook in 2007 werkte VLOOT mee aan tal van initiatieven die hieraan gelinkt kunnen worden.

Zo was VLOOT op 16 oktober te gast bij het CVO Deurne, waar aan studenten maritiem onderwijs een presentatie werd gegeven van VLOOT en de mogelijkheden van tewerkstelling in een maritieme functie.

Op 5 maart voer dan weer een filmploeg van JIM-tv mee met de schepen van VLOOT voor het maken van een 'beroepensfilmje' dat kaderde in een uitzendreeks over studie- en carrièremogelijkheden voor jongeren.

Op 27 maart had VLOOT in het kader van Dream-day (een initiatief met als opzet middelbare scholieren te informeren over de arbeidsmarkt) een groep leerlingen uit het Atheneum Maerlant uit Blankenberge te gast. De leerlingen kregen algemene informatie over VLOOT, en hadden de mogelijkheid een kijkje te nemen aan boord van de politieboot. Schipper van de politieboot, Ali Gzom, getuigde over zijn werk bij VLOOT. De getuigenis van Ali werd ook op film opgenomen om verspreid te worden naar de scholen.

Ondanks al de geleverde inspanningen blijft er echter een tekort bestaan aan maritiem opgeleide mensen. Dit tekort laat zich ook voelen bij VLOOT dat dan ook actief heeft meegewerkt aan initiatieven van 'Areyouwaterproof?'.  
Mede dank zij deze initiatieven kenden de maritieme scholen een groei aan afgestudeerden.

'Areyouwaterproof?' is een initiatief in Vlaanderen waarbij de vertegenwoordigers van de maritieme sector sinds enkele jaren de handen in elkaar slaan om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Dit forum vormt een belangrijk kanaal om promotie te

voeren voor het maritiem onderwijs zodat de tekorten in de varende functies normaal kunnen worden ingevuld.

Via de webstek 'www.areyouwaterproof.be' is er inderdaad heel wat informatie beschikbaar voor een toekomst op het water.

Ook in 2007 heeft AYW tal van initiatieven genomen om jongeren met het maritieme leven kennis te laten maken. VLOOT heeft aan een aantal van die acties meegewerkt zoals:

- publiciteit voor de nieuwe educatieve Cd-rom 'een zee van mogelijkheden' bij het eigen personeel en hun familie;
- Zee van Sporten: VLOOT heeft haar vuurtoren opengesteld en bemand voor de jongeren van het middelbaar onderwijs;
- het nieuw campagnebeeld van AYW dat ontworpen werd in 2007, werd door VLOOT meegenomen tijdens de Open Scheepvaartdagen te Antwerpen in het najaar.

VLOOT voert ook actief publiciteit voor de volgende webstekken waar jongeren geïnformeerd worden over een maritieme loopbaan:

[www.areyouwaterproof.be](http://www.areyouwaterproof.be)  
[www.planeetzee.org](http://www.planeetzee.org)  
[www.ibisschool.be](http://www.ibisschool.be)





## Balans en resultatenrekening

<b>Balans</b>		
<b>Activa</b>		
<b>VASTE ACTIVA</b>		38.033.524,68
I Oprichtingskosten		
II Immateriële vaste activa		-
III Materiële vaste activa		37.996.024,68
A. Gebouwen	5.052.988,75	
B. Rollend materieel	91.177,48	
C. Varend materieel	23.632.533,87	
D. Informatica en telematica	387.016,68	
E. Meubilair, materieel en machines	2.983.501,35	
F. Ander meubilair en materieel	467.274,61	
G. Vaste scheepvaartmarkeringen	1.400.074,70	
H. Vlottende scheepvaartmarkeringen	3.981.457,24	
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	-	
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>		28.506.360,13
V Vorderingen op meer dan één jaar		-
A. Handelsvorderingen		-
B. Overige vorderingen		-
VI Voorraden en bestellingen in uitvoering		65.331,25
A. Voorraden	65.331,25	
B. Bestellingen in uitvoering		-
VII Vorderingen op ten hoogste één jaar		3.833.803,23
A. Handelsvorderingen	3.833.803,23	
B. Overige vorderingen		-
VIII Geldbeleggingen		-
A. Eigen aandelen		-
B. Overige beleggingen		-
IX Liquide middelen		24.590.842,40
X Overlopende rekeningen		16.383,25
<b>TOTAAL DER ACTIVA</b>		66.539.884,81

<b>Balans</b>		
<b>Passiva</b>		
<b>EIGEN VERMOGEN</b>		63.801.824,28
I Kapitaal		38.449.252,67
A. Geplaatst kapitaal	38.449.252,67	
B. Niet-opgevraagd kapitaal	-	
II Uitgiftepremies		-
III Herwaarderingsmeerwaarden	-	
IV Reserves		1.757.342,78
V Overgedragen winst - Overgedragen verlies		4.367.389,09
VI Kapitaalsubsidies		19.227.839,74
<b>VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN</b>		0,00
VII Voorzieningen voor risico's en kosten		0,00
<b>SCHULDEN</b>		1.332.624,74
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		1.332.624,74
A.Schulden op meer dan één jaar die binnen het boekjaar vervallen	-	
B. Financiële schulden	-	
C. Handelsschulden	1.332.624,74	
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	-	
E. Schulden m.b.t. belastingen, bezoldigingen	-	
F. Overige schulden	-	
X Overlopende rekeningen	-	1.405.435,79
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>		66.539.884,81

<b>Resultatenrekening</b>		
I Bedrijfsopbrengsten		45.809.770,60
A. Omzet	19.779.468,41	
B. Wijziging voorraad goederen	-	
C. Geproduceerde vaste activa	-	
D. Andere bedrijfsopbrengsten	26.030.302,19	
II Bedrijfskosten		42.791.747,64
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-	
B. Diensten en diverse goederen	10.975.317,71	
C. Bezoldigingen en sociale lasten	27.860.282,77	
D. Afschrijvingen, waardevermind. Vaste activa	3.956.147,16	
E. Waardeverminderingen op voorraden		
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	-	
G. Andere bedrijfskosten	-	
H. Als herstructureringskosten geact. Bedrijfskosten	-	
III Bedrijfsresultaat		3.018.022,96
IV Financiële opbrengsten		-
V Financiële kosten		1.099,83
VI Resultaat uit de gewone bedrijfsvoering		3.016.923,13
VII Uitzonderlijke opbrengsten		130.306,67
VIII Uitzonderlijke kosten		38.607,14
IX Resultaat van het boekjaar vóór belastingen		3.108.622,66
X Belastingen op het resultaat		-
XI Resultaat van het boekjaar		3.108.622,66

**Foto rechts:**  
*Roger Raveel en Kris Peeters t.g.v. voorstelling boek over geschiedenis VLOOT-directiegebouw*

**V**oor VLOOT is het belangrijk om verder te evolueren naar een efficiënt werkende organisatie die opdrachten uitvoert waarvoor ze een mandaat kreeg van de Vlaamse Overheid.

VLOOT gaat ook na waar niches kunnen ingevuld worden door VLOOT als reder: – niches die volledig buiten de commerciële markt liggen, of waar privé-rederijen niet in geïnteresseerd zijn.

Dit kan o.m. door haar activiteiten en haar werkgebied beter bekend te maken bij het brede publiek in het algemeen en de maritieme wereld in het bijzonder. Zo vergroot ze ook het maatschappelijk draagvlak.

### Aanwezigheid op beurzen en open deurdagen

In 2007 was VLOOT in meestal samen met de collega's van MDK met een stand of promo-materiaal aanwezig op zeven beurzen en open deurdagen:

- Belgian Boat Show in Gent (10 tot 18 februari)
- open deur Hogere Zeevaartschool in Antwerpen (17 maart)
- open deur Mercatorinstituut in Oostende (12 mei)
- open deur Cenflumarin in Kallo (3 juni)
- Gentse Scheepvaartdagen (16 en 17 juni)
- Vlootdagen in Zeebrugge (7 en 8 juli)
- Open Scheepvaartdagen in Antwerpen (7 tot 9 september)
- open deur CVO Deurne (16 oktober)
- Maritiem Havenoverleg MDK te Zeebrugge (18 oktober), Gent (23 oktober) en Antwerpen (24 oktober)

**Foto onder:**  
*'Zeehond' in Zeebrugge t.g.v. Vlootdagen*



### Gastvrijheid van VLOOT

VLOOT ontving in 2007 niet minder dan 41 groepen voor een rondleiding in de gebouwen of een bezoek aan boord van de schepen.

VLOOT verleende haar medewerking aan 26 algemene evenementen, 5 culturele evenementen, en 17 maal maakte een filmploeg of de schrijvende pers gebruik van de diensten van VLOOT.

### Huisstijl, logo op onze schepen, SAR-logo

In de jaarlijkse managementreview was het belang van de eigen identiteit van VLOOT met het daaraan gekoppelde imago één van de aandachtspunten. VLOOT is inderdaad van mening dat corporate identity / corporate imago / corporate beleid cruciaal zijn om als overheidsrederij te kunnen functioneren en aanvaard te worden.

Om dit te bewerkstelligen zijn er heel wat acties mogelijk en zoals blijkt uit het overzicht, worden er heel wat initiatieven genomen om aan de burger en de specifieke doelgroepen het bestaan en het algemeen belang van VLOOT voor de maatschappij te verduidelijken.

In 2007 werden er ter ondersteuning van deze initiatieven ook acties ondernomen om VLOOT zichtbaarder te maken in het straatbeeld.

### Advertenties

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

In 2007 verschenen advertenties in Gazet van Antwerpen, Gallois Genootschap, Lekko, Nieuwsblad Transport, Schuttevaer, en Het Visserijblad.

Daarnaast plaatste VLOOT publiciteit in de programmaboekjes van het benefietconcert van IBIS (7 juni 2007) en van het loodsenbal 'Nacht van de Schelde' (27 oktober 2007).

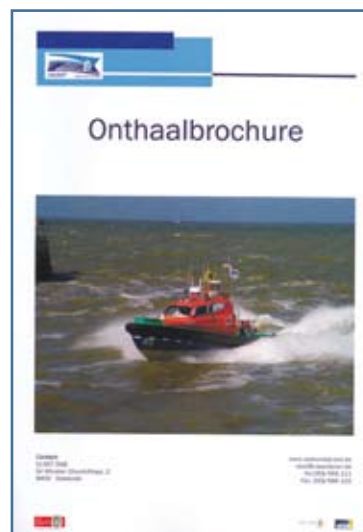
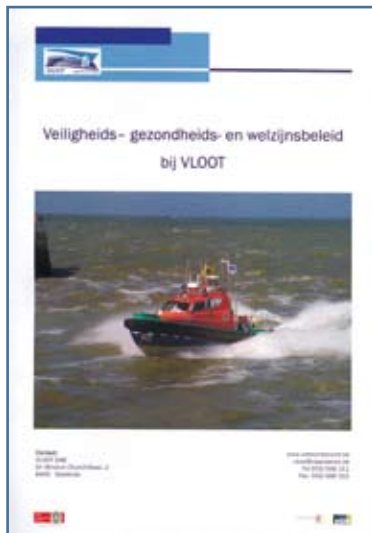
### Lidmaatschappen

VLOOT is lid van een aantal verenigingen via welke informatie kan uitgewisseld worden met deskundigen uit de maritieme wereld, de economische wereld, of uit een specifiek werkgebied.

### Publicaties

In 2007 gaf VLOOT vier nieuwe eigen publicaties uit:

- het jaarverslag, dat voor de gelegenheid meteen de jaren 2005-2006 beschreef
- een mediaboek met de verzameling van de in het voorgaande jaar in de pers verschenen artikels waar VLOOT of haar activiteiten in vermeld werden
- een onthaalbrochure, die een hulpmiddel moet zijn om VLOOT en haar personeel beter te leren kennen, en die een handleiding kan vormen om in contact te komen met de juiste man of vrouw
- een brochure over het veiligheids-, gezondheids- en welzijnsbeleid bij VLOOT



## Europese en internationale aangelegenheden

**Foto rechts:**  
*Joint Technical Forces te Oostende*

**H**et is duidelijk dat VLOOT werkt in een omgeving die beïnvloed wordt door heel wat externe factoren waaronder de Europese en internationale regelgeving.

Het is ook zo dat ervaringen van gelijkaardige organisaties VLOOT kunnen helpen evolueren naar een steeds efficiënter werkende organisatie.

VLOOT hecht dan ook veel belang aan benchmarking met buurlanden of deelname aan Europese en internationale fora die verband houden met haar activiteiten en opdrachten.

Zo was VLOOT in 2007 aanwezig in het buitenland in het kader van volgende initiatieven:

- 8 mei tot 10 mei, Southampton (Verenigd Koninkrijk), Maritime Search and Rescue in Flood Command, stichtingsvergadering
- juni tot 9 juni, Gotenburg (Zweden), International Lifeboat Federation, Vierjaarlijkse Statutaire Vergadering
- september tot 6 september, Londen (Verenigd Koninkrijk), Maritime Search and Rescue in Flood Command
- 10 september tot 11 september, Londen (Verenigd Koninkrijk), Hull and Machinery Maritime Insurance
- 12 september tot 14 september, Londen (Verenigd Koninkrijk), 29th Annual Seminar P&I
- 8 november en 9 november, Parijs (Frankrijk), International Lifeboat Federation, jaarlijkse Directors Meeting

**Foto onder:**  
*8 tot 10 mei Southampton*



Het is bovendien vanzelfsprekend dat in het kader van de vlootvernieuwing er ook contacten zijn met buitenlandse scheepswerven.

Vertegenwoordigers van VLOOT bezochten in 2007 tien maal een buitenlandse scheepswerf in het kader van lopende nieuwbouwprojecten.

VLOOT houdt regelmatig overleg met de technische afdelingen van de Nederlandse en Duitse loodsdiensten onder de noemer Joint Technical Forces. Op 7 en 8 maart 2007 waren de JTF te gast in Oostende.

Het gezamenlijk Vlaams-Nederlands beheer van de Scheldedelta is bekend tot ver buiten de landsgrenzen.

Op 20 juli was een Kambojaans-Vietnamese delegatie van de Mekongcommissie op werkbezoek in Antwerpen.

Bij die gelegenheid stond een vaartocht door de haven van Antwerpen met de boeienlegger van VLOOT op het programma. Aansluitend bezochten de deelnemers het boeienatelier.

# Maatschappelijke waarde

## Uiteenzettingen en spreekbeurten

VLOOT vindt het belangrijk om haar opdrachten en haar werkgebied beter bekend te maken en op die manier ook getuigenis af te leggen over de aanwending van de toegekende budgetten.

VLOOT gaat dan ook graag in op vragen van autoriteiten en organisaties om spreekbeurten en uiteenzettingen te geven over de eigen ervaringen en vaststellingen.

## Inspanningen voor IBIS

Het Koninklijk Werk IBIS is een zeevaartschool met een bijzondere sociale roeping. Zoals inmiddels traditie is geworden, kregen leerlingen van IBIS ook in 2007 een rondleiding op het boeienplein (16-02).

Met het geldbedrag dat VLOOT uitspaart op drukwerk en portkosten door zijn nieuwjaarswensen elektronisch te versturen, bekostigt VLOOT jaarlijks uitstappen met leerlingen van IBIS aan boord van haar schepen.

Op 25 mei gingen 15 scholieren met de loodsboot op uitstap naar Vlissingen, op 29 oktober kon een kleinere groep meevaren met de Ter Streep.

## Sociale projecten

Sinds 2007 ondersteunt VLOOT het project Elektroboot. De vzw Elektroboot baat een duurzame pendeldienst uit op de wateren in de Gentse binnenstad, en is door de staatssecretaris voor Duurzame Ontwikkeling en Sociale Economie benoemd tot Ambassadeur Sociale Economie.

De bijdrage van VLOOT bestaat er met name in voor een symbolische bijdrage een jol ter beschikking te stellen van de vzw, die in de vorm van het restaureren en ombouwen van het vaartuig een sociaal-educatief project realiseert.

Op 2 mei ontving VLOOT een groep jongeren van de Vlaamse Zeezeilschool VVW Nieuwpoort, die samen met vzw De Sleutel een project heeft voor begeleiding voor ex-drugsverslaafde jongeren.

Via VVW leren de jongeren zeilen, en worden ze in contact gebracht met organisaties die daarmee te maken hebben. Bij het bezoek kregen 12 jongeren uitleg over de algemene werking van VLOOT, met het accent op veiligheid. Ze gingen ook aan boord van de Reddingsboot 4.

In 2007 heeft VLOOT haar medewerking toegezegd aan de vzw DAS (Dienst Alternatieve Sanctie), die onder aansturing van het gerecht werkplaatsen zoekt voor jongeren die een taakstraf moeten uitvoeren na een veroordeling voor een licht misdrijf.

Concreet zouden de jongeren enkele dagen terecht kunnen bij de veerdiensten op het kanaal Gent-Terneuzen voor klein onderhoudswerk, bijvoorbeeld verven.

## Waardering voor studenten van de scholen

Om de samenwerking met het maritiem onderwijs te onderstrepen, schenkt VLOOT op het eind van het schooljaar prijzen.

In 2007 werden prijzen geschonken aan cursisten van de CVO's van Deurne en Oostende, en aan leerlingen van het MIGO en van het Cenflumarin.

Daarnaast werkt VLOOT mee aan 'Expeditie Zeeleeuw' van het VLIZ. Deze instantie organiseerde de voorbije jaren een wedstrijd 'virtuele expeditie' voor scholen. De winnende klas vaart een week mee voor een 'echte expeditie' aan boord van het zeeewe-

◀ **Foto links:**  
VLOOT ondertekende charter jaar van de dolfijn



tenschappelijk onderzoeksschip de Zeeleeuw van VLOOT. De leerlingen van de winnende klas leerden er van de collega's van het VLIZ alles over het wetenschappelijk onderzoek op zee.

In 2007 was de gelukkige een klas vijfdejaars van het Pius X-college Tessenderlo, die van 16 tot 20 april op 'expeditie' ging. Sinds 2005 bereikten de verschillende edities van Expeditie Zeeleeuw niet minder dan 3.000 leerlingen uit meer dan honderd klassen ASO, TSO en BSO uit heel Vlaanderen.

Op de eerste schooldag (3 september) stelde VLOOT de Ter Streep en de Zeearend open voor de leerlingen van het MIGO, die zo het schooljaar meteen goed begonnen door ondergedompeld te worden in maritieme sferen.

#### **Medewerking aan culturele evenementen/organisaties**

Wanneer het directiegebouw van VLOOT (toen nog gekend als 'Loodswezengebouw') in 1989 uitgebreid werd, kreeg de Machelse beeldend kunstenaar Roger Raveel de opdracht de binneninrichting te verzorgen. Het spreekt dan ook voor zich dat VLOOT sindsdien een bijzondere relatie heeft met Roger Raveel.

Roger Raveel koesterde al lang de wens de geschiedenis van ons directiegebouw en de aanwezigheid van zijn kunstwerken te laten optekenen in een kunstboek. Dit boek werd in 2007 gepubliceerd onder de titel 'Roger Raveel: De Tijd, de Zee en Oostende, een verborgen schat'.

In het directiegebouw zelf werd het boek op 10 december ook officieel voorgesteld in aanwezigheid van o.a. de auteur Carlos Alleene en minister-president Kris Peeters.



**Foto rechts:**  
Voorstelling  
boek Raveel

Ter gelegenheid van het verschijnen van het boek stelde VLOOT, in samenwerking met de stad Oostende, zijn directiegebouw twee zondagen (16 en 23 december) open voor het cultuurminnende publiek, dat onder begeleiding van gidsen van de Gidsenkring Lange Nelle het werk van Raveel kon komen ontdekken. In totaal mocht VLOOT 406 bezoekers ontvangen.

Roger Raveel heeft ook de vraag van VLOOT aanvaard de nieuwe veerboten die zullen ingezet worden in Nieuwpoort en Oostende in zijn geheel eigen stijl te beschilderen. De veren zullen bovendien vernoemd worden 'Roger Raveel', 'De Nieuwe Visie', 'Het Rode Vierkant'. Meer over de nieuwe veren leest u onder het hoofdstuk 'nieuwbouw'.

#### **Inspanningen VLOOT 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 Mercator. En hoewel het beheer bij de vzw ligt, is er zoals voorgaande jaren opnieuw heel wat ondersteuning geleverd:

- technische ondersteuning bij werken aan boord van de Mercator. Het belangrijkste doel is het schip te behouden voor de toekomst en het vaarklaar te houden voor kleine afstanden. Hiervoor worden kleine technische herstellingswerken uitgevoerd en worden de motoren operationeel gehouden. VLOOT levert daarbij jaarlijks zo'n 500 werkuren.
- expertise van de scheepsbouwkundig ingenieurs van VLOOT bij opmaak van bestekken en opvolging van de onderhoudswerken aan de Mercator.

In juli 2007 nam de Vlaamse Regering de beslissing in het Mercatordok te Oostende een afzonderlijk droogdok te laten bouwen, en de Mercator – na een laatste grondige opknapbeurt onder begeleiding van VLOOT – hierin te stationeren.

VLOOT heeft 2 aanbestedingen opgestart voor de instandhouding en veiligheid van het vaartuig: één voor het vernieuwen van het campagnedek en een tweede voor onderhoudswerken aan de masten.

# DAB Loodswezen





## Inleiding

### Missie, visie en waarden

**D**e DAB Loodswezen heeft de opdracht het veilig en vlot loodsen van zeeschepen van en naar de Vlaamse havens.

Dit omvat het eigenlijk loodsen (LAB), het loodsen op afstand (LOA), het beloodsen en het verstrekken van nautische expertise en adviezen.

De DAB Loodswezen werd met inwerking van 1 januari 2001 opgericht tot betrekking van het uitbouwen van de Vlaamse loodsdienst tot een slagvaardige organisatie.

Deze stap was belangrijk met het oog op de verbetering van de dienstverlening in een zeer competitieve omgeving, die de maritieme sector bij uitstek vormt.

De organisatie beschikt voor de uitvoering van haar activiteiten over haar eigen inkomsten uit deze activiteiten en indien noodzakelijk over een jaarlijkse dotatie voorzien in het decreet houdende de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse overheid.

De Vlaamse overheid stelt de nodige diensten, uitrustingen, installaties en personeelsleden ter beschikking van de DAB Loodswezen.



Er is tussen de bevoegde minister en de algemeen directeur van de DAB Loodswezen een prestatieovereenkomst afgesloten.

Deze overeenkomst bevat de afspraken over de resultaten op het niveau van de dienstverlening en op het niveau van de operationaliteit.

De hoofdzetel van de organisatie bevindt zich in Antwerpen. Daarnaast beschikt de entiteit over vestigingen in Gent, Vlissingen (NL) en Zeebrugge.

Bij de reorganisatie van het Zeewezen op 1 mei 1997 werd het administratief personeel van de vroegere afdelingen Zeewezen Schelde en Zeewezen Kust over de nieuwe afdelingen Loodswezen, Vloot, Scheepvaartbegeleiding verdeeld.

Het personeel van de afdeling Loodswezen werd vanaf 31 december 2000 toegewezen aan de pas opgerichte DAB Loodswezen.

De DAB Loodswezen is sindsdien uitgebouwd in functie van de drie grote zeehavens, met andere woorden langs de as Antwerpen, Gent en Zeebrugge.

De waarden van de Vlaamse overheid zijn: loyaliteit, correctheid, klantvriendelijkheid, objectiviteit, zuinig beheer van de middelen, spreekrecht en spreekplicht

De waarden van de dab loodswezen zijn: commercieel denken en handelen in een overheidsgerichte dienstverlening.

Wij bezitten unieke technische vaardigheden en kennis. Wij vullen dit aan met commercieel denken en handelen zowel wanneer het gaat over de klanten als over de interne bedrijfsvoering.

Wij streven daarom naar een positief bedrijfsresultaat via een klantgerichte dienstverlening, gecombineerd met een beheersing van de kosten.

### **Expertise: gekwalificeerde, opgeleide en gemotiveerde personeelsleden**

Wij zijn op individuele basis allen experts in ons vak. Wij gebruiken de meest geavanceerde en bewezen technologie om efficiënt, veilig en vlot te loodsen.

**F.I.T.: Flexibiliteit, Inzet en Teamgeest**

Om als één organisatie naar voor te komen en te handelen, is het nodig dat iedereen zich inzet voor de organisatie en haar resultaten.

Hiervoor stellen alle medewerkers zich flexibel op, zetten ze zich in voor de klant en het bedrijf, en werken ze samen in een teamgeest die zowel de bedrijfsresultaten als de werksfeer positief beïnvloedt.

**Transparantie en duidelijkheid.**

Wij profileren ons als partner voor onze klanten door duidelijkheid op alle gebieden na te streven en kostenbewust te werken.

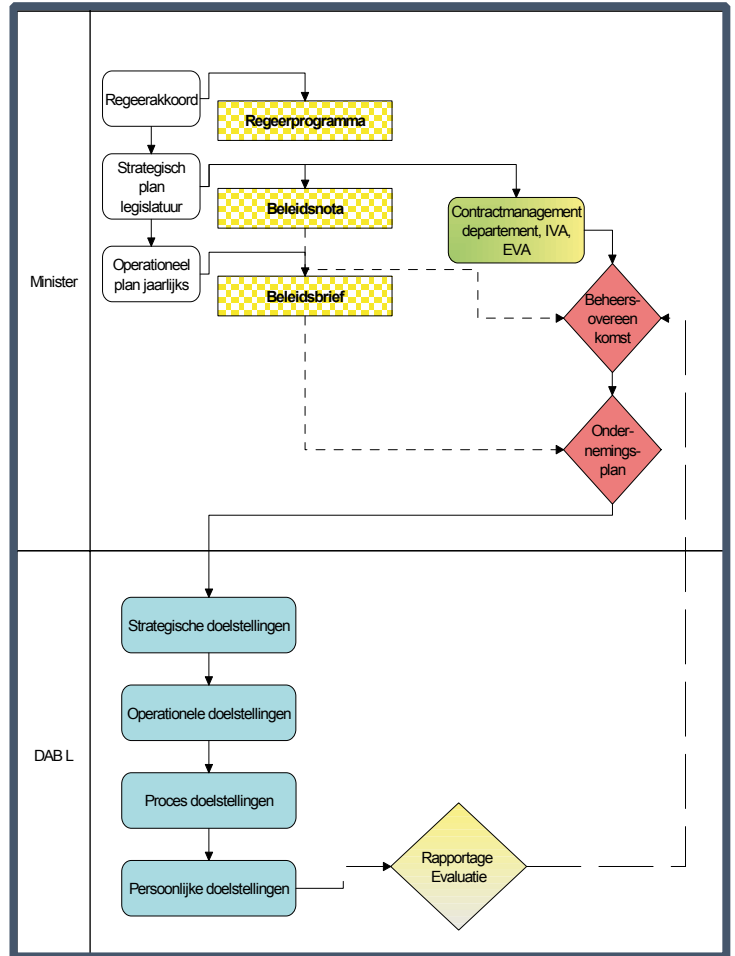
**Veiligheid en vlotheid van de scheepvaart**

Efficiëntie, veiligheid en vlotheid staan centraal bij het leveren van onze dienstverlening. Wij zijn ervan overtuigd dat elk van deze drie elementen in dezelfde mate bijdraagt tot de blijvend goede werking van onze organisatie, tot de tevredenheid van de klant en tot de Vlaamse economie.

**Partnerschappen.**

De dienst die wij aan onze klanten leveren is van de allerhoogste kwaliteit. Wij zijn ons ervan bewust dat de klant, naast een perfecte dienstverlening ook een positieve samenwerking met de loods en iedereen in ons bedrijf als "partner" nastreeft.

Het beleid, uitgestippeld door de bevoegde minister, wordt via de strategische en operationele doelstellingen van de organisatie vertaald in persoonlijke doelstellingen voor elke medewerker.



De strategische doelstellingen van de DAB Loodswezen zijn vastgelegd voor de periode van 2005 tot 2008 en worden als volgt samengevat:

- Bijdragen tot het optimaliseren van de Vlaamse economie door kostenbeheersing (uitbouw financieel beheer van de DAB Loodswezen);
- Expert blijven in onze activiteiten (optimalisatie van de opleidingen);
- Partnerschappen verder verfijnen / moderne middelen aanwenden om de wensen van de klanten te beantwoorden (moderne belooftingsmiddelen);
- Op kwaliteitsgebied het niveau van uitmuntendheid bereiken.

## Kwaliteit

**W**ie dacht dat kwaliteit en dienstverlening voorbehouden was voor de privé-sector, is jaren achterop geraakt.

Vandaag zien wij alvast een Vlaamse overheid die het voortouw neemt door zich te profileren als kwaliteitsdienstverlener aan de burger-klant.

De Vlaamse Regering streeft continu om haar administratie beter te organiseren. Het klachtendecreet, de hervormingen in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid, het CAF programma met "best practices" en vele andere initiatieven zijn hier een voorbeeld van.

Wie wil overleven in de 21ste eeuw zal kwaliteitsgericht moeten denken en werken.

In deze context behaalde de DAB Loodswezen op 24 augustus 2005 formeel het Europese kwaliteitsniveau "Recognised for Excellence" en op 7 september 2007 het certificaat "R4E 5 sterren".

In 2003 besloot het directiecomité van de DAB Loodswezen dat de entiteit zich moest profileren als een kwaliteitsorganisatie en als een voorbeeld voor de andere organisaties binnen de Vlaamse overheid.

Er werd geopteerd om het EFQM-model te hantieren. EFQM (European Foundation Quality Management) is een Europese "non profit" organisatie die de kwaliteitsgedachte promoot.

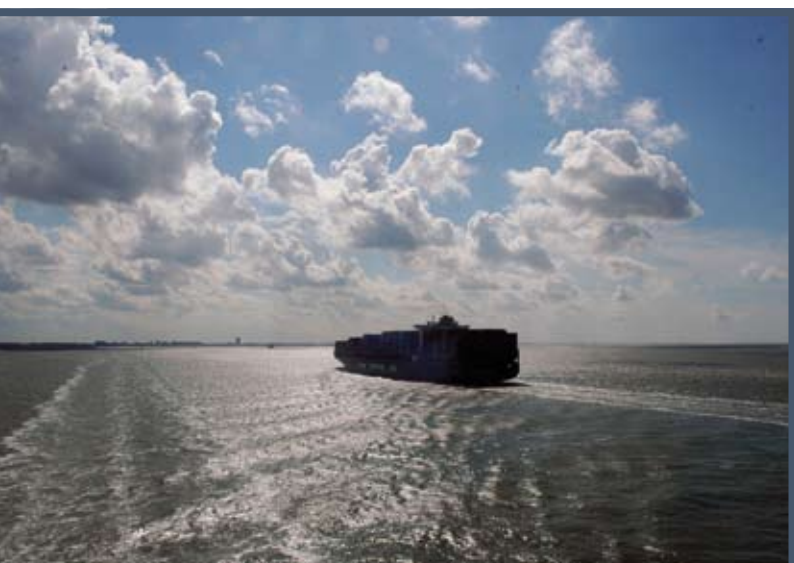


Hiervoor hebben zij het EFQM-model voor excellentie ontworpen. Het model bestaat uit een aantal criteria en subcriteria. Door middel van deze criteria en subcriteria wordt de entiteit door twee à drie externe assessoren geëvalueerd.

De weg naar excellentie is opgebouwd uit drie stappen. Een eerste stap "Committed to Excellence" peilt naar de bereidheid van een organisatie om zichzelf te verbeteren en om prioriteiten vast te leggen om verbeteracties op te zetten.

Als eerste stap naar kwaliteit heeft de DAB Loodswezen deelgenomen aan de 2de Conferentie over kwaliteit van de overheidsdiensten in België. De conferentie vond plaats te Brussel op 12 en 13 november 2003. De DAB Loodswezen diende als goede praktijk het dossier "Het Loodswezen Informatie Systeem" (LIS21) in. Het LIS21 is een geïntegreerde totaaloplossing en een communicatieplatform voor het Vlaamse en Nederlandse Loodswezen". De DAB Loodswezen werd als één van de drie laureaten weerhouden om in 2004 te Rotterdam het dossier te presenteren op Europees niveau.

Uit de EFQM zelfevaluatie van 2003 en 2005 blijkt dat de DAB Loodswezen de laatste jaren heel wat tijd en energie heeft gestoken in zijn kwaliteitsaanpak en dat de tijd rijp was om de stap te zetten naar het volgende niveau "Recognised for Excellence" van het EFQM model.



De tweede stap "R4E" peilt hoe de entiteit de weg naar uitmuntendheid op een systematische wijze aanpakt en stap na stap de doelstellingen realiseert door gebruik te maken van het EFQM-model.

Het aantal te behalen punten bedraagt minimaal 400 punten. Met een totale score van meer dan 400 punten werd de DAB Loodswezen de eerste entiteit binnen de Vlaamse administratie die een EFQM certificaat "R4E" mocht ontvangen.

Bovendien is de DAB Loodswezen, op wereldniveau, de eerste Loodswezenorganisatie die zo'n certificaat van kwaliteit behaalde.

Een aantal sterke punten werden vastgesteld door de assessoren:

- De benadering betreffende Leiderschap en Veranderingsmanagement
- Het personeelsmanagement
- De cultuur van Continu Verbetering
- Het systeem van opvolging van de indicatoren (Balanced Scorecard), het Loodswezen Informatie Systeem LIS21
- Vooral het enthousiasme van de leidinggevenden en van de medewerkers

Men had nu de smaak goed te pakken en in 2007 werd een tweede EFQM dossier ingediend dat door de assessoren met 508 punten beloond werd waardoor men een "vijfsterren certificaat" en het hoogste niveau "Recognised for Excellence" bekwam.

Als sterke punten noemden de assessoren het feit dat de organisatie reeds verschillende jaren ervaring had met het kwaliteitsconcept EFQM en dat er in de loop der jaren een indrukwekkend aantal goed uitgebouwde indicatoren was uitgewerkt.

Het LIS 21 was het kloppende hart van de organisatie, die ook de informatie verschafte voor de Balanced Score Card. Verder viel de grote inzet en het enthousiasme van zowel de medewerkers als de leidinggevenden op.

Uit het verslag van de assessoren bleek duidelijk dat de DAB Loodswezen zich in de afgelopen jaren heeft omgevormd tot een performant operationeel bedrijf dat de efficiëntie, vlotheid en veiligheid van haar dienstverlening centraal plaatst.

Met haar expertise draagt ze bij tot een vlot en veilig scheepvaartverkeer voor de Vlaamse havens en de economie van het land.

De leiding heeft oog voor het bijsturen van de missie, visie en waarden door rekening te houden met de veranderende en evoluerende context van de scheepvaartwereld.

Een wereld van verschil was op enkele jaren tijd door EFQM in gang gezet. Het EFQM proces zal binnen de DAB Loodswezen tijdens de volgende jaren verder vervolgd worden en de ambitie is nu om het niveau van "Award Winner" te bereiken.



## Dienstverlening

In de loop van 2007 slaagde de DAB Loodswezen erin om haar 'marktaandeel' te stabiliseren.

Op 1 oktober 2002 werden de uitvoeringsbesluiten betreffende de vrijstelling van het nemen van een loods van kracht.

Dit betekende de facto het gedeeltelijk openstellen van het loodsen voor externen. Als gevolg hiervan liep het aandeel van de beloodste vaart in sommige sectoren sterk terug. Nu heeft deze tendens zich gekeerd.

Op dit ogenblik beloodst de DAB Loodswezen meer dan 70 % van de totale scheepvaart naar de Vlaamse havens.

Na een vermindering van 72% naar 70 % in de periode van 2002 tot en met 2004 is het aandeel van de beloodste vaart op de haven van Antwerpen terug in stijgende lijn. In 2007 werden er 4702 schepen meer beloodst dan in 2004.

In de haven van Zeebrugge, waar de omvang van de schepen een explosieve groei kende, is een bijna continue stijging in het marktaandeel van de DAB Loodswezen vast te stellen. In 2007 werden 44 % van de schepen beloodst, tegenover 'slechts' 23 % in 2002.

In de haven van Gent is er ook een meer bescheiden maar toch continue stijging van het marktaandeel van 64 % in 2002 naar 65 % in 2007. In 2007 werden in de haven van Gent 232 schepen meer beloodst.

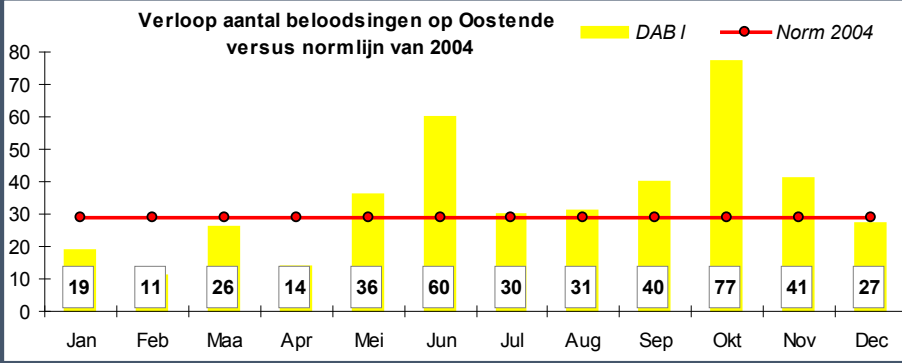
In de haven van Oostende is het marktaandeel van de DAB Loodswezen tussen 2002 en 2004 eveneens drastisch gedaald van 23% naar 3% in 2007 beloodst de DAB Loodswezen terug 4% van de schepen die Oostende aandoen.

Ook ten opzichte van de Nederlandse collega's blijft de DAB Loodswezen haar marktaandeel handhaven.

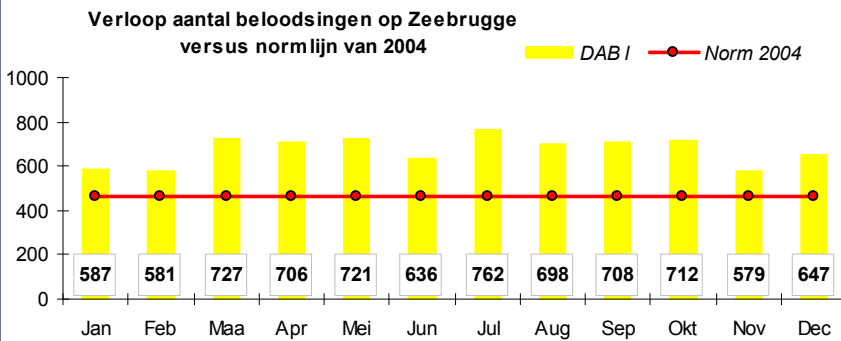
De bijspring die tussen Nederland en Vlaanderen wordt georganiseerd waar de Nederlandse loodsen inspringen bij tekorten van Vlaamse loodsen en omgekeerd, is sinds 2003 – 2004 drastisch verminderd.

In 2003 beliep de bijspring ten nadele van Vlaanderen 251 schepen en in 2004, 184 schepen. Thans is dit beperkt in 2006 tot een batig saldo van 8 schepen in 2007 tot een negatief saldo van 8 schepen.

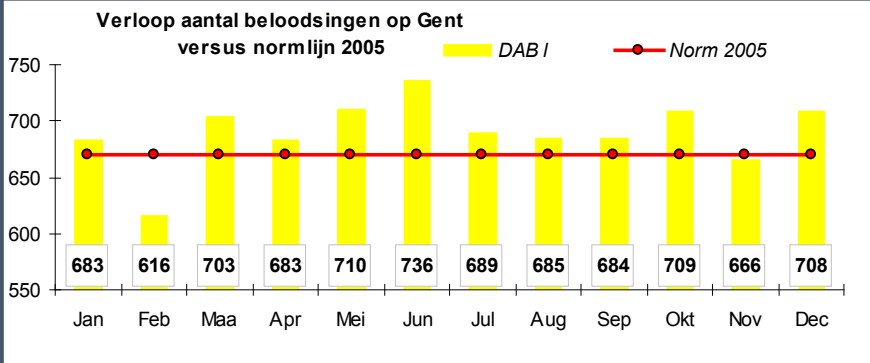
Verloop aantal beloodsingen op Oostende versus normlijn van 2004



Verloop aantal beloodsingen op Zeebrugge versus normlijn van 2004



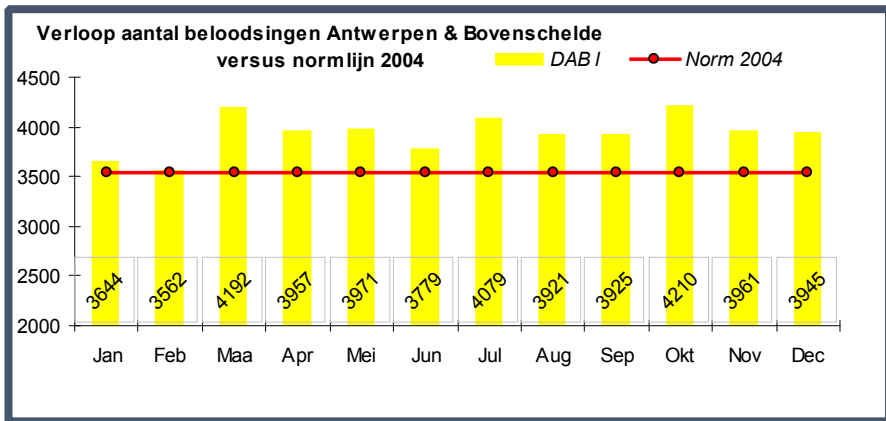
Verloop aantal beloodsingen op Gent versus normlijn 2005



Dergelijke kleine verschillen op een totaal van 81.624 bewegingen (voor beide naties) in 2007 d.w.z. minder 1 op 10.000 kan als onbeduidend worden beschouwd.

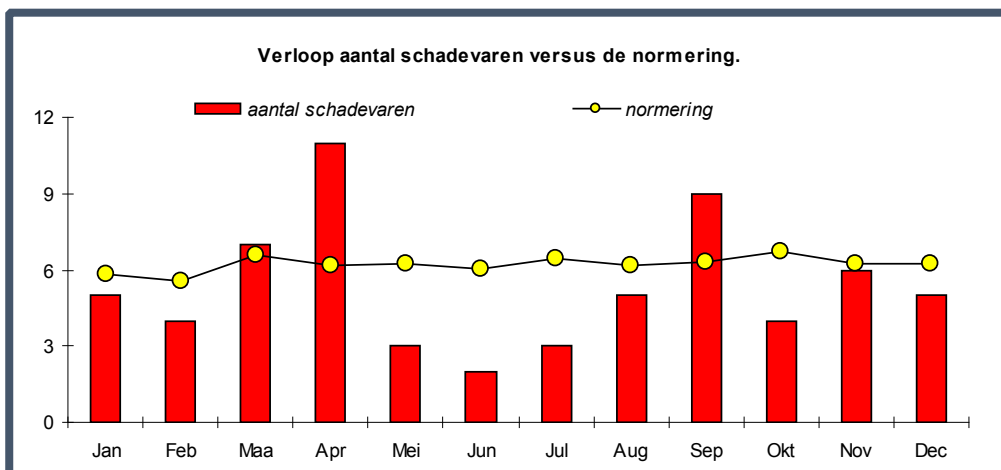
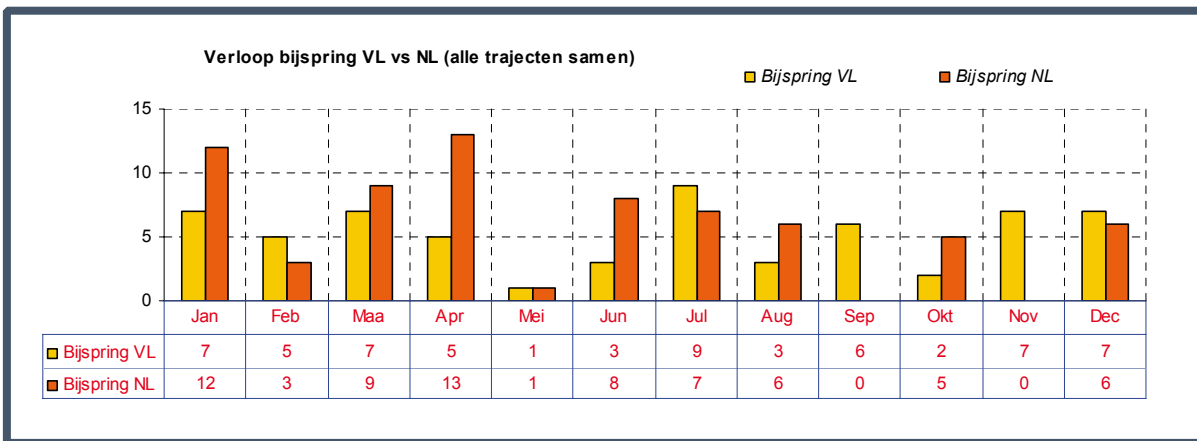
Ook wat de veiligheid van het loodsen betreft, scoort de DAB Loodswezen bijzonder goed.

Op een totaal van 63.784 bewegingen werden er slechts 64 voorvallen genoteerd waarvan "slechts" 6 met een dergelijke materiële schade dat er reparaties noodzakelijk waren.



Dit betekent minder dan één effectief schadegeval per 10.000 bewegingen. Het aantal uur dat het vaarwater in 2007 door een schadevaar werd gestremd omwille van een schadevaar was minder dan 10 uur. De DAB Loodswezen noteerde in 2007 geen voorvallen met milieuvervuiling of persoonlijke kwetsuren.

Als slotsom kan worden gesteld dat de DAB Loodswezen in 2007 er in slaagde, en dit in een sterk groeiende markt, haar marktaandeel in de totale dienstverlening te handhaven wat de facto betekent dat er in 2007 harder, meer, veiliger en efficiënter gewerkt is dan ooit tevoren.



## Hoogtepunten in de Vlaamse havenregio

### 100 jaar haven van Zeebrugge

2007 stond voor de haven van Zeebrugge in het teken van het honderd jarig bestaan. Dit ging gepaard met grootse feesten. Onder de tienduizenden mensen die de haven al fietsend leerden kennen, bevonden zich ook het administratief personeel van de locatie Zeebrugge. De sportdag voor de Vlaamse ambtenaren was hier het uitgesproken moment voor. Op 7 juli 2007 werd het Albert II-dok officieel ingehuldigd door Prins Filip.

### Trafiek

P&O ferries startte een nieuwe dienst op tussen Tilbury en Zeebrugge met M/V Calibur. Vanaf 17 september vervoegt M/V Hoburgen de lijn.

Op 26 september werd er een nieuwe lijndienst opgestart door Transfennica-Spliethof vanuit Zeebrugge naar Bilbao met drie aanlopen per week in beide richtingen. Hiervoor worden er twee schepen ingezet.

Short Sea Containerdienst C2C Lines start een nieuw containernetwerk feederdienst vanuit het nog onafgewerkt Albert II dok te Zeebrugge.

Op 13 september 2007 was er de aanloop van de Zhen Hua 8 met aan boord drie superpostpanamax containerkranen voor PSA en twee RMG's (rail mounted gantries) voor de ApmTerminal. Er werden speciale randvoorwaarden opgesteld om het vaartuig veilig binnen en buiten te krijgen.

De DAB Loodswezen werkt samen met Cobelfret mee aan het nautisch onderzoek voor de nieuwe Cobelfret ferries van de Humbermax serie. Met M/V Pauline en Yasmine wordt er o.a. gesimuleerd te Wageningen (Marin) voor het Britanniadok in Zeebrugge.

De productie van "biodiesel" nam een officiële start te Gent bij de fabrieken van Oleon (BP), Axtoll-ADPO en Bioro (Cargill & partners).

### LNG vaart Zeebrugge

De terminal van Fluxis ontving de 1000ste aanloop van een LNG vaartuig. In 2007 waren er in totaal 33 calls waarbij de schaalvergroting en diversiteit in het aanbod van LNG vaartuigen opviel.

Het Loodswezen Kust participeerde in 25 ship-shore meetings om LNG-aanlopen op o.a. nautisch vlak te coördineren.

Er werd ook een belangrijke bijdrage geleverd door het simulatoronderzoek en het opstellen van nautische adviezen voor de aanloop van Q-flex vaartuigen

De nautische beheersmaatregelen voor LNG vaart op Zeebrugge werden in samenspraak met alle betrokken partijen geactualiseerd.

### Cruiseschepen

Met 56 aanlopen van de cruiseschepen blijven de cruiserederijen belangstelling tonen voor de haven van Zeebrugge. Veel cruisemaatschappijen opteerden in 2007 om een haalreis aan te vragen. Het cruisesizoen werd op 14 april geopend met de aanloop van "M/V Oceana"

Op 20 december werd het cruisesizoen afgesloten met de aanloop van het nieuwe luxecruiseschip "Queen Victoria".

### Westsluis te Terneuzen

In het Waterbouwkundig Labo voerden de loodsen intensieve simulaties uit in functie van het proefproject om de grootst toegelaten breedte voor zeeschepen in de Westsluis en op het kanaal Gent-Terneuzen te vergroten tot en met maximaal 37 meter.

In het najaar voerden de loodsen proefvaarten uit in samenwerking met alle betrokken partijen zoals sleepdiensten en roergangers.

De Permanente Commissie heeft op 13 december groen licht gegeven om vanaf 1 maart 2008 gedurende een periode van een jaar als proef de grootst toegelaten breedte tot 37 meter te vergroten.



## Schaalvergroting

**D**e schaalvergroting neemt een steeds grotere snelheid.

Op zaterdag 22 september 2007 meerde het grootste containervaartuig ter wereld "M/V Elly Maersk" met een lengte van 397 m en een breedte van 56 m af te Zeebrugge aan de APM terminal in het Albert II dok.

Het schip heeft officieel een capaciteit van 11.000 TEU, maar de praktijk leert ons dat de 14.000 TEU al overschreden is.

Een intense voorbereiding en samenwerking tussen de reder, het havenbestuur en de Vlaamse overheid garandeerden een veilige en vlotte aanloop.

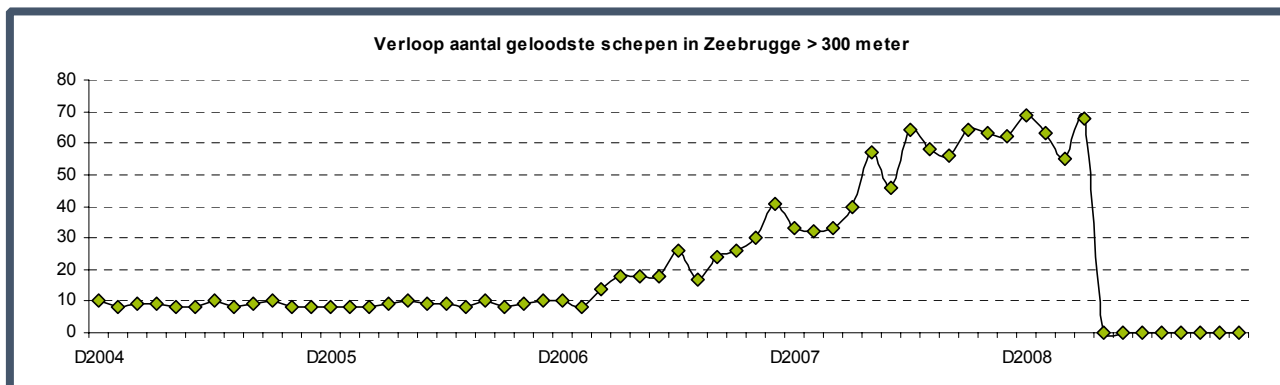
Minister-president Kris Peeters ging in de vroege uurtjes mee aan boord om de aanloop naar Zeebrugge volledig mee te maken. Zowel de aanloop als de af-

vaart verliepen vlekkeloos. Eind november liep een tweede E-klasse vaartuig "M/V Edith Maersk" de haven van Zeebrugge aan.

Op 17 juli 2007 werd in Zeebrugge de LCT Carrier Faust, het grootste autoschip ter wereld met 8000 standaardwagens, binnengeloodst via de Pierre Vandammesluis (LOA 228m, BOA 32,26m).

Ook in Antwerpen werden records gebroken door de aanloop van de "Cosco Asia", een containerschip met een capaciteit van 10.061 TEU. Hier positioneert Antwerpen zich als belangrijke aanloophaven voor de nieuwste generatie van containerschepen.

In deze tendens van schaalvergroting is het alleen maar toe te juichen dat de derde verdieping op de Westerschelde een feit is geworden, en dat het baggeren officieel werd gestart op 20 december 2007.



## Beloadingsmiddelen

**H**et concept van de nieuwe beloadingsmiddelen is niet veranderd. Eén moederschip en 3 tenders, allen van het Swath type.

Zowel qua tijd als qua procedures liggen we op schema: de finale offertes worden verwacht in april,

de laatste onderhandelingen worden gevoerd in mei, zodat het volledige dossier kan overgemaakt worden aan de Vlaamse Overheid voor finale goedkeuring, in juni 2008.



## Ketenbenadering

Op 21 december 2005 ondertekenden Vlaanderen en Nederland vier verdragen.

In het verdrag aangaande het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied werd afgesproken dat de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) de verkeersstromen naar de havens zal afwikkelen.

Het concept ketenbenadering werd toen gelanceerd! Om een goed functionerende ketenbenadering te garanderen, is het van belang dat alle stakeholders in dezelfde richting denken en handelen.

Door de GNA is er reeds veel en goed werk geleverd door het verder verfijnen van de reeds bestaande regels en procedures.

Een verdere uitwerking zal een garantie zijn om de Schelde tot haar maximum capaciteit te gaan benutten.

Het Loodswezen levert haar bijdrage in de uitwerking van de ketenbenadering. Zo werd op 31 januari 2007 het Protocol aangaande de ketenbenadering voor de haven van Zeebrugge ondertekend door het Agentschap MDK en het havenbestuur MBZ.

Op 7 mei 2007 werden de loodsdienstregelaars

fysisch samengebracht met de sluismeesters in het Pierre Vandammehuis te Zeebrugge.

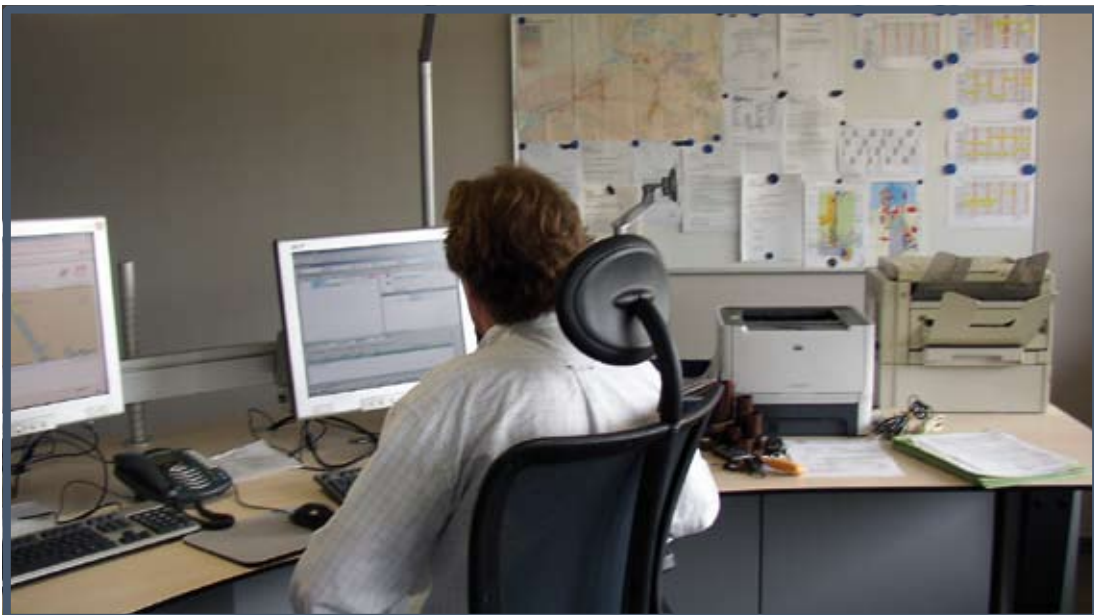
Dit is de eerste stap in de creatie van een gemeenschappelijke werkvloer. Op die manier wordt de uitwisseling van informatie van beide diensten optimaal op elkaar afgestemd.

De tweede fase, om alle betrokken operationele diensten op een gemeenschappelijke werkvloer onder te brengen, is ook van start gegaan. De inrichting van de zesde verdieping in het MBZ gebouw maakt deel uit van de planning.

Verder werd het LIS21 gekoppeld aan het haveninformatiesysteem Zeebrugge ZEDIS. Hierdoor werd er een één-loket functie gecreëerd voor de kaaiaanvraag, de loodsbestelling en de elektronische informatie uitwisseling tussen de havenkapiteinsdienst, de scheepsagent en de DAB Loodswezen.

Voor de sluisplanning is er een ETD procedure uitgewerkt die in latere fase geïmplementeerd zal worden en gekoppeld aan een sluisplanningssysteem.

Op korte termijn werd er een versnelde verbetering van de interne en externe communicatie en een efficiëntere afhandeling van de verkeersstromen vastgesteld.



## Maritieme know how

### Samenwerking Panamaloodsen

Vanaf de tweede helft van 2007 kreeg de DAB Loodswezen, in het kader van de vernieuwing van de sluisen in Panama, regelmatig bezoek van een Panamese delegatie. De delegaties bestonden voornamelijk uit ingenieurs en projectleiders maar ook uit varende loodsen.

Aan het hoofd van iedere delegatie stonden voornamelijk belangrijke personaliteiten zoals bijvoorbeeld Jorge L. Quijano, Executive Vice-President Engineering and Programs Management – Canal Expansion Program of Manuel E. Benitez, Executive Vice President for Operations.

Op verzoek van TECHNUM (als onderaannemers van TRACTEBEL) voerde de DAB Loodswezen gezamenlijk met de Panamese loodsen manoeuvres uit met Post-Panamax schepen naar en van de grote sluisen, meer bepaald de Berendrechtsluis.

Het aanlopen van de nieuwe sluisen op het Panamakanaal zal bijna identiek verlopen als op de Schelde: met sleepboten en zonder "sliding wall".

Voor de Panamese loodsen is dit een volledige verandering van de huidige bestaande filosofie, waarbij gebruik gemaakt wordt van een "sliding wall" en locomotieven.

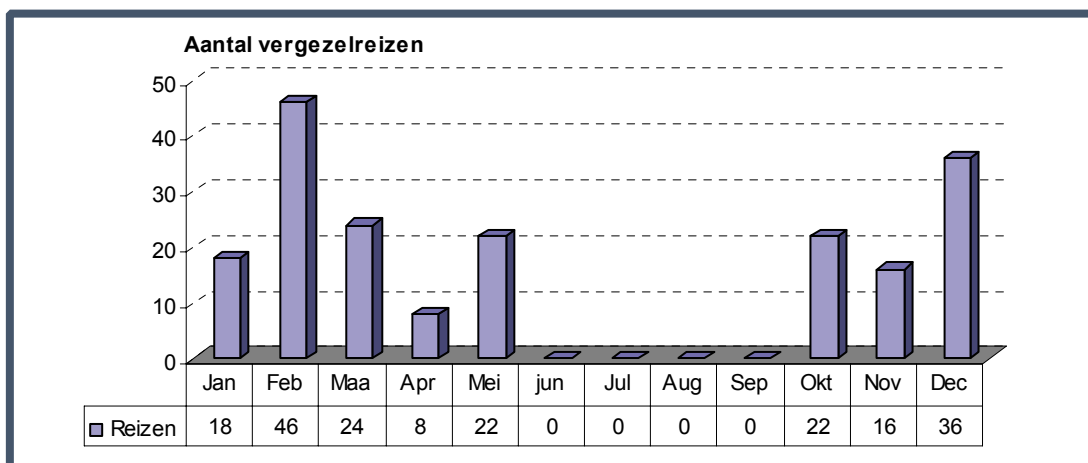
Behalve het uitvoeren van praktijkmanoeuvres werden er eveneens simulaties uitgevoerd op de simulator van het Waterbouwkundig laboratorium.



De Panamese delegaties toonden een zeer groot enthousiasme om hun studies verder uit te breiden in samenwerking met de DAB Loodswezen, niettegenstaande er andere loodsstations wereldwijd bezocht werden. Het is de bedoeling om deze voorlopige samenwerking verder te zetten in 2008.

### Samenwerking Hogere Zeevaartschool

De DAB Loodswezen heeft ook in 2007 haar bijdrage geleverd voor de begeleiding van cadetten door ze te laten meevaren op het traject tussen Antwerpen en Vlissingen. Zo draagt de DAB Loodswezen tevens bij tot het bekendmaken van het beroep "loods".



### Verklaringhouders PEC examens

In 2007 waren er 31 kandidaten voor het behalen van een PEC certificaat. Zeven daarvan zijn echter niet geslaagd. De examens vinden plaats op vraag van de klanten. Aan elke kandidaat wordt er een individuele toelichting en een opleiding gegeven als voorbereiding op het examen.

De commissie bestaat uit personeelsleden van de DAB Loodswezen. De praktische proeven worden afgenomen door varende loodsen.

### Opleidingen en verbreding van know how

Naast de klassieke trainingen, bij overgang van categorie, op de simulators van de Hogere Zeevaartschool en van het Waterbouwkundig laboratorium, heeft het directiecomité beslist alle loodsen eenmalig te laten oefenen op scheepsmodellen.

Na de gebruikelijke aanbestedingsprocedure viel de keuze op de firma "PORT REVEL Shiphandling". Er werd een contract voor vijf jaar afgesloten, waarin werd bepaald dat jaarlijks vier groepen van acht loodsen de opleiding zullen volgen. Na vijf jaar zullen 160 loodsen de opleiding gevolgd hebben.

Het centrum van Port Revel is gelegen in Saint-Pierre-de-Bressieux dicht bij Grenoble (Frankrijk)

In 1952 was het "laboratoire Dauphinois d'Hydraulique" bezig met verschillende studies in verband met de scheepsbouw. In 1967 werd er een artificieel meer gegraven en werden verder scheepsmodellen gebouwd. Op 9 maart 1967 werd er een contract afgesloten met de rederij ESSO om de kapiteins

van hun vloot op te leiden en om de manoeuvres in de verschillende olieterminals uit te testen.

Momenteel is het centrum in privé handen en wordt het geleid door Dhr. Arthur De Grauw.

Het voordeel van oefenen op modellen is het gevoel van werkelijkheid. Dhr. De Grauw is in Antwerpen de situatie komen bestuderen om in Port Revel een analoge configuratie te kunnen nabootsen.

In de winter wordt het meer drooggelegd om sluisen, kaaimuren, kanalen en dergelijke te bouwen die dan in de zomer dienen voor de studenten uit alle hoeken van de wereld. Ook stroming en wind worden op vraag gegenereerd. Varen in diep en ondiep water is ook mogelijk. Elke oefening wordt nauwkeurig geregistreerd en naderhand uitvoerig besproken.

De loodsen worden naar Port Revel gestuurd in groepjes van acht telkens vergezeld door een instructeur van de DAB Loodswezen die ook als contactpersoon fungeert.

De groepen bestaan uit loodsen van de verschillende korpsen om de samenhang te stimuleren. De loodsen die reeds naar Port Revel geweest zijn, waren allen enthousiast over de manier van werken en de sfeer tussen de verschillende korpsen.

In verband met de opgelegde opleiding Bridge Resource Management (BRM) en Crisis and Crowd Management (CC) op de Hogere Zeevaartschool hebben momenteel 98% van de loodsen deze bijscholing gevolgd.



## Personeel

Op 1 juni 2007 is Dhr. Wilfried Lemmens als nieuwe Directeur-Voorzitter van de DAB Loodswezen in dienst getreden.

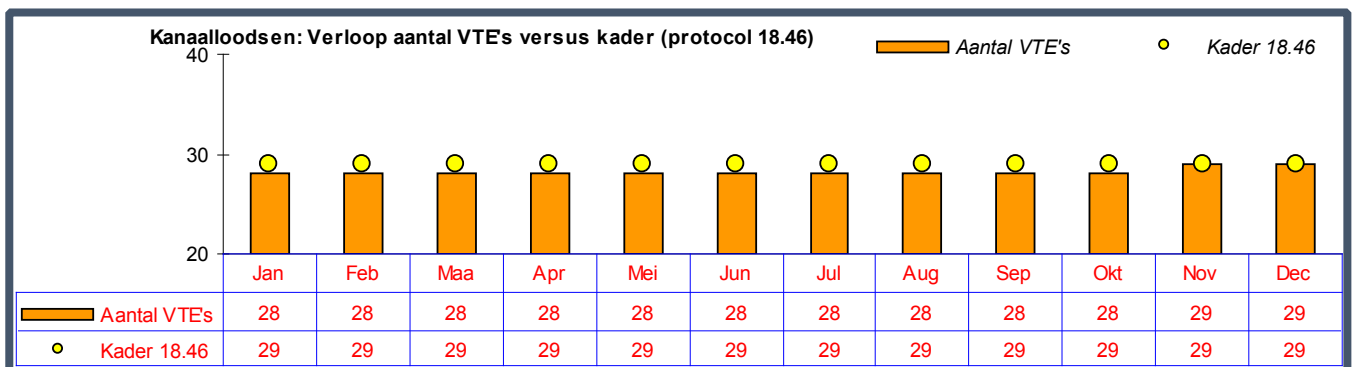
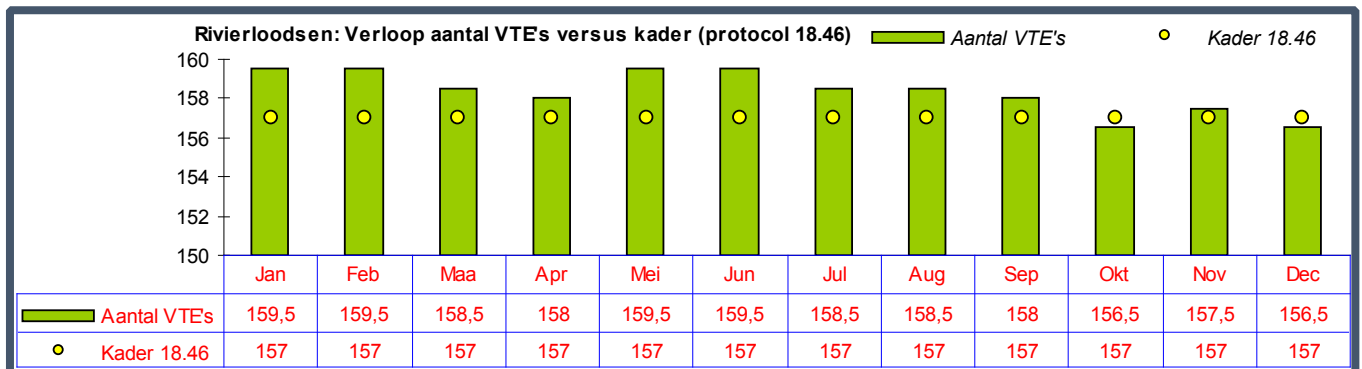
Dhr. Wilfried Lemmens is Licentiaat nautische wetenschappen en behaalde een MBA aan de Newport University te Antwerpen. Hij kan terugblikken op een op een rijk gevulde "varende carrière" bij de Belgische vloot van 1981 tot 1999, waarvan 10 jaar als gezagvoerder van verschillende types schepen.

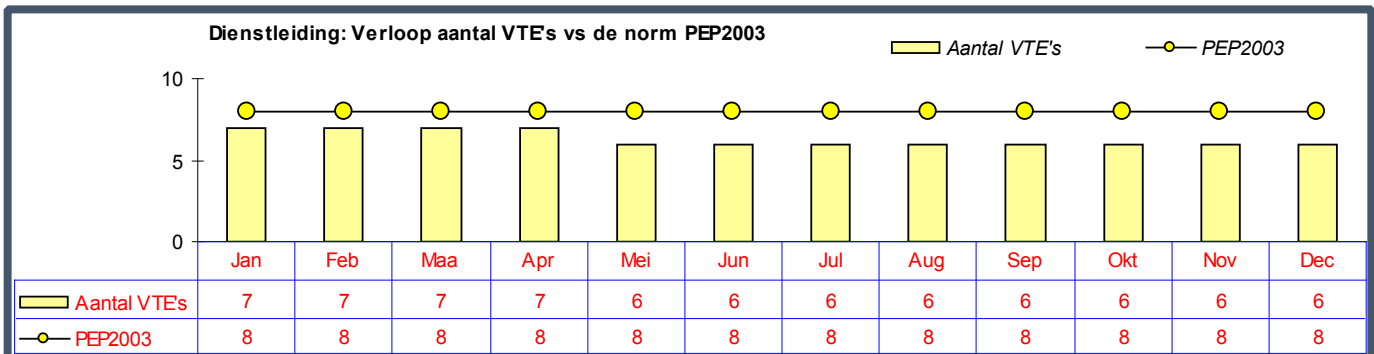
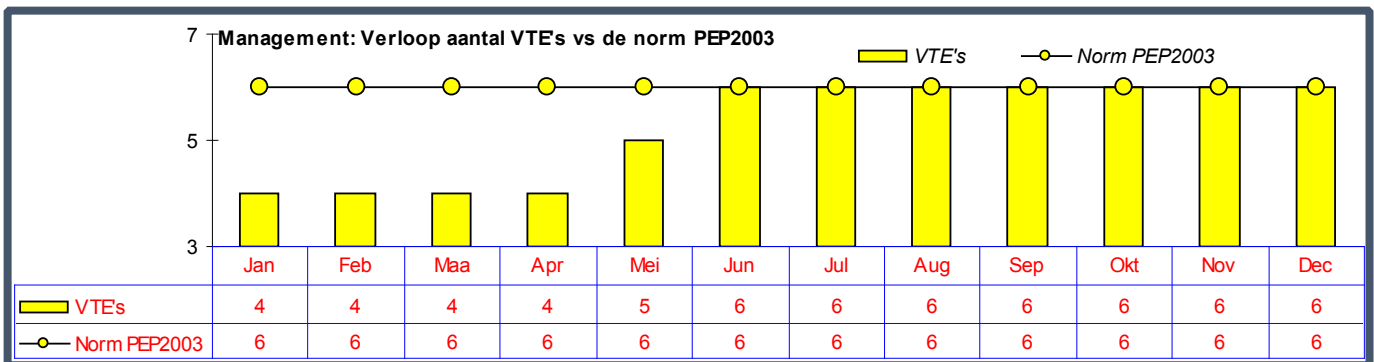
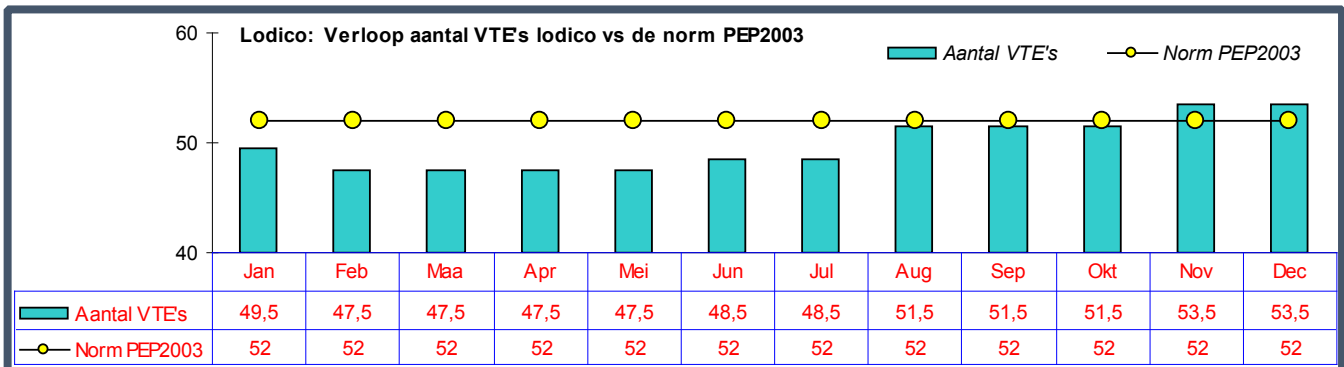
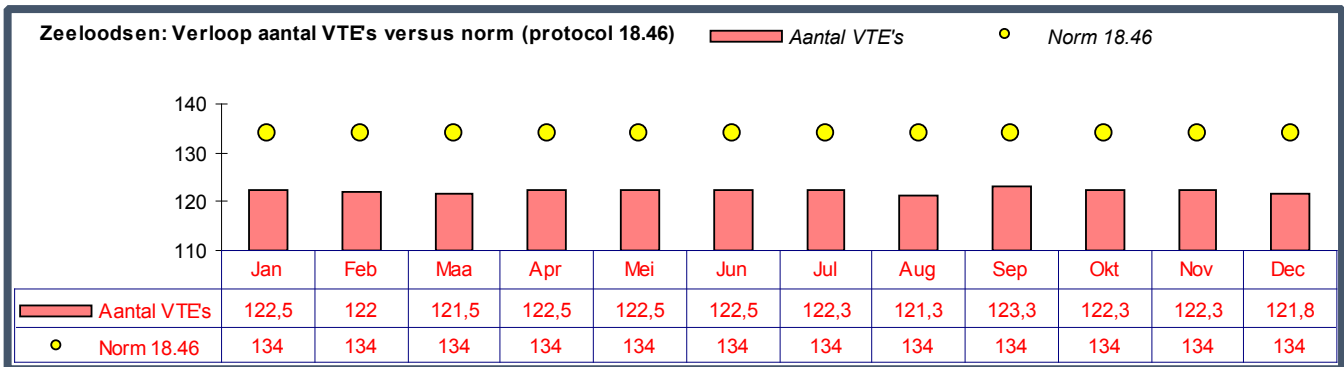
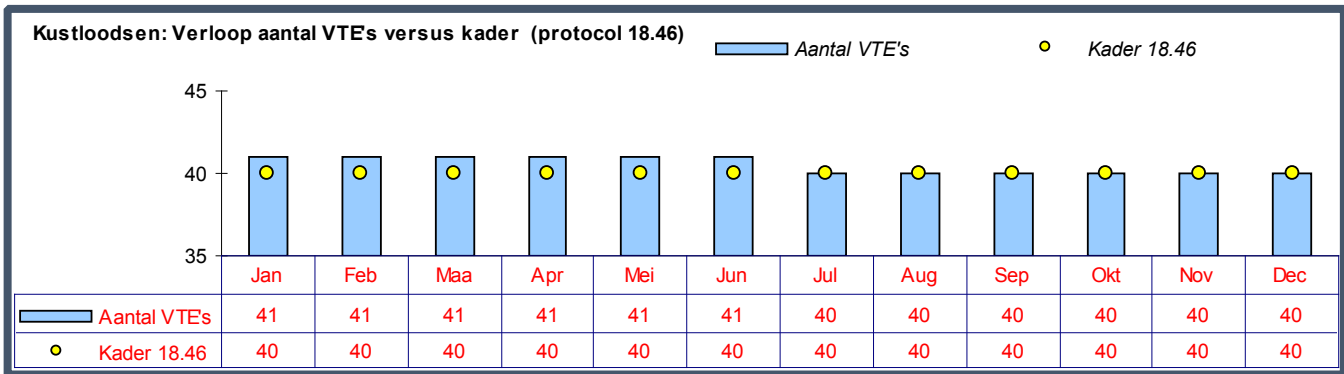
Sinds 1999 was hij actief als "Fleet Manager" voor Ahlers Shipping en vanaf 2004 als "Business Development Manager" voor Ahlers Maritime Services.



Het personeelskader van de DAB Loodswezen is, voor wat betreft het niet-varend personeel, vastgelegd in het proces en personeelsplan (PEP) van de DAB Loodswezen dat door de overheid goedgekeurd werd in 2003. Het kader van het varende personeel (loodsen) wordt geregeld door het protocol 18.46 van de Vlaamse overheid.

De DAB Loodswezen telde op het einde van 2007 462 personeelsleden, waarvan 355 loodsen, verdeeld over de vier stations. De loodsen zijn als volgt verdeeld over de verschillende korpsen: Rivierloodsen: 159, Kanaalloodsen: 29, Scheldemondenloodsen: 127 en Kustloodsen: 40.





## Externe communicatie

**D**e DAB Loodswezen tracht de dienstverlening zoveel mogelijk af te stemmen op de noden en behoeften van de verschillende spelers binnen het maritieme gebeuren.

De klant wordt in de dienstverlening centraal geplaatst, waarbij communicatie en openheid de sleutelwoorden vormen. Communicatie met klanten, relaties en partners ondersteunt het beleid op een structurele wijze.

Door veelvuldige contacten met agenturen, rederijen, havenbesturen en andere belanghebbenden verzamelen wij voldoende informatie om de behoeften en verwachtingen te bepalen van alle belanghebbenden.

Hierbij trachten wij tevens om onze missie, visie en onze doelstellingen te vertalen naar buiten toe.

Als publieke dienstverlener werken wij namelijk mee aan het belang van de haven economie in de totale economische bedrijvigheid in Vlaanderen. Ook kunnen wij onze rol spelen in het vinden van een maatschappelijk draagvlak.



De belangrijkste stakeholders van de DAB Loodswezen zijn klanten ( rederijagenturen, scheepvaartkantoren, reders, bevrachters), vakbonden en vertegenwoordigers van de loodsen en het administratief en ondersteunend personeel, havenbesturen, vertegenwoordigers van havenpatronaat en klantenorganisaties (ABAS-KVGB- Alfaports, APZI, Vego, ASV, KVWK, ...), havenindustrie en toeleveringsbedrijven, alle werknemers van de Vlaamse Havens en de overheden en omwonenden van de gemeenten die aan de vaarweg gelegen zijn.

Via verschillende kanalen verzorgen we de communicatie met klanten, relaties en partners.

Op macrovlak is er eerst en vooral het klantenoverleg dat per havenregio wordt georganiseerd door MDK. De DAB Loodswezen informeert hierbij de klanten over belangrijke projecten, verbeteracties, ... Zo werd de nieuwe loodsgeldtariefstructuur en wijzigingen in het systeem van de kortingen voorgesteld. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden voor het uitwisselen van informatie en feedback.

Het Loodswezen tracht tevens de klanten te informeren via de nieuwsbrieven die worden uitgegeven door het Agentschap MDK.

De DAB Loodswezen neemt deel aan verschillende vakbeurzen, maritieme evenementen om op die ma-





nier een breder publiek te bereiken en het maritieme beroep te promoten:

- 11 januari: gezamenlijke Nieuwjaarsreceptie DABL- Nederlands Loodswezen regio Scheldemonden
- 10-18 februari: Belgian Boat Show – Flanders Expo Gent
- 17 maart: Open-campusdag Hogere Zeevaartschool Antwerpen
- 22 april: Vlaanderendag
- 26-27 mei: Oostende voor anker
- 7-8 juli: Vloeddagen Zeebrugge
- 8 juli: Open havendag Zeebrugge
- 6 september: Gastronautica

Het Loodswezen heeft in 2007 voor de eerste maal deelgenomen aan seminaries die worden gegeven door APEC - Antwerp/Flanders Port Training Center. APEC speelt een belangrijke rol in de kennisoverdracht van alle aspecten van het havengebeuren.

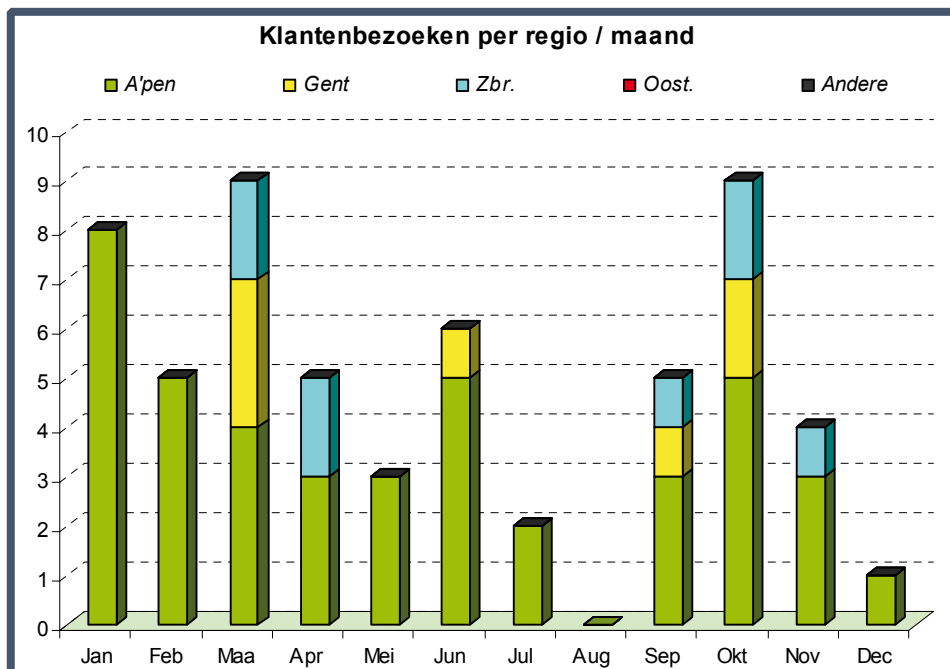
Op microvlak worden individuele gerichte bezoeken aan klanten en havenbelangen uitgevoerd. De reden van zulke bezoeken zijn velerlei. Klachten of knelpunten kunnen aanleiding geven tot het brengen van een bezoek.

Bezoeken worden echter niet enkel uitgevoerd naar aanleiding van een klacht maar ook om de relatie met de klant te bestendigen en te versterken. 11,23% van de bezoeken in 2007 werden uitgevoerd naar aanleiding van een klacht.

Bezoeken hebben tevens tot doel om de klanten in kaart te brengen: wie zij zijn, welke activiteiten ze doen, wie hun klanten zijn, wat zijn hun producten/diensten.

De bezoeken kunnen uitgevoerd worden door de verschillende personeelsleden binnen de DAB Loodswezen.

Van elk bezoek wordt een bezoekrapport gemaakt dat intern aan alle personeelsleden ter beschikking wordt gesteld. In 2007 werden in totaal 57 klanten en havenverenigingen bezocht.



# Interne communicatie

**I**nterne communicatie is vooral gericht op het communiceren van de strategische en operationele doelstellingen, projecten en evenementen aan de verschillende personeelsleden.

Dit gebeurt onder andere door kennisgevingen, omzendbrieven, mededelingen, ....

In 2007 werden er tevens informele overlegondes opgestart. Hierbij wordt het personeel per station uitgenodigd en geïnformeerd over de verschillende belangrijke projecten. Daarnaast is er ruimte voor een informele "babbel".

Ook wordt er een interne nieuwsbrief "Springtij" uitgegeven. In 2007 werd er meer aandacht besteed aan de lay-out en het fotomateriaal.

In 2007 werd er een harde schijf aangekocht, die dient om al het beeldmateriaal te verzamelen. Verschillende personeelsleden kunnen hier maritieme foto's op laten zetten.

Op dit moment hebben we reeds een 13000-tal foto's verzameld. Bij elke editie worden er een aantal gepubliceerd in "Springtij".





# Klachtenbehandeling

**E**en belangrijk onderdeel binnen het communicatiebeleid is de klachtenbehandeling. Binnen de organisatie werd een klachtencoördinator aangesteld. Deze coördineert de klachten en zorgt dat deze behandeld worden conform het klachtendecreet en de indicatoren (Normering 10 dagen/21dagenregel).

Het klachtendecreet van de Vlaamse overheid stelt dat klachten binnen de 45 dagen moeten behandeld en beantwoord worden. De DAB Loodswezen heeft intern een strengere indicator opgesteld, namelijk binnen de 21 dagen moeten klachten behandeld en beantwoord worden.

De klachten worden ingedeeld in twee categorieën: externe en interne klachten. Verder worden ze gegroepeerd in administratieve of operationele klachten en of ze al dan niet gegrond zijn of niet. Van elke klacht wordt een klachtenformulier opgemaakt. Deze worden intern maandelijks besproken.

Binnen de DAB Loodswezen worden dus wat betreft het aspect tijdigheid twee normen gehanteerd:

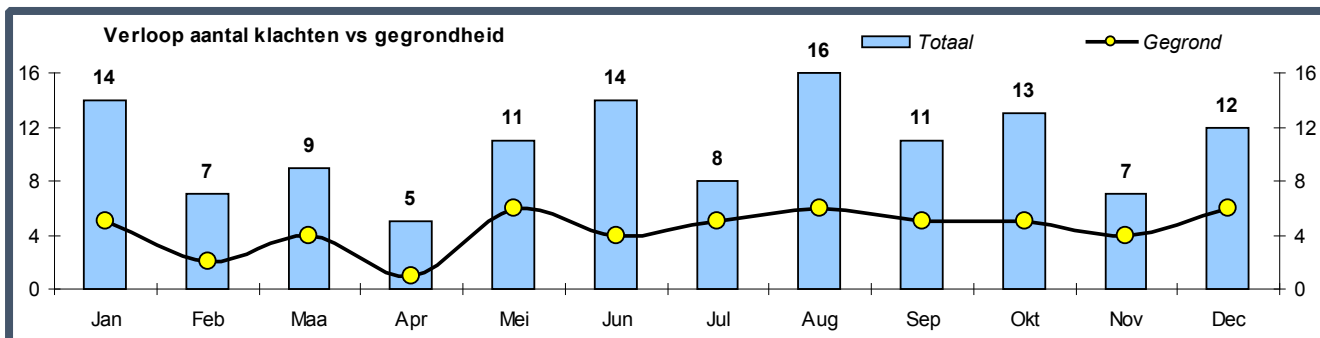
- **Norm 01:** Conform het klachtendecreet van de Vlaamse overheid moeten klachten binnen de 45 dagen worden afgewerkt
- **Norm 02:** De DAB Loodswezen heeft de opgelegde norm voor zichzelf verscherpt en teruggebracht naar 21 dagen.

Norm	Niveau	Resultaat
N01	100%	98,4%
N02	95%	86,6%
N03	0,20%	0,14%
N04	0,03%	0,06%

Beide normen worden toegepast op zowel de externe als interne klachten.

In 2007 werden 127 externe klachten ontvangen en behandeld. De klachten worden als volgt verdeeld: 87 klachten over de operationaliteit van de DAB Loodswezen en 40 klachten over de administratie van de DAB Loodswezen. Sinds 2007 worden er nog twee extra normen gehanteerd. De "operationele klachten" worden vergeleken ten opzichte van het totale aantal belodsingen. Over 0,14% van de belodsingen werd een operationele klacht geuit. De "administratieve klachten" worden vergeleken ten opzichte van het totale aantal gemaakte facturen. In 2007 werden er 64.186 facturen gemaakt en werden er slechts 40 klachten ontvangen. Deze resultaten zijn zeer positief en onderstrepen de goede weg die de DAB Loodswezen is ingeslagen.

In 2007 werden er 19 interne klachten ontvangen, die allen tijdig werden behandeld. 4 klachten werden ongegrond bevonden.



## Facturatie

In 2007 werden de laatste krijtlijnen voor de invoering van een nieuwe loodsgeldtariefstructuur uitgetekend, die in 2008 zal ingevoerd worden.

Bij het huidige tariefsysteem is de bedrijfseconomische basis doorheen de tijd zoek geraakt.

Voor een goed beleid is het echter noodzakelijk dat tarieven verantwoord kunnen worden door bedrijfseconomische gegevens, waardoor een grondige analyse van de kostenstructuur van het Loodswezen de vertrekbasis was voor het ontwerp van de nieuwe tariefstructuur.

De kostendekking is van belang om tot een correcte monetaire waardering van de loodsdienst te kunnen komen. Bovendien is het een garantie dat de loodsdienst over voldoende werkingsmiddelen blijft beschikken zodat de dienstverlening niet in gevaar komt.

Calculeerbaarheid en transparantie zijn de kernwoorden in deze nieuwe tariefstructuur, wat vooral namelijk van belang is voor de klanten. Loodskosten

zullen duidelijk en eenvoudig op voorhand kunnen berekend worden aan de hand van een matrix.

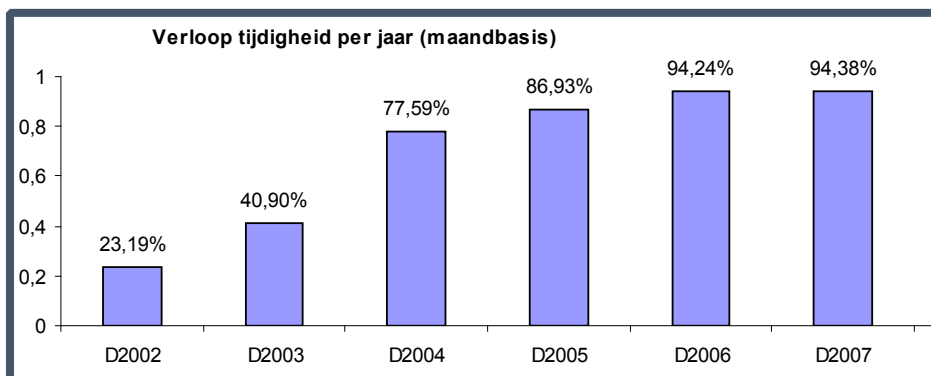
Ten behoeve van het beleid van de overheid en van de havens is het nodig dat er een zekere differentiatie van de tarieven mogelijk is.

Grotere schepen hebben een grotere economische draagkracht en kunnen dus ook een groter deel van de kosten dragen. Bovendien wordt er tegemoetgekomen aan internationale initiatieven zoals Short Sea Shipping,...

Intern zal dit ook leiden tot een efficiëntere werking. Facturen zullen sneller kunnen afgewerkt worden, waardoor de indicator "tijdigheid van de facturatie" zal kunnen worden verbeterd.

In 2007 werden 94,38% van de facturen binnen de 5 werkdagen gemaakt wat een lichte verbetering is ten opzichte van 2006 (94,24%).

In 2008 zal dit cijfer nog verbeterd worden bij invoering van de nieuwe methode van aanrekening.



## Boekhouding

In het kader van de administratieve vereenvoudiging werden de drie bestaande bankrekeningen voor ontvangsten teruggebracht tot één rekening.

De bankrekening van Gent (091-2206045-03) werd afgesloten op 2 april 2007 en de bankrekening van Kust (091-2206003-58) werd afgesloten op 19 december 2007.

Dit is het sluitstuk van een operatie die in 2006 werd gestart: het centraliseren van de facturatie en de ontvangsten in Antwerpen.

Vanaf 2008 is er nog slechts één aanspreekpunt voor boekhoudkundige aangelegenheden voor de agenten, nl. de DAB Loodswezen in Antwerpen.

<b>BALANS</b>		
<b>ACTIVA</b>		
	2007	2006
<b>VASTE ACTIVA</b>	902.354,44	1.386.065,10
I. OPRICHTINGSKOSTEN	15.924,66	23.424,66
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA	475.613,15	943.864,07
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA	410.816,63	418.776,37
A. Terreinen en gebouwen	0,00	0,00
B. Installaties, machines en uitrusting	0,00	0,00
C. Meubilair en rollend materieel	410.816,63	418.776,37
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. FINANCIËLE VASTE ACTIVA	0,00	0,00
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>	15.827.257,70	11.797.350,36
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. Voorraden	0,00	0,00
B. Bestellingen in uitvoering	0,00	0,00
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR	8.629.681,58	7.448.129,48
A. Handelsvorderingen	8.629.681,58	7.448.129,48
B. Overige vorderingen	0,00	0,00
VIII. GELDBELEGGINGEN	0,00	0,00
IX. LIQUIDE MIDDELEN	7.197.576,12	4.297.612,93
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	0,00	51.607,95
<b>TOTAAL DER ACTIVA</b>	16.729.612,14	13.183.415,46

**BALANS****PASSIVA**

	2007	2006
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	8.653.599,33	5.287.449,54
<b>I. KAPITAAL</b>	2.541.023,51	2.541.023,51
A. Geplaatst kapitaal	2.541.023,51	2.541.023,51
B. Niet opgevraagd kapitaal (-)	0,00	0,00
<b>II. UITGIFTEPREMIES</b>	0,00	0,00
<b>III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN</b>	0,00	0,00
<b>IV. RESERVES</b>	4.775.439,85	3.926.066,26
A. Wettelijke reserves	4.775.439,85	3.926.066,26
B. Onbeschikbare reserves	0,00	0,00
C. Belastingvrije reserves	0,00	0,00
D. Beschikbare reserves	0,00	0,00
<b>V. OVERGEDRAGEN WINST</b>	1.337.135,97	0,00
<b>OVERGEDRAGEN VERLIES</b>	0,00	-1.179.640,23
<b>VI. KAPITAALSUBSIDIES</b>	0,00	0,00
<b>VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN</b>	0,00	0,00
<b>VII. VOORZIENINGEN EN DIVERSE TAKSEN</b>	0,00	0,00
A. Voorzieningen voor risico's en lasten	0,00	0,00
B. Diverse taken	0,00	0,00
<b>SCHULDEN</b>	8.076.012,81	7.895.965,92
<b>VIII. SCHULDEN OP MEER DAN 1 JAAR</b>	0,00	0,00
A. Financiële schulden	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
<b>IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE 1 JAAR</b>	8.076.012,81	7.895.965,92
A. Vervallende schulden	0,00	0,00
B. Financiële schulden	0,00	0,00
C. Handelsschulden	4.422.590,06	4.207.364,91
1. Te betalen effecten	0,00	0,00
2. Leveranciers	4.422.590,06	4.207.364,91
D. Ontvangen vooruitbetalingen bestellingen	0,00	0,00
E. Schulden m.b.t. belastingen, personeelskosten	2.099.280,78	2.151.426,96
1. Belastingen	558.607,17	540.341,74
2. Bezoldigingen en sociale lasten	1.540.673,61	1.611.085,22
F. Andere schulden	1.554.141,97	1.537.174,05
<b>X. OVERLOPENDE REKENINGEN</b>	0,00	0,00
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>	16.729.612,14	13.183.415,46

## Resultatenrekening

	2007	2006
<b>I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN EN BEDRIJFSKOSTEN</b>		
Omzet	75.796.476,03	66.019.928,37
Voorraden, goederen, diensten & divers. goed.	-24.823.783,11	-22.027.109,92
A. Brutomarge bedrijfsactiviteit	50.972.692,92	43.992.818,45
B. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	-46.896.411,04	-44.640.410,00
C. Afschrijvingen en waardeverminderingen, oprichtingskosten, vaste en vlottende activa	-712.405,16	-711.673,85
D. Waardeverminderingen voorraden, lopende bestellingen en handelsschulden	-1.130,35	-16.802,43
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>3.362.746,37</b>	<b>-1.376.067,83</b>
<b>II. FINANCIËLE OPBRENGSTEN</b>	<b>7,45</b>	<b>998,32</b>
<b>FINANCIËLE KOSTEN</b>	<b>-354,03</b>	<b>-256,71</b>
<b>WINST/ VERLIES BEDRIJFSACT. VOOR BELASTINGEN</b>	<b>3.362.399,79</b>	<b>-1.375.326,22</b>
<b>III. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN</b>	<b>3.750,00</b>	<b>910,99</b>
<b>UITZONDERLIJKE KOSTEN</b>	<b>0,00</b>	<b>-27.444,18</b>
<b>WINST/ VERLIES VAN HET BOEKJAAR VOOR BEL.</b>	<b>3.366.149,79</b>	<b>-1.401.859,41</b>
<b>IV. BELASTING OP HET RESULTAAT</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>3.366.149,79</b>	<b>-1.401.859,41</b>
<b>V. VOORHEFFING BELASTINGVRIJE RESERVES</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>OVERBOEKING NAAR BELASTINGVRIJE RESERVES</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>3.366.149,79</b>	<b>-1.401.859,41</b>
<b>BESTEMMINGEN EN VOORHEFFINGEN</b>		
<b>A. TE BESTEMMEN WINST OF VERLIES</b>		
1. Te bestemmen winst of verlies van het boekjaar	3.366.149,79	-1.401.859,41
2a. Over te dragen winst van vorig boekjaar	0,00	222.219,18
2b. Over te dragen verlies van vorig boekjaar	-1.179.640,23	0,00
<b>B. VOORHEFFINGEN EIGEN VERMOGEN</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>C. TOEVOEGINGEN AAN HET EIGEN VERMOGEN</b>		
1. aan kapitaal en emissiepremies	0,00	0,00
2. aan de wettelijke reserves	-849.373,59	0,00
3. aan overige reserves	0,00	0,00
<b>D. 1. OVER TE DRAGEN WINST</b>	<b>1.337.135,97</b>	<b>0,00</b>
<b>2. OVER TE DRAGEN VERLIES</b>	<b>0,00</b>	<b>-1.179.640,23</b>
<b>E. INTERVENTIES VAN DE VENNOTEN IN HET VERLIES</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>F. UIT TE KEREN WINST</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

# Inhoud

Voorwoord.....	1
----------------	---

## MDK

Missie .....	2
Toenemende schaalvergroting .....	2
Gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied .....	3
Bezoek van MRC-delegatie .....	5
De Kustwacht in België.....	6
Kwaliteit .....	9
Beheersovereenkomst.....	9
Doelstellingen .....	9
Indicatoren .....	10
Areyouwaterproof? .....	24
Communicatie .....	25
Financiën.....	29
Personeel.....	31

## Afdeling Kust

Inleiding .....	34
Organisatie.....	35
De man en de boot .....	36
Centrale nautische databank CARIS in gebruik .....	37
Ku(n)stwerk de internationale toer op .....	38
Erkenning voor kwaliteit .....	39
Havengebonden bedrijven jachthaven Blankenberge.....	40
100 'zeewerende' ingenieurs.....	41
Rechtszekerheid voor uitbating kustjachthavens.....	42
Promenade langs havengeul van Nieuwpoort.....	43
Ontwikkeling jachthaven Kromme Hoek .....	44
Coördinatiepunt voor Duurzaam Kustbeheer .....	45
Masterplan voor een Veilige Vlaamse Kust.....	46
Vlaamse Regering steunt Openbare Werken-plan Oostende .....	47
Noodstrand Oostende extra beveiligd .....	48
SAFECAST, een Europees project voor zeewering .....	49
Hydrografische lodingen.....	50
Opwaardering jachthavensite in Zeebrugge.....	51
Vuurtorendok wordt jachthaven in Oostende .....	52
Het project Duurzaam Zwin .....	53
Rampenplan voor Noordzeegebieden .....	54

## Afdeling Scheepvaartbegeleiding

Inleiding .....	56
Kerntaken .....	56
24 nieuwe verkeersleiders en opleidingen.....	57
Kwaliteit .....	57
Nautische Ketenbenadering.....	58
Technologische innovaties.....	60
Havenkapiteinsdiensten.....	61
Maritiem Reddings-en Coördinatiecentrum (MRCC) .....	62
Communicatieacties .....	64

## DAB Vloot

Inleiding .....	66
Veerdiensten .....	66
Algemene hulpverlening en zeereddingsdienst .....	68
Vaarwegmarkering .....	70
Beloodsen te water .....	71
FOD Leefmilieu .....	72
Hydrografie .....	72
Scheepvaartpolitie .....	73
Douane .....	74
Wetenschappelijk onderzoek .....	75
Onderwijs .....	76
ISO-certificaat .....	77
ISM .....	78
Balanced Score Card .....	79
Klantentevredenheid .....	80
Preventieplan .....	80
Veiligheid .....	81
Vlootvernieuwing .....	82
Nieuwe investeringen: investeringsplan .....	83
Nieuwe investeringen: projecten in uitvoering .....	84
VLOMIS .....	86
FINLOG .....	87
Optimalisaties .....	87
Personeel .....	88
Diversiteit .....	89
Communicatie van en naar het personeel .....	90
Infosessies .....	91
Nieuwjaarsreceptie .....	92
Volleybaltoernooi LSVO .....	92
Tijdsregistratie .....	93
Rekrutering .....	93
Opleidingen .....	94
Promotie maritiem onderwijs .....	95
Balans en resultatenrekening .....	96
Communicatie / Marketing / PR .....	98
Europese en internationale aangelegenheden .....	100
Maatschappelijke waarde .....	101

## DAB Loodswezen

Inleiding .....	104
Kwaliteit .....	106
Dienstverlening .....	108
Hoogtepunten in de Vlaamse havenregio .....	110
Schaalvergroting .....	111
Beloodsingsmiddelen .....	111
Ketenbenadering .....	112
Maritieme know how .....	113
Personeel .....	115
Externe communicatie .....	117
Interne communicatie .....	119
Klachtenbehandeling .....	120
Facturatie .....	121
Boekhouding .....	121

**Verantwoordelijke uitgever**

Kapt. Jacques D'Havé  
administrateur-generaal

**Redactie**

Tony Vuylsteke  
Rik Bervoets  
John Pauwels  
Eva Descamps  
Rita Bertens  
Yvette Vandevelde  
Tom Moortgat  
Ulrike Vanhessche  
Sandra De Canck  
Katty Cypers

**Grafische vormgeving**

Tom Moortgat

**Depotnummer**

D/2008/3241/172

**Contact**

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust  
Graaf de Ferraris-gebouw  
Koning Albert II-laan 20 bus 5  
1000 Brussel  
tel.: 02 553 77 26  
fax: 02 553 77 05  
[maritiemedienstverlening.kust@vlaanderen.be](mailto:maritiemedienstverlening.kust@vlaanderen.be)

