

# 47

## MDK-ACTUEEL

Nieuwsbrief - oktober 2018

# Stopcontact op zee



AGENTSCHAP  
MARITIEME  
DIENSTVERLENING EN  
KUST

Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) van de Vlaamse overheid staat in voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens. Het agentschap is verantwoordelijk voor de beveiliging van de Vlaamse kust tegen overstromingen en ijvert voor een geïntegreerd en duurzaam beheer van de kustzone.

EEN NIEUWE WIND .....	1
STOPCONTACT OP ZEE .....	2
SAMENWERKING HZS .....	3
MAIDEN-PROJECT .....	4
HET ZWIN IN VERANDERING.....	6
WEBSITE KUSTWEERBERICHT .....	6
VARENDE DAMES .....	7
3D AFSTANDSBEDIENDING .....	7
BLAUWE LOPER .....	8

[WWW.AGENTSCHAPMDK.BE](http://WWW.AGENTSCHAPMDK.BE)

## EEN NIEUWE WIND DOOR HET AGENTSCHAP

**Deze zomer nam dr. ir. Nathalie Balcaen een vliegende start als administrateur-generaal van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.**

Zij benadrukte bij aanvang dat het agentschap er enkel in zal slagen relevant te blijven als er ook een maatschappelijk draagvlak bestaat voor onze activiteiten.

Zij wenst een nieuwe strategische oefening MDK breed uit te rollen. Deze oefening wordt aangepakt onder externe begeleiding. Daarbij gelooft de Administrateur-generaal in een top-down én een bottom-up aanpak om alle mogelijke knelpunten binnen MDK vanuit het juiste perspectief te kunnen bekijken.

De Administrateur-generaal startte haar mandaat met een bezoek aan alle entiteiten van het agentschap. Daarbij droeg ze de boodschap uit dat 'samenwerken' voor haar het sleutelwoord is. We staan immers met z'n allen voor heel wat uitdagingen.

De wereld rondom ons verandert aan een razendsnel tempo. We gaan naar een wereld van autonoom onbemand varen, naar een wereld gekenmerkt door sterke klimaatveranderingen.

Net daarom wil de administrateur-generaal haar schouders zetten onder waarden als durf, innoverend denken én handelen.



Ze wil nog meer inzetten op samenwerking met de verschillende partners en klanten, maar in de eerste plaats, ook intern, tussen de entiteiten van MDK. ■



Vlaanderen  
is maritiem

**Op maandag 20 augustus 2018 vertrok met het lokaal hoog water een bijzonder transport uit Fabricom Hoboken. De bestemming was het Norther Windmolenpark op 23 km in zee.**

Het transport bestond uit een zee-ponton OSPREY VALIANT, gesleept door de Multratug 20 met bijstand van de Multratug 27.

Op het ponton werd een 'offshore substation topside' afgeladen. Dit is een soort stopcontact dat de elektriciteit van de verschillende windmolens verzamelt en vervolgens naar land stuurt.

Deze unit, gebouwd door ENGIE FABRICOM in Hoboken, zal door het gespecialiseerde vaartuig AEOLUS opgesteld worden op een 'monopile', een pyloon speciaal ontworpen om het stopcontact te kunnen ontvangen.

Het stopcontact weegt ongeveer 1400 ton. Het windmolenpark, dat in totaal 44 windmolens telt, zal een productie leveren van 369.6MW, goed voor een verbruik van 400.000 woningen.



Het transport vertrok om 12.00 uur uit Hoboken. Kapiteins Peter Taverniers en Bernard Chaidron, die instonden voor de

nautische expertise en ondersteuning van het transport, werden rond middernacht ontscheept ter hoogte van boei NE Akkaert. ■



# SAMENWERKING HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

## LOODSWEZEN

**Ook tijdens het academiejaar 2017-2018 vergezelden 67 studenten van de dekdafdeling aan de Hogere Zeevaartschool een rivierloods tijdens op- en afvaarten op de Schelde.**

Sinds de samenwerking met de Hogere Zeevaartschool in 2006 startte, maakten 696 toekomstige officieren elk gemiddeld twee reizen met een rivierloods. Deze reizen worden gepland over de weekends tijdens het academiejaar.

Op deze manier maakten de studenten kennis met de nautische uitdagingen op de rivier. Sommigen van hen behaalden ondertussen hun Master All Ships-ticket en solliciteerden reeds bij het Vlaams LOODSWEZEN.



Deze korte maar intense kennismaking met het beroep van loods liet bij hen een belangrijke indruk na. Tijdens het academiejaar 2017-2018 liepen ook zes Congolesse studenten een zelfde stage, verspreid over in totaal 245 reizen. ■

Deze korte maar intense kennismaking met het beroep van loods liet bij hen een belangrijke indruk na. Tijdens het academiejaar 2017-2018 liepen ook zes Congolesse studenten een zelfde stage, verspreid over in totaal 245 reizen. ■

## Studenten aan het woord

**Justine Van Wellen:** “Leren navigeren met verschillende types schepen via een simulator is primordiaal in de opleiding Nautische Wetenschappen. Dit is nodig om inzichten en vaardigheden te verwerven. Echter, niet alle factoren kunnen algoritmisch uitgeschreven worden, hierdoor is praktijkervaring onontbeerlijk. Een op- en afvaart op de Schelde is een unieke kans om een beter inzicht te verkrijgen in het manoeuvreren met schepen, van kleine tankers tot grote containerschepen. Een buitengewone ervaring! De loodsen maakten mij bewust van potentiële gevaren en andere factoren die essentieel zijn voor een veilige navigatie.”



**Emiel Van Driessche:** “Als student Nautische Wetenschappen aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen kreeg ik de unieke kans om samen met een loods aan boord van een schip te gaan. In combinatie met een stage bij VLOOT leerde ik de werking van het LOODSWEZEN in al haar facetten kennen. Bovendien werden mij ook enkele manoeuvreertechnieken aangeleerd die bruikbaar zijn voor mijn latere carrière in de nautische sector.”



# MAIDEN-PROJECT UIT DE STARTBLOKKEN

**Op 1 maart 2018 is het MAiDEN-project officieel van start gegaan. Ook het agentschap MDK is hierbij betrokken. Maar wat houdt dit project nu precies in? Wij gingen ons licht opsteken bij Sarah Maes, Yves Maekelberg en Gwen Gonsaeles, die alledrie meewerken aan dit project.**

Sarah Maes is beleidsmedewerker Noordzee bij de gouverneur van West-Vlaanderen en heeft al nauw samengewerkt met verschillende kustwachtpartners, ondermeer bij de herziening van het noodplan Noordzee. Yves Maekelberg bouwde als projectingenieur bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding ervaring op in dossiers zoals SafeSeaNet en Imdate en is gepokt en gemazeld in het hele EU-gebied. Gwen Gonsaeles is al tien jaar aan de slag bij het agentschap MDK waarvan nu enkele jaren als juridisch adviseur bij het secretariaat Kustwacht. Ze is gespecialiseerd in maritiem recht en zeerecht.

## Kan je in een notendop samenvatten wat MAiDEN is?

**Yves:** “MAiDEN staat voor MARitime Information Data Exchange Network en moet zorgen voor een vlottere informatie-uitwisseling binnen de Kustwachtcentrale. We hebben voor dit project subsidies gekregen van Europa en hebben twee jaar de tijd om het opzet tot een goed einde te brengen.”

## Wie werkt hier allemaal aan mee?

**Sarah:** “Vijf kustwachtpartners werken hiervoor samen: het agentschap MDK, Defensie, Douane, Scheepvaartpolitie en het Directoraat-Generaal (DG) Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit. De diensten van de gouverneur van West-Vlaanderen en het secretariaat Kustwacht zorgen voor de nodige ondersteuning.”



## Hoe is dit project tot stand gekomen?

**Gwen:** “Daarvoor moeten we een sprong in de tijd maken: we schrijven 2006 en op het kabinet van de minister van de Noordzee wordt onderhandeld over de oprichting van een structuur Kustwacht. Die moet alle overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, zowel Vlaams als federaal, verenigen onder één koepel, waaronder ook de twee afdelingen en de twee DAB's van het agentschap MDK. Op 5 juli 2007 is het zover en wordt het samenwerkingsakkoord Kustwacht gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. In dat samenwerkingsakkoord zijn verschillende doelstellingen opgenomen, waaronder de creatie van één geïntegreerde kustwachtcentrale bestaande uit het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK).”

## Wat doet zo'n kustwachtcentrale dan eigenlijk?

**Yves:** “Het MRCC bestond al van voor het

samenwerkingsakkoord Kustwacht en staat in voor de veiligheid of 'safety' op zee en coördineert reddingsoperaties. Het MIK werd ingehuldigd op 12 september 2007 en zorgt voor de beveiliging of 'security' op zee. Operatoren van de marine, de scheepvaartpolitie en de douane werken er nauw samen om illegale activiteiten op te sporen. De twee centra werken uiteraard al sinds 2007 samen.”

## Hoe zal dit MAiDEN-project de samenwerking ten goede komen?

**Gwen:** “Omdat alles altijd beter kan, werd in 2016 een studie uitgevoerd over mogelijke koppelingen van data- en communicatienetwerken tussen het MRCC en het MIK. Dat leidde tot enkele nuttige voorstellen van verbetering. In maart 2017 publiceerde het Europese agentschap voor Kleine en Middelgrote ondernemingen (EASME) een 'call for proposals', een oproep tot het indienen van projectvoorstellen. Dit was voor ons de ide-



ale gelegenheid om subsidies te verkrijgen voor de praktische uitwerking van enkele verbetervoorstellen.

### Zo'n projectvoorstel is waarschijnlijk niet in één-twee-drie gemaakt?

**Sarah:** "Inderdaad, dit is niet zo eenvoudig. Het secretariaat Kustwacht heeft hierin de leiding genomen. Zij waren de ideale kandidaat om de coördinatie van het projectvoorstel op zich te nemen dankzij hun neutrale positie en expertise. Het was een serieuze uitdaging om alle belangen af te stemmen, maar ze zijn erin geslaagd een gedegen voorstel op tafel te leggen.

### Kan je eens toelichten wat dit projectvoorstel inhoudt?

**Yves:** "Concreet willen we de informatie-uitwisseling vlotter laten verlopen, zelfs automatisch waar dat kan, en we concentreren ons hierbij op vier punten:

- de creatie van een Multifunctional Display Platform in het MRCC en in het MIK plus een koppeling tussen beide;
- het uitwerken van een kustwacht informatie systeem en de koppeling tussen databases op het MIK en het MRCC;
- elektronisch uitwisselen van drift- en zoekpatronen;
- een efficiënte raadpleging van schip, lading en reisinformatie.

We hebben een projectstructuur op poten gezet en dienden ons voorstel in op 15 juni

2017 bij de Europese Commissie."

### Wat was het verdict?

**Gwen:** "Eind 2017 kregen we goed nieuws: ons project was aanvaard en de toegekende subsidies bedragen ongeveer 750.000 euro. De startdatum werd vastgelegd op 1 maart 2018 en het project loopt over een periode van twee jaar."

### Hoe gaat het nu verder?

**Yves:** "Subsidies van Europa krijg je niet zomaar. Er hangen heel wat voorwaarden aan vast en we moeten op regelmatige basis rapporteren. We kunnen - ietwat oneerbiedig misschien - stellen dat een heuse 'papiermolen' in gang wordt gezet. Daarom hebben we een projectcoördinator aangesteld die het overzicht moet behouden. DG Scheepvaart neemt die rol op zich. Verder zijn de taken verdeeld over drie werkpakketten."

### Wat is jullie rol in dit project?

**Sarah:** "Ik heb de leiding over het eerste werkpakket dat alle administratieve aspecten bundelt. Dat gaat van het opmaken van een kwaliteitsplan, over de rapportage naar Europa tot het bijhouden van de gepresterde uren."

**Yves:** "Ik ben voorzitter voor het tweede pakket, namelijk de technische uitwerking van de vier verbetervoorstellen die we eerder vernoemden. Omdat de focus van

dit project eerder technisch is, zullen de resultaten van dit werkpakket ook meteen de meest zichtbare zijn."

**Gwen:** "Ik ben verantwoordelijk voor het derde werkpakket, de juridische onderbouw van het hele project en het uitschrijven van een ontwerpovereenkomst voor informatie-uitwisseling."

**Sarah:** "Als voorzitters van de drie werkpakketten staan we er gelukkig niet alleen voor. We kunnen rekenen op een aantal werkgroepen waaraan experts van de betrokken kustwachtpartners deelnemen evenals het secretariaat Kustwacht."

### Werken hier nog andere partijen aan mee?

**Yves:** "Omdat ook wij als kustwachtpartners niet alle wijsheid in pacht hebben, hebben we twee externe adviseurs onder de arm genomen. De belangrijkste uitdaging situeert zich op ICT-vlak, met name de procedures om informatie uit te wisselen. Gezien de technische uitvoering daarvan geen sinecure is, is hiervoor een consultant aangesteld. Bovendien moeten we rekening houden met de aard van de informatie (safety en security), en legt Europa strikte richtlijnen op. Daarnaast is er ook nog een zogeheten quality advisor, die eventuele risico's tijdig signaleert en die ervoor moet zorgen dat we alle deadlines halen."

### Wat is er ondertussen al gebeurd?

**Gwen:** "De eerste maanden zijn achter de rug en we hebben niet stilgezeten. We hebben afspraken gemaakt met Europa over de verplichte rapportage en het MAiDEN-project kreeg een huisstijl aangemeten met eigen logo. We hebben een tijdslijn uitgezet voor de eerste twaalf maanden en ook een kwaliteitsplan uitgeschreven. Om te besluiten met een ander gezegde: "Goed begonnen is half gewonnen!" ■

## HET ZWIN IN VERANDERING

**Afdeling KUST startte op 15 maart 2016 met de projectcoördinatie van de uitbreiding van het Zwin. Het bekendste natuurreservaat van de Vlaamse en Nederlandse kust krijgt er namelijk 120 hectare natuurgebied bij.**

De natuur zal omringd worden door een nieuwe dijk. Die dijk moet onze kustlijn en het West-Vlaamse en Zeelandse hinterland beschermen tegen stormvloed en zee.

De werken voor de uitbreiding zitten in een laatste fase. In het begin van de zomer werd de nieuwe dijk gesloten. Momenteel werkt men aan de aansluitingen van de nieuwe dijk op de oude dijk aan beide zijden van de grens. Er komen ook tijdelijke beschermingsdijken.

Aan Nederlandse zijde gebeurt tegelijkertijd de aanleg van het duin op dijk. Op de bestaande dijk langs de kanaalweg wordt beplanting aangebracht. Daardoor zal dat eruit zien als een echt duingebied.

Om deze duin te creëren wordt zand gebruikt van de Internationale dijk. In dit



nieuwe duin komt nog een fietspad dat zal aansluiten op het fietspad ter hoogte van camping Zwinhoeve bij Cadzand bad. Aan Vlaamse zijde wordt dan weer gestart met de bouw van een houten brug van 30m lang en 5m breed over de nieuwe geul.

Op de nieuwe dijk is de fundering van de fiets- en wandelpaden afgelopen zomer afgewerkt. In de komende maanden volgt de toplaag en de verdere afwerking van de dijk. Meer informatie over het project vind je op [www.zwininverandering.eu](http://www.zwininverandering.eu) ■

## SITE KUSTWEERBERICHT IN EEN NIEUW JASJE

**Sinds 1 augustus ziet de site van het kustweerbericht er helemaal anders uit.**

In één oogopslag krijg je als bezoeker een overzicht met gegevens over temperatuur, wind, golven, zon, regen en UV. De uitgebreide tekst vind je onder de tabel. Meer gedetailleerde informatie over wind, getij en golven, vind je door op de specifieke locaties te klikken. Weerkaarten en rapporten staan onderaan de website. Surf naar [www.kustweerbericht.be](http://www.kustweerbericht.be) om het zelf te ontdekken. ■

Plaats	Woensdag		Donderdag		Vrijdag		Zaterdag		Zondag	
	Wolven	Regen	Wolven	Regen	Wolven	Regen	Wolven	Regen	Wolven	Regen
De Panne (1)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (2)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (3)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (4)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (5)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (6)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (7)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (8)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (9)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️
De Panne (10)	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️	☀️	☁️



## VARENDE DAMES

VLOOT

**De inspanningen die VLOOT levert rond diversiteit en in het bijzonder rond het aantrekken van vrouwen in varende functies werpen hun vruchten af. Sofie Akkermans en Anouk Mortelmans versterken sinds kort de Antwerpse ploeg van VLOOT.**

Zes varende dames bij VLOOT tegenover een 500-tal varende mannen lijkt nog steeds een erg laag cijfer. Toch zijn deze aanwervingen een stap in de goede richting en een bevestiging van het feit dat dames een mooie varende job kunnen vinden in de maritieme sector.

VLOOT heeft deze resultaten ook te danken aan de goede samenwerking met het



maritiem onderwijs en areyouwaterproof.. We roepen onze vrouwelijke collega's dan ook op om hun ervaringen uit te dragen



en andere vrouwen aan te moedigen om te kiezen voor een maritieme opleiding en loopbaan. ■

## VLOOT ONTWERPT ZELF AFSTANDSBEDIENING VOOR VEREN MET 3D-PRINTER

**Om de telling op de veren vlotter te laten verlopen heeft VLOOT zelf een afstandsbediening ontworpen.**

Op elk veer van VLOOT wordt er een maximaal aantal passagiers toegelaten om de veiligheid aan boord te garanderen. Vroeger werden de tellingen op de kustveren door een kleine mechanische teller in de hand bijgehouden. Uiteindelijk is er op elk veer een elektronisch telbord geplaatst, dat het aantal personen aan boord weergeeft. Dit telbord wordt bediend door een afstandsbediening in de hand.

Deze techniek is ondertussen opnieuw verfijnd door knap werk van Benoît Versavel, superintendent, die samen met de techni-

sche dienst een alternatief van afstandsbediening voorstelde. Na heel wat research

heeft dit team zelf de afstandsbedieningen ontworpen en geprint met een 3D-printer. ■



# BLAUWE LOPER

## Nieuwpoort International Boat Show.

Van 19 tot en met 21 oktober neemt afdeling KUST opnieuw deel aan de Nieuwpoort International Boat Show. Je komt er alles te weten over de projecten van afdeling KUST in de kustjachthavens. Je vindt de stand in de centrale tent op rechteroever. Meer informatie is te vinden op [www.afdelingkust.be](http://www.afdelingkust.be).



## Waarom je geen schelpdieren mag plukken van de strandhoofden

Het haalde deze zomer het nationale nieuws: twee 'strandrovers' die op het strand van Oostende schelpdieren plukten op de golfbrekers. Wie dat doet riskeert hiervoor een GAS-boete. Er is een Koninklijk Besluit dat zegt dat je voor het trekken van mosselen, mosselzaad, schelpslakken en andere producten uit de zee op de kunstwerken van de kust en de kusthavens (strandhoofden, havendammen,...) een vergunning kan aanvragen bij afdeling KUST.

Afdeling KUST levert echter nooit een vergunning af hiervoor. Daarvoor zijn een aantal redenen:

- ➔ Het trekken van mosselen brengt schade toe aan het mosselbestand
- ➔ De aanwas van mosselbedden op en tussen de strandhoofden houdt de zeeerende constructie in stand. Door de mosselen te trekken kan schade aan het strandhoofd toegebracht worden.
- ➔ In de omgeving van strandhoofden, zeker dicht bij een havengeul, kan het zeewater vervuild zijn, wat een gevaar kan betekenen voor de volksgezondheid.

## Op de blog van MDK

### ➔ INTRODUCTIE ELEKTRISCHE VOERTUIGEN GAAT VERDER

Na de introductie van 4 hybride en 4 elektrische wagens, alsook een elektrische bakfiets voor korte logistieke verplaatsingen op de locatie Antwerpen, investeert VLOOT nu in een elektrische scooter voor de kaaidienst in Oostende.

### ➔ OFFICIEREN MARINE-NAVLOG BEZOEKEN VLOOT

Op vrijdag 21 september 2018 brachten de officieren van Marine-NAVLOG een bezoek aan VLOOT.

### ➔ SCHITTEREND ZOMERWEER ZORGT VOOR GROTE DRUKTE OP DE KUSTVEREN

Het schitterende zomerweer zorgde ervoor dat op de kustveren van VLOOT alle records gebroken werden.

### ➔ VLOOT BOUWT GEBRUIK VAN PLASTIEK AF

De rapporten van onze klant VLIZ over marien zwerfvuil en microplastics deden VLOOT ook nadenken over het gebruik van plastic in de organisatie.

Lees deze artikels en meer op [www.agentschapmdk.be/blog](http://www.agentschapmdk.be/blog)

## Colofon

**Jaargang 13 - nummer 47 - oktober 2018 - driemaandelijks magazine**

**Redactie:** Rik Bervoets, Katty Cypers, Eva Descamps, Tom Moortgat, Sofie Rommelaere, Sofie Terry, Liv Mertens, Isabelle Vanden Eycken, An Truys, Charlotte Devriendt

**Verantwoordelijke uitgever:** Dr. ir Nathalie Balcaen, administrateur-generaal, Maritieme Dienstverlening en Kust

**Contact:** Tom Moortgat, tel 02-553 77 12, fax 02-553 77 05, [tom.moortgat@mowvlaanderen.be](mailto:tom.moortgat@mowvlaanderen.be)  
Graaf de Ferraris-gebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 5, 1000 Brussel