

Strategisch HaveninfrastructuurProject (SHIP) Zeebrugge

Zolang de werken niet aangevat zijn, bevindt het project zich in de voorbereidingsfase en wordt dit sjabloon gebruikt voor de rapportering.

DOCUMENTINFORMATIE

Jaar waarop de rapportering betrekking heeft	2012
Naam project	Strategisch HaveninfrastructuurProject (SHIP) Zeebrugge
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	neen
Projectverantwoordelijke	ir. Kristof Devos
Rapporterende entiteit	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW

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 door het management en duid het soort rapport aan in de keuzelijst.

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Soort rapport
31 december 2007	3 maart 2008	jaarrapport
30 juni 2007	14 augustus 2008	Halfjaarrapport
31 december 2008	4 februari 2009	jaarrapport
31 december 2009	27 april 2010	jaarrapport
31 december 2010	8 maart 2011	jaarrapport
31 december 2011	3 april 2012	jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

<i>Auteur(s)</i>	<i>Naam</i>	ir. Kristof Devos	<i>Datum</i>	8	februari	2013
	<i>Functie</i>	projectingenieur				
<i>Auteur onderdeel 'interne controle'</i>	<i>Naam</i>	Steven Van Aken	<i>Datum</i>	8	april	2013
	<i>Functie</i>	stafmedewerker				
<i>Documentverantwoordelijke</i>	<i>Naam</i>	ir. Jan Goemaere	<i>Datum</i>	8	april	2013
	<i>Functie</i>	celhoofd Havens en Districten Kust				
<i>Validatie door het management</i>	<i>Naam</i>	ir. Freddy Aerts	<i>Datum</i>	9	april	2013
	<i>Functie</i>	afdelingshoofd				

1. ALGEMEEN

1.1 Probleemomschrijving

Geef een analyse en een evaluatie van de ernst van het probleem en een inschatting van de gevolgen bij verdere continuïteit van het beleid (m.a.w. als het project niet uitgevoerd wordt).

Op 9 december 2004 werd het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge voorgesteld aan de minister. Het strategisch plan voor de zeehaven beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). Het strategisch plan schetst in dertien kernbeslissingen de globale gewenste en toekomstige ontwikkeling van de zeehaven. De uitvoering van deze kernbeslissingen gebeurt in één of meerdere acties op korte, middellange of lange termijn.

Het streefbeeld van het strategisch plan voorziet een opdeling van het ganse havengebied. Hierbij wordt gesproken over ruimtelijke kamers die naargelang hun ligging en kwaliteiten een andere functie krijgen. Om in de toekomst de meest kansrijke ontwikkelingen te garanderen is een 'verruiming van de voorhaven' noodzakelijk. Het aanbod van de ruimte in de voorhaven is immers zeer beperkt. Om dit te verwezenlijken wordt er gekozen voor de aanleg van een vernieuwd havengebied dat vlot nautisch toegankelijk is, hetzij via een op en toegangsgeul (het inrichtingsalternatief Tijzone) hetzij via een sluis (het inrichtingsalternatief Snelle zeeluis), hetzij via een beperkte tijzone en een sluis ter hoogte van de CarCoke site..

Dit project wordt het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) genoemd en omvat het gebied in de noordwestelijke zone van de achterhaven ter hoogte van het bestaande maar verouderde Prins Filipdok en Oud Ferrydok. Gelet op de verwachte ro-ro- en short-sea-shipping-trafieken wordt dit gebied als het ware een deel van de voorhaven.

1.2 Doelstellingen

Geef de strategische doelstellingen van het project en concretiseer deze " SMART" (d.i. specifiek, meetbaar, afgesproken, realistisch en tijdsgebonden) onder de projectdoelstellingen. Refereer naar het document waar de strategische doelstellingen in zijn opgenomen.

Strategische doelstellingen	Projectdoelstellingen	Referentie strategische doelstellingen
Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	Verbetering van de nautische toegankelijkheid	Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge - eindrapport - 30/11/2004
Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	Aanwenden van terreinen in het noordelijk deel van de achterhaven	Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge - eindrapport - 30/11/2004
Het verbeteren van de maritieme toegankelijkheid	Realisatie sluisontdubbeling in Zeebrugge (SHIP)	Vlaamse regeerakkoord 2009
Vlaanderen in actie om de toekomst te winnen	Doorbraak 4. Slimme draaischijf van Europa: slimme mobiliteit en logistiek	Vlaanderen in Actie
Kwalitatief hoogstaande en goed doordachte infrastructuur	De economische poorten - de zeehavens en de luchthavens - versterken.	Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014

1.3 Alternatieven

Indien er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) beschikbaar is, refereert men naar dit document. Geef de naam van de expert, de datum van het document en de status van dit document.

MKBA	Expert	Datum document			Status
oorspronkelijk	Technum nv - Resource Analysis	31	juli	2007	goedgekeurd
actualisatie	Technum nv - Resource Analysis	5	februari	2009	goedgekeurd

Indien er een milieueffectenrapport (MER -plan-MER of project-MER) beschikbaar is, refereert men naar dit document. Geef de naam van de expert, de datum van het document en de status van dit document.

MER	Expert	Datum document			Status
plan-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	15	april	2008	na richtlijnenvergadering stopgezet
project-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	20	april	2010	na richtlijnenvergadering stopgezet
project-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	4	november	2011	richtlijnen geformuleerd en MER in opmaak

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, vermeld dan hier de in het MER opgenomen alternatieven. Indien er geen MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, geef dan een beknopte omschrijving van de onderzochte alternatieven.

Geef bij ieder alternatief de samenhang met de doelstellingen van het project, de geschatte uitvoeringsperiode, het globale budget (incl. BTW, indien deze verschuldigd is) en de specifieke gevolgen van de keuze van het alternatief voor het proces. Vermeld door een eerste inschatting (quick-scan) de belangrijkste risico's verbonden aan het alternatief. Indien men een bepaald alternatief niet verder in overweging neemt, wordt dit vermeld men dit in de laatste kolom, samen met de verantwoording.

Alternatieven	Samenhang met doelstellingen	Geschatte uitvoeringsperiode	Geschat globale budget, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	Quick - scan van de belangrijkste risico's	Specifieke gevolgen voor het proces	Status en eventuele verantwoording
Tijzone met Tunnel	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	627.196.165 (raming MKBA)	zeer grote milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	alternatief werd niet weerhouden
Snelle sluis met bruggen	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	367.734.850 (raming MKBA)	kleine milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	alternatief werd niet weerhouden
Sluis ter hoogte van de CarCokes-site	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	379.400.447 (raming MKBA)	matige milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	alternatief werd op weerhouden door de Vlaamse Regering 3 maart 2009 (BVR 2009/17-058)

1.4 Projectvoorstel

Geef een kernachtige beschrijving van het gekozen alternatief, de motivatie om dit alternatief te kiezen, de randvoorwaarden en eventuele hypothesen verbonden aan dit alternatief.

Gekozen alternatief	Motivatie	Randvoorwaarden	Hypothesen
Sluis ter hoogte van de CarCokes-site	De Vlaamse regering heeft de keuze voor het voorkeursalternatief 'beperkte open-getijzone' als resultaat van de MKBA bekrachtigd.	Het alternatief 'beperkte open-getijzone' dienst uitgewerkt te worden binnen de krijtlijnen van het afbakenings-GRUP voor de zeehaven van Zeebrugge en de bijbehorende plan-MER van het strategisch plan met de aanvullingen zoals beslist door de Vlaamse Regering op 22 september 2006 houdende goedkeuring van het principieel programma voor het afbakeningsGRUP voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge.	
Bouw van tunnel voor tram- en wegverkeer	Na consultatie van AWV en De Lijn heeft de stuurgroep SHIP beslist de tunnel voor tram- en wegverkeer mee op te nemen in het dossier SHIP.	De randvoorwaarden voor tram- en wegtunnel zijn neergeschreven in het randvoorwaardenboek 'toegangswegen N34 en NX tussen N31 en Alfred Ronsestraat dd. 17 december 2010	

1.5 Concreet gerelateerde projecten

Indien dit infrastructuurproject gerelateerd is aan andere projecten, geef dan de naam van deze projecten, de relatie met deze projecten en de status van deze gerelateerde projecten.

Naam en concrete relatie	Status
Natuurcompensaties Achterhaven Zeebrugge (initiatiefnemer VLM); (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)	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.	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.	in voorbereiding
Sanering CarCoke Zeebrugge (OVAM) (deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP)	in uitvoering
Neptunusplan De Lijn	in voorbereiding

1.6 Besluitvormingsproces

Geef per deelfase van het project de belangrijkste beslismomenten (van de stuurgroep, de minister, de Vlaamse Regering, de administratie m.b.t. vergunningen e.a.) weer en duid aan wanneer deze beslismomenten voorzien zijn in de planning. Geef hiervoor de initiële planning (m.a.w. de planning opgenomen in de eerste rapportering over het project), de vorige planning (m.a.w. de planning zoals opgenomen in de vorige rapportering) en de herziene planning sinds de vorige rapportering indien de planning werd herzien. Licht toe waarom de planning werd herzien sinds de vorige rapportering (indien van toepassing), geef de 'points of no return' aan (bv aanbesteding) en wat de gevolgen zijn op de planning of de kosten (bv vergoeding aan de aannemer indien het contract niet gerespecteerd wordt) indien deze punten niet gerespecteerd worden / terug in vraag gesteld worden.

Fase	Beslismomenten	Initiële planning		Vorige planning		Herziene planning		Reden herziening planning t.o.v. vorige planning	Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren
Initiatiefase	Keuze te onderzoeken		2007						
	Keuze alternatief na MKBA en haalbaarheidsstudie		2008		2009			planMER procedure werd stopgezet. Vooraleer een keuze kon gemaakt worden, moest de Technische Haalbaarheidsstudie en de geactualiseerde MKBA afgewerkt te worden.	
	Opstart project-MER Maritieme Toegankelijkheid		2008		2010			projectMER procedure werd stopgezet. Na consultatie van AWW en De Lijn bleek het niet opportuun om enkel de maritieme toegankelijkheid te onderzoeken, maar ook de volledige verkeersontsluiting van de voorhaven mee in rekening te brengen.	
	Opstart project-MER Maritieme Toegankelijkheid inclusief tunnel voor weg- en tramverkeer		2011	november	2012	april	2013	projectMer is nog lopende. Vertraging ten gevolge van mobiliteitsproblematiek	
Vergunningsfase	Sluis	juli	2013	januari	2014	juni	2014	projectMer is nog lopende. Vertraging ten gevolge van mobiliteitsproblematiek	
	Kaaimuren	februari	2015	augustus	2015	januari	2016		
	Spoor	februari	2017	augustus	2017	januari	2018		
	Tunnel	augustus	2018	februari	2019	juli	2019		
	Wegenis	augustus	2018	februari	2019	juli	2019		
Contracteringsfase	Sluis	januari	2014	juli	2014	juni	2015	projectMer is nog lopende. Vertraging ten gevolge van mobiliteitsproblematiek	
	Kaaimuren	augustus	2015	februari	2016	juli	2016		
	Spoor	augustus	2017	februari	2018	juli	2018		
	Tunnel	februari	2019	augustus	2019	januari	2020		
	Wegenis	februari	2019	augustus	2019	januari	2020		

Realisatiefase	Sluis	juli	2014	januari	2015	juni	2015	projectMer is nog lopende. Vertraging ten gevolge van mobiliteitsproblematiek	
	Kaaimuren	januari	2016	juli	2016	december	2016		
	Spoor	januari	2018	juli	2018	december	2018		
	Tunnel	januari	2020	juli	2020	december	2020		
	Wegenis	januari	2018	januari	2020	juni	2020		
Exploitatiefase	Start der exploitatie	mei	2023	februari	2024	juli	2024	projectMer is nog lopende. Vertraging ten gevolge van mobiliteitsproblematiek	

2. RISICOANALYSE

Geef een omschrijving van de belangrijkste geïnventariseerde risico's. Geef per risico de kans op voorkomen, de impact op prijs, tijd, draagvlak en kwaliteit. De grootte van het risico wordt automatisch berekend. Omschrijf de gekozen beheersmaatregelen en de kans op voorkomen, de impact op prijs, tijd, draagvlak en kwaliteit. De grootte van het residuair risico wordt automatisch berekend. Vermeld in de kolom "status BHM" of de beheersmaatregel al dan niet reeds werd uitgevoerd of in uitvoering is.

Risicocategorie	Omschrijving van het risico	Kans op voorkomen	Impact prijs	Impact tijd	Impact draagvlak	Impact kwaliteit	Totale impact	Risico-grootte	Grootte risico	Beheersmaatregel (BHM)	Kans op voorkomen (rekening houdende met BHM)	Impact prijs (rekening houdende met BHM)	Impact tijd (rekening houdende met BHM)	Impact draagvlak (rekening houdende met BHM)	Impact kwaliteit (rekening houdende met BHM)	Impact (rekening houdende met BHM)	Risico-grootte	Grootte residuair risico	Status BHM
Juridisch / wettelijk	ID18: In de project-MER wordt m.b.t. de ingrepen aan de landzijde, slechts 1 variant verder bestudeerd, die in het voortraject niet volledig werd uitgewerkt (zie stopzetting Plan-MER)	3	2	4		2	8	24	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _waken over inhoud project-MER 1. Auteurs van het project-MER goed instrueren rond aspect motivering voorgeschiedenis. 2. Waken over correcte opname van definitie SHIP-project in het project-MER. 3. Ontwerptekstbespreking van het project-MER goed voorbereiden.	3	2	4		1	7	21	middelmatig	in uitvoering
	ID38: Aanwezigheid van vogel- en habitatrichtlijngebieden	3	2	2		2	6	18	middelmatig	Pro memorie: de kans op voorkomen is niet te beheersen, de mogelijke impact wel. Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _waken over samenwerking met beheerders 1. In nauwe samenwerking met de beheerder(s) van de compensatiezones, het beoogde resultaat in de compensatiezones van nabij monitoren zodat snel corrigerende maatregelen genomen kunnen worden. 2. De verantwoordelijkheid over het beoogde resultaat, en eventueel ook de monitoring, doorcontracteren naar een derde partij (aannemer van de compensatiemaatregelen).	3	2	2		1	5	15	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID 27: Problemen bij onteigeningen	2	3	3		2	8	16	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _werkgroep grondverervingen 1. In eerste instantie een werkgroep grondverervingen oprichten om de problematiek helder te krijgen. Werkgroep rapporteert periodiek aan stuurgroep. 2. In een vroeg stadium van het project de omvang van de grondverervingen vastleggen, en de procedures opstarten. 3. Intensief overleg met betrokkenen met het oog op grondverervingen in der minne (in plaats van juridisch). 4. Aanstellen van een verantwoordelijke grondverervingen die de procedures intensief op voet volgt. 5. Inschatten van een risicobudget en zo de mogelijke meerkost op voorhand incalculeren in de kostenraming van het project. 6. Waken over het tijdig op de hoogte stellen van de Vlaamse minister bevoegd voor Begroting van het feit dat er bijkomende kredieten voor grondverervingen moeten worden voorzien.	2	3	2		2	7	14	middelmatig	nog niet uitgevoerd

	ID39: Bijkomend onderzoek tijdens procedure project-MER	3	1	2		1	4	12	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _waken over inhoud project-MER 1. Auteurs van het project-MER goed instrueren rond risico-aspect verzilting en invloed op grondwaterpeil. 2. Waken over correcte behandeling van risico-aspect verzilting en invloed in het project-MER. 3. Ontwerptekstbespreking van het project-MER goed voorbereiden.	3	1	2		1	4	12	middelmatig	in uitvoering
Organisatorisch	ID32: Onvoldoende afstemming tussen SHIP en andere projecten	3	4	4		3	11	33	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _Raakvlakkenmanagement (werkgroep) _Opmaak 4D-masterplanning (in tijd en ruimte) 1. In eerste instantie een werkgroep raakvlakken oprichten om de problematiek helder te krijgen. Werkgroep rapporteert periodiek aan stuurgroep. 2. Intensief overleg met betrokkenen met het oog op het in kaart brengen van de raakvlakken (op het vlak van tijd, ruimte, geld, procedures...) 3. Aanstellen van een verantwoordelijke raakvlakken die de raakvlakken intensief op de voet volgt en een masterplanning (in tijd en ruimte) opmaakt en periodiek actualiseert. 4. Waken over het tijdig op de hoogte stellen van betrokken bij wijzigingen in het SHIP-project met invloed op raakvlakken. 5. Raakvlakkenmanagement resulteert in de opmaak van samenwerkingsakkoorden en -protocollen.	3	3	3		3	9	27	middelmatig	in uitvoering
	ID 24:Onduidelijkheid over de projectgrenzen / definitie van het SHIP-project	3	2	3		3	8	24	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	3		3	8	16	middelmatig	in uitvoering
	ID 25:Onduidelijkheid over de fasering van het project	3	3	3		2	8	24	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	3	3		2	8	16	middelmatig	in uitvoering
	ID 29:Ontbreken van overeenstemming met andere overheden	3	3	3		2	8	24	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	3	3		2	8	16	middelmatig	in uitvoering
	ID 44:Gebrek aan mankracht tijdens voorbereiding van project	3	2	3		3	8	24	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _opmaak van een projectplan 1. Opmaken van een globaal plan voor de gehele doorlooptijd (van voorbereiding over uitvoering tot nazorg) van het project. Het projectplan vermeldt de belangrijkste activiteiten, de op te leveren producten, de kosten, de tijdsduur en de benodigde inzet van mensen en middelen. 2. Er over waken dat op basis van het projectplan (zie punt 1) de nodige en meest geschikte mensen en middelen tijdig worden gereserveerd (intern of extern).	3	2	2		2	6	18	middelmatig	in uitvoering
	ID19: Andere stakeholders worden niet tijdig betrokken bij het project	3	2	3		2	7	21	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	3		2	7	14	middelmatig	in uitvoering
	ID 51:Tram- en wegverkeer wordt bovengronds omgelegd over de nieuwe sluis	3	2	3		2	7	21	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	3		2	7	14	middelmatig	in uitvoering

	ID45: Geen of onvoldoende afstemming van de visie m.b.t. de Project-MER met andere betrokken partijen	2	3	3		3	9	18	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	3	3		3	9	18	middelmatig	in uitvoering
	ID33: Wegenisontwerpen kunnen nog niet opgestart worden.	2	2	3		3	8	16	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	2		3	7	14	middelmatig	in uitvoering
	ID6: Opschorting van de werken tijdens het broedseizoen.	3	2	2		1	5	15	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: opname periodes broedseizoen in masterplanning 1. Waken over correcte opname in de contractdocumenten (bestek) van de periodes waarin de aannemer geen werken mag uitvoeren.	3	1	2		1	4	12	middelmatig	nog niet uitgevoerd
Technisch	ID52: De omlegging van het wegverkeer is onvoldoende afgestemd met andere wegen-infrastructuurprojecten in het gebied	3	2	4		2	8	24	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	3	2	3		2	7	21	middelmatig	in uitvoering
	ID11: De uitgraven grond en / of het grondwater is verontreinigd.	2	4	3		3	10	20	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: 1. risicobudget opnemen in globale kostenraming	2	4	3		3	10	20	middelmatig	uitgevoerd
	ID46: Bepaalde ontwerpen m.b.t. de tramlijnen zijn technisch of ruimtelijk niet haalbaar	2	3	3		3	9	18	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	3	2		3	8	16	middelmatig	in uitvoering
	ID47: Specifieke risico's verbonden aan een tunnel bestemd voor tramverkeer	2	3	3		2	8	16	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	3		2	7	14	middelmatig	in uitvoering
Ruimtelijk	ID17: De weigering of de voorwaardelijke aflevering van de stedenbouwkundige vergunning	3	2	3		2	7	21	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _tijdig organiseren van een projectvergadering 1. Projectvergaderingen Initiatiefnemers van grote bouwprojecten kunnen, eens een realistische projectstudie voorhanden is, verzoeken om een projectvergadering met de vergunningverlenende overheid en de adviesverlenende instanties. De projectvergadering beoogt de procedurele afstemming tussen de betrokken organen en instanties en de bespreking van de eventueel nodig of nuttig geachte projectbijsturingen voorafgaandelijk aan de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning.	3	2	2		2	6	18	middelmatig	nog niet uitgevoerd

	ID23: Verplaatsen van (sein)kabels en leidingen	3	2	2		1	5	15	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _Raakvlakkenmanagement (zie ook ID 32) _Opmaak 4D-masterplanning (in tijd en ruimte (zie ook ID 32) _Werkgroep nutsleidingen 1. In eerste instantie een werkgroep raakvlakken oprichten om de problematiek helder te krijgen. Werkgroep rapporteert periodiek aan stuurgroep. Wanneer topic nutsleidingen te omvangrijk wordt een afzonderlijke werkgroep nutsleidingen oprichten. 2. Intensief overleg met betrokkenen met het oog op het in kaart brengen van de raakvlakken (op het vlak van tijd, ruimte, geld, procedures...) 3. Aanstellen van een verantwoordelijke raakvlakken die de raakvlakken intensief op de voet volgt en een masterplanning (in tijd en ruimte) opmaakt en periodiek actualiseert. 4. Waken over het tijdig op de hoogte stellen van betrokken bij wijzigingen in het SHIP-project met invloed op raakvlakken. 5. Raakvlakkenmanagement resulteert in de opmaak van samenwerkingsakkoorden en -protocollen. 6. Indien mogelijk in een vroeg stadium reeds nutsleidingen verplaatsen voorafgaand aan de eigenlijke infrastructuurwerken.	3	2	2		1	5	15	middelmatig	in uitvoering
	ID36:De FOD Landsverdediging is een bijkomende actor waarmee verdere afstemming dient te gebeuren tijdens de verdere realisatie van SHIP.	3	2	2		1	5	15	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	3	2	2		1	5	15	middelmatig	in uitvoering
	ID34: Procedures en onteigeningen kunnen nog niet opgestart worden.	2	2	3		2	7	14	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning	2	2	3		2	7	14	middelmatig	in uitvoering
	ID10:Aanwezigheid van vogel- en habitatrichtlijngebieden	2	1	3		2	6	12	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 17. Proces- en projectmanagement tijdig organiseren van een projectvergadering met het oog op het vergunningstraject	2	1	3		2	6	12	middelmatig	in uitvoering
	ID40: ANB en / of de landbouw gaat negatief adviseren of vragen om de effecten bijkomend te onderzoeken	3	1	2		1	4	12	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 17. Proces- en projectmanagement tijdig organiseren van een projectvergadering met het oog op het vergunningstraject	3	1	2		1	4	12	middelmatig	in uitvoering
	ID50:Verzakkingen van gebouwen, vloeren, ... tijdens de uitvoering van de werken	2	2	2		2	6	12	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: _tijdig laten uitvoeren van grondonderzoeken 1. Kritieke plaatsen in kaart brengen en via grondonderzoek en gespecialiseerde studies tijdens ontwerpfase maatregelen ontwerpen om het risico op verzakkingen tijdens uitvoering te beperken en/of het ontwerp bij te sturen zodat risico kleiner wordt. 2. De ontworpen maatregelen opnemen in het bestek voor uitvoering van de werken. 3. Specifieke verzekeringspolissen afsluiten.	2	2	2		2	6	12	middelmatig	in uitvoering
Financieel	ID8:Geen duidelijkheid over de financiering van het project	5	3	4		2	9	45	groot	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: 1. MBZ neemt zelf het initiatief en schrijft opdracht uit voor het voeren van een haalbaarheidsstudie om de meest aangewezen structurering (juridisch, fiscaal, financieel, ESR, risicoverdeling) te onderzoeken.	2	2	3		1	6	12	middelmatig	nog niet uitgevoerd

	ID35: 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.	4	5	3		2	10	40	groot	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning + extra specifieke beheersmaatregel: 1. Projectdefinitie finaliseren en scope afbakenen. 2. Opmaak masterbudget (totale kostenraming) met opname van voldoende reserves in functie van beschikbare detailleringsgraad ontwerp van (deel)projecten.	4	4	3		2	9	36	middelmatig	in uitvoering
	ID14: Er zijn geen duidelijke afspraken over de financiering van het project / bijdrage MBZ	3	3	3		1	7	21	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 32. Proces- en projectmanagement werkgroep raakvlakken(management) + opmaak 4D-masterplanning + extra specifieke beheersmaatregel: 1. Projectdefinitie finaliseren en scope afbakenen. 2. Opmaak masterbudget (totale kostenraming) met opname van voldoende reserves in functie van beschikbare detailleringsgraad ontwerp van (deel)projecten.	3	2	2		1	5	15	middelmatig	in uitvoering
	ID12: Er is geen BTW-afrek mogelijk (via NV Vlaamse Zeehavens of via een andere SPV)	2	5	2		1	8	16	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT Specifieke beheersmaatregel: 1. MBZ neemt zelf het initiatief en schrijft opdracht uit voor het voeren van een haalbaarheidsstudie om de meest aangewezen structurering (juridisch, fiscaal, financieel, ESR, risicoverdeling) te onderzoeken.	1	4	1		0	5	5	klein	nog niet uitgevoerd
	ID13: ESR-neutrale structurering wordt gecontesteerd door Europa	2	3	3		1	7	14	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 8. Proces- en projectmanagement haalbaarheidsstudie	1	2	2		0	4	4	klein	in uitvoering
Maatschappelijk / communicatief	ID1: Belangengroepen / buurtbewoners / bedrijven in de haven voeren (juridische) acties tegen de geplande werken.	4	3	4		3	10	40	groot	Algemene beheersmaatregel: _COMMUNICATIE Specifieke beheersmaatregel: _opmaak communicatieplan 1. In eerste instantie opmaak van een communicatieplan. In tweede instantie waken over de uitvoering van het plan. 2. In samenwerking met een gespecialiseerd communicatiebureau een adviesgroep oprichten waarin over het project gecommuniceerd wordt aan alle betrokken partijen (gemeenten, bewoners, belangengroepen, besturen,...). 3. In samenwerking met een gespecialiseerd communicatiebureau een klankbordgroep oprichten waarin via bilateraal overleg getracht wordt om oplossingen te vinden voor bezwaren van betrokken partijen en zo tot het nodige draagvlak te komen. 4. Waken over de correcte opname in de contractdocumenten (bestek) van de verplichte communicatie door de aannemer van de werken.	3	3	4		3	10	30	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID37: Protest tegen een eventuele omlegging van het weg- en tramverkeer over de nieuwe sluis.	4	3	4		3	10	40	groot	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 1. _COMMUNICATIE opmaak van een communicatieplan	3	3	4		3	10	30	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID53: De omlegging van het weg- en tramverkeer	5	2	3		3	8	40	groot	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 1. _COMMUNICATIE opmaak van een communicatieplan	4	2	3		3	8	32	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID54: Grotere wachttijden dan bij ondertunneling	4	3	3		3	9	36	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 1. _COMMUNICATIE opmaak van een communicatieplan	3	3	3		3	9	27	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID3: Verminderde mobiliteit over de (spoor)weg na beëindiging SHIP-project.	4	2	3		2	7	28	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 1. _COMMUNICATIE opmaak van een communicatieplan	3	2	3		2	7	21	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	ID2: Omvang van de werken, vele werfverkeer, ontbreken van goede communicatie met diverse gebruikers van water en weg	3	2	3		2	7	21	middelmatig	Mee opnemen in beheersmaatregel voor ID 1. _COMMUNICATIE opmaak van een communicatieplan	3	2	3		2	7	21	middelmatig	nog niet uitgevoerd

Bestuurlijk	ID5: De Vlaamse Overheid vindt geen evenwicht tussen de beschikbare middelen en de verschillende havenprojecten en dient bijgevolg (politiek-economische) prioriteiten vast te leggen.																		
		4	1	4	2	7	28	middelmatig	Algemene beheersmaatregel: _PROCES- en PROJECTMANAGEMENT	4	1	4	2	7	28	middelmatig	in uitvoering		
									Specifieke beheersmaatregel: 1. Politiek draagvlak creëren voor het project.										

Algemeen Residuair risico	niet aanvaardbaar
---------------------------	-------------------

Opmerkingen

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 die bijzondere aandacht nodig heeft is de ontbrekende communicatie.

Verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud

Geef aan wie verantwoordelijk zal zijn voor de verschillende onderdelen van het beheer en het onderhoud van het afgewerkte project.

3. FINANCIEEL

3.1 Financiële onderbouwing van het projectvoorstel en budgettaire inpassing

Geef per kosten type de raming weer, op jaarbasis uitgesplitst. Indien er kosten opgenomen worden in de rij 'overige' wordt het type van deze kosten toegelicht in de kader 'opmerkingen' onder de tabel (bv. kosten flankerende maatregelen).

Het totaal aan vastleggingen van de voorbije jaren wordt in de kolom 'totaal aan vastleggingen vóór ...' ingevuld. Geef voor het huidige begrotingsjaar het bedrag ingeschreven in de huidige begroting en het reeds vastgelegde bedrag.

Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar aan dat de laatste raming werd gemaakt en, indien de raming gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming'.

Voor projecten zonder alternatieve financiering wordt in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming' 'niet van toepassing' vermeld in de rijen 'beschikbaarheidsvergoeding' en 'vraagvergoeding'.

Geef in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt.

De kolommen 'totaal laatste raming', 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' en de rijen 'totaal studiekosten', 'totaal realisatiekosten' en 'totaal' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel.

Voor al de projecten, ook voor projecten met medefinanciering, subsidies of alternatieve financiering, wordt in deze tabel enkel het aandeel van het Vlaams Gewest opgenomen.

De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).

	Totaal aan vastleggingen vóór 2012	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2012	Vastlegging in 2012	Laatste raming noodzakelijk budget in 2013	Laatste raming noodzakelijk budget in 2014	Laatste raming noodzakelijk budget in 2015	Laatste raming noodzakelijk budget vanaf 2016	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	2008
													Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Studiekosten														
Maatschappelijke Kosten-Baten analyse	120.553,51							120.554		120.553,51	0		120.553,51	0
Risicomanagement	207.847,81							207.848		207.848,00	0		200.000	7.848
Haalbaarheidsstudie - MER - Actualisatie MKBA - Procedurehandboek	548.041,58	149.880,76	149.880,76					697.922	2011	697.922,00	0		421.847,52	276.075
Begeleidende studies - Grondonderzoek	303.195,75	2.695,88	22.695,88	18.146				344.038	2011	305.892,00	38.146	Eindverrekening	250.000	94.038
Begeleidende studies - Opmaak basisgegevens	53.664,00							53.664	2011	53.664	0		0	53.664
Communicatiestructuur		40.000,00											0	
Studie geïntegreerde aanpak sanering		100.000,00											0	
Veiligheidscoördinatie ontwerp		90.000,00											0	
Begeleidende studies		500.000,00		300.000	500.000	500.000	500.000	2.300.000	2010	2.000.000	300.000		0	2.300.000
Totaal studiekosten	1.233.303	882.577	172.577	318.146	500.000	500.000	500.000	3.724.026		3.314.577	409.448		992.401	2.731.625
Ontheeningskosten														
		270.512,00	795.000,00	3.040.000			4.975.520	4.975.520	2010	4.975.520	0		0	4.975.520
Realisatiekosten														
Raming totaalproject								0					300.000.000	705.467.609
Nieuwe zeesluis					171.300.392			171.300.392	2012	171.300.392		De kostenraming werd aangepast op vraag van havenbedrijf. Oever vervangen door kaaimuur		
Kaaimuren en oevers						202.609.486		202.609.486	2012	171.902.928				
Spoor- en wegbrug						62.404.783		62.404.783	2012	62.404.783				
Grondverzet						168.804.747		168.804.747	2012	168.804.747				
Afbraak Visartsluis							28.148.230	28.148.230	2012	28.148.230				
Tram- en wegtunnel						372.199.971		372.199.971	2012	372.199.971				
Totaal realisatiekosten	0	0	0	0	171.300.392	806.018.987	28.148.230	1.005.467.609		974.761.051	30.706.558		300.000.000	705.467.609

Exploitatie- en onderhoudskosten gedurende 30 jaar na afwerking project								0			0			0
Beschikbaarheidsvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Overige								0			0			0
TOTAAL, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	1.233.303	1.153.089	967.577	3.358.146	171.800.392	806.518.987	33.623.750	1.014.167.155		983.051.148	31.116.006		300.992.401	713.174.754

Opmerkingen

In vergelijking met de vorige raming werd op vraag van het havenbedrijf MBZ de oostelijke oever van het boudewijnkanaal omgevormd naar een volwaardige kaai muur. Dit om consequent te blijven met de projectomschrijving in de MKBA, Voor 2013 werd en budgetten voorzien voor verdere begeleidende studies en vrijwillige verwervingen.

De onderhoudskosten van de verschillende projectalternatieven werden niet in detail ingeschat. Daarom werd een vast percentage van de bouwkost als onderhoudskost gehanteerd. Conform eerder uitgevoerd KBA's voor haveninvesteringen in Vlaanderen wordt 1% van de bouwkosten als jaarlijkse onderhoudskost aangenomen. Onderhoudskosten beginnen te lopen na realisatie van het project.

De beschikbaarheids- en vraagvergoeding werden nog niet bepaald voor het Strategisch Haveninfrastructuurproject.

3.2 Soort aanbestedingsprocedure

Duid de wijze aan waarop de aanbestedingsprocedure van de werken zal verlopen.

Aanbestedingsprocedure werken	Open aanbesteding
-------------------------------	-------------------

3.3 Voor projecten met alternatieve financiering

Omschrijving van de financieringsmethodiek voor projecten met alternatieve financiering

Beschrijf in dit kader de financieringsmethodiek, inclusief de eventuele financiering van de Participatie Maatschappij Vlaanderen, de nominale en de procentuele participaties van de verschillende financiers (indien van toepassing).

Kosten voor de SPV

Geef in de kolom 'totaal laatste raming' de laatst geraamde bouw- en financieringskost van de SPV. In de rij 'andere' kunnen bv de studiekosten worden vermeld. Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar dat de laatste raming werd gemaakt en, indien deze gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging. Geef in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt.

De kolommen 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' en de rij 'totaal' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel.

De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).

SPV = speciaal project vennootschap

Aard van kosten	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	
						Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Bouwkost SPV				0			0
Financieringskost SPV				0			0
Andere				0			0
TOTAAL, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	0		0	0		0	0

Te betalen door derden

Geef in de respectievelijke kolommen van deze tabel het bedrag van de beschikbaarheids- en vraagvergoeding die door derden betaald moet worden (inclusief BTW, indien deze verschuldigd is), een beschrijving waarvoor dit bedrag staat en de derde die dit bedrag zal moeten betalen.

	Bedrag vergoeding, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	Omschrijving van de vergoeding	Te betalen door
Beschikbaarheidsvergoeding			
Vraagvergoeding			

Kapitaalinbreng door het Vlaams Gewest in de SPV voor dit project

Geef de laatste geraamde kapitaalinbreng weer, op jaarbasis uitgesplitst. De som van de reeds betaalde kapitaalinbreng in de voorgaande jaren wordt opgenomen in de kolom 'totaal kapitaalinbreng vóór ...'.
Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar aan dat de laatste laatste raming werd gemaakt en, indien deze raming gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging. Vermeld in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt en het procentueel aandeel van het Vlaams Gewest in het kapitaal van de SPV voor dit project.
De kolommen 'totaal laatste raming', 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel.
De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).
SPV = speciaal project vennootschap

	Totaal kapitaalinbreng (KI) vóór 2012	KI in 2012	Laatste raming KI in 2013	Laatste raming KI in 2014	Laatste raming KI in 2015	Laatste raming KI vanaf 2016	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	Verschil met initiële raming
												Totaal initiële raming	
Kapitaalinbreng							0			0			0
Aandeel Vlaams Gewest in het kapitaal van de SPV (in %)													

Opmerkingen

3.4 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Indien er een MKBA in het kader van dit project werd uitgevoerd, geef hier de conclusies uit het rapport van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (maximaal 1 pagina).

Conclusie op basis van de gekwantificeerde effecten
Zowel vanuit een internationaal als vanuit een nationaal standpunt blijkt het project maatschappelijk wenselijk: de interne rendementsvoet (IRV) overschrijdt quasi voor alle projectalternatieven de risicovrije discontovoet van 4%, zowel vanuit nationaal als vanuit internationaal perspectief. Enkel het projectalternatief tijzone scoort licht negatief vanuit nationaal standpunt.
De voornaamste bijdrage tot dit resultaat komt in het internationaal standpunt van de transportbaten en van de vermeden netwerkkenkosten en externe kosten van het achterlandvervoer.
In het nationale standpunt dragen ook de havenontvangsten en de werkgelegenheidsbaten bij tot een positieve netto contante waarde. De transportbaten zijn beperkter aangezien naar verwachting slechts een deel van de baten effectief bij nationale actoren terechtkomt. De werkgelegenheidsbaten maken een belangrijk deel uit van de baten vanuit het nationaal standpunt. Het gros hiervan vloeit terug naar de overheden in de vorm van belastingontvangsten en uitgespaarde werkloosheidsvergoedingen. Vanuit het nationaal standpunt zijn de negatieve netwerkeffecten (congestie) en de externe kosten van het achterlandvervoer aanzienlijk.
Vergelijken we de projectalternatieven onderling dan blijkt dat zowel vanuit internationaal als vanuit nationaal standpunt het projectalternatief beperkte open getijzone de hoogste netto contante waarde heeft en dus de voorkeur verdient, gevolgd door het het alternatief snelle sluis en het alternatief tijzone.
De resultaten van de Monte Carlo analyse tonen aan dat de KBA-analyse vanuit internationaal standpunt zeer robust is. De kans dat het project vanuit deze optiek een negatieve NAW genereert is in alle alternatieven kleiner dan 30 %. Het alternatief Snelle sluis, blijkt hier het minst risicovol.
Vanuit nationaal standpunt lijkt het project in zijn verschillende alternatieven aanzienlijk risicovoller. Belangrijke risico's vanuit nationale optiek vormen de inschatting van de werkgelegenheidsbaten, de gehanteerde inschatting van de helling van de vraagfunctie voor roro-vracht en de aannames aangaande autonome groei voor de roro-trafiek. Met name de werkgelegenheidseffecten zijn een cruciaal aspect voor de rentabiliteit.
Het succes van alle projectalternatieven is natuurlijk afhankelijk van de realisatie van de verwachte roro-trafiekgroei. De resultaten van het alternatief snelle sluis zijn meer dan de resultaten van de andere alternatieven afhankelijk van de juiste inschatting van de gevoeligheid van de vraag naar roro-diensten voor vertragingen in aanlooptijden door bijvoorbeeld falen van de sluis. Dit maakt het project vanuit deze optiek risicovol. Dit aspect is evenwel niet meegenomen in de kwantitatieve analyse (zie Kwalitatieve beschouwingen).
Vanuit nationaal standpunt is ook de juiste inschatting van de netwerkeffecten (congestie) van belang. Op basis van de kengetallen wordt dit momenteel als een sterk negatief effect van het project gewaardeerd. Indien dit effect in de praktijk minder ernstig zou zijn heeft dit een positieve impact op de rentabiliteit van het project vanuit nationaal perspectief.

Conclusie op basis van de kwalitatieve effecten

Verskillende kwalitatieve effecten die zich kunnen voordoen in de verschillende projectalternatieven konden niet gekwantificeerd worden. Zij kunnen evenwel van belang geacht worden in de besluitvorming. Wij sommen hieronder de voornaamste kwalitatieve beschouwingen op.

Voor het projectalternatief Tijzone:

- In het shortsea roro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het roroverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder betrouwbaar ondervindt. Dit gepercipieerde verschil in kwaliteit en de betrouwbaarheid van de toegankelijkheid van de terminals werd niet meegenomen bij de batenbepaling. De tijzone scoort op dit aspect beter dan de snelle sluis.
- Er doen zich in het segment van de roro-sector duidelijk piekmomenten voor die vnl. geïnspireerd zijn op de aanvangsuren van de havenarbeid. De vaarschema's van de schepen worden hierop afgestemd. Een tijzone kan deze piekmomenten veel beter opvangen dan een sluis.
- De tijzone kan schepen met Panamax dimensies tijafhankelijk accommoderen. In projectalternatief Snelle sluis is dit niet het geval. Bij een eventuele verdere schaalvergroting in de roro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis.
- De sluis achter de tijzone zorgt ook voor een positieve impact op de aanlooptijden van andere trafieken naar de Oostelijke achterhaven (stukgoed, andere roro dan ferryverkeer, bulk).
- De impact van de tijzone voor binnenvaarttrafieken is positief voor sommige trafieken en negatief voor andere.
- Wanneer de tijzone volledig benut wordt zal dit naar verwachting leiden tot aanzienlijke interferentie met het scheepvaartverkeer van en naar de nieuwe sluis. Een optimaal ontwerp en sluisplanning lijken noodzakelijk om ervoor te zorgen dat ook in deze omstandigheden de sluis benut kan worden.

Voor het projectalternatief Beperkte open Tijzone:

- In het shortsea roro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het roroverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder betrouwbaar ondervindt. Dit gepercipieerde verschil in kwaliteit en de betrouwbaarheid van de toegankelijkheid van de terminals werd niet meegenomen bij de batenbepaling. De tijzone scoort op dit aspect beter dan de snelle sluis.
- Er doen zich in het segment van de roro-sector duidelijk piekmomenten voor die vnl. geïnspireerd zijn op de aanvangsuren van de havenarbeid. De vaarschema's van de schepen worden hierop afgestemd. Een tijzone kan deze piekmomenten veel beter opvangen dan een sluis.
- De tijzone kan schepen met Panamax dimensies tijafhankelijk accommoderen. In projectalternatief Snelle sluis is dit niet het geval. Bij een eventuele schaalvergroting in de roro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis.
- Het alternatief beperkte open tijzone heeft op het vlak van diepgang in de westelijke achterhaven een voordeel ten opzichte van de open tijzone.
- De sluis achter de beperkte tijzone zorgt ook voor een positieve impact op de aanlooptijden van andere trafieken naar de Oostelijke achterhaven (stukgoed, andere roro dan ferryverkeer, bulk).
- De impact van de beperkte tijzone voor binnenvaarttrafieken is positief.
- Wanneer de beperkte tijzone volledig benut wordt zal dit naar verwachting leiden tot aanzienlijke interferentie met het scheepvaartverkeer van en naar de nieuwe sluis. Een optimaal ontwerp en sluisplanning lijken noodzakelijk om ervoor te zorgen dat ook in deze omstandigheden de sluis benut kan worden.

Voor het projectalternatief Snelle sluis:

- De snelle sluis zorgt ook voor een positieve impact op de aanlooptijden van andere trafieken naar de Oostelijke achterhaven (stukgoed, andere roro dan ferryverkeer, bulk).
- De impact van de snelle sluis voor binnenvaarttrafieken is positief.

3.5 Impact op de prioriteitsstelling binnen de begroting, invloed op de begroting van andere beleidsdomeinen en invloed op derden.

Geef aan wat de prioriteitsstelling binnen de begroting zal zijn en of dit project een invloed zal hebben op de begroting van andere beleidsdomeinen of op derden.

Begroting heeft impact op begroting aWV, De Lijn, Infrabel, MBZ.

3.6 Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

Nog geen afspraken hieromtrent gemaakt.

4. PLANNING

4.1 Algemene planning en mijlpalen

Geef per deelfase van het project de vermoedelijke aanvangs- en einddatum aan.

De planning opgenomen in de eerste rapportering over het project wordt opgenomen in de kolom 'initiële planning'. De planning opgenomen in de vorige rapportering wordt opgenomen in de kolom 'vorige planning'.

Geef in de kolom 'laatste herziening planning' de nieuwe planning weer, indien de planning wijzigde sinds de vorige rapportering over het project, en in de kolom 'reden laatste herziening planning' de reden waarom de vorige planning werd herzien.

Voor projecten met alternatieve financiering wordt ook de lijn 'einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)' ingevuld. Indien het een project betreft zonder alternatieve financiering wordt op deze lijn in de laatste kolom 'niet van toepassing' ingevuld.

Fasen		Initiële planning		Vorige planning		Laatste herziening planning		Reden laatste herziening planning
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)								
	Aanvangsdatum	januari	2006					
	Einddatum	juni	2009	november	2012	april	2013	Tijdens project-MER studie zijn problemen vastgesteld in mobiliteitsaspect. Dit verhinderde afwerking van project-MER
2. Vergunningsfase								
	Aanvangsdatum	juli	2009	januari	2014	juni	2014	Tijdens project-MER studie zijn problemen vastgesteld in mobiliteitsaspect. Dit verhinderde afwerking van project-MER
	Einddatum	december	2019	februari	2019	juli	2019	
3. Contracteringsfase (aanbesteding)								
	Aanvangsdatum	juni	2010	januari	2015	juni	2015	Tijdens project-MER studie zijn problemen vastgesteld in mobiliteitsaspect. Dit verhinderde afwerking van project-MER
	Einddatum	december	2010	augustus	2019	januari	2020	
4. Realisatiefase								
	Aanvangsdatum	januari	2011	januari	2015	juni	2015	Tijdens project-MER studie zijn problemen vastgesteld in mobiliteitsaspect. Dit verhinderde afwerking van project-MER
	Einddatum	december	2022	december	2023	mei	2024	

5. Exploitatiefase						
	Aanvangsdatum			februari	2024	juli 2024
	Einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)					

4.2 Impact van de vertragingen op andere concreet gerelateerde infrastructuurprojecten

Indien de vertraging van de uitvoering van de werken van dit infrastructuurproject een impact heeft op andere concreet gerelateerde projecten, omschrijf dan per project de impact.

Naam infrastructuurproject	Beschrijving van de impact ten gevolge van de vertraging

4.3 Afgesproken tussentijdse evaluaties

Indien er extra tussentijdse evaluaties (bijvoorbeeld kwartaalrapportages) zijn gevraagd door de Vlaamse minister bevoegd voor de openbare werken, door het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering, wordt in de tabel de datum opgenomen van de in het rapport gegeven projectsituatie, de datum van het gevalideerde rapport en voor wie de rapportering bestemd is.

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Rapport bestemd voor

5. ADVIEZEN

5.1 Financieel advies

Voor ieder project dient men verplicht een advies te vragen met betrekking tot de financiële onderbouwing van het projectvoorstel.

Geef de datum van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1	31 juli 2007	Tecnum nv - Resource-analysis	Maatschappelijke kostenbatenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge
2	5 februari 2009	Tecnum nv - IMDC - Resource-analysis	Actualisatie Maatschappelijke kostenbatenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge

5.2 Juridisch advies met betrekking tot Wetgeving overheidsopdrachten

Geef voor het project het onderwerp en de belangrijkste conclusies van het juridisch advies met betrekking tot de Wetgeving inzake overheidsopdrachten. Geef tevens de datum van het advies en de adviserende expert.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

5.3 Overige adviezen extern aan het project (second opinion)

Indien voor het project, of onderdelen er van, 'second opinions' werden gevraagd aan deskundigen onafhankelijk aan het project en de projectorganisatie, dan worden die in deze tabel vermeld. Geef de datum van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies werd gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

6. VRAGEN VAN DE LEDEN VAN HET VLAAMS PARLEMENT

Indien er **gedurende het jaar waarover gerapporteerd wordt** specifieke vragen m.b.t. het project zijn gesteld door de leden van het Vlaams Parlement, geef dan hieronder deze informatie weer. Ook vragen gesteld in het jaar daarvoor, die pas beantwoord werden in het jaar waarover gerapporteerd wordt, worden vermeld in de tabel. Voor vragen die in de voorgaande jaren werden beantwoord, wordt verwezen naar voorgaande rapportages. Geef per vraag het nummer van de vraag, aan wie de vraag gericht werd, de naam van de vraagsteller, de datum van de vraag, het onderwerp van de vraag en de status van het antwoord.

Vraagnummer	Vraag gericht aan	Vraagsteller	Datum vraag	Onderwerp vraag	Status antwoord
PV482	Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare	Mercedes Van Volcem	21 januari 2013	Kruispunten en fietspadinfrastructuur Brugge - Heraanleg	antwoord beschikbaar

7. INTERNE CONTROLE

7.1 Bevindingen met betrekking tot de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

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

De kostenraming werd in 2010 geüpdatet. Dit werd uitgevoerd door afdeling Maritieme Toegang en MBZ. De update bestond erin de hoeveelheden aan te passen aan de nieuwe lay-out van de beperkte tijzone.

De eenheidsprijzen, zoals opgemaakt door Resource Analysis werden behouden.

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. Deze opdracht werd toegewezen aan de THV Deloitte-Sertius-Grontmij.

De Risman-methodiek wordt 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 verder te worden geïmplementeerd.**

7.2 Bevindingen met betrekking tot het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing

Voor de financiering en budgetopmaak van het project werd uitgegaan van gelijkaardige dossiers. Ervaring met zulke studies was onvoldoende aanwezig. Ervaring was er initieel niet. 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.

Overeenstemming van de beleidsrapportering met de financiële informatie wordt nagegaan door een aftoetsing met de beleidsbrief. Voor 2011 werd 18.725 euro vastgelegd en voor 2012 werd 882.577 euro voorzien voor het uitvoeren van begeleidende studies, communicatie en veiligheidscoördinatie.

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

Op het project werden tijdig de verrekeringen opgesteld: coördinatie maritiem verhaal - kruisende infrastructuur, uitbreiding grondonderzoek met de tunnels, opmaak basisgegevens omgeving tunnels.

De planMER werd stopgezet door een beslissing van het kabinet. Dat was niet voorzien in de oorspronkelijke opdracht. SHIP werd eerst en vooral toegespitst op het maritieme deel.

Vanuit oogpunt tram- en wegverkeer werd de optie gekozen om bovengronds over de nieuwe sluis rond te rijden. Op de eerste stuurgroep werd dan beslist om een tram- en wegtunnel mee te nemen in het SHIP-project. Dat was evenmin voorzien in de oorspronkelijke opdracht.

Het budget van 318,466 euro voorzien op begroting 2013 blijkt nog steeds realistisch. Hierbij wordt nog eens 3.040.000 euro voorzien voor eventuele vrijwillige verwervingen,

Wijzigingen aan het project zullen pas worden doorgevoerd na het doorlopen van de projectMER-procedure en uitvoeren van de voorontwerpstudies. De voorontwerpstudies kunnen pas ten volle starten als de projectMER doorlopen is. **Niettegenstaande werden toch al de ontwerpstudies opgestart van de delen die niet ter discussie staan.**

Het grootste projectrisico betreft een eventuele schrapping van de reservatiezone voor waterinfrastructuur in het GRUP. Door tussenkomst van MBZ is dit risico weggewerkt.

Op de betaling van de studies (risicoanalyses – projectMER – haalbaarheidsstudies) 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.

7.3 Bevindingen met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie

De projectorganisatie bestaat uit 6 bouwkundige ingenieurs (3 van MBZ, 3 van aMT) en één econoom.

Onder de externen worden verschillende experts opgesteld voor de domeinen risicomanagement, milieu-effecten rapportage, bodemdeskundige, ingenieurs geotechniek, landmeters, experts verkeerskunde (weg, heavy rail en light rail) en waterbouw.

Een aanpassing van de projectorganisatie blijkt nog nodig te zijn: in een eerste fase voor performante overlegstructuur naar infrabel, AWV, De Lijn om de procedures en ontwerpen op elkaar af te stemmen om zo te komen tot ontwerp om bouwvergunningen in te dienen; in een tweede fase meer richting opvolging van infrastructuurwerken als de werken aanbesteed zullen zijn. De oprichting van de nv Vlaamse Havens / Zeebrugge wordt als opportuniteit aangegrepen om een multidisciplinair projectteam op te richten.

In de tweede helft van 2011 werd er bijkomend 2 personeelsleden full-time ingezet voor het SHIP-project. Eén projectleider en een projectingenieur. Deze organiseren nu stelselmatig overlegmomenten met de diverse actoren (De lijn, AWV, Infrabel, nutsleidingen,...).

Er is geen interne controle op de gegevens van de projectleider. Gedocumenteerde interne controle is er niet, wel is er ad-hoc interne controle op afgeleverde documenten.

Een stuurgroep onder leiding van de secretaris-generaal werd in 2010 opgericht. Alle relevante actoren werden op de stuurgroep uitgenodigd. Zijnde aMT, MBZ afdeling Beleid, De Lijn, AWV, cel MER, Infrabel, stad Brugge, OVAM.

Algemeen is het zo dat de afdeling Maritieme Toegang de leiding heeft over het project. De afdeling Maritieme Toegang heeft de leiding over het project en steunt hierbij voor de kruisende infrastructuur op de betrokken entiteiten. De risico's omtrent de organisatiestructuur werden door de externe risicomanagers ingeschat. Deze zijn terug te vinden in de tabellen. Zie 'organisatorisch' op tabblad 2-risicoanalyse van het rapport.

7.4 Bevindingen met betrekking tot de volledigheid, actualiteit, begrijpbaarheid en accuraatheid van de informatie

Een a-periodiek overleg tussen de afdeling Maritieme Toegang en MBZ moet zorgen voor een goede communicatie en een optimale afstemming over de timing. Voor het SHIP-project werden reeds enkele afzonderlijke overlegmomenten georganiseerd tussen de afdeling Maritieme Toegang en MBZ. Derhalve kan er dieper op de problematiek worden ingegaan,

Interne communicatie om de juiste informatie aan de juiste persoon op het juiste tijdstip te verstrekken gebeurt met de afdeling Beleid voor wat de MER-opvolging betreft. De contacten met de afdeling Haven- en Waterbeleid 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. In eerste instantie is die rapportering gericht aan aMT en MBZ door de experts risicomanagement. Verder aan het Vlaams parlement via de ingevulde sjablonen risicorapporteringen.

Algemene bedenking:

er dient duidelijkheid te komen over de globale financiering van het project, een volwaardig projectteam een gestructureerde communicatie naar de buitenwereld **dient te worden uitgebouwd.**

8. CONCLUSIES

Beschrijf hier de stand van zaken voor ieder van de onderstaande rubrieken. Neem hier enkel de belangrijkste algemene conclusies op.

8.1 Risicoanalyse

De begeleiding en bepalen van alle risico's wordt begeleid in het kader van het risicomanaagement van het SHIP-project. Deze opdracht is opgedragen aan de THV Deloitte-Sertius-Grontmij. In de loop van 2012 werd een actualisatie uitgevoerd van de risicoinventarisatielijst (RIL), welke nog dateerde van 2010. Op basis van deze geactualiseerde RIL werden de beheersmaatregelen vastgesteld. Als belangrijkste risico's blijven de onduidelijkheid over de financiering en de ontbrekende communicatie.

8.2 Financieel

In het kader van de regelgeving omtrent de Vlaamse Havens NV werden de gesprekken opgestart met het havenbedrijf van Zeebrugge (MBZ) ter bepaling van een verdeling van de kosten tussen MBZ en de Vlaamse Overheid. Over deze verdeelsleutel is er een principieel akkoord. In de loop van dit proces werd op vraag van MBZ nog een wijziging aangebracht in het project (oever vervangen door kaaimuur). Deze wijziging had een stijging tot gevolg van de raming naar 638 mio euro (excl. BTW). Betreffende het voorzien van de nodige budgetten op de begroting zijn er nog geen concrete stappen ondernomen.

8.3 Planning

Op 4 november 2011 werden de richtlijnen gepubliceerd die als basis dienen voor de opmaak van de project-MER. In de loop van 2012 werden door de mer-deskundigen de nodige onderzoeken uitgevoerd. In deze studies werd vastgesteld dat de mobiliteitsproblematiek in en rond de SHIP-zone geen optimale oplossing kreeg door dit project. Na verdere optimalisaties heeft men uiteindelijk deze mobiliteitsknoop kunnen optimaliseren. Door deze problemen kan de project-MER maar afgewerkt worden in de eerste helft van 2013.

Rekening houdend met deze vertraging werd de planning ook bijgesteld.

In de loop van 2012 werden de ontwerpstudies opgestart van de sluisdeuren en de kaaimuren omheen de opengetij-zone.