

RAPPORT OP HOOFDLIJNEN

DOCUMENTINFORMATIE

Projectsituatie waarover wordt gerapporteerd	31 januari 2014
--	-----------------

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Geef alle voorgaande rapporten (zowel jaarrapporten, halfjaarrapporten als tussentijdse rapporten) in chronologische volgorde.
Geef bij de projectsituatie de datum van de in het rapport opgenomen projectinformatie.
Geef de datum van de validatie van het rapport

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Soort rapport
31 december 2007	4 april 2008	Jaarrapport
30 juni 2008	11 september 2008	Halfjaarrapport
31 december 2008	6 april 2009	Jaarrapport
31 december 2009	17 mei 2010	Jaarrapport
31 december 2010	28 april 2011	Jaarrapport
31 december 2011	30 april 2012	Jaarrapport
31 december 2012	17 mei 2013	Jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur	Naam	ir. Marc Van Damme	Datum	15 10 2014
	Functie	ingenieur		
Auteur onderdeel bevindingen m.b.t. de juistheid en de accuraatheid van de verstrekte gegevens	Naam	Steven van Aken	Datum	15 10 2014
	Functie	stafmedewerker		
Validatie door het management	Naam	ir. Filip Boelaert	Datum	23 10 2014
	Functie	secretaris-generaal Departement MOW		

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Naam infrastructuurproject:			Globaal Geactualiseerd Sigmaplan
	Entiteit:		Waterwegen en Zeekanaal nv
	Alternatieve financiering:		neen
	Planning projecten waarover gerapporteerd wordt:		
	1. Dijkwerken Zeescheldebekken		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	doorlopend
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2005
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	doorlopend
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2030
	2. Afwerking van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2006
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2006
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2011
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2015
	3. Cluster Hedwige-en Prosperpolder		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2007
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2016
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2012
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2019

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

4. Cluster Kalkense Meersen		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2009
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2009
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020
5. Cluster Durme en haar vallei		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2009
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2012
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020
6. Cluster Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2009
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2012
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020
7. Cluster Dijlemonding		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2009
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2012
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

8. Cluster Grote Nete		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2010
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2014
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2024
9. Cluster Bovendijle		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2014
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2014
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2024
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2024
10. Cluster Nete en Kleine Nete		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2025
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2025
11. Bastenakkers – Ham – Zeeschelde Gentbrugge-Melle		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2025
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2025

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

12. Schellandpolder en Oudbroekpolder		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2025
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2025
13. Dorent		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2016
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2016
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2020
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020
14. Schouselbroek		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2017
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2017
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2027
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2027
15. Demervallei		
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2015
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2025
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2025

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

	16. Scheldekaaien Antwerpen		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2012
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2012
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2030
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2030
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		882 miljoen euro (incl. 52 miljoen euro voor flankerende maatregelen - prijspeil 2005)
		Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	1.056 miljoen euro (incl. 62 miljoen euro voor flankerende maatregelen) (prijspeil 2010)
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:			
<u>Algemeen:</u> Het eerste Sigmaplan dateert van 1977 en werd opgemaakt ter bescherming tegen overstromingen. T.g.v. een gewijzigde visie op waterbeleid en waterbeheersing en mede ingegeven door de toenemende zeespiegelrijzing (met een toenemend overstromingsrisico tot gevolg), werd beslist dit plan, dat nog niet volledig was gerealiseerd, te actualiseren. Bij deze actualisatie werd naast het aspect 'veiligheid' ook aandacht gegeven aan het aspect 'natuurlijkheid'. Op 22 juli 2005 keurde de Vlaamse Regering het Geactualiseerd Sigmaplan goed en verklaarde alle werken en handelingen nodig voor de realisatie van dit plan van dwingend openbaar belang. Het Geactualiseerd Sigmaplan omvat het meest wenselijk alternatief, dat de optimale combinatie van projecten inhoudt voor het bereiken van de veiligheids- en natuurdoelstellingen tegen de laagste kost. De fasering van deze projecten houdt rekening met de realisatie-eisen gesteld in de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Verder werd rekening gehouden met de beschikbare budgettaire middelen, met de prioriteiten op het vlak van veiligheid en natuurontwikkeling en met de wens van de landbouwsector om rechtszekerheid te bieden. Het project bestaat uit een combinatie van de aanleg van overstromingsgebieden en lokale dijkverhogingen en bevat - naast de nieuwe projecten uit het meest wenselijke alternatief zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering in 2005 - ook projecten die reeds voorzien waren in het Sigmaplan van 1977. Onderhavige rapportering gaat in op de eerste fase van de uitvoering van het Geactualiseerd Sigmaplan, met name de dijkverstevigingsprojecten, de afwerking van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de projecten waarvan de realisatie ten laatste tegen 2015 moet beginnen (zie verder).			

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Voor deze rapportering werden de projecten als volgt geclusterd:

- dijkwerken Zeescheldebekken: omvat de afwerking van het dijkenprogramma van het Sigmaplan van 1977, maar met aangepaste streefwaarden voor de dijkhoogtes. De dijkwerken tussen Fort Filip en Noordkasteel (een noodzakelijke natuurcompensatie voor het project "derde Scheldeverruiming") maken hier deel van uit;
- afwerking van het GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde: dit project werd reeds voorzien in het Sigmaplan van 1977 en wordt verder afgewerkt;
- cluster Hedwige- en Prosperpolder: dit project situeert zich gedeeltelijk op Vlaams en gedeeltelijk op Nederlands grondgebied en behoort tot de prioritaire projecten uit de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium. Het betreft de landinwaardse verplaatsing van de Scheldedijk om de natuur langs de Schelde extra ruimte te geven;
- cluster Kalkense Meersen: omvat een ontpolderingsproject en de realisatie van de GOG's en wetland. Deze projecten bevinden zich in de gemeenten Wetteren, Laarne, Wichelen en Berlare;
- cluster Durme en haar vallei: omvat ontpolderingen ter realisatie van zoetwatergetijdengebieden, de realisatie van een GOG met estuariene natuur (GGG) en de inrichting van wetlandgebieden. Deze projecten situeren zich in de gemeenten Lokeren, Waasmunster, Zele, Temse en Hamme. Er wordt tevens een globaal inrichtingsplan opgemaakt voor de Durmevallei;
- cluster Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn: omvat de realisatie van GOG's. De projecten zijn gelegen in de gemeenten Dendermonde en **Hamme**;
- cluster Dijlemonding: omvat de realisatie van GOG's. De projecten zijn gelegen in de gemeente Willebroek en op het grondgebied van de stad Mechelen;
- cluster Grote Nete: dit project streeft zowel veiligheids- als natuurdoelstellingen (d.m.v. de creatie van 850 ha wetland) na, gelegen in de gemeenten Herenthout, Heist-op-den-Berg, Hulshout, Herselt, Westerlo, Geel en Laakdal;
- cluster Bovendijle: **dit project dat ten laatste in uitvoering moet gaan in 2015** omvat de realisatie van GOG's en de creatie van wetland. De projecten zijn gelegen langs de Dijle tussen Mechelen en 'Rotselaar op het grondgebied van de gemeenten Bonheiden en Haacht;
- de cluster Nete en Kleine Nete: dit project dat ten laatste in uitvoering moet gaan in 2015 omvat verschillende projecten, die gelegen zijn langs de Nete en de Kleine Nete tussen Duffel en Grobbendonk in de gemeentes Duffel, Lier, Nijlen, Zandhoven en Grobbendonk;
- de cluster Bastenakkers– Ham – Zeeschelde Gentbrugge – Melle
Bastenakkers-Ham is een project dat ten laatste in 2015 in uitvoering moet gaan. De cluster Bastenakkers-Ham is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Wetteren en Destelbergen langs de Schelde tussen Melle en Wetteren. Voor het deelgebied Bastenakkers wordt inrichtingsplan opgemaakt voor de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) met behoud van de bestaande landbouwinvulling. Er worden in het deelgebied Bastenakkers geen bijkomende natuurdoelstellingen gerealiseerd in het kader van het geactualiseerde Sigmaplan. Voor het deelgebied Ham wordt een inrichtingsplan opgemaakt voor de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied met een invulling als estuariene natuur (gecontroleerd gereduceerd getij of GGG).
Stroomopwaarts van Bastenakkers-Ham wordt voor de Zeeschelde tussen Gentbrugge en Melle een geïntegreerd plan uitgewerkt dat verschillende functies en doelstellingen combineert: veiligheid, bevaarbaarheid, recreatie en natuur. In Heusden wordt een nieuwe sluis gebouwd. Een nieuw onderhoudsprogramma voor baggerwerken wordt opgesteld. In de voormalige zandwinningsput van Melle en **in het deelgebied Ham** wordt getijdennatuur hernomen;

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

- de cluster Schellandpolder en Oudbroekpolder: deze projecten, gelegen in de gemeente Bornem, moeten in 2015 in uitvoering gaan. Beide projecten worden ingericht als een gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) en krijgen een invulling als wetland (natte alluviale elzenbroekbossen);
- het project Dorent beoogt de inrichting van wetland met laaggelegen schraal hooiland in op het grondgebied van de gemeenten Vilvoorde en Zemst;
- het project Schouselbroek, gelegen op de linker Scheldeoever in de gemeente Temse moet in 2015 in uitvoering gaan. Het voorziet in de aanleg van een gecontroleerd overstromingsgebied met een estuariene invulling (GOG type GGG);
- de cluster Demervallei: In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 22 september 2011 is de herinrichting van de Demervallei mee ingepast in de processtructuur van het geactualiseerde Sigmaplan;
- Scheldekaaien Antwerpen:
In juni van 2012 is de uitvoering van het eerste deelproject in het kader van het Masterplan Scheldekaaien te Antwerpen opgestart, met name de stabilisatiewerken van de deelzone Sint-Andries & Zuid. De volgende deelfasen van het Masterplan Scheldekaaien worden verder voorbereid.

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd geactualiseerd in 2012. Daartoe werden de eerder gedefinieerde beheersmaatregelen geëvalueerd op basis van monitoring. Er werden een beperkt aantal risico's aangepast in functie van deze actualisatie. Eerder al in 2010 werden specifiek voor de uitvoeringsfase risico's en beheersmaatregelen geïnventariseerd en werden een aantal nieuwe risico's toegevoegd t.o.v. 2009. Deze nieuw toegevoegde risico's hadden betrekking op de technische uitvoering, het maatschappelijk/communicatief aspect en de juridisch/wettelijke procedures. In de volgende rapporteringen vanaf 2014 zal deze risicoanalyse ook worden geactualiseerd in functie van de beheerfase/exploitatiefase.

De risico's voor het Geactualiseerd Sigmaplan worden, na het toepassen van de beheersmaatregelen, klein tot middelmatig ingeschat. De belangrijkste residuair risico's zijn: het financiële risico, het opstarten van een juridische procedure, het niet tijdig verplaatsen van nutsleidingen, een onvoldoende werking van de grondenbank, het niet tijdig uitvoeren van grondverwervingen en de uitholling het flankerend beleid.

De periodieke actualisering van de risicoanalyse zal worden verder gezet in 2014, dit mede in het kader van de monitoring van de uitvoeringsfase en de beheer-/exploitatiefase van het geactualiseerde Sigmaplan.

Het algemeen residuair risico is aanvaardbaar.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Financieel aspect:

Gezien de goedkeuring van het Geactualiseerd Sigmaplan door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 wordt over het Sigma-project gerapporteerd vanaf het jaar 2006. Anno 2010 werden de globale kosten voor het Sigmaplan tot 2030 geraamd op 994 miljoen euro (prijspeil 2010) te vermeerderen met 62 miljoen euro voor de uitvoering van het flankerend beleid.

Voor het oorspronkelijk budget was eind 2013 een totaal bedrag van 265 miljoen euro vastgelegd (waarvan ca. 35,0 miljoen in 2013). De overige kosten moeten nog vastgelegd worden.

Sinds 2006 bedragen de meerwerken 17,9 miljoen euro (waarvan 3,8 miljoen euro in 2013, vooral voor de dijkwerken Zeescheldebekken, GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de overkoepelende studies en activiteiten zoals dijkwerken, wetlands, ...).

Tot op heden werd er voor 11,5 miljoen euro aan prijsherzieningen vastgelegd (waarvan 2,9 miljoen euro in 2013, in hoofdzaak voor het project GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, de dijkwerken Zeescheldebekken, en de wetlands) en werd er 209.132 euro aan verwijlntresten betaald (waarvan 43.543 euro in 2013).

Budgettair zit de uitvoering van het geactualiseerd Sigmaplan wat achterop ten opzichte van de initieel vooropgestelde budgetbehoeften. Met de budgetten moet flexibel omgesprongen kunnen worden, rekening houdend met de voortgang van de procedures, de snelheid van de grondverwervingen, e.a. De meerjarenbegroting wordt daarom jaarlijks aangepast aan de nieuwe situatie op het terrein en de beschikbare budgetten.

Een belangrijke vaststelling is dat de nodige budgetten, zoals voorzien bij de beslissing van de Vlaamse Regering, niet beschikbaar werden gesteld in 2009, 2010, 2011, 2012 en 2013.

De onderhoudskosten worden geraamd op 6 miljoen euro per jaar (prijspeil 2005).

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle'.

Planning:

Er wordt gerapporteerd vanaf het jaar 2006.

Op 22 juli 2005 en 28 april 2006 besliste de Vlaamse Regering om tegen ten laatste 2010 met de realisatie van een aantal deelprojecten te starten, m.n. Zeeschelde, Durme, Rupel, Zenne, Dijle en Nete's. Voor een aantal van deze deelprojecten wordt deze timing echter niet gehaald. Dit heeft evenwel geen invloed op de voorziene einddata van de werken, die voor de meeste clusters van projecten behouden blijven.

De dijkwerken voor het Zeescheldebekken bestaan uit meerdere kleine deelprojecten, ieder met hun eigen planning. De dijkwerken ter hoogte van het fort van Lillo werden in december 2012 afgerond. De dijkwerken langs de Zeeschelde tussen Fort Filip en Noordkasteel zijn in uitvoering, net zoals op tal van andere plaatsen in het Zeescheldebekken. In juni 2012 werden de werken aan de Scheldekaaien ter hoogte van Sint-Andries - Zuid opgestart. In 2013 startten de werken aan de Rupeldijk. Op een aantal andere locaties dienen de werken dan weer nog opgestart.

Door juridische geschillen m.b.t. de verplaatsing van een aantal leidingen die het gebied doorkruisen, lopen de inrichtingswerken van gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke – Bazel – Rupelmonde vertraging op. De einddatum van de inrichtingswerken (start van de exploitatiefase) is afhankelijk van de uitvoering van de verplaatsing van deze leidingen.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Het project Hedwige- en Prosperpolder op Vlaams grondgebied is momenteel in uitvoering. In Nederland bevindt het project zich nog in de voorbereidingsfase, **doch belangrijke stappen werden er gezet in de procedurele fase (voorbereiding vaststelling Rijksinpassingsplan en uitvoeringsbesluiten).** In 2014 kan worden gestart met de verwerving van de gronden. De start van de werken is nu gepland voor 2016 en hun voltooiing voor 2019.

De projectcluster Kalkense Meersen is ook in uitvoering.

De realisatie van de projectclusters “Durme en haar vallei”, “Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal – Zwijn”, “Dijlemonding” en Scheldekaaien Antwerpen werden in 2012 aangevat.

De start van realisatie van de projecten “Bovendijle”, “Grote Nete” is gepland voor 2014.

Omwille van de noodzaak tot opmaak van een MER en van een GRUP zal de vergunningsfase voor de projectclusters “Nete en Kleine Nete” en “Bastenakkers-Ham – Zeeschelde Gentbrugge –Melle” pas in de loop van 2015 afgerond zijn.

Voor de projectcluster “Schellandpolder en Oudbroekpolder” werd in 2012 gestart met de opmaak van de inrichtingsplannen. **De vergunningsfase start in 2014.**

Dorent en Schouselbroek zijn 2 nieuwe projecten, waarvan de initiatiefase aanvangt in 2014

In 2012 werden het project “Demervallei” ingepast in de processtructuur van het geactualiseerde Sigmaplan. **Omwille van de noodzaak tot opmaak van een MER en van een GRUP zal de vergunningsfase voor dit project pas in de loop van 2015 een aanvang nemen.**

In het kader van het Masterplan Scheldekaaien te Antwerpen, werd in juni 2012 de uitvoering van de eerste fase (stabilisatiewerken van de zone Sint-Andries & Zuid” aangevat. **De volgende deelfasen van het masterplan worden actueel verder voorbereid.**

Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2013 werden **11** vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Interne controle:

In 2012 werd de risicoanalyse geactualiseerd, waarbij een beperkt aantal risico's aangepast werden aan de nieuwe situatie. **In 2013 werden er geen bijkomende risico's geïdentificeerd. Vanaf 2014** zullen enkele nieuwe risico's en beheersmaatregelen worden toegevoegd in functie van de exploitatiefase.

De voorbije jaren werden onvoldoende budgetten ter beschikking gesteld waardoor de origineel voorziene planning niet kon worden gehaald. De geactualiseerde planning kan maar gehaald worden wanneer in de eerstvolgende jaren voldoende kredieten beschikbaar worden gesteld. Daarom wordt de budgettering dan ook van nabij opgevolgd via een meerjarenbegroting.

Er is een projectorganisatie opgezet, die de gehele uitvoering van het geactualiseerd Sigmaplan zowel procesmatig als inhoudelijk opvolgt. Er bestaan hierbij afspraken over kennisuitwisseling, beslissingsbevoegdheden, Deze projectorganisatie wordt bijgestuurd naargelang van de noden van het moment (vb. oprichting lokale overlegfora, thematische werkgroepen, ...). Er bestaat een algemeen projectplan als leidraad, dat geüpdate kan worden zo hiertoe noodzaak bestaat.

Het Geactualiseerd Sigmaplan wordt door de projectorganisatie procesmatig en inhoudelijk opgevolgd.

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?	neen
--	-------------

Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.

Het GRUP voor de haven van Antwerpen.

Dit plan is gekoppeld aan de doelstellingen van het Sigmaplan daar in het strategisch plan de realisatie van natuur langs de Schelde (in het noordelijk gebied van de haven van Antwerpen linker Scheldeoever) is opgenomen ter invulling van de instandhoudingsdoelstellingen van het vogelrichtlijngebied SBZ-V 3.6 "Schorren en Polders van de Beneden Schelde" en het habitatgebied SBZ-H "Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent".

De opmaak van het GRUP is gestart op 11 september 2009. Het ontwerp-GRUP werd in november 2011 door de administratie vastgelegd. De Vlaamse regering heeft op 27 april 2012 het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Afbakening zeehavengebied Antwerpen" voorlopig vastgesteld. **Op 30 april 2013 heeft de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 6 december 2013 schorste de Raad van State echter dit GRUP gedeeltelijk. Dit heeft echte geen gevolgen voor de realisatie van de bijkomend aan te leggen natuurgebieden, waaronder Doelpolder Noord en Midden.**

Scheldeverdragen / Derde Scheldeverruiming

De uitvoering van het Sigmaplan houdt ook de realisatie van een aantal natuurcompensaties voor de Derde Scheldeverruiming in. Indien deze natuurcompensaties in het kader van de Derde Scheldeverruiming niet tijdig uitgevoerd worden, worden de afspraken in het kader van de Scheldeverdragen niet nageleefd.

Realisatie van de Europese Instandhoudingsdoelstellingen

De uitvoering van het Sigmaplan omvat tevens het verwezenlijken van de instandhoudingsdoelstellingen voor het Zeescheldebekken. Indien deze natuurdoelstellingen niet tijdig gerealiseerd worden, kunnen de Europese verplichtingen dienaangaande niet worden nagekomen.

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

Naam infrastructuurproject:		Maatregelen voor duurzaam behoud en uitbreiding van het Zwin
	Entiteit:	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
	Alternatieve financiering:	neen
	Planning:	
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	september 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	december 2011
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2017
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	- 23,8 miljoen uitvoeringskosten + 1,4 miljoen euro studiekosten voor Vlaanderen en Nederland samen; aandeel Vlaanderen: 80% - 6 miljoen onteigeningskosten
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	33,1 miljoen euro waarvan: - 2,8 miljoen euro studiekosten; - 14,7 miljoen onteigeningskosten - 15,5 miljoen euro realisatiekosten
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> Het project situeert zich gedeeltelijk op Nederlands en gedeeltelijk op Vlaams grondgebied en geeft mee invulling aan het aspect 'natuurlijkheid' van het streefbeeld 2030 beschreven in de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Het project omvat een technische oplossing tegen de verzanding en een uitbreiding van de estuariene natuur.		

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

Er werden 6 alternatieven onderzocht, in functie van o.a. de oppervlakte van de uitbreiding van het Zwin en het al dan niet voorzien van gecontroleerd getij. Op 13 maart 2009 koos de Vlaamse Regering voor de realisatie van het alternatief van uitbreiding van het Zwin in de Willem-Leopoldpolder met 120 ha, zonder westelijke geulverlegging en zonder ingrepen voor spuiwerking.

Risicoanalyse:

De risicorapportering werd opgemaakt op basis van een recente, uitgebreide actualisatie van de risicoanalyse voor het Zwinproject (voorjaar 2013).

In 2010 werd voor het Zwinproject een nieuw risicoanalyse traject opgestart. Dit risicomanagementproces legde niet alleen de link met de eerste risicoanalyse m.b.t. de studiefase, tevens lag de focus van deze actualisatie bij de uitvoering van het project. In opdracht van de Vlaams – Nederlandse Scheldec commissie, het Vlaamse Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Nederlandse provincie Zeeland ging daarop het risicomanagementproces voor de risico's verbonden aan de uitvoering van werken op het terrein van start..

Voorafgaand aan de opmaak van deze lijst van belangrijkste risico's werden in 2010 de sleutelfiguren geïnterviewd met als tweeledig doel enerzijds het proces van het Zwinproject tot dan toe gerealiseerd te evalueren en anderzijds de mogelijke risico's voor de uitvoering van het project in te schatten vanuit de invalshoek van de geïnterviewde partij. Met hun inbreng werden de belangrijkste risico's geformuleerd. De interactieve inschatting van risico's leverde heel wat risico's met een grote risicofactor op. In een tweede fase werden beheersmaatregelen geformuleerd.

In 2011 waren deze beheersmaatregelen nog niet ten volle uitgewerkt omdat de eindbespreking voor de keuze ervan nog niet had plaatsgevonden. Daarom werden toen nog geen beheersmaatregelen uitgevoerd noch actie ondernomen, wat bij rapportering in 2012 veel niet aanvaardbare residuaire risico's opleverde.

Eind 2012 vond een grondige update plaats ten einde de actuele bedreigingen voor het project op te volgen.

In 2013 werd een werksessie voorzien waarin alle betrokken actoren de bestaande risicoanalyse konden actualiseren. Aangezien voor het Zwinproject zowel aan Vlaamse als Nederlandse zijde heel wat activiteiten in 2013 plaatsvonden, zijn er wel grote wijzigingen in de risicoanalyse ten opzichte van vorige rapportage over 2012.

In januari 2014 vond een actualisatie plaats om de risico's en beheersmaatregelen opnieuw in te schatten. Daarbij werden een aantal risico's opnieuw geformuleerd of in één geval anders geclusterd om zo meer de recente stand van zaken weer te geven. Bij deze actualisatie waren wel verschillen tussen het Vlaamse en het Nederlandse deel van het Zwinproject weergegeven vanwege een andere aanpak of deelproject die zich in een andere fase bevindt.

Daarnaast werd één nieuw risico opgenomen namelijk: *“Indien de bijkomende vragen naar de technische uitwerking van specifieke mitigerende maatregelen die tijdens onderzoek worden gesteld, gekoppeld worden aan het gehele uitbreidingsdossier, kan dat aanzienlijke vertraging opleveren”.*

Een aantal andere risico's werd opnieuw geformuleerd en ingeschat op basis van de huidige stand van zaken:

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

Een aantal bestaande risico's kreeg een nieuwe inschatting, waarbij vooral de kans op voorkomen vaak lager werd ingeschat. Dat is vooral het gevolg van een aantal beheersmaatregelen en acties die voor risicobeheersing zorgen. De combinatie van lager ingeschatte kans en gevolgen voor een risico en een aantal lager ingeschatte risico's na nemen van beheersmaatregelen, zorgt er voor dat er geen niet-aanvaardbare residuaire risico's meer overblijven. De risico's met betrekking tot de onderlinge samenwerking van de verschillende betrokken overheidsinstellingen, zowel langs Vlaamse als langs Nederlandse kant, krijgen bij het verdere uit te voeren risicomangement van het Zwinproject blijvend prioritaire aandacht.

Aangezien de impact van beheersmaatregelen uitgevoerd door de opdrachtgever beperkt zijn, wegens beperkte mogelijkheden tot overdraagbaarheid of beïnvloeding, geeft deze analyse enkel deze werkelijke situatie weer. Alle andere risico's zijn wel aanvaardbaar, maar de uitvoering van de beheersmaatregelen moet meestal nog opgestart worden.

In de risicoanalyse wordt verantwoord waarom beide risico's, waarvan de grootte van het residuair risico = 18, toch als aanvaardbaar mogen worden beschouwd.

Financieel aspect:

Voor dit project werd in 2008 een kosteneffectiviteitsanalyse opgemaakt.

De studiekosten worden betaald via het Uitvoerend Secretariaat van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (VNSC). Dit secretariaat ziet toe op de besteding van de financiële middelen en treedt op als boekhoudkundige verantwoordelijke en aanbestedende overheid (in naam van Rijkswaterstaat). Het aandeel van het Vlaamse Gewest in de totale studiekosten wordt na begrotingscontrole door de VNSC heden geraamd op 2,8 miljoen euro.

De kostenverdeling voor de uitvoeringsfase gebeurt op basis van de oppervlakte van de projectonderdelen op Vlaams en Nederlands grondgebied. De onteigeningskosten ten laste van het Vlaamse Gewest worden actueel geschat op 14,7 miljoen euro; de totale realisatiekosten van het gekozen alternatief op 15,5 miljoen euro. De kosten voor aankoop gronden, bouw dijk en natuurinrichting in Nederland zijn niet opgenomen in dit overzicht.

Naar aanleiding van het protocol "Maatregelen in de Polder" (met als partners VLM, VMM, MDK, ANB, Oostkustpolder) werden de realisatiekosten op een andere manier gestructureerd. Aangezien de structuur van de realisatiekosten volledig gewijzigd is, is er een gedetailleerde vergelijking met de kostenraming 2013 niet mogelijk. De huidige cijfers inzake de realisatiekosten zijn gebaseerd op de cijfers uit de samenwerkingsovereenkomst MDK-ANB: aanbestedings- en uitvoeringsfase 'Uitbreiding Zwin'.

Daar deze samenwerkingsovereenkomst betrekking heeft op één gezamenlijke aanbesteding met drie partijen (MDK, ANB en Provincie Zeeland), is het aanbestedingsdossier om volgende redenen in meerdere percelen opgesplitst:

- de werken op Nederlands grondgebied en ten laste van Nederland zijn opgenomen in één perceel;
- met het oog op het bekomen van subsidies vanuit het Fietsfonds werd één perceel voorzien voor de nieuwe fietsverbinding in Vlaanderen;
- de werken die vallen onder het Life+ZTAR project werden gelet op de Europese subsidies die ANB hiervoor kan bekomen eveneens in een afzonderlijk perceel onder gebracht. Deze werken omvatten voornamelijk de natuurinrichting in de Willem Leopoldpolder;
- een vierde perceel heeft betrekking op de werken binnen de contouren van de huidige Zwinvlakte;
- een laatste perceel bundelt de uitbreidingswerken in het uitbreidingsgebied (Willem-Leopoldpolder) in Vlaanderen met inbegrip van de bouw van de nieuwe Zwindijk en de werken die verband houden met het zilt aandeel in de mitigerende maatregelen.

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

Verziltingsmaatregelen ten bedrage van 2,1 miljoen euro - als totaalpakket voorzien in de rapportering over het jaar 2012 - zijn volledig herzien:

- een deel van de maatregelen is opgenomen in het uitgewerkt bestek, met name de zilte maatregelen binnen het projectgebied Vlaanderen exclusief het pompgemaal;
- de resterende maatregelen zijn opgenomen in het protocol, met name de zoete maatregelen en het pompgemaal.

De sterke toename van de realisatiekosten wordt onder meer verklaard doordat:

- er in 2012 nog geen gedetailleerde raming en noch bestek was;
- het uitgevoerde milieu-hygiënisch onderzoek dat een impact heeft gehad op de grondbalans van het project;
- de afstemming met het project bezoekerscentrum Zwin wat een impact heeft gehad op de materiaalkeuze van de uitkijpunten.

In 2013 werden geen grondaankopen betaald of vastgelegd i.f.v. uitbreiding Zwin.

Planning:

Het project wordt opgevolgd door een gedeelde projectleiding tussen Vlaanderen en Nederland en situeert zich op dit moment in studie- en vergunningsfase (de opmaak van de MER-documenten maakt voor dit project, in tegenstelling tot de andere projecten, onderdeel uit van de vergunningsfase en niet van de studiefase). De timing voorzien in de vorige rapportering wordt gerespecteerd.

Het onteigeningsbesluit voor het verwerven van de noodzakelijke gronden werd in december 2013 ondertekend,

De uitvoeringsfase van het project op Vlaams grondgebied zal worden gecontroleerd door Vlaanderen, voor het project op Nederlands grondgebied gebeurt dit door Nederland. Deze fase vangt aan in september 2015.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2009 werd een gunstig advies van Inspectie van Financiën bekomen.

In de loop van 2013 werden over dit project geen vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

Interne controle:

Voor wat de risicoanalyse betreft, wordt het project periodiek opgevolgd door een projectgroep, die +/- tweemaandelijks de stand van zaken bespreekt en bij mogelijke problemen de nodige acties vastlegt. Deze projectgroep volgt tevens de uitvoering en de effectiviteit van de beheersmaatregelen nauw op. **De impact van de reeds genomen beheersmaatregelen wordt periodisch gemonitord, wat leidt tot het verminderen van de kans op het voorkomen van sommige risico's.**

Een ontwerpbestek, met raming gebaseerd op reële eenheidsprijzen, voor de realisatie van de werken werd opgemaakt. Er is een constante aftoetsing met het fysisch programma. In **2013** werden er geen vastleggingen genomen, noch grondaankopen betaald. Het saldo van de benodigde kredieten voor de realisatie van dit project wordt doorgeschoven naar **2015**.

De budgetten worden door zowel de projectleider als het ondersteunend financieel management opgevolgd.

De kustverdediging tegen extreme stormen vormt de kerntaak van de afdeling Kust; hierdoor komt het Zwinproject budgettair in concurrentie met de kustverdedigingswerken.

De financiering van de dijk is voorzien op de meerjarenbegroting van het Vlaams Investeringsfonds (BA MCU MI 106).

De leiding wordt opgenomen door de leidend ambtenaar / projectingenieur. De nodige ondersteuning in de projectorganisatie is voorzien.

De afhandeling van de studies gebeurt door de Vlaams Nederlandse Scheldecommissie.

Met de noodzakelijke instanties vindt in het kader van het verloop van de MER-procedure en de andere procedures voortgangsoverleg plaats.

Binnen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust is een kwartaalrapportering voorzien m.b.t. de stand van zaken van het project.

Op regelmatige basis is externe communicatie voorzien.

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?	Zwin	neen
--	-------------	-------------

Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.

Er zijn geen samenhangende projecten

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Naam infrastructuurproject:				OW-plan Oostende - Zeewering
	Entiteit:			Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
	Alternatieve financiering:			Neen
	Planning realisatie projecten waarover gerapporteerd wordt:			
	1. Zeewering Oostende-centrum			
		1.1. Onderdeel Zeeheldenplein		(werken voltooid)
			Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	augustus 2011
			Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	oktober 2011
			Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	juni 2012
			Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	september 2012
		1.2. Onderdeel Groeistrand		
			Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2008
			Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	maart 2013
			Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2015
			Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	april 2014

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

		2. Geïntegreerde Kustzonebeheer Oostende Oosteroever		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2015	
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	februari 2014	
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2015	
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	juni 2014	
		3. Zeedijkrenovatie en eerste fase bouw ondergrondse garages		(werken beëindigd)
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2008	
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	februari 2009	
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2012	
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	februari 2012	
		4. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven		
		1.4.1. Stormmuren Vismijnlaan, Wandelaarkaai, Slijkense Steenweg		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	3 ^{de} kwartaal 2010	
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	februari 2013	
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2011	
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	juni 2014	

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

			1.4.2. Stormmuren Montgomerydok en station		
				<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	3 ^{de} kwartaal 2010
				<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	december 2015
				<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2011
				<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2018
			1.4.3. Stuwen en Sluizen		
				<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	3 ^{de} kwartaal 2010
				<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	2018
				<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2011
				<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2020

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

5. Natuurcompensatie		
	2.5.1. Natuurcompensatie – fase 1	(werken beëindigd)
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	februari 2008
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	september 2009
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	december 2008
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	januari 2010
	2.5.2. Natuurcompensatie – fase 2	
	<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	augustus 2010
	<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	mei 2013
	<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	februari 2011
	<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	december 2015
Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		/
Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		De initiële raming voor het deelproject “Zeewering” bedroeg 69,6 miljoen euro (studiekosten waarde 2007 – realisatiekosten waarde 2005)
Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		63 miljoen euro (uitvoerings- en studiekosten samen)

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:

Algemeen:

Het OW-plan Oostende kent reeds een lange lijdensweg.

In 1982 startte men met de eerste studies rond de zeewering te Oostende om het centrum van Oostende te beschermen tegen overstromingen. In 1999 schorste de Raad van State echter de bouwvergunning voor de aanleg van een verlengd en verhoogd strandhoofd: er diende een project-MER te worden opgemaakt.

In de jaren 90 ontstond ook de nood om de haven van Oostende toegankelijk te maken voor schepen tot 200m lengte. Eind 1999 werd daarom beslist om beide projecten te integreren in het OW-plan Oostende. Onderhavige rapportage vat daarom aan vanaf de integratie van beide projecten en het ontstaan van het 'OW-plan Oostende' in november 1999.

In 2003 vernietigde de Raad van State de tweede bouwvergunning (voor het herbouwen van de zeedijkvloeiing ter hoogte van het Zeeheldenplein, het bouwen van de westelijke beschermingsdam en de uitvoering van de zandsuppletie op het strand van Oostende (tussen het Casino en het Zeeheldenplein) omdat een vergunning voor de wandelpasserelle op de westdam ontbrak.

Gezien het uitblijven van de realisatie van het OW-plan Oostende werd in 2004 een noodstrand aangelegd om de veiligheid van Oostende tegen overstromingen reeds te verhogen.

Op 14 december 2007 koos de Vlaamse Regering alternatief A als voorkeursalternatief (o.a. bestaande uit een groeistrand, een plateauvormige glooiing t.h.v. het Zeeheldenplein, een oost- en westdam rond de havenmond en een vaargeul van 143°), mits rekening wordt gehouden met een oostwaartse verschuiving van de basis van de westelijke dam, en gaf opdracht om gelijktijdig met de werken over te gaan met de uitvoering van de natuurcompensatie. Dit alternatief werd verder uitgewerkt en onderzocht in een project-MER.

In augustus 2009 werd, rekening houdende met de resultaten van het project-MER 'Kustverdediging en maritieme toegankelijkheid van Oostende', het uit te voeren projectalternatief gekozen.

Het project bestond uit volgende deelprojecten, namelijk

1. Maritieme toegankelijkheid van Oostende
2. Zeewering

Het deelproject "Maritieme toegankelijkheid van Oostende" is voltooid.

Huidig rapport heeft dan ook enkel betrekking op het deelproject Zeewering

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Deelproject . Zeewering Oostende Centrum

1. Zeewering Oostende Centrum

Dit deelproject omvat:

- Uitbouw en renovatie Zeeheldenplein met integratie van golfdempende constructie tegen overstromingen
- Groeistrand (zandsuppletie)

2. Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende (GKZB), Oosteroever (recreatieve inrichting strand);

3. Renovatie Albert I promenade en de bouw van ondergrondse parkeergarages onder de zeedijk in samenwerking met de stad Oostende

4. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven: maatregelen langs een tracé dat rondom de aan getij onderhevige havenwateren loopt

5. Natuurcompensatie: o.a. ecologisch strand t.h.v. het strand op de oosteroever van de IJzermonding te Nieuwpoort;

Risicoanalyse Deelproject 'Zeewering'

De in 2011 opgestarte opdracht voor risicoanalyse werd in 2012 verder uitgewerkt voor de deelprojecten Zeewering, Overstromingsmaatregelen rond de haven, GKZB Oosteroever, en de 2^{de} en 3^{de} fase van de natuur compenserende werken.

De belangrijkste risico's werden in 2011 opgelijst en beoordeeld op basis van kans op voorkomen en mogelijke gevolgen. 15 belangrijkste risico's met een voornamelijk grote en gemiddelde risicofactor voor het OW-plan werden aldus geformuleerd. Voor deze risico's werden een vijftigtal beheersmaatregelen en acties gedefinieerd. Daarna werden die beheersmaatregelen ook geclusterd volgens type groepen en aangevuld met mogelijke acties.

Omdat dit onderdeel nog volop uitgewerkt diende te worden, was het residuaire risico in de rapportering 2012 over 2011 als niet-aanvaardbaar geïdentificeerd.

In 2012 vatte het eigenlijke risicomanagement proces aan. Eerst werd een uitgebreide analyse voorzien van de risicoanalyse in andere grote infrastructuurprojecten, zoals de risicoanalyses van het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan, van het Zwinproject, van het Sigmaplan, van de AX en van het Seine Schelde project. Deze analyse leverde nog bijkomende aandachtspunten op. Van de gedefinieerde acties werd aantal acties reeds (gedeeltelijk) uitgevoerd.

In 2013 geraakte het risicomanagement proces op kruissnelheid. De geactualiseerde risico's en beheersmaatregelen van eind 2012 zijn verder verfijnd met de nodige (bijkomende) acties, waaraan verantwoordelijkheden toegeschreven werden. .

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Vanuit de actualisatie en het managen van de risicoanalyse kwam de prioritaire beheersmaatregel 'verbeteren van projectmanagement' in beeld. Het verbeteren daarvan tackelt tegelijk heel wat risico's. In het kader van de opvolging van het risicomanagement, werd een speciale focus gelegd op het verbeteren van de verbinding tussen risicomanagement en projectmanagement bij afdeling Kust.

Daarbij was er ruim aandacht voor het uitvoeren/optimaliseren van de acties, waarbij de monitoring en evaluatie van het risicomanagement voorop stonden. Via een specifieke monitoringtool werden zo beheersmaatregelen en acties verbonden aan een RACI-matrix waar de betrokken actoren indien nodig een specifiek rol werden toegewezen.

Dezelfde beheersmaatregelen en bijhorende acties werden op hun beurt verbonden met actiefiches, waarmee de uitvoering ervan, het naleven van de deadlines en de mate van prioriteit nauwgezet kan opgevolgd en aangepast kan worden. Met het opmaken van de monitoringtool en bijhorende structurele overlegmomenten vond de verankering van risicomanagement bij het projectmanagement plaats. De verdere opvolging van het risicomanagement gebeurt door de risicomanager van Afdeling Kust.

Na de activiteiten van het Openbare Werken Plan Oostende in 2013 werd in januari 2014 de inschatting van de risico's en beheersmaatregelen geactualiseerd. Hierbij werden drie specifieke risico's geschrapt omdat ze niet meer relevant waren voor de fase waarin het project zich bevindt. Twee risico's werden opnieuw geformuleerd omdat ze zo meer de recente stand van zaken weergeven:

- Omdat deelprojecten van het OW-plan nog niet gerealiseerd zijn, blijft het risico op stormschade bij extreem stormweer bestaan;
- Onduidelijkheid over de vereiste bescherming tegen overstromingen leidt tot twijfel over de noodzaak van het uitvoeren van maatregelen met een esthetische impact.

Een heel aantal bestaande risico's kregen een nieuwe inschatting, waarbij vooral de kans op voorkomen opvallend lager werd ingeschat. De reden daarvoor is duidelijk; het OW-Plan is grotendeels gerealiseerd waardoor de doelstellingen voor een groot deel reeds gerealiseerd werden. Bovendien werden heel wat beheersmaatregelen in concrete uitvoering en vaak voltooide acties omgezet. Door de combinatie van lager ingeschatte kans en van gevolgen voor een risico en een aantal lager ingeschatte risico's na nemen van beheersmaatregelen zijn er geen niet-aanvaardbare residuaire risico's meer voor het OW-Plan.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Financieel aspect:

De rapportering vangt aan vanaf het ontstaan van het 'OW-plan Oostende' in november 1999 (zie hoger).

Voor dit project werd geen maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgemaakt.

In 2005 werd de raming van 2003 van de realisatiekost van de verschillende alternatieven geactualiseerd. Naar deze actualisatie van 2005 wordt in dit rapport gerefereerd als 'oorspronkelijke raming'.

De totale kosten voor het **deelproject 'Zeewering'** worden geraamd op 63 miljoen euro miljoen euro; een vermindering met 6,6 miljoen euro t.o.v.de initiële raming.

Het verschil met de vorige raming (+ 0,8 miljoen euro) vloeit hoofdzakelijk voort uit min- en meerwerken voor het 'Zeeheldenplein' en de Zeedijkrenovatie

De exploitatie- en onderhoudskosten voor dit deelproject voor de eerste 30 jaar na afwerking van het deelproject blijven geraamd op 15,3 miljoen euro.

De betaling van dit deelproject 'Zeewering' zal binnen de reguliere budgetten gebeuren. Onderdelen m.b.t. veiligheid krijgen voorrang op andere onderdelen van het project. In 2012 werden in functie van de beschikbare budgetten (nl. 15 miljoen euro incl. BTW op de reguliere begroting) de werken van het **deelplan 1. Zeewering Oostende-centrum: onderdeel Groeistrand** aanbesteed. Tevens werd de zandsuppletie te Wenduine in het kader van. het Masterplan kustveiligheid prioritair uitgevoerd.

Ten gevolge van de integratie van de onderdelen opgenomen in het project-MER werd de uitvoering van de onderdelen van MDK binnen de meerjarenbegroting gewijzigd.

De kosten voor de aanleg (9,7 miljoen euro) en het onderhoud van het Noodstrand zijn niet opgenomen in de vermelde bedragen.

De ondergrondse parkeergarages, vermeld in de cluster 'zeedijkrenovatie en ondergrondse parkeergarages', vallen ten laste van de stad Oostende en zijn ook niet opgenomen in de raming.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Planning:

Voor de planning wordt het deelproject Zeewering' opgesplitst in vijf clusters, waarvoor de initiële tijdplanning gemaakt werd ten tijde van de opmaak van het plan-MER:

1. Zeewering Oostende Centrum

Dit deelproject omvat:

- Uitbouw en renovatie Zeeheldenplein met integratie van golfdempende constructie tegen overstromingen
Deze werken werden in september 2012 voltooid.
- Groeistrand

Op 1 maart 2013 werd een aanvang genomen met de aanleg van het Groeistrand. Voor de volledige realisatie ervan is een maximale termijn van 600 dagen voorzien, zodat eind april 2014 de werken zullen voltooid zijn.

2. Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende (GKZB), Oosteroever

Op 29 januari 2014 werd de MER-ontheffing bekomen. Begin februari 2014 vatten de werken aan. De voltooiing ervan is voorzien voor juni 2014.

3. Renovatie Albert I promenade en de bouw van ondergrondse parkeergarages onder de zeedijk:

Deze werken werden eind februari 2012 voltooid. De bouw van de parkeergarages is een project van de stad Oostende en wordt verder door de stad opgevolgd.

4. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven

Dit deelproject worden in 3 fasen uitgevoerd:

4.1. Fase 1 Stormmuren Vismijnlaan, Wandelkaai en Slijkense Steenweg

De werken t.h.v. de Vismijnlaan West zijn gestart in februari 2013 en voltooid in december 2013.

De werken t.h.v. Wandelaarkaai en Slijkense Steenweg startten in mei 2013; hun voltooiing is voorzien voor juni 2014.

4.2. Fase 2 Stormmuren Montgomerydok en station

De studieopdracht Montgomerydok is gepland voor 2015 en zal vermoedelijk in de loop van 2016 voltooid zijn.

De aanbesteding van de werken t.h.v. het station is gepland voor 2015.

4.3. Fase 3 Stuwen en Sluizen

De studieopdracht Visserijsluis zal in 2014 gegeven worden, deze voor de Stormvloedkering in de achterhaven in 2015.

Pas nadat de studies voltooid zijn kunnen de eigenlijke werken aanvangen. Dit is 2016 voor de Visserijsluis en 2018 voor de stormvloedkering.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

5. Natuurcompensatie:

Deze natuurcompensatie werd in februari 2010 aangemeld aan Europa.

Fase 1 van de werken werd in januari 2010 voltooid.

In de loop van de maand februari 2013 startte fase 2 van de natuurcompensaties. In maart 2013 diende de deelopdracht palenrij voltooid te zijn, doch daar deze palenrij onvoldoende stabiel was werden de werken stopgezet.

Met betrekking tot de fasen 2 en 3 zal in overleg met het Agentschap Natuur en Bos een nieuwe studieopdracht worden aanbesteed om alternatieven te vinden waarbij de natuurcompensatie kan worden bereikt zonder afbraak van de duinvoet en zonder het plaatsen van een palenrij. Hierdoor zullen de werken 2 jaar later voltooid zijn.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

Tijdens 2013 werden **geen** adviezen ingewonnen, noch dienden er vragen van parlementsleden worden beantwoord.

Interne controle:

In 2013 geraakte het risicomanagementsproces op kruissnelheid. De geactualiseerde risico's en beheersmaatregelen van eind 2012 werden verder verfijnd met de nodige (bijkomende) beheersmaatregelen waaraan verantwoordelijkheden toegeschreven werden. Bij het definiëren van de beheersmaatregelen werd een nauwkeurige inschatting gemaakt van haalbaarheid en doeltreffendheid.

In januari 2014 werden de risico's en beheersmaatregelen opnieuw ingeschat na de activiteiten van het Openbare Werken Plan Oostende in 2013. Daarbij werden drie specifieke risico's geschrapt omdat ze niet meer relevant waren voor de fase waarin het project zich bevindt.

Twee risico's werden opnieuw geformuleerd omdat ze zo meer de recente stand van zaken weergeven:

- omdat deelprojecten van het OW-plan nog niet gerealiseerd zijn, blijft het risico op stormschade bij extreem stormweer bestaan;
- onduidelijkheid over de vereiste bescherming tegen overstromingen leidt tot twijfel over de noodzaak van het uitvoeren van maatregelen met een esthetische impact.

Een aantal bestaande risico's kreeg een nieuwe inschatting. Daar het OW-plan grotendeels gerealiseerd is werd hierbij vooral de kans op voorkomen opvallend lager ingeschat.

Via een specifieke monitoringstool werden de beheersmaatregelen en acties verbonden aan een RACI-matrix; waarbij aan de betrokken actoren een specifieke rol werd toegewezen. Dezelfde beheersmaatregelen en bijhorende acties werden op hun beurt verbonden met actiefiches, waarmee de uitvoering ervan, het naleven van de deadlines en de mate van prioriteit nauwgezet kan opgevolgd en aangepast kan worden op basis van de specifieke noden van Afdeling Kust.

Met het opmaken van de monitoringtool en bijhorende structurele overlegmomenten vond de verankering van risicomanagement bij het projectmanagement plaats. De verdere opvolging van het risicomanagement gebeurt door de risicomanager van Afdeling Kust.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

De financiering van het deelproject 'Zeewering' geschiedt binnen de reguliere budgetten. Een constante aftoetsing met het fysisch programma van de nieuwe ramingen, de aanbestedingen,... is dan ook noodzakelijk.

De planning van bv. de 'Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven' werd vooruitgeschoven in de tijd omwille van vertragingen in de lopende, cruciale studies en de impact van vragen en belangen van andere stakeholders op andere locaties.

Ten gevolge van de integratie van de onderdelen opgenomen in het project-MER werd de uitvoering van de onderdelen van MDK binnen de meerjarenbegroting gewijzigd. Deze ingreep heeft geen budgettaire weerslag.

De projectleider volgt samen met de cel Boekhouding de budgetten van nabij op: de werkelijke cijfers worden met de voorziene budgetten steekproefsgewijze vergeleken. In de opmetingen zijn vele posten uitgedrukt als vermoedelijke hoeveelheden. Tijdens de uitvoeringsfase gebeurt de traditionele controle hierop door een toezichter. Intern overleg en e-mailcommunicatie garandeert dat de juiste informatie aan de juiste persoon op het juiste tijdstip wordt verschaft.

De leiding van het project wordt opgenomen door de leidend ambtenaars/projectingenieurs. De nodige ondersteuning in de projectorganisatie is voorzien binnen de afdeling (afdelingshoofd, Boekhouding en Begroting, Kwaliteitsmanagement, etc....). Ad-hoc overleg vindt plaats met de noodzakelijke instanties in het kader van het verloop van de MER-procedure en andere procedures.

Afdeling Kust controleert de vorderingen van contractanten en kijkt na of de vorderingen overeenkomen met de daadwerkelijk geleverde prestaties. De cel Boekhouding en Begroting is op dergelijke wijze georganiseerd dat de functies beschikken, bewaren, controleren, registreren en uitvoeren aan verschillende medewerkers toegewezen zijn. Dit principe is tevens geïntegreerd in de gebruikte informaticatoepassingen.

Daarnaast gebeurt op het niveau MDK een kwartaalrapportering van de stand van zaken van het project. Er is tevens op regelmatige basis externe communicatie voorzien.

De interne communicatie verloopt via de secretaris-generaal van het Departement MOW en de administrateur-generaal van MDK en via de officiële overlegstructuren (stuurgroep, werkgroepen, projectteam afdeling Kust -afdeling Maritieme Toegang). In het afgelopen jaar kwamen geen stuurgroepen, noch werkgroepen op projectteams nog samen.

De externe communicatie gebeurt via gesprekken met de projectleider en de betrokken projectingenieurs (m.b.t. de communicatie naar het Actiecomité: Comité Stad en Zee), commissies openbare werken met het stadsbestuur Oostende, communicatie naar de burger via tentoonstellingen op de zeedijk, overlegmomenten met het havenbestuur, dit teneinde het maatschappelijk draagvlak te creëren en te vergroten.

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?		
	Deelproject 'Zeewering'	Neen
<i>Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)</i>		

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.

Het project is gerelateerd aan:

- het nieuwbouwproject Churchillkaai van de stad Oostende daar er in deze zone veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven worden genomen in het kader van het OW-plan Oostende. Dit project bevindt zich in voorbereidingsfase.
- de bouw van ondergrondse parkeergarages onder de gerenoveerde Albert I Promenade: de tweede fase van de parking is opgenomen in de vergunningsprocedure OW-plan (deelplan2) en valt volledig ten laste van de stad Oostende . Deze werken zijn uitgevoerd.
- het project 'Maritieme toegankelijkheid van Oostende' dat voltooid is.

Verder is het project verbonden met het Masterplan Oosteroever (interactie met deelplan GKZB Oosteroever en deelplan 'Overstromingsmaatregelen rond de haven'), dat nog in voorbereiding is, en met het Masterplan Kustveiligheid en met het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan (GKVP), waarin ook veiligheids- en zeeweringsmaatregelen worden voorzien, die afgestemd moeten zijn op deze voorzien binnen het OW-plan Oostende. Het Masterplan Kustveiligheid en met het Geïntegreerd Kustveiligheidsplan zijn actueel in uitvoering.

Belangrijkste conclusies: SHIP

Naam infrastructuurproject:		Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge (SHIP)
	Entiteit:	Afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW
	Alternatieve financiering:	neen
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	1 januari 2011
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	Timing is actueel onduidelijk: nieuwe inzichten maken een politieke besluitvorming noodzakelijk
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	31 december 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	Timing is actueel onduidelijk: nieuwe inzichten maken een politieke besluitvorming noodzakelijk
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	301 miljoen euro (hierin waren de onteigeningskosten niet meegerekend)
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	1.014 miljoen euro (voor Vlaanderen en het havenbedrijf samen), waarvan 379,4 miljoen euro bestemd is voor de waterbouwkundige werken
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> Om in de toekomst in de haven van Zeebrugge voldoende ruimte te hebben voor 'voorhaventrafieken' (ro-ro en short-sea-shipping trafieken) is een 'verruiming van de voorhaven' noodzakelijk. Om dit te verwezenlijken wordt gekozen voor de aanleg van een vernieuwd havengebied (gelegen in de noordwestelijke zone van de achterhaven) dat vlot nautisch toegankelijk is. Er werden 3 alternatieven onderzocht (een beperkte tijzone met een zeesluis ter hoogte van de CarCokes-site, een grote tijzone met een binnenvaartsluis en een snelle zeesluis ter hoogte van de Visartsluis). Op 3 april 2009 koos de Vlaamse Regering voor het alternatief van een beperkte tijzone met een zeesluis ter hoogte van de CarCokes-site. Na overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer en met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, besliste de stuurgroep SHIP om de tunnel voor tram- en voor wegverkeer mee op te nemen in het SHIP-dossier. Ten gevolge van deze beslissing, diende de lopende project-MER procedure stopgezet te worden. Een nieuwe project-MER procedure (met inclusief tram- en wegtunnel) werd in 2011 opgestart en op 15 april 2013 voor goedkeuring ingediend bij de dienst Mer. Tijdens de ontwerpbeurt bespreking d.d. 30 mei 2013 bleek dat de project-MER onvolledig is en nog niet uitgewerkt tot op het gewenste detailniveau.		

Belangrijkste conclusies: SHIP

Risicoanalyse:

In 2012 werd een actualisatie van de risico-inventarislijst (RIL), die dateerde van 2010, uitgevoerd. Op basis van deze lijst werden beheersmaatregelen vastgesteld, waarvan sommige in uitvoering zijn en andere nog moeten opstarten. **Gelet op de beperkte evolutie van het project en het uitblijven van verder besluitvorming vond in 2013 geen nieuwe actualisatie plaats. Evenwel werden door de administratie risico's gesignaleerd die buiten de geijkte risicoanalyse vallen. Deze risico's en de voorstellen van beheersmaatregelen werden op 25 april 2014 toegelicht in een memo aan het kabinet van minister Hilde Crevits.**

De grootste risico's situeren zich op in de risicocategorieën "Organisatorisch", "Financiën" en "Maatschappij/communicatie".

Zo is er nog geen duidelijk zicht op de totale kostprijs van het volledige project: de detailraming van deelprojecten ontbreekt nog of werd niet ingerekend in de totale kostprijs. Bovendien hebben de kruisende infrastructuren, die budgettair niet tot het SHIP-project behoren maar wel door de Vlaamse Overheid dienen te worden gefinancierd, een grote impact op de realisatie van het SHIP-project.

Daarenboven moet het communicatieproces, waarbij de eventuele 'tegenstrevers' overtuigd worden van het nut en de noodzaak van het project, nog te worden opgestart.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).

Financieel aspect:

Voor dit project werd een maatschappelijke kosten-baten analyse, afgerond op 31 juli 2007 en geactualiseerd op 5 februari 2009, opgemaakt. De initiële raming van de studiekosten werd aangepast na heropstart van de project-MER.

De in het rapport opgenomen raming is de raming van het project 'Beperkte open-getijzone', zoals gemaakt in de MKBA en door de Vlaamse Regering bekrachtigd op 22 september 2006.

De geactualiseerde raming van de studiekosten bedraagt **3,5** miljoen euro tegen **3,3** miljoen euro in de vorige rapportering.

De onteigeningskosten blijven begroot op 5 miljoen euro.

Op vraag van het havenbedrijf MBZ werden in 2012 de realisatiekosten opnieuw geraamd, waarbij rekening werd gehouden met het feit dat de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal wordt omgevormd tot een volwaardige kaaimuur. Volgens deze raming uit 2012 bedroegen de realisatiekosten van het volledige project 1.006 miljoen euro. De opname van de tram- en wegtunnel (geraamd op 372 miljoen euro) in het SHIP-project ligt mee aan de basis van sterke budgettoename t.o.v. de oorspronkelijke raming. **Actueel worden de realisatiekosten geraamd op 1.025 miljoen euro. Deze nieuwe raming houdt rekening met de laatste inzichten qua eenheidsprijzen**

Wat het voorzien van de nodige budgetten op de begroting betreft werden nog geen stappen ondernomen.

Belangrijkste conclusies: SHIP

De realisatiekosten voor de commerciële haveninfrastructuur worden, op basis van het havendecreet en de regelgeving omtrent de NV Vlaamse Havens, verdeeld tussen het Vlaams Gewest en het havenbedrijf MBZ. Over de verdeelsleutel werd onderling een principieel akkoord bereikt.

De jaarlijkse onderhoudskosten worden geraamd op 1% van de bouwkosten.

De beschikbaarheids- en vraagvergoeding werden nog niet bepaald.

Planning:

Het project bevindt zich op dit moment nog in studiefase.

Een nieuwe project-MER, waarin ook de tram- en de wegtunnel mee wordt bekeken, werd voltooid op 15 april 2013 voor goedkeuring ingediend bij de dienst Mer. Tijdens een eerste ontwerp tekstbespreking op 30 mei 2013 werd aangegeven dat het voorliggend ontwerp van project-MER nog onvolledig is en absoluut nog niet uitgewerkt is tot op het gewenste detailniveau, vooral voor wat betreft de projectdefinitie. Na overleg in de stuurgroep werd beslist om 2 nieuwe studies op te starten; enerzijds voor het maritiem deel van kaaimuren, sluis en spoorbrug en anderzijds voor de kruisende infrastructuur een geometrisch ontwerp van de wegenis en tunnels aangevuld met verkeersstudies.

Nieuw verworven inzichten vereisen een politieke besluitvorming, waardoor vandaag de timing van de verschillende fasen van het project onduidelijk zijn.

Adviezen en vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

De MKBA van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge werd geactualiseerd op 5 februari 2009.

Op 31 mei 2014 verstrekten Technum nv – SBE nv advies uit over de uitwerking van het ontwerp van het project tot op het gewenste detailniveau en dit ten behoeve van de project-MER.

Tijdens het jaar 2013 werden 2 vragen van een lid van het Vlaams Parlement ontvangen.

Belangrijkste conclusies: SHIP

Interne controle:

De technische haalbaarheidsstudie van de tijzone werd door het studiebureau Technum uitgevoerd, de kostenbatenanalyse door Resource Analysis. De kostenraming werd in 2010 geactualiseerd. De controle op de kostenraming gebeurt op hoofdlijnen door afdeling Maritieme Toegang en MBZ.

In de tweede helft van 2011 vond er een nieuwe update gebeurd van de kostenraming. Op basis van deze kostenraming werd door afdeling Maritieme Toegang een voorstel uitgewerkt voor de kostenverdeling tussen de Vlaamse Overheid en het havenbedrijf. Hierbij werd naar analogie met de Deurganckdoksluis gebruik gemaakt van afgesproken verdeelsleutels in het kader van de Vlaamse Havens NV en de verdeelsleutels uit het havendecreet. Dit voorstel werd onafhankelijk nagerekend door MBZ,

Het screenen van alle mogelijke risico's wordt uitgevoerd in het kader van het risicomanagement van het SHIP-project. Bij deze opdracht uitgevoerd door de THV Deloitte-Sertius-Grontmij werd de Risman-methodiek toegepast. Begin maart 2011 werden volgende stappen uitgevoerd: vaststellen van de doelen en de uitgangspunten, het identificeren van de risico's, analyseren en beoordelen van de risico's en het beheersen van de belangrijkste risico's. In de loop van 2012 werden de risico's geactualiseerd en de beheersmaatregelen vastgelegd. In 2013 dienen deze beheersmaatregelen verder te worden geïmplementeerd.

De raming werd in december 2013 geactualiseerd o.b.v. actuele prijzen (o.a. van Deurganckdoksluis). Deze dient nog verfijnd te worden zodra het project technisch verder uitgewerkt is.

Voor de financiering en budgetopmaak van het project werd uitgegaan van gelijkaardige dossiers. Ervaring met zulke studies was onvoldoende aanwezig. Om die ervaring op te doen is er een vergelijkende studie gemaakt tussen de kostenramingen SHIP-Deurganckdok-Sluis Gent-Terneuzen. Er is nog geen duidelijkheid over de financiering van het totaalproject. Op basis van de geactualiseerde raming zijn de gesprekken opgestart met het havenbedrijf MBZ betreffende de kostenverdeling tussen de diverse partijen.

Belangrijk gegeven is ook de kostprijs van de kruisende infrastructuur (weg- en tramtunnel). Het budget voor deze infrastructuur dient te worden voorzien binnen de begroting van AWW en de Lijn. De realisatie van deze infrastructuur is echter een noodzaak om het maritieme project te kunnen realiseren. Hierover dient financieel duidelijkheid worden over gegeven. Daarnaast kan gesteld worden dat de totale kostprijs van het totaalproject wordt onderschat omdat bepaalde projecten nog niet in detail zijn geraamd of nog niet zijn ingerekend in de totale kostprijs (vb. voetgangerstunnel). Momenteel maken enkel de voorbereidende studies voorwerp uit van een financiering.

De beleidsaftsing gebeurt niet multidisciplinair, maar berust bij één dienst.

Verrekeningen worden tijdig opgesteld.

Belangrijkste conclusies: SHIP

Een nieuwe project-MER, waarin ook de tram- en de wegtunnel mee wordt bekeken, werd voltooid zijn 2013. In een eerste ontwerpbespreking op 30 mei 2013 werd aangegeven dat het voorliggend ontwerp van project-MER nog onvolledig is en absoluut nog niet uitgewerkt is tot op het gewenste detailniveau, vooral voor wat betreft de projectdefinitie. Na overleg in de stuurgroep werd beslist om 2 nieuwe studies op te starten; enerzijds voor het maritiem deel van kaaimuren, sluis en spoorbrug en anderzijds voor de kruisende infrastructuur een geometrisch ontwerp van de wegenis en tunnels aangevuld met verkeersstudies.

In de periode november/december 2013 zijn meerdere overlegmomenten doorgegaan op het kabinet m.b.t. de vraag of de tunnels verlaten kunnen worden en bovengronds rondrijden (weg en tram) mogelijk is,. Uit verkeerssimulaties blijkt duidelijk dat het complex van de A11 t.h.v. de Alfred Ronsestraat zal vastlopen, bovengronds rondrijden is geen optie.

Wijzigingen aan het project zullen pas worden doorgevoerd na het doorlopen van de project-MER-procedure en uitvoeren van de voorontwerpstudies. De ontwerpstudies van de delen die niet ter discussie staan werden daarentegen wel opgestart.

Op de betaling van de studies worden de klassieke controles uitgevoerd (geen ad hoc aanpak): controle van de vorderingsstaten, interne controle door de cel Boekhouding van de afdeling Maritieme Toegang. De tweede controle wordt uitgevoerd door de centrale afdeling Begroting en Boekhouding.

Omdat het een prijs in globo betreft en de uitvoering per fase in percent wordt uitgedrukt is de controle vrij eenvoudig. De controlemaatregelen voor het SHIP-project zijn niet verschillend met die van gewone projecten.

De projectorganisatie bestaat uit 6 bouwkundige ingenieurs en één econoom. Een aanpassing van de projectorganisatie blijkt nodig te zijn. In eerste fase is er nood aan een performante overlegstructuur naar INFRAABEL, AIVV en De Lijn om de procedures en ontwerpen op elkaar af te stemmen; in een tweede fase om meer richting te geven aan de opvolging van de infrastructuurwerken, na hun gunning. De oprichting van een multidisciplinair projectteam kan hiertoe een oplossing bieden.

Er is geen interne controle op de gegevens van de projectleider, noch een gedocumenteerde interne controle. Er bestaat een ad-hoc interne controle op afgeleverde documenten.

Een a-periodiek overleg tussen de afdeling Maritieme Toegang en MBZ moet zorgen voor een goede communicatie en een optimale afstemming over de timing.

Interne communicatie gebeurt voor wat de MER-opvolging betreft met de afdeling Algemeen Beleid. De contacten met de afdeling Haven- en Waterbeleid (HWB) hebben betrekking op de algemene opvolging en zijn eerder sporadisch. HWB verzorgt het stuurgroepsecretariaat. In kader van de stuurgroepen wordt met HWB gecommuniceerd. Technische terugkoppeling is er niet met HWB.

Externe communicatie over havengerelateerde onderwerpen wordt via MBZ verzorgd. In de toekomst zal het noodzakelijk worden om gericht te communiceren over het totaalproject. Begin 2012 kwam de werkgroep communicatie een eerste maal samen. Na deze eerste bijeenkomst is vanuit stad Brugge deze werkgroep stilgelegd door een conflict met het communicatieproject "Zeebrugge Open". Tot op heden zijn er hier nog geen verdere initiatieven genomen.

De rapportering over de projectrisico's vindt sinds 2010 op een systematische wijze plaats.

Belangrijkste conclusies: SHIP

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?	ja
<i>Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)</i>	
Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:	
<i>Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.</i>	
Dit project is gerelateerd aan volgende projecten: - de natuurcompensaties voor de achterhaven van Zeebrugge: het project grenst aan de zuidelijke achterhaven van Zeebrugge. Voor de inname van de terreinen van de zuidelijke achterhaven is momenteel een MER in opmaak, waaruit waarschijnlijk de noodzaak aan natuurcompensaties zal blijken. Afstemming is noodzakelijk (project in uitvoering); - uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge (Initiatiefnemer Infrabel). Het project grenst aan het verkeerscomplex welke meegenomen wordt in de plan-MER van het vormingsstation (project in uitvoering); - Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge) (initiatiefnemer AWV); aanleg van de NX (AWV); herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34) (AWV); deze verkeersaders lopen door het projectgebied van het SHIP.(project in voorbereiding); - de sanering CarCoke Zeebrugge: deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP (project in uitvoering); - het Neptunusplan van De Lijn (in voorbereiding).	

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

Naam infrastructuurproject:		N-Z verbinding Limburg
	Entiteit:	Agentschap Wegen en Verkeer
	Alternatieve financiering:	ja
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	augustus 2011
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	januari 2017
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	augustus 2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	januari 2020
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	februari 2050
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	studiekosten: 6,6 miljoen euro (waarvan 5,1 miljoen euro ten laste van Via-Invest) bouwkosten: 250 miljoen euro bouwkosten
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	studiekosten: 9,1 miljoen euro (waarvan 5,1 miljoen euro ten laste van Via-Invest); onteigeningskosten: 12 miljoen euro (eerste schijf); bouwkosten: 384 miljoen euro; exploitatie- en onderhoudskosten: 186 miljoen euro
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u>		
Dit project kadert binnen de uitbouw van de N74 als primaire weg I (zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) en betreft de inrichting van het gedeelte van de N74 tussen Hechtel en de E314, dat op 23 maart 2007 door de Vlaamse Regering erkend werd als één van de prioritaire missing links. Het project komt tegemoet aan de verbetering van de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de N715 ter hoogte van de woonkernen Houthalen en Helchteren. In het kader van het in 2008 goedgekeurde plan-MER werden 2 alternatieven onderzocht: het omleidingstracé en het doortochttracé. Op 3 oktober 2008 koos de Vlaamse Regering voor het alternatief van het omleidingstracé. Op 29 maart 2013 vernietigde de Raad van State zowel het plan-MER als het GRUP. Een nieuw plan-MER werd opgemaakt, dat op 25 februari 2014 door de dienst Mer werd goedgekeurd. Op 4 april 2014 legde de Vlaamse Regering het nieuwe GRUP voorlopig vast.		

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

Risicoanalyse:

In het kader van de geactualiseerde risicoanalyse werden grote risico's vastgesteld op het financiële vlak ('het project geraakt niet gefinancierd' en 'kredieten voor onteigening worden niet tijdig vastgelegd') en op het organisatorisch vlak ('onervarenheid van de administratie met het functioneel omschrijven van outputspecificaties in het bestek en DBFM-contract'). Na het toepassen van de beheersmaatregelen blijken er echter geen grote residuaire risico's meer te zijn, wel worden 18 residuaire risico's als 'middelmatic' ingeschat.

Het residuair risico dat de Raad van State het GRUP of de bouwvergunning opnieuw zou schorsen of vernietigen wordt als middelmatic beoordeeld. Het residuair risico dat de onteigeningen vertraging oplopen wordt eveneens als middelmatic ingeschat. Hierbij wordt uitgegaan van het feit dat hiervoor voldoende kredieten beschikbaar zijn; doch een totale raming van de onteigeningskosten ontbreekt.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).

Financieel aspect:

M.b.t. het financiële aspect wordt voor dit project gerapporteerd vanaf het jaar 2006, de start van de communicatie rond het project in zijn huidige vorm. Voor dit project werd in 2008 een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgemaakt.

Het project zal gefinancierd worden via een alternatieve financiering (onder de vorm van een DBFM-contract).

In overeenstemming met de basisovereenkomst wordt een deel van de studiekosten, ter waarde van 5,1 miljoen euro, betaald door Via-Invest. De andere studiekosten zijn ten laste van AWV. Actueel wordt het totale bedrag aan studiekosten geraamd op 9,1 miljoen euro.

De bouwkosten ten laste van de SPV blijven geraamd op 384 miljoen euro, 134 miljoen meer dan de oorspronkelijke raming t.g.v. voortschrijdend inzicht en bijkomende eisen (bv vanuit het MER-onderzoek).

Uit overleg met de bedrijven gelegen in de KMO-zone Helchteren is de noodzaak gebleken om op korte termijn over te gaan tot de verwerving van sommige bedrijfsterreinen. Hiervoor werd in eerste fase een bedrag van 12 miljoen euro voorzien (kredieten 2014/2015).

De beschikbaarheidsvergoedingen te betalen door het Vlaams Gewest en de grootte van de kapitaalbreng in de SPV door het Vlaams Gewest moeten nog worden bepaald. Actueel worden de onteigeningsplannen uitgewerkt, waarna de raming van de onteigeningskosten kan worden opgemaakt. Er worden geen vraag- of beschikbaarheidsvergoedingen te betalen door derden of vraagvergoedingen te betalen door het Vlaams Gewest voorzien.

De onderhouds- en exploitatiekosten worden voor de eerste 30 jaar na afwerking van het project geraamd op 186 miljoen euro.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

Planning:

Door de vernietiging van het eerste GRUP en van het plan-MER op 29 maart 2013 door de Raad van State liep het project een serieuze vertraging op.

Hierdoor wordt het einde van de studie- en vergunningsfase verdaagd tot december 2014.

De start van de contracteringsfase (voorzien voor februari 2011) blijft ongewijzigd. De geactualiseerde einddatum van deze fase verschuift naar juli 2016.

De selectieprocedure DBFM ging van start tijdens de februari 2011 en zal tegen juli 2016 afgerond zijn.

De realisatie wordt nu voorzien tussen januari 2017 en januari 2020, waarna de exploitatiefase aanvangt.

Het einde van de exploitatiefase in het kader van de overeenkomst m.b.t. de alternatieve financiering wordt 30 jaar later voorzien, namelijk in 2050.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2013 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen.

6 vragen werden gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Vele van de geïdentificeerde risico's zijn opvolgbaar, maar echter niet steeds stuurbaar vanuit het AWV.

De vernietiging van het GRUP en het plan-MER door de Raad van State had belangrijke consequenties voor dit project.

In 2007 ging de Vlaamse Regering akkoord om dit project te financieren via alternatieve financiering. Wegens het oplopen van de toenmalige raming (oorspronkelijke raming 250 miljoen euro) zullen, bij realisatie van al de Via-Invest projecten, de financiële repercussies de toegelaten kredieten van 66 miljoen euro voorzien in de meerjarenbegroting van wegeninfrastructuur overschrijden.

De financiering van de onteigeningskosten is slechts gedeeltelijk uitgeklaard: timing en bedrag blijven een onzekere factor vormen.

De projectopvolging is in handen van een studiebureau gegeven in het kader van de integrale studieopdracht m.b.t. het ter beschikking stellen van alle nodige documenten om tot een DBFM-contract te komen.

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?

ja

Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

<i>Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:</i>
<i>Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.</i>
Na de realisatie van het project kan de doortocht van de N715 door Houthalen en Helchteren heringericht worden. Er dient rekening gehouden te worden met het project van de sneltramlijn Hasselt - Neerpelt - Overpelt - Lommel, waarvan één van de in onderzoek zijnde alternatieven door de doortocht loopt. Beide projecten zijn in voorbereiding.

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Naam infrastructuurproject:		N60 - aanleg ring rond Ronse
	Entiteit:	Agentschap Wegen en Verkeer
	Alternatieve financiering:	ja
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	februari 2012
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	december 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	december 2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	september 2019
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	september 2049
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	5 miljoen euro studie- en onteigeningskosten en 76 miljoen euro bouwkosten (afhankelijk van het gekozen alternatief)
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	5,1 miljoen euro studiekosten 14,1 miljoen euro onteigeningskosten 161 miljoen euro bouwkosten
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> Dit project kadert binnen de uitbouw van het wegvak van de N60 tussen De Pinte en de provinciegrens met Henegouwen ten zuiden van Ronse tot primaire weg I (zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen). Van deze uitbouw is de rondweg ten westen van de stad Ronse de belangrijkste schakel, die het onderwerp uitmaakt van onderhavig project, dat op 23 maart 2007 door de Vlaamse Regering als één van de prioritaire missing links werd erkend. Het project komt tegemoet aan de bestaande gebrekkige ontsluiting binnen de regio Zuid-Oost-Vlaanderen en de beperkte economische mogelijkheden van Ronse. In de plan-MER werden 4 alternatieven onderzocht. Bij de voorlopige vaststelling van het GRUP koos de Vlaamse Regering op 8 november 2013 voor de variëte 23-1A "Tracé volgt bestaande N60 tot N425, waarna overgang naar gewestplantracé". Actueel is de GRUP-procedure lopende en worden een project-MER en een landbouweffectenrapport opgemaakt..		

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd opgestart. De inventarisatie van de risico's werd uitgevoerd en **werd verfijnd en geactualiseerd na de tracékeuze door de Vlaamse Regering.**

De belangrijkste risico's met mogelijke impact op de timing zijn de negatieve invloed op ankerplaatsen, verstoring van de brongebieden en grondverschuivingen tijdens de werken en **de weerstand van natuurverenigingen en van de landbouwsector tegen het weerhouden alternatief.** Om de impact van deze risico's te verminderen werden de noodzakelijke beheersmaatregelen uitgewerkt en aangevat.

De beschikbaarheid van de kredieten noodzakelijke voor onteigeningen en voor het betalen van de beschikbaarheidsvergoedingen blijven aandachtspunten.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).

Financieel aspect:

Het project zal gefinancierd worden via een alternatieve financiering (onder de vorm van een DBM-contract).

De concrete financieringsmethodiek werd nog niet uitgewerkt, maar er wordt een mogelijke participatie voorzien van Via-Invest en een SPV (Speciaal Project Vennootschap).

Ten opzichte van de vorige rapportering **daalden de studiekosten met 0,5 miljoen euro tot 5,1 miljoen euro. De wijziging van de studiekost vloeit voort uit het feit dat bijkomende onderzoeken in het kader van de plan-MER noodzakelijk zijn; een toename van de studiekost wegens de stijging van de geraamde kostprijs van de werken, een betere inschatting van de kost voor de opmaak van het DBFM-bestek en de opmaak van de project-MER door onafhankelijke deskundigen.**

Op basis van het weerhouden alternatieve tracé wordt actueel de onteigeningskosten geraamd op 14,1 miljoen euro. De vroeger vermelde onteigeningskosten hadden enkel betrekking op de periode 1995-1991.

Nu het weerhouden tracé gekend is kunnen de bouwkosten, die ten laste zijn van de SPV, nauwkeuriger ingeschat worden. De geactualiseerde raming van de bouwkosten bedraagt nu 161 miljoen euro tegenover 136,7 miljoen euro in de vorige rapportering. De prijsstijging vindt vooral haar oorsprong in het feit dat de specifieke ondergrond ingrijpende geotechnische maatregelen vereist om grondverschuivingen tegen te gaan.

Ook m.b.t. de financieringskost, de beschikbaarheidsvergoeding en de kapitaalbreng in de SPV door het Vlaams Gewest zal er in de toekomst meer duidelijkheid komen. Er worden geen beschikbaarheids- of vraagvergoeding te betalen door derden of vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest voorzien.

Het beheer en het onderhoud worden tijdens de looptijd van het contract van alternatieve financiering uitgevoerd door de SPV.

Een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) werd nog niet opgemaakt.

Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle'.

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Planning:

Het project situeert zich op dit moment in studiefase. Met de voorlopige vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering op 8 november 2013, is de procedure tot de opmaak van een definitief GRUP gestart. Bovendien wordt verder gewerkt aan de opmaak van het project-MER en van de LER.

Door bijkomend onderzoek in de kader van de opmaak van de plan-MER en de noodzaak van de opmaak van een project-MER met recents telgegevens en van een LER werd ten opzichte van de vorige rapportering een bijkomende vertraging van 4 maanden opgelopen. Deze vertraging heeft geen impact op de uiteindelijk voltooiing van de werken.

Ten opzichte van de initiële planning blijft de aanvang van de werken en de voltooiing van de werken een vertraging hebben van 46 maanden.

De realisatiefase kan pas effectief aanvatten na het afronden van alle onteigeningen.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2013 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werden 2 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Voor de belangrijkste risico's met mogelijke impact op de timing werden beheersmaatregelen uitgewerkt. Na vaststelling van het gekozen alternatief werd de risicoanalyse verfijnd en werden bijkomende beheersmaatregelen gedefinieerd.

Op 23 maart 2007 ging de Vlaamse Regering akkoord om dit project te financieren via alternatieve financiering. Het totaal aan beschikbaarheidsvergoedingen viel binnen de kredieten van 66 miljoen euro die jaarlijks voorzien worden in de meerjarenbegroting van wegeninfrastructuur, maar gezien de reeds gekende meerkosten voor de andere Via-Invest projecten zal dit budget niet meer toereikend zijn. Daarenboven wordt de bouwkost actueel geraamd op 161 miljoen euro tegenover 76 miljoen euro initieel en zijn nog niet alle kosten (o.m. onderhoudskosten) gecijferd. Bovendien zijn nog een aantal kosten te detailleren als gevolg van de randvoorwaarden opgelegd in het kader van natuurcompensaties, landelijke inpassing, landbouweffectenrapport en geotechniek.

De projectopvolging is in handen van een studie bureau gegeven in het kader van de integrale studieopdracht m.b.t. het ter beschikking stellen van alle nodige documenten om tot een DBM-contract te komen (het technisch referentieontwerp, het bestek gebaseerd op prestatie-eisen, het plan- en het project-MER, procesbegeleiding in functie van de draagvlakvorming, het veiligheidscoördinatieontwerp en het risicomanagement).

In 2013 werd een nieuw onafhankelijk team van MER-deskundigen aangesteld voor de opmaak van het project-MER.

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?	neen
<i>Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)</i>	
Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:	
<i>Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.</i>	
Dit project is niet gerelateerd met andere projecten.	

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

Naam infrastructuurproject:		Optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem
	Entiteit:	Agentschap Wegen en Verkeer
	Alternatieve financiering:	ja
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	januari 2018
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	augustus 2018
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	januari 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	augustus 2022
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	Studiekosten: 2 miljoen euro Bouwkosten SPV: 150 miljoen euro
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	Studiekosten: 2,8 miljoen euro Bouwkosten SPV: 148,8 miljoen euro
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> De optimalisatie van de Ring om Brussel vertrekt vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), het START-project, maar ook vanuit de wens om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, alsook het onderliggende wegennet te ontlasten. Tijdens de spitsuren treden dagelijks op de Ring om Brussel belangrijke verkeerscongesties op. Deze zware structurele files spreiden zich uit over verschillende kilometers, zowel op de binnen- als buitenring. Dit werd opnieuw bevestigd in het rapport 'Verkeersindicatoren Hoofdwegnet Vlaanderen 2011', opgesteld door het Vlaams Verkeerscentrum. Uit een analyse van de beschikbare letselongevallen van de laatste 5 jaar op de Ring om Brussel blijkt dat er een groot probleem is op vlak van verkeersveiligheid en dit voornamelijk ter hoogte van delen met de meest complexe weefbewegingen. Met gemiddeld om de 500 meter een op- of een afrit, volgen deze weefbewegingen elkaar continu op met veel opstoppen en ongevallen voor gevolg. Door het verminderen van het aantal weefbewegingen zullen het aantal ongevallen en opstoppen dalen.		

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

Het **RSV** stelt dat een afnemende bereikbaarheid een probleem is dat rond de stedelijke gebieden steeds groter wordt, waardoor ook de leefbaarheid langs de (gewest)wegen er op achteruit gaat. In het RSV worden ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen, zoals de Ring om Brussel, vooropgesteld. Belangrijk hierbij is dat de hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerpstandaarden op Europees niveau. Dit betekent dat binnen het invloedsgebied van grootstedelijk gebieden gestreefd wordt naar het scheiden van het stedelijk (lokale) verkeer met doorgaande (internationale en gewestelijk) verkeer, dat een ontwerpsnelheid van hoger dan 100 km/u wordt beoogd en dat de kans op files voor het lange afstandsverkeer verlaagd worden.

De R0 maakt deel uit van het **Trans-European Road Network** (TERN). Op het TERN dient een hoog en uniform afwikkelings-, comfort- en veiligheidsniveau gegarandeerd te zijn.

Op 10 december 2004 keurde de Vlaamse Regering daarnaast het **Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling** (START) in de luchthavenregio goed. Het plan heeft als objectief om nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling te ontwikkelen, alsook de leefkwaliteit en de mobiliteit te verbeteren bij de verdere uitbouw van de luchthaven en de ruimere regio.

Om tegemoet te komen aan de vooropgestelde ontwikkelingsperspectieven van het RSV (scheiden van doorgaand en lokaal verkeer), om de ruime luchthavenregio verder te ontwikkelen én om een antwoord te bieden op de structurele files en de verkeersonveiligheid, moet de Ring om Brussel geoptimaliseerd worden.

De risicobeoordeling omvat de optimalisatie van de Ring om Brussel in de zone Zaventem of het gedeelte van de R0 tussen de verkeerswisselaar R0/E19 (Machelen) en de verkeerswisselaar R0/E40 (Sint-Stevens-Woluwe).

Bij de opmaak van de plan-MER werden 6 verschillende scenario's bestudeerd. Het scenario "Parallelstructuur gecombineerd met fiscale maatregelen en openbaar vervoer en fietsverbindingen samen met de lokale variante "Ontzien van het Laarbeekbos" werd op 25 oktober 2013 als voorkeursscenario door de Vlaamse Regering weerhouden.

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd opgestart en heeft actueel enkel betrekking op de studiefase.

De belangrijkste risico's situeren zich vooral in:

- de mogelijk van schorsing/vernietiging van GRUP en/of bouwvergunning door de Raad van State,
- vertragingen bij de nog te doorlopen procedures (plan-MER, project-MER, GRUP, vergunningsaanvragen, onteigeningsprocedure),
- de financiering van het project;
- de beschikbaarheid van de nodige kredieten bestemd voor de onteigeningen (onteigeningskosten werden nog niet begroot).

Een eerste reeks beheersmaatregelen ter beperking van deze risico's werden gedefinieerd, waarvan slechts enkel in uitvoering zijn.

Gelet op de grote onzekerheid op het vlak van financiering en het feit dat pas de eerste stappen in de studiefase werden gezet, kan het algemeen residuair risico de doelstellingen van dit project nog steeds in gedrang brengen.

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

Financieel aspect:

Het project zal gefinancierd worden via een alternatieve financiering (mogelijk onder de vorm van een DBFM-contract).

Via Invest kreeg van de Vlaamse Regering de opdracht om samen met de betrokken agentschappen de concrete financieringsmethodiek uit te werken.

In 2013 werd een MKBA opgemaakt en goedgekeurd.

De studiekosten worden actueel geraamd op 2,8 miljoen euro tegenover 2 miljoen in 2012. Deze stijging is nagenoeg volledig te wijten aan een nieuwe kostprijsinschatting – op basis van de raming in de MKBA – van de ontwerpopdracht "Zone Zaventem".

De raming van de bouwkosten uit de MKBA sluit nauw aan bij de vorige raming.

De onteigeningskosten werden nog niet begroot.

Planning:

Het project situeert zich op dit moment in studiefase.

Een strategische MER werd op 6 mei 2013 goedgekeurd door de dienst Mer.

Doordat de beslissing van de Vlaamse Regering nopens het voorkeursscenario later viel dan oorspronkelijk gepland, zal de opmaak van de plan-MER voor de zone Zaventem pas aanvatten in juni 2014. Na goedkeuring van deze plan-MER kan dan in oktober 2016 begonnen worden met de opmaak van de project-MER.

De later dan voorziene goedkeuring door de Vlaamse Regering leidt eveneens tot een later aanvang van de vergunningsfase, de contracteringsfase en de realisatiefase.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2013 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werden 3 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement beantwoord.

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

Interne controle:

Het project bevindt zich momenteel nog volop in de studiefase.

Nadat op 25 oktober 2013 de Vlaamse Regering het voorkeursscenario vastlegde, werd gestart met het verder onderzoeken van het werhouden scenario en de opmaak van een plan-MER voor de zone Zaventem.

Een gedetailleerde raming is in deze fase van het project nog niet voor handen., **wel is er op basis van de opgemaakte MKBA een eerste raming voorhanden**. De risico's situeren zich, in de studiefase, hoofdzakelijk op vlak van planning en financiering voor het project

Gezien de omvang van het project lijkt het aangewezen om alternatieve financieringsmechanismen te gaan onderzoeken. **Op 18 oktober 2013 gaf de Vlaamse Regering aan Via Invest de opdracht om samen met de betrokken agentschappen deze financiering voor te bereiden.**

De projectopvolging gebeurt, tijdens de studiefase, vanuit AWV. De MER-rapporten en (voor)ontwerpen worden evenwel uitgevoerd door gespecialiseerde studiebureaus.

<i>Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?</i>	ja
---	----

Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

Indien het project samenhangt met andere infrastructuurprojecten, geef dan hier de concrete relatie weer en de belangrijkste conclusies.

Dit project is niet gerelateerd met andere projecten.

Verslag over de bevindingen m.b.t. de juistheid en accuraatheid van de verstrekte gegevens

m.b.t. de rapporteringsfunctie

Algemeen:

De hoofddoelstellingen van de controle op de deelrapporten en het rapport op hoofdlijnen zijn het verzekeren van:

- de betrouwbaarheid en juistheid van de financiële en operationele informatie en rapportering
- de naleving van de ondernemingsdoelstellingen, de procedures, de wetgeving, de reglementen en de afgesloten contracten
- de beveiliging van de activa en het voorkomen van fraude
- het zuinig en doelmatig gebruik van middelen
- het bereiken van de ondernemingsdoelstellingen en het opvolgen van de beleidsbeslissingen

Door de rapporteringsfunctie werd aandachtig nagegaan of er overeenstemming is tussen de verschillende onderdelen in alle deelrapporten, m.n.:

- Algemeen deel
- Risicoanalyse
- Financiële voorbereidingsfase
- Financiële uitvoeringsfase
- Planning
- Adviezen Parlement
- Interne Controle

Ook het deel 'interne controle' werd grondig nagekeken met de rest van de onderdelen.

Van data, bedragen, actualisaties en wijzigingen die niet overeenstemmen in de verschillende delen wordt aan projectleiders en -medewerkers gevraagd bijkomende informatie te bezorgen. Om de continuïteit te garanderen wordt voortgeborduurd op de gegevens van de voorgaande rapporteringen. Om de hoofddoelstellingen te realiseren dringt de rapporteringsfunctie aan op een transparante reactie van de projectleider(s) op alle vragen, onduidelijkheden en discrepanties uit alle rapporten.

Voor het rapport op hoofdlijnen werden de richtlijnen m.b.t. het rapport op hoofdlijnen correct toegepast en werd het juiste sjabloon gebruikt.

m.b.t. de gehanteerde methodiek bij het verzamelen van accurate en juiste gegevens

De volgende bouwstenen werden voor de evaluatie gehanteerd:

- **controleomgeving** (control environment):

De elementen die bepalend zijn voor de controleomgeving:

- dat elke medewerker weet waaraan hij of zij zich moet houden = integriteit en ethische code;
- dat de werknemers de gevraagde taken en hun job uitvoeren met de nodige professionaliteit en zorgzaamheid = juiste specificaties en kwaliteiten om hun job uit te oefenen;
- de managementstijl en –filosofie = voorbeeldfunctie;
- de toewijzing van bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

- **risicobeoordeling** (risk assessment): *Doelstellingen:*

- Operationele doelstellingen:
 - o de effectiviteit en efficiëntie waarmee de activiteiten worden uitgevoerd
 - o de beveiliging van de activa tegen verlies
- Doelstellingen met betrekking tot financiële rapportering:
 - o de publicatie van betrouwbare financiële staten
 - o de preventie van bewust foutief rapporteren
- Doelstellingen met betrekking tot de naleving van wetten en reglementen

- *Risicoanalyse:*

- identificatie en analyse van risico's
- evaluatie van de (belangrijkheid / impact) van de risico's
- berekening van de kans dat een risico zich zal voordoen
- evaluatie van de mogelijk te nemen maatregelen

- *Management van veranderingsprocessen*

- goede informatiesystemen om veranderingen tijdig te constateren en er tijdig een antwoord op te formuleren

- **controleprocedures** (control procedures)

Een controleactiviteit bestaat uit een beleidsregel die zegt wat zou gedaan moeten worden en procedures die ervoor zorgen dat die beleidsregel uitgevoerd wordt.

Verschillende types controleactiviteiten:

- administratieve controles vs. accountingcontroles (boekhoudkundige geschriften en de financiële staten)
- preventieve controles (verlies, ontvreemding of fouten voorkomen) vs. detectieve controles (verlies, ontvreemding of fouten ontdekken).

Soorten procedures:

- vergelijkend nazicht door de leiding (budgetten vergelijken met de werkelijke cijfers)
- functioneel management (beoordelen van de rapporten van een bepaalde activiteit of functie)
- informatieverwerking (informatie nagaan op accuraatheid, volledigheid en autorisatie)
- fysieke controles (inventarisatie van voorraad, vaste activa en beleggingen)
- prestatie-indicatoren (vergelijking en analyse van de verbanden tussen verschillende gegevens, operationeel en financieel)
- functiescheidingen

- **informatie en communicatie**

Na identificatie en verzameling van de informatie moet deze verwerkt en gerapporteerd worden aan de juiste personen, in de juiste tijdspanne en op een manier dat deze verstaanbaar is voor de andere:

- kwalitatief zodat beslissingen kunnen genomen worden;
- juiste informatie aan de juiste persoon en op het juiste tijdstip doorgeven = bestaan van interne en externe communicatiekanalen;
- informatieverschaffing naar boven toe = open communicatiekanalen + bereidheid om te luisteren- kennen van klanteneisen

- **controlebewaking (monitoring)**

1. *permanente controlebewaking* (met ingebouwde controle-evaluaties) = controle van belangrijke aspecten aangaande de controlecomponenten:

- controle van de overeenstemming van beleidsrapportering en financiële informatie;
- nakijken van de effectieve communicatie met externe partijen (bv. klachtenbrieven en maatregelen);
- goede organisatiestructuur met functiescheidingen, bevoegdheidsverdelingen en belangentegenstellingen zodat de medewerkers elkaar controleren;
- voortgebrachte informatie controleren: inspecties en saldobestemmingen;
- aanbevelingen van interne en externe auditors met betrekking tot de interne controles nalezen en overwegen om toe te passen;
- nakijken of de gedragscode nog steeds verstaanbaar is voor alle leden van de organisatie en nakijken of deze nog steeds wordt toegepast;
- feedback mogelijk maken van de werknemers naar het management toe.

2. *discontinue controlebewaking* = controle over de effectiviteit en efficiëntie van heel het interne controlesysteem.

m.b.t. de interne controle

Voor de interne controle werd door de auditor volgende technieken gehanteerd voor het verzamelen van juiste en accurate gegevens:

Interviews:

- open vragen
- bijkomende bevestigende bewijzen verzamelen en documenten aanleveren

- *Rekenkundig nazicht:* Steekproefsgewijs bepaalde zaken narekenen.
- *Observatie:* controleren of een systeem van interne controle wel degelijk wordt toegepast en of de maatregelen in de praktijk worden uitgevoerd.
- *Steekproeven*
- *Bevestigingen of confirmaties:*
Als auditor een document opstelt en opstuurt naar een derde partij om (schriftelijke!) bevestiging te vragen van bepaalde gegevens die aanwezig zijn in de onderneming.
- *Fysieke telling:* Inventarisatie van voorraad, enz.
- *Analytische tests:* Het maken van vergelijkingen tussen bepaalde gegevens (vb. gegevens van huidig met vorige boekjaren vergelijken)

Algemene conclusie:

De gehanteerde bovenvermelde methodiek zorgt voor het verzamelen van juiste en accurate gegevens. De beoordeling van de deelrapporten gebeurt op een even grondige wijze. Voor het rapport op hoofdlijnen werd de toepassing van de richtlijnen m.b.t. het rapport op hoofdlijnen en het juiste sjabloon gebruikt.

De controle en beoordeling is geen opsomming van beheersmaatregelen, maar een evaluatie van:

- de wijze waarop de projectorganisatie adequaat en efficiënt is;
- de graad van betrouwbaarheid van de risicorapportering rekening houdende met de wijze waarop zij tot stand komt;
- de mate waarin de controle op de projectorganisatie en het rapporteringsproces adequaat en effectief verloopt.