

RAPPORT OP HOOFDLIJNEN

DOCUMENTINFORMATIE

Projectsituatie waarover wordt gerapporteerd	31 januari 2013
--	-----------------

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

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur	Naam	ir. Marc Van Damme	Datum	30 april 2013
	Functie	ingenieur		
Auteur onderdeel bevindingen m.b.t. de juistheid en de accuraatheid van de verstrekte gegevens	Naam	Steven van Aken	Datum	6 mei 2013
	Functie	stafmedewerker		
Validatie door het management	Naam	ir. Fernand Desmyter	Datum	17 mei 2013
	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:	2014
	3. Cluster Hedwige-en Prosperpolder		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2007
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2008
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2012
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2015

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		
			Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2015
			Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2015
			Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2025
			Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2025
		13. Demervallei		
			Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2015
			Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2015
			Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2025
			Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2025
		14. 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: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

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

Algemeen:

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, m.n. de dijkversterkingsprojecten, de afwerking van de GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde en de projecten waarvan de realisatie ten laatste **tegen 2015** moet beginnen (zie verder).

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 de ontpolderingsprojecten 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 zoetwatergetijdegebieden, de inrichting van estuariene natuur 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 Temse;
- cluster Dijlemonding: omvat de realisatie van GOG's. De projecten zijn gelegen in de gemeente Willebroek en op het grondgebied van de stad Mechelen;

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

- 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: 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 wordt getijdennatuur gerealiseerd door deze opnieuw in open verbinding te stellen met de Schelde;
- 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);
- de cluster Demervallei: In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 22-07-2011 zal de herinrichting van de Demervallei mee ingepast worden 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.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

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 2013 zal deze risicoanalyse ook worden geactualiseerd in functie van de beheersfase/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 2013, dit mede in het kader van de monitoring van de uitvoeringsfase en de exploitatiefase van het geactualiseerde Sigmaplan.

Het algemeen residuair risico is aanvaardbaar.

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 2012 een totaal bedrag van 230 miljoen euro vastgelegd (waarvan ca. 29 miljoen in 2012). De overige kosten moeten nog vastgelegd worden.

Sinds 2006 bedragen de meerwerken 14 miljoen euro (waarvan 1 miljoen euro in 2012, vooral voor de dijkwerken Zeescheldebekken en de overkoepelende studies en activiteiten zoals dijkwerken, wetlands, ...).

Tot op heden werd er voor 8,6 miljoen euro aan prijsherzieningen vastgelegd (waarvan 2,3 miljoen euro in 2012, in hoofdzaak voor het project GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, de dijkwerken Zeescheldebekken, cluster Hedwige- en Prosperpolder en de wetlands) en werd er 165.590 euro aan verwijlntresten betaald (waarvan 48.348 euro in 2012).

Budgettair zit de uitvoering van het geactualiseerd Sigmaplan wat achterop ten opzichte van de initieel vooropgestelde budgetbehoefte. 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 en 2012.

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

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

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmapijn

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 (zie verder). Dit heeft evenwel geen invloed op de voorziene einddata van de werken, die voor al de 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. 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.

Het project Hedwige- en Prosperpolder op Nederlands grondgebied bevindt zich nog steeds in de voorbereidingsfase. Op Vlaams grondgebied zijn de werken in uitvoering.

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.

Vermits voor de cluster Grote Nete de opmaak van een GRUP vereist is, zal de contracteringsfase ervan maar starten in 2014.

Omwille van de noodzaak tot opmaak van een MER en van een GRUP zal de vergunningsfase voor de projectclusters “Bovendijle” en “Nete en Kleine Nete” en “Bastenakkers-Ham – Zeeschelde Gentbrugge –Melle” pas in de loop van 2014 afgerond zijn.

Voor de projectcluster Schellandpolder en Oudbroekpolder werd in 2012 gestart met de opmaak van de inrichtingsplannen.

In 2012 werden het project Demervallei ingepast in de processtructuur van het geactualiseerde Sigmapijn.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2012 werden **25** vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

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

Door het niet voorzien van de nodige budgetten in de voorbije jaren kon de origineel voorziene planning niet worden gehaald. De actueel voorgestelde 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 Durmeëstuarium 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. Het openbaar onderzoek liep van 8 juni 2012 tot en met 6 augustus 2012. Volgens de huidige timing wordt verwacht dat de Vlaamse regering het GRUP in het voorjaar van 2013 definitief zal vaststellen.

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%
		Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	26,1 miljoen euro waarvan: - 2,4 miljoen euro studiekosten - 23,7 miljoen euro realisatiekosten (incl. 14,7 miljoen voor de aankoop van de noodzakelijke gronden)
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. 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			

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

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 werd hiervoor een nieuwe werksessie georganiseerd. In de vorige rapportage waren deze beheersmaatregelen nog niet ten volle uitgewerkt omdat de eindbespreking voor de keuze ervan nog niet had plaatsgevonden. Daarom werden nog geen beheersmaatregelen uitgevoerd noch actie ondernomen, wat bij rapportering in 2012 veel niet aanvaardbare residuaire risico's opleverde.

Tegelijk was er in 2012 een jaarlijkse update nodig om de actuele bedreigingen voor het project te blijven opvolgen. Om resultaten van de actualisatie van de risicoanalyse gericht op uitvoering mee te nemen, werd nagegaan in hoeverre ze gefinaliseerd waren en of ze aanvulling behoeften. Een grondige actualisering van de risico's werd gemaakt en de beheersmaatregelen werden verfijnd. Er is echter nog geen overzicht waarin de beheersmaatregelen zijn opgenomen én geprioriteerd. Er is nog geen inschatting gemaakt van haalbaarheid en doeltreffendheid. Een aantal acties worden al gedeeltelijk uitgevoerd, maar het grootste deel van de nodige acties moet nog aangevat worden.

De rapportage over 2012 levert risico's op van vooral gemiddelde maar ook grote omvang. De risicorapportering vermeldt drie niet aanvaardbare residuaire risico's:

- Doordat er onvoldoende specificaties zijn over de werfinrichting, de timing, de te gebruiken materialen en de aanneming van de diverse projecten in het ruimere Zwingebied, bestaat het risico op hinder (voor alle projecten in de omgeving)
- Door de lange doorlooptijd van het project, bestaat het risico dat de ANB-maatregelen die in het huidige Zwin worden uitgevoerd zouden kunnen geschaad worden.
- Doordat beslissingen over financiering (wie financiert wat) niet gelijktijdig genomen worden bij de verschillende partners, bestaat het risico dat er onvoldoende budget beschikbaar is of tijdig kan worden vrijgemaakt, waardoor het project vertraging oploopt.

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

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

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 **2,4 miljoen euro**.

De kostenverdeling voor de uitvoeringsfase zal gebeuren op basis van de oppervlakte van de projectonderdelen op Vlaams en Nederlands grondgebied.

De totale realisatiekosten van het gekozen alternatief worden actueel geraamd op **23,7 miljoen euro** voor het project op Vlaams grondgebied. **De toename van deze kost vindt haar oorsprong in de maatregelen die zullen worden genomen tegen verzilting (+ 1 miljoen euro).**

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 studiefase werd terug opgestart.

T.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering wordt de vergunningsfase verlengd **tot april 2014** t.g.v. procedurele vertragingen bij de opmaak van het GRUP, het bekomen van de stedenbouwkundige vergunning **en omwille van afstemming met de Nederlandse procedures inzake Ruimtelijke Ordening**.

Niettegenstaande de **aanvangsdatum voor de aanbestedingsfase verschuift naar mei 2014**, blijft juni 2015 de einddatum van deze fase.

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 **2012 werden er 3** 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.

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 2012 werden er geen vastleggingen genomen, noch grondaankopen betaald. Het saldo van de benodigde kredieten voor de realisatie van dit project wordt doorgeschoven naar 2014.

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 Scheldec commissie.

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	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.

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		
			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:	november 2014

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

		2. Geïntegreerde Kustzonebeheer Oostende Oosteroever		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2015	
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2015	
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2015	
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2015	
		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		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	3 ^{de} kwartaal 2010	
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	februari 2013	
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2011	
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	december 2016	

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>	september 2013
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 €):		62,2 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 zeedijkvlooiing 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 en kent geen belangrijke risico's meer.

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'

Voor de studie- en vergunningsfase werd geen risicoanalyse opgemaakt daar deze fases reeds te ver gevorderd waren op het moment dat dit instrument meer ingang kreeg binnen de administratie. Er werden wel 3 studies opgemaakt m.b.t. inhoudelijke aspecten van de opdracht (een knelpuntenanalyse, een budgetraming en een procedurehandboek). Deze studies kunnen aanzien worden als een aspect van de risicoanalyse. In 2009 werden de knelpuntenanalyse en de budgetraming geactualiseerd.

Voor de studie- en vergunningsfase werd geen risicoanalyse opgemaakt daar deze fases reeds te ver gevorderd waren op het moment dat dit instrument meer ingang kreeg binnen de administratie. Er werden wel een procedure handboek opgesteld, knelpuntenanalyses uitgevoerd en budgetramingen opgemaakt. Deze studies kunnen aanzien worden als een aspect van de risicoanalyse.

Voor de deelprojecten Zeewering, overstromingsmaatregelen rond de haven, GKZB Oosteroever en natuurcompensatie 2^{de} en 3^{de} fase werd in 2011 een risicoanalyse uitgevoerd en werden de nodige beheersmaatregelen bepaald. **Eind 2012 vond een grondige update van de risico's en de gedefinieerde beheersmaatregelen plaats, waarbij actuele bedreigingen werden toegevoegd in de risicoanalyse.**

De rapportering over 2012 vermeldt o.m. volgende niet aanvaardbare residuair risico's:

- diverse deelstudies vanuit het voortraject (MKBA, MER, ...) en/of technische invalshoek (modeltesten, analyse van data) vergen meer tijd dan aanvankelijk ingeschat of moeten aangepast worden aan nieuwe inzichten, waardoor aanzienlijke vertraging wordt opgelopen.
- doordat de kwaliteit van materialen bij levering niet voldoet, moet een bestelling opnieuw geplaatst worden met als gevolg dat deadlines (bv. werken buiten het broedseizoen) niet worden gehaald;
- de lange looptijd van het OW-Plan heeft tot gevolg dat het tijdens het verloop van het proces nieuwe regelgeving wordt uitgevaardigd (zoals nieuwe of aangepaste milieutoetsen). Daardoor moeten nieuwe wettelijke procedures doorlopen worden en/of moet voldaan worden aan nieuwe verplichtingen.

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 realisatiekosten 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 62,2 miljoen euro; een vermindering met 7,4 miljoen euro t.o.v. de initiële raming.

Het verschil met de vorige raming (- 0,6 miljoen euro) vloeit hoofdzakelijk voort uit:

- minwerken 'Natuurcompensaties' (1,2 miljoen euro);
- meerwerken 'Zeeheldenplein' (0,5 miljoen euro)

De exploitatie- en onderhoudskosten voor dit deelproject worden voor de eerste 30 jaar na afwerking van het deelproject 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
De realisatie van de werken vatte in oktober 2011 aan en werden in september 2012 voltooid.
- Zandsuppletie (groeistrand)
De aanvang van de werken werd met 6 maanden uitgesteld tot maart 2013: het groeistrand kan pas worden aangelegd ná de aanleg en stabilisatie van de westelijke strekdam te Oostende. Bij het bepalen van de uitvoeringstermijn van de nieuwe contracten (600 kalenderdagen) werd maximale flexibiliteit nagestreefd, waardoor de realisatiefase aanzienlijk werd verlengd.
In het kader van het Masterplan Kustveiligheid werd de suppletie te Wenduine in 2012 uitgevoerd.

2. Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende (GKZB), Oosteroever

De einddatum van de initiatiefase werd met 9 maanden verschoven tot september 2013 o.m. wegens integratie met veiligheidsmaatregelen kustveiligheidsplan t.h.v. Oosteroever Oostende en de afwerking van de oostelijke havendam. De planning is tevens afhankelijk van de maatregelen uit te voeren in het kader van de haalbaarheidsstudie en van de keuze van recreatieve inrichting en de gevolgen hiervan op gebied van de nodige MER-procedure.

Als gevolg van deze vertraging schuiven ook de data van de vergunningsfase en de contracteringsfase in de tijd op.

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.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

4. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven

De veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de Oostendse haven zijn opgedeeld in 3 studie- en uitvoeringsfasen.

De werken van fase 1 “Vismijnlaan West en Slijkensesteenweg vingen aan in februari 2013 en zullen in december 2016 voltooid zijn.

De vergunningsfase van de beide andere fasen is afhankelijk van de resultaten van de MKBA-studie (MER-ontheffing of MER-studie?) en van de afstemming met de resultaten van de studieopdracht voor het dimensioneren van stuwen en sluizen.

Het aanbestedingsproces van het definitieve uitvoeringsbestek zal pas in de loop van 2015 worden beëindigd.

5. Natuurcompensatie:

Deze natuurcompensatie werd in februari 2010 aangemeld aan Europa.

Fase 1 van de werken werd in januari 2010 voltooid.

De aanvang van fase 2 van de natuurcompensaties liep vertraging op daar het geleverde FSC-hout werd afgekeurd. Bovendien voldeed de aanvankelijke uitvoering niet, waardoor een nieuwe studie moet uitmaken welke vorm de te plaatsen palenrij moet aannemen.

Met betrekking tot fase 3 loopt momenteel een onderzoek of het doel van de natuurcompensaties niet kan worden bereikt zonder afbraak van de duinvoet.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2012 werden geen bijkomende adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werd er 7 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

De in 2011 opgestarte opdracht voor risicoanalyse werd in 2012 verder uitgewerkt voor de deelprojecten Zeewering, Overstromingsmaatregelen rond de haven, GKZB Oosteroever, en de 2e en 3e fase van de natuurcompenserende werken. Het eigenlijke risicomanagement proces werd in 2012 eveneens aangevat. Een aantal beheersmaatregelen werd (gedeeltelijk) uitgevoerd, andere beheersmaatregelen moeten nog omgezet worden in acties.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

De financiering van het deelproject 'Zeewering' was vroeger voorzien via een afzonderlijk budget (urgentieprogramma). Thans moet de realisatie binnen de reguliere budgetten worden uitgevoerd, waardoor spreiding over meerdere jaren noodzakelijk is ook al is dit maatschappelijk onaanvaardbaar m.b.t. de aanleg van het groeistrand. De spreiding van de uitvoering kan aanleiding geven tot significante verhoging van de nodige financiële middelen. Een constante aftoetsing met het fysisch programma van de nieuwe ramingen, de aanbestedingen,... is dan ook noodzakelijk.

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 verliep de afgelopen jaren 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?		
	1. Deelproject 'Zeewering'	Ja
Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)		

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.
- 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 (o.a. voor de bouw van de ondergrondse garages onder de zeedijk).

Beide projecten bevinden zich in voorbereidingsfase.

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.

Tot slot was het project ook gekoppeld aan het project 'Maritieme toegankelijkheid van Oostende' dat voltooid is.

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:	juni 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	31 december 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	mei 2024
	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)
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 'voorhaventrafiëken' (ro-ro en short-sea-shipping trafiëken) 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. Tengevolge 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. De einde van deze procedure is voorzien voor april 2013.		

Belangrijkste conclusies: SHIP

Risicoanalyse:

In de loop van 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 (o.m. op het vlak van communicatie) nog moeten opstarten.

De grootste risico's blijven bestaan op vlak van de financiële middelen. Gelet op de beperkte budgettaire ruimte en de voorliggende ramingen blijft dit het grootste risico. Daar de kruisende infrastructuren, die budgettair niet tot het SHIP-project behoren, maar wel door de Vlaamse Overheid dienen te worden gefinancierd hebben deze een grote impact op de realisatie van het SHIP-project. Het tweede aspect waaraan de nodige aandacht dient te worden besteed is de ontbrekende communicatie.

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 3,7 miljoen euro tegen 3,4 miljoen euro in de vorige rapportering.

De onteigeningskosten blijven begroot op 5 miljoen euro.

Op vraag van het havenbedrijf MBZ werd 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 (meerkost 30,5 miljoen euro). De nieuwe raming voor de realisatiekosten van het volledige project bedraagt nu 1.006 miljoen euro tegen 975 miljoen euro in de vorige rapportering. 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. Wat het voorzien van de nodige budgetten op de begroting betreft werden nog geen stappen ondernomen.

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.

Belangrijkste conclusies: SHIP

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, is in opmaak en zal voltooid zijn in april 2013. De vertraging is een gevolg van het feit dat de MER-deskundigen tot de conclusie waren gekomen dat de mobiliteitsproblematiek in en rond de SHIP-zone geen optimale oplossing kreeg in het oorspronkelijk voorstel. Na verdere optimalisatie werd de mobiliteitsknoop ontward.

De aanvang van de vergunningsfase wordt, t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering, verschoven met 5 maanden naar **juni 2014**. De contracteringsfase is hierdoor eveneens met 5 maanden vertraagd (nieuwe aanvangsdatum: **december 2014**). Het einde van deze fase is voor zien voor **januari 2020**.

Daar vergunnings- en contracteringsfase overlappen met de realisatie van de werken, die aanvangt in juni 2015, wordt het einde van de werken nu voorzien voor **mei 2024**.

De exploitatie van het project start in **juli 2024**.

Adviezen en vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

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

Tijdens het jaar **2012** werd 1 vraag van een lid van het Vlaams Parlement ontvangen.

Interne controle:

De technische haalbaarheidsstudie van de tijzone werd door het studiebureau Technum uitgevoerd, de kosten-baten-analyse 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 is 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.

Belangrijkste conclusies: SHIP

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 AWV 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.

Verrekeningen worden tijdig opgesteld.

Een nieuwe project-MER, waarin ook de tram- en de wegtunnel mee wordt bekeken, is in opmaak en zal voltooid zijn in april 2013. De vertraging is een gevolg van het feit dat de MER-deskundigen tot de conclusie waren gekomen dat de mobiliteitsproblematiek in en rond de SHIP-zone geen optimale oplossing kreeg in het oorspronkelijk voorstel.

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 INFRABEL, AWV 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.

Belangrijkste conclusies: SHIP

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 aftoetsing 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 is de werkgroep communicatie een eerste maal samengekomen. 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.

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)

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 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 AWW); 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:	maart 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	augustus 2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	april 2018
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	april 2048
	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: 8,9 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 minister bevoegd voor Openbare Werken, na samenspraak met de Vlaamse Regering, voor het alternatief van het omleidingstracé. Op 29 maart 2013 heeft de Raad van State zowel het plan-MER als het GRUP vernietigd.		

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 risico dat de Raad van State het GRUP zou vernietigen werd als middelmatig beoordeeld. De voorziene en genomen beheersmaatregelen hielden rekening met het feit dat de plan-MER was goedgekeurd, waardoor zij geen impact hadden op het risico van vernietiging van MER en GRUP door de Raad van State.

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 8,9 miljoen euro.

De bouwkosten ten laste van de SPV worden heden 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 2013/2014).

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:

Voor dit project zijn heden de studie- en de vergunningsfase lopende. Het einde van de studie- en vergunningsfase is **verdaagd tot juni 2013**.

De start van de contracteringsfase (voorzien voor februari 2011) blijft ongewijzigd. **De geactualiseerde einddatum van deze fase is voorzien voor januari 2015.**

De definitieve vaststelling van het GRUP gebeurde in maart 2011, doch dit GRUP en het plan-MER werden op **29 maart 2013** door de Raad van State vernietigd. Hierdoor zal dit project extra vertraging oplopen.

De selectieprocedure DBFM ging van start tijdens de februari 2011 en zal tegen juni 2014 afgerond zijn

In 2012 werd ook een overleggronde opgestart met de bedrijven gelegen in de KMO-zone Helchteren. Daarbij bleek een minnelijke aankoop op korte termijn noodzakelijk om het uitblijven van de werken en herlocalisatie op te vangen.

De realisatie wordt voorzien tussen maart 2015 en april 2018, 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 **2048**.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In **2012** werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en **noch** vragen 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 hebben belangrijke consequenties voor dit project, waardoor de doelstellingen van dit project in het gedrang kunnen komen.

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 studie bureau 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 €):	5,6 miljoen euro studiekosten 13,8 miljoen euro onteigeningskosten 137 miljoen euro bouwkosten (afhankelijk van het gekozen alternatief)
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. Actueel is er nog geen alternatief gekozen, al geven de adviesinstanties een voorkeur voor de variëte 23-1A "Tracé volgt bestaande N60 tot N425, waarna overgang naar gewestplantracé. Een RUP dient ongeacht het weerhouden alternatief te worden opgemaakt.		

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd opgestart. De inventarisatie van de risico's werd uitgevoerd en zal worden verfijnd na de keuze van het weerhouden planalternatief. De belangrijkste risico's met mogelijke impact op de timing zijn de negatieve invloed op ankerplaatsen, verstoring van de bosgebieden en grondverschuivingen tijdens de werken. Om de impact van deze risico's te verminderen werden de noodzakelijke beheersmaatregel uitgewerkt en gedeeltelijk aangevat.

Volgens de uitgevoerde risicoanalyse zou het algemeen residuair risico aanvaardbaar zijn indien het planalternatief V23-1A wordt gekozen. Wordt echter geopteerd voor een ander alternatief dan is het algemeen residuair risico niet aanvaardbaar.

Het ontbreken van een definitieve keuze van het weerhouden alternatief, betekent dat het algemeen residuair risico de doelstellingen van dit project nog steeds in gedrang kan brengen

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 stijgen de studiekosten met 2,4 miljoen euro tot 5,6 miljoen euro. Deze verhoging 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 de weerhouden alternatieve tracés worden actueel de onteigeningskosten geraamd op 13,8 miljoen euro. De vroeger vermelde onteigeningskosten hadden enkel betrekking op de periode 1995-1991.

Een beter zicht op de nog haalbare tracés – met een betere kennis van de noodzakelijke kunstwerken tot gevolg- verklaart de verhoogde raming van de bouwkosten (actueel 137 miljoen euro tegenover 90 miljoen euro in de vorige rapportering). Deze bouwkosten vallen ten laste van de SPV.

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 tijdelijke handelsvereniging. Er werd nog geen maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld.

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

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Planning:

Het project situeert zich op dit moment in studiefase. Na aflevering van de richtlijnen in februari 2010, is het plan-MER in opmaak.

Door bijkomend onderzoek in de kader van de opmaak van de plan-MER werd ten opzichte van de vorige rapportering een bijkomende vertraging van 9 maanden opgelopen, wat echter een beperkte impact heeft op de rest van de planning (vertraging met 3 maanden).

Ten opzichte van de initiële planning zal de aanvang van de werken een vertraging hebben van 46 maanden.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2012 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werden 3 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 zal de risicoanalyse worden verfijnd en zullen zo nodig bijkomende beheersmaatregelen worden 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 zijn actueel nog niet alle kosten gekend, enerzijds omdat er nog geen definitieve tracékeuze werd gemaakt door de Vlaamse Regering en anderzijds doordat nog niet alle kosten (o.m. onderhoudskosten) werden gecijferd.

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 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).

Na definitieve tracékeuze zal in de loop van 2013 een nieuw onafhankelijk team van MER-deskundigen worden aangesteld voor de opmaak van het project-MER.

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)

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.

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:	januari 2018
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	januari 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	januari 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 miljoen euro Bouwkosten SPV: 150 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. 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 ontwerpssnelheid van hoger dan 100 km/u wordt beoogd en dat de kans op files voor het lange afstandsverkeer verlaagd worden.		

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

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).

Risicoanalyse:

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

De risico's situeren zich vooral in vertragingen bij de nog te doorlopen procedures (plan-MER, project-MER, GRUP, vergunningsaanvragen, onteigeningsprocedure), bij de financieringswijze van het project en de beschikbaarheid van de nodige kredieten bestemd voor de onteigeningen (onteigeningskosten werden nog niet geraamd).

Beheersmaatregelen ter beperking van deze risico's werden gedefinieerd en zijn gedeeltelijk in uitvoering.

Vermits pas na het afronden van het strategische milieueffectenrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyse de voorkeursscenario's kunnen worden voorgesteld aan de Vlaamse Regering, kan het algemeen residuair risico de doelstellingen van dit project nog steeds in gedrang brengen.

Financieel aspect:

Het project zal gefinancierd worden via een alternatieve financiering (mogelijk onder de vorm van een DBFM-contract). De concrete financieringsmethodiek werd nog niet uitgewerkt.

Een MKBA is in opmaak.

Planning:

Het project situeert zich op dit moment in studiefase.

Een strategische MER werd opgemaakt en ingediend voor goedkeuring door de dienst Mer.

De plan-MER voor de zone Zaventem zal in de loop van 2013 worden opgestart.

optimalisatie van de Ring R0 om Brussel in de zone Zaventem

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2012 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werden 3 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Het project bevindt zich momenteel nog volop in de studiefase. Na het afronden van het strategische milieueffectenrapport en de maatschappelijke kosten-batenanalyse zullen één of meerdere voorkeursscenario's worden voorgesteld aan de Vlaamse regering, die hierover een beslissing neemt. In een volgende stap wordt het plan MER voor de Zone Zaventem opgestart.

Een gedetailleerde raming is in deze fase van het project nog niet voor handen. De risico's situeren zich, in de studiefase, hoofdzakelijk op vlak van planning en financiering voor het project

De maatschappelijke kosten-batenanalyse is nog in opmaak. Gezien de omvang van het project lijkt het aangewezen om alternatieve financieringsmechanismen te gaan onderzoeken.

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.