

RAPPORT OP HOOFDLIJNEN

DOCUMENTINFORMATIE

Projectsituatie waarover wordt gerapporteerd	31 januari 2012
---	-----------------

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 2009	6 april 2009	Jaarrapport
31 december 2010	17 mei 2010	Jaarrapport
31 december 2011	28 april 2011	Jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur	Naam	ir. Marc Van Damme	Datum	23 april 2012
	Functie	ingenieur		
Auteur onderdeel bevindingen m.b.t. de juistheid en de accuraatheid van de verstrekte gegevens	Naam	Steven van Aken	Datum	28 april 2012
	Functie	stafmedewerker		
Validatie door het management	Naam	ir. Fernand Desmyter	Datum	30 april 2012
	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:	2012
	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		
	<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

	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 €):	901 miljoen euro (gebaseerd op de initiële raming met prijspeil 2005) (inclusief flankerende maatregelen)
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> Het eerste Sigmaplan dateert van 1977 en werd opgemaakt ter bescherming tegen overstromingen. T.g.v. een gewijzigde visie op waterbeleid en water-beheersing 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 dijkverstevigingsprojecten, de afwerking van de GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde en de projecten waarvan de realisatie ten laatste tegen 2010 moet beginnen (zie verder). Voor deze rapportering werden de projecten uit deze eerste fase 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;		

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmaplan

- 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;
- 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, dat verschillende projecten omvat gelegen op het grondgebied van de gemeentes Wetteren en Destelbergen. Deze cluster moet ten laatste in 2015 in uitvoering gaan.

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 22 juli 2011 wordt de herinrichting van de Demervallei ingepast in de processtructuur van het geactualiseerde Sigmaplan.

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd geactualiseerd in 2010. Daartoe werden de eerder gedefinieerde beheersmaatregelen geëvalueerd. Waar nodig werden bijkomende beheersmaatregelen uitgewerkt. In 2010 werden specifiek voor de uitvoeringsfase risico's en beheersmaatregelen geïnventariseerd. De risico's voor het Geactualiseerd Sigmaplan worden, na het toepassen van de beheersmaatregelen, klein tot middelmatig ingeschat. De belangrijkste residuair risico's – naast het financieel risico – zijn: 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 gekozen beheersmaatregelen zijn allen in uitvoering of uitgevoerd.

In 2011 werd de periodieke actualisering van de risicoanalyse verder gezet en werden de beheersmaatregelen geëvalueerd. Dit leidde niet tot het definiëren van bijkomende risico's, noch van het initiëren van bijkomende beheersmaatregelen. Ook in 2012 zal de risicoanalyse verder periodiek worden geactualiseerd.

Het algemeen residuair risico is aanvaardbaar.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmoplan

Financieel aspect:

Gezien de goedkeuring van het Geactualiseerd Sigmoplan door de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 wordt er gerapporteerd vanaf het jaar 2006. De raming is gebaseerd op het prijspeil van 2005.

Van de geraamde kosten werd reeds 21% uitgegeven. Eind 2011 was een totaal bedrag van 220 miljoen euro vastgelegd (waarvan ca. 28 miljoen in 2011). De overige kosten moeten nog vastgelegd worden.

Sinds 2006 bedragen de meerwerken 13 miljoen euro (waarvan 5,4 miljoen euro in 2011, vooral voor de dijkwerken Zeescheldebekken, de overkoepelende studies en activiteiten en de cluster Hedwige- en Prosperpolder en de ontpoldering ten noorden van Antwerpen).

Tot op heden werd er voor 6,3 miljoen euro aan prijsherzieningen vastgelegd (waarvan 0,8 miljoen euro in 2011, in hoofdzaak voor het project GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, het project Hedwige-Prosperpolder op Vlaams grondgebied en de dijkwerken Zeescheldebekken) en werd er 117.214 euro aan verwijntresten betaald (waarvan 41.763 euro in 2011).

De nog te voorziene kosten voor de realisatie van het project worden actueel geraamd op 700 miljoen euro tegen 723,5 miljoen euro in de vorige rapportering.

Met de budgetten moet flexibel omgesprongen kunnen worden, rekening houdend met de voortgang van de procedures, de snelheid van de grondverwervingen, ... De meerjarenbegroting wordt daarom jaarlijks aangepast aan de nieuwe situatie op het terrein en de beschikbare budgetten.

De budgetbehoefte werden in 2010 geactualiseerd, o.a. rekening houdende met de actuele waarden van productie- en materiaalprijzen (deze zijn met circa 20% gestegen sinds de initiële raming in 2005). Anno 2010 worden de globale kosten voor het Sigmoplan tot 2030 aldus geraamd worden op 994 miljoen euro (prijspeil 2010) + circa 62 miljoen euro omwille van de flankerende maatregelen. De benodigde budgetten voor de verdere uitvoering van het geactualiseerde SIGMAPLAN tot 2030 worden geraamd op 904 miljoen EUR voor de realisatie + circa 24 miljoen EUR omwille van de flankerende maatregelen (prijspeil 2010).

In de bijgaande rapportering worden evenwel de referentiecijfers met prijspeil 2005 behouden, teneinde vergelijking met de voorgaande jaren mogelijk te maken.

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

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 Sigmaplan

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 voorziene afwerking van het GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde blijft voorzien voor 2012.

De verschillende dijkwerken aan het Zeescheldebekken gebeuren verspreid in de tijd. De dijkwerken tussen Fort Filip en Noordkasteel zijn in uitvoering evenals de dijkwerken op andere plaatsen in het Zeescheldebekken.

De inrichting van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke – Bazel – Rupelmonde zal mogelijk in 2012 gerealiseerd worden (mede afhankelijk van de vordering in het kader van het juridisch geschil m.b.t. de verplaatsing van de nutsleidingen).

Het project Hedwige- en Prosperpolder op Nederlands grondgebied bevindt zich nog steeds in de voorbereidingsfase.

Ook de projectcluster Kalkense Meersen is reeds in uitvoering.

De projectclusters Durme en haar vallei, Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn en Dijlemonding situeren zich eind 2011 nog in aanbestedingsfase, en dit t.g.v. vertragingen bij de opmaak van de noodzakelijke GRUP's en het bekomen van de vereiste stedenbouwkundige vergunningen. De aanvang van de werken is voorzien voor 2012.

De contracteringsfase van de cluster Grote Nete wordt met het oog op de spreiding van de budgettaire impact gespreid over meerdere jaren. De start van de realisatiefase blijft voorzien voor 2014 en het einde van de werken voor 2024.

De initiatiefase van de cluster Bovendijle werd in de loop van 2010 opgestart; de aanvang van de vergunningsfase is gepland voor 2012.

De initiatiefase van de cluster Nete en Kleine Nete werd in de loop van 2011 opgestart; de aanvang van de vergunningsfase is gepland voor 2012

De initiatiefase van de cluster Bastenakkers werd in de loop van 2011 opgestart; de aanvang van de vergunningsfase is gepland voor 2012

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering d.d. 22 juli 2011 wordt de herinrichting van de Demervallei ingepast in de processtructuur van het geactualiseerde Sigmaplan.

Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2011 werden 21 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Belangrijkste conclusies: Globaal Geactualiseerd Sigmplan

Interne controle:

Door het niet voorzien van de nodige budgetten in 2009 en 2010, werd de voorziene planning niet 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 Sigmplan, zowel procesmatig als inhoudelijk opvolgt. Deze projectorganisatie wordt bijgestuurd naargelang de noden van het moment. Als leidraad bestaat er een algemeen procesplan, die zo nodig geüpdatet kan worden.

Het Geactualiseerd Sigmplan 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)

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 Sigmplan 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 (na de goedkeuring door de Vlaamse Regering van het ruimtelijke programma voor de verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen). De plenaire vergadering over het GRUP vond plaats op 28 oktober 2011.

Scheldeverdragen / Derde Scheldeverruiming

De uitvoering van het Sigmplan 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 Sigmplan 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:	/
	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 €):	24,3 miljoen uitvoeringskosten (waarvan 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 risicoanalyse werd grondig geactualiseerd in 2011. Dit heeft invloed op de opgelijste risico's, hun kans tot voorkomen en hun impact. De belangrijkste residuaire risico's situeren zich op: het vlak van 'beroepsprocedures tegen beslissingen of aanvragen tot heroverweging van beslissingen', 'het koppelen van andere projecten aan het Zwin-project', 'blijvende discussies over de te nemen maatregelen tegen verzilting', 'blijvende politiek-bestuurlijke discussies' en 'het niet prioritair stellen van het project'. Deze risico's kunnen de naleving beïnvloeden van de timing vooropgesteld in het verdrag van 21 december 2005 tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

De meeste voorgestelde beheersmaatregelen zijn in uitvoering of uitgevoerd.

Financieel aspect:

Voor dit project werd in 2008 een kosteneffectiviteitsanalyse (KEA) opgemaakt.

De studiekosten worden betaald via het Uitvoerend Secretariaat van de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie (in opvolging van Proses 2010). Dit projectbureau ziet toe op de besteding van de financiële middelen en treedt op als boekhoudkundige verantwoordelijke en aanbestedende overheid (in naam van Rijkswaterstaat). De totale studiekosten worden heden geraamd op 1,6 miljoen euro (bedrag onveranderd t.o.v. de vorige rapportering). Vlaanderen stelt 80% van deze kosten ter beschikking van het projectbureau, Nederland 20%.

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 22,7 miljoen euro voor het project op Vlaams grondgebied, wat een vermeerdering met 3,6 miljoen euro is ten opzichte van vorige rapportering.

De grondaankoop wordt actueel geraamd op 14,7 miljoen euro. De stijging met 8,3 miljoen euro t.o.v. vorige raming van dit bedrag wordt verklaard door dat nu ook de gronden die voor 2011 door het Agentschap Natuur en Bos werden aangekocht mee in rekening werden gebracht.

De bouw van de dijk blijft door het studiebureau geraamd op 4 miljoen euro (tegenover 8 miljoen in vorige rapportering) en de natuurinrichting op 2,7 miljoen euro (tegenover 4,7 miljoen in vorige rapportering).

De eigenlijke toename van de realisatiekosten spruit voort uit de bijkomende maatregelen (kostprijs 1,1 miljoen euro), die moeten worden genomen om verzilting van gronden in de polders tegen te gaan.

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

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 met 9 maanden verlengd, tot juni 2013 t.g.v. procedurele vertragingen bij de opmaak van het GRUP.

De aanbestedingsfase wordt hierdoor, t.o.v. de vorige rapportering, verschoven in de tijd: nieuwe einddatum juni 2015.

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 werd met 20 maanden verschoven t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering. De nieuwe aanvangsdatum is nu voorzien voor 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 2011 werden er 4 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

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 is in opmaak. Dit leidde tot een lagere inschatting van de kosten verbonden met de bouw van de dijk en de natuurinrichting.

Er is een constante aftoetsing met het fysisch programma. De financiering van het project is voorzien op BA MCU MI106 van het Vlaams Investeringsfonds. Het saldo van de benodigde kredieten voor de realisatie van dit project wordt doorgeschoven naar 2013. 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 budgetten worden zowel opgevolgd door de projectleider als door de cel Boekhouding en Begroting van MDK. De financiering van de bouw van de dijk is voorzien op de meerjarenbegroting van het VIF.

In de rapportering 2012 werden de aankoop van gronden door het Agentschap Natuur en Bos voor de eerste maal mee in beeld gebracht, naast de meeruitgaven t.w.a. bijkomende maatregelen om verzilting van de polders tegen te gaan.

Belangrijkste conclusies: Zwin-project

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

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

Ad-hoc overleg vindt plaats in het kader van het verloop van de MER-procedure en van andere procedures. De uitvoeringsfase vereist geen specifieke overlegstructuren.

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.

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

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

Naam infrastructuurproject:			OW-plan Oostende
	Entiteiten:	Maritieme toegankelijkheid	Afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW
		Zeewering	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
	Alternatieve financiering:		neen
	Planning realisatie projecten waarover gerapporteerd wordt:		
	1. Maritieme toegankelijkheid		
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	mei 2007
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	mei 2007
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2015
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	juni 2013
	2. Zeewering		
		2.1. Project-MER-plichtige deelprojecten: zeewering Oostende-centrum	
		2.1.1. Zeewering Oostende-centrum - onderdeel Zeeheldenplein	
		Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	augustus 2011
		Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	september 2011
		Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	juni 2012
		Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	augustus 2012

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

			2.1.2. Zeewering Oostende-centrum - onderdeel Groeistrand	
			<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	september 2008
			<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	september 2012
			<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2015
			<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2013
			2.2. Project-MER-plichtige deelprojecten: geïntegreerde Kustzonebeheer Oostende Rechteroever	
			<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	2015
			<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	januari 2013
			<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2015
			<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2015
			2.3. Zeedijkrenovatie en eerste fase bouw ondergrondse garages	
			<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	september 2008
			<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	februari 2009
			<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2012
			<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	februari 2012
			2.4. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven	
			<i>Initieel voorziene startdatum realisatiefase:</i>	3 ^{de} kwartaal 2010
			<i>Geactualiseerde startdatum realisatiefase:</i>	september 2012

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

				<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	2011
				<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	2013
			2.5. Natuurcompensatie		
			2.5.1. Natuurcompensatie – fase 1		
				<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>	maart 2011
				<i>Initieel voorziene einddatum realisatiefase:</i>	februari 2011
				<i>Geactualiseerde einddatum realisatiefase:</i>	maart 2012
			Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		
					/
			Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		
					150 miljoen euro uitvoeringskosten (raming d.d. 2005 in het kader van het plan-MER) + 4,8 miljoen studiekosten (raming 2007)
			Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		
					197 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 bestaat uit volgende deelprojecten:

1. Maritieme toegankelijkheid:

Dit deelproject omvat:

- de verdieping en de verbreding van de vaargeul: streefdiepte van -8,5TAW, een breedte tussen de 150 en 300m;
- de aanleg van een Oost- en Westdam met een hoogte van +7mTAW (met hoofden op +8mTAW)

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

2. Zeewering

2.1. Zeewering Oostende Centrum

Dit deelproject omvat:

- Uitbouw en renovatie Zeeheldenplein met integratie van golfdempende constructie tegen overstromingen
- Zandsuppletie (groeistrand)

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

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

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

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

Risicoanalyse

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, zoals vermeld in de vorige rapportering, de knelpuntenanalyse en de budgetraming geactualiseerd.

Deelproject ' Maritieme Toegankelijkheid '

Voor dit deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' wordt geen risicomangement meer voorzien, daar alle vergunningen reeds werden bekomen. Het deelproject is daarenboven in volle uitvoering is en het algemeen residuair risico als beperkt wordt ingeschat.

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 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.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

In de rapportering over 2011 worden volgende risico's met risicogrootte 'groot' vermeld:

- de doorlooptijd van de procedures en vertragingen als gevolg van budgettering, afstemming, planning, ..
- het projectteam kan onvoldoende tijd besteden aan de opvolging van het project;
- het ontstaan van schade te wijten aan onvoldoende afstemming tussen het studiewerk uitgevoerd door derden en de maatregelen van het OW-plan;
- onduidelijkheid over de vereiste bescherming tegen overstromingen
- protest tegen de werken van OW-plan en publieke contestatie van het project
- het ontbreken van de financiële middelen ten einde de realisatie van de onderdelen van het OW-plan binnen een maatschappelijk aanvaardbare termijn

Indien de voorgestelde beheersmaatregelen worden uitgevoerd, worden de residuaire risico's herleid tot de grootte 'gemiddeld'.

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 huidige raming van het project bedraagt 197 miljoen euro, of 2 miljoen euro minder dan de raming opgenomen in de vorige rapportering.

1. Deelproject ' Maritieme Toegankelijkheid '

De geactualiseerde raming voor het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' bedraagt heden 134 miljoen euro tegenover 129 miljoen vermeld in de vorige rapportering.

Het verschil met de vorige raming vloeit hoofdzakelijk voort uit:

- de toename van de meerwerken: + 3,4 miljoen euro;
- de toename van de prijssherziening: + 2,5 miljoen euro.

De exploitatie- en onderhoudskosten voor dit deelproject voor de eerste 30 jaar na afwerking van het deelproject blijven geraamd op totaal 6 miljoen euro.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

2. Deelproject 'Zeewering'

De totale kosten voor het **deelproject 'Zeewering'** worden geraamd op 62,8 miljoen euro (vorige raming 70,3 miljoen euro). De vermindering met 6,75 miljoen euro t.o.v. de initiële raming.

Het verschil met de vorige raming vloeit hoofdzakelijk voort uit:

- de bijsturing na aanbesteding 2011;
- lagere eenheidsprijzen t.b.v. opspuitwerken 'Groeistrand' en 'Oosteroever', op basis van gemeenschappelijke aanbesteding met en raming door Nederland
- aangepaste raming voor de realisatie "Zeeheldenplein" (+ 1 miljoen euro),
- bijkomende vastleggingen ten behoeve van de architecturaal-technische uitwerking van de overstromingsmaatregelen in de haven;
- verlaagde raming natuurcompensatie fase 3 op basis van recent uitgevoerde aanbestedingen voor gelijkaardige werken.

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 zal binnen de reguliere budgetten gebeuren. Om de realisatie echter binnen aanvaardbare termijnen te laten geschieden, dienen de beschikbare middelen opgetrokken te worden onder meer voor de aanleg van het Groeistrand. Extra middelen werden door de minister bevoegd voor openbare werken voorzien in 2010 en 2011.

Onderdelen m.b.t. veiligheid krijgen voorrang op andere onderdelen van het project.

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:

1. Deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid'

De werken van dit deelproject gingen van start in mei 2007.

T.o.v. de eerste rapportering, in 2008, werd in dit deelproject de volledige realisatie van de havendammen toegevoegd en de verbreding van de vaargeul ter hoogte van de Halve Maan, waarvan de afwerking van de werken oorspronkelijk was voorzien in 2015.

Volgens huidige planning zal de bouw van de dammen (tot niveau +6,00mTAV) eind maart 2012 beëindigd zijn.

De bouw van de radartoren werd gestart op 1 februari 2012 en zal voltooid zijn tegen 1 februari 2013. De afwerking van de dammen start op 1 september 2012 om afgerond te zijn tegen juni 2013. Heden wordt voorzien dat de werken in december 2012 beëindigd zullen zijn.

2. Deelproject 'Zeewering'

Voor de planning wordt het project opgesplitst in volgende clusters, waarvoor de initiële tijdplanning gemaakt werd ten tijde van de opmaak van het plan-MER:

2.1. Zeewering Oostende Centrum

Dit deelproject omvat:

- Uitbouw en renovatie Zeeheldenplein met integratie van golfdempende constructie tegen overstromingen
De aanvang van de realisatie is voorzien voor september 2011, het uitstel is te wijten aan de afstemming tussen de vergunningsfase en de contracteringsfase. Het einde van de werken is voorzien voor augustus 2012, m.a.w. 2 maanden later dan voorzien in de rapportering 2011 (projectsituatie 2010)
- Zandsuppletie (groeistrand)
De start der werken blijft gepland voor september 2012

2.2. Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende (GKZB), Oosteroever

De aanvang van de vergunningsfase is met 14 maanden uitgesteld tot januari 2013. Dit uitstel is onder meer te wijten aan vertraging bij de afwerking van het project-MER 'Kustverdediging en maritieme toegankelijkheid Oostende', de beëindiging MEB-studieprocessen en het bekomen van de bouwvergunning voor de fasen na de strandsuppletie.

2.3. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven

De eerste fase van de uitvoering van de overstromingsmaatregelen via de haven starten in het najaar 2012 o.m. wegens de nood tot heraanbesteding ervan. Fase 2 en 3 worden in 2012 verder technisch-architecturaal uitgewerkt. De contractering ervan is voorzien voor 2013. Uitvoering van fase 2 gebeurt in de loop van 2012, terwijl deze van fase 2 (van een aantal stuwen en sluizen) vermoedelijk pas in 2014 kunnen beginnen.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

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

Deze werken werden omwille van vertraging/overschrijding uitvoeringstermijn door de aannemer niet beëindigd in 2011

2.5. Natuurcompensatie:

Ook deze projectcluster is in uitvoering. Wegens vertraging van de voltooiing voor de eerste fase van de werken, werd de bouwaanvraag voor de fasen 2 en 3 pas ingediend in mei 2010. In maart 2011 vatten de werken van fase 2 doch dienden te worden geschorst wegens onvoorziene afwijkingen van de houten palen en de afstemming van de uitvoering met de randvoorwaarden (o.a. broedseizoen, schietoefeningen). Voorzien wordt dat fase 2 in maart 2012 zullen voltooid zijn. De voorwaarde om deze natuurcompenserende werken uiterlijk gelijktijdig aan te vatten met de werken waartoe moet worden gecompenseerd - aanleg Groeistrand en verbreding vaargeul t.h.v. de Halve Maan, beide voorzien in 2012 - blijft echter vervuld. Deze natuurcompensatie werd in februari 2010 aangemeld aan Europa.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2011 werden geen bijkomende adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werd er geen vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Wijzigingen in de projectomgeving worden door het agentschap per kwartaal opgevolgd en gescreend op mogelijke risico's. Een globale halfjaarlijkse rapportering gebeurt samen met het departement.

Voor het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' werd geen risicoanalyse opgestart daar het project volop in uitvoering is. Het risicomanagement m.b.t. het deelproject 'Zeewering' werd wel opgestart en de nodige beheersmaatregelen werden voorzien.

Een eerste kostenraming dateert van 2003. Deze raming wordt in de tijd bijgestuurd op basis van nieuwe gegevens (bv rond eenheidsprijzen en hoeveelheden), maar blijft stand houden.

Er gebeurt een constante aftoetsing met het fysisch programma, en met het meerjarenprogramma voor het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid'. Om verwijlntresten tot een minimum te beperken, wordt bij onvoorziene omstandigheden voor dit deelproject gebruik gemaakt van ramingstaten. De nodige budgetten voor de voltooiing van dit deelproject of reeds vastgelegd of voorzien in de meerjarenbegroting.

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

De financiering van het deelproject 'Zeewering' was vroeger voorzien via een afzonderlijk budget (urgentieprogramma). Thans wordt gesteld dat de realisatie binnen de reguliere budgetten moet uitgevoerd worden, waardoor spreiding over meerdere jaren noodzakelijk is, ook al is dit maatschappelijk onaanvaardbaar m.b.t. de aanleg van het groeistrand (zowel in het kader van het vertragen van de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen als de langdurige hinder van de werken naar omwonenden en de toeristische activiteiten). Bovendien vergt de spreiding van de uitvoering extra mobilisatie- en demobilisatiefasen, die de nodige financiële middelen significant zouden verhogen. Op heden worden 4 uitvoeringsfasen voorzien.

Voor de administratie en de financiële transacties worden geen bijzondere procedures voorzien.

Het project OW-plan Oostende valt gedeeltelijk onder de bevoegdheid van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en gedeeltelijk onder de bevoegdheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. De opvolging en sturing van het project gebeurt door een stuurgroep waarin beide partijen vertegenwoordigd zijn. De projectleiders van de deelprojecten rapporteren volgens de hiërarchische lijn. De projectorganisatie wordt bij de uitvoering der werken aangepast: er wordt een opsplitsing voorzien in functie van de respectievelijke bevoegdheden. Verschillende werkgroepen volgen de deelprojecten op.

De verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de betrokken partijen bij het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' zijn niet geformaliseerd. De procedures en gegevens die als basis dienen voor beslissingen worden afgetoetst met een juridisch advies van een extern jurist. Bij het nemen van beslissingen worden het havenbestuur en de stad Oostende steeds geconsulteerd.

De interne communicatie verloopt via het lijnmanagement van het departement en het agentschap en via de officiële overlegstructuren.

De externe communicatie m.b.t. het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' gebeurt via de projectleider en via brochures.

De externe communicatie van het deelproject 'Zeewering' gebeurt via officiële werkgroepen, officiële gesprekken met andere projectleiders, de commissies openbare werken met het stadsbestuur Oostende, tentoonstellingen en overlegmomenten met het havenbestuur.

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

Belangrijkste conclusies: OW-plan Oostende

<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>
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 renovatie van de Albert I promenade en het Zeeheldenplein gebeurt in samenwerking met de stad Oostende (o.a. voor de bouw van de ondergrondse garages onder de zeedijk). Verder is het project ook verbonden aan het Oosteroeverproject, dat de verhuis vergt van een zeilclub naar het recreatief strand voorzien binnen het OW-plan Oostende, en het geïntegreerd Kustveiligheidsplan, waarin ook veiligheids- en zeeweringsmaatregelen worden voorzien, die afgestemd moeten zijn op deze voorzien binnen het OW-plan Oostende.

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:	januari 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	31 december 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	december 2023
	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 €):	983 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 'voorhaventrafieken' (ro-ro en short-sea-shipping trafieken) is een 'verruiming van de voorhaven' noodzakelijk. Om dit te verwezenlijken wordt gekozen voor de aanleg van een vernieuwd havengebied (gelegen in de noordwestelijke zone van de achterhaven) dat vlot nautisch toegankelijk is. Er werden 3 alternatieven onderzocht (een beperkte tijzone met een zeeluis ter hoogte van de CarCokes site, een grote tijzone met een binnenvaartsluis en een snelle zeeluis ter hoogte van de Visartsluis). Op 3 april 2009 koos de Vlaamse Regering voor het alternatief van een beperkte tijzone met een zeeluis ter hoogte van de CarCokes site. Na overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer en met 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 tegen november 2012.		

Belangrijkste conclusies: SHIP

Risicoanalyse:

De risicoanalyse is lopende: de belangrijkste projectrisico's werden opgelijst. De beheersmaatregelen werden uitgewerkt en zijn in uitvoering. De grootste risico's hebben betrekking met de financiering van het project, de correctheid van de raming van de kostprijs van het volledige project en de onzekerheid over het vinden van een evenwichtige verdeling van de beschikbare middelen over de verschillende havenprojecten. 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 Tijzone', zoals gemaakt in de MKBA.

De geactualiseerde raming van de studiekosten bedraagt 3,4 miljoen euro tegen 3,3 miljoen euro in de vorige rapportering.

De onteigeningskosten blijven begroot op 5 miljoen euro.

Op basis van recente aanbestedingen in de haven van Zeebrugge en van Antwerpen werden in 2011 de realisatiekosten van het project geactualiseerd. Bijkomend dienden op basis van nautische simulatiestudies wijzigingen te worden aangebracht aan het sluiscomplex. Dit alles leidde tot een merkkelijk hogere geactualiseerde totale raming voor de realisatiekosten van het volledige project tot 975 miljoen euro, zijnde een toename met 402 miljoen euro t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering.

De opname van de tram- en wegtunnel in het SHIP-project ligt mee aan de basis van budgettoename t.o.v. de oorspronkelijke raming.

De realisatiekosten voor de commerciële infrastructuur worden, op basis van het havendecreet, verdeeld tussen het Vlaams Gewest en het havenbedrijf (MBZ). Voor de verdeling van de kosten voor de sluis zelf wordt eenzelfde regeling getroffen dan in de andere havens (bv m.b.t. de 2e sluis Waaslandhaven).

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

De beschikbaarheids- en vraagvergoeding werden nog niet bepaald.

Planning:

Het project bevindt zich op dit moment nog in studiefase. Een nieuwe project-MER, waarin ook de tram- en de wegtunnel mee wordt bekeken, is in opmaak en zal voltooid zijn in november 2012.

De aanvang van de vergunningsfase wordt, t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering, verschoven met 6 maanden naar begin 2014 t.g.v. heropstart van de project-MER en wegens de budgettaire onduidelijkheid. De contracteringsfase is hierdoor ook met 6 maanden vertraagd (nieuwe aanvangsdatum: juli 2014. Het einde van deze fase is voor zien voor augustus 2019.

Belangrijkste conclusies: SHIP

Beide vergunnings- en contracteringsfase overlappen met de realisatie van de werken, die aanvangt in januari 2015. Het einde van de werken is nu voorzien voor mei 2023..

De exploitatie van het project start in februari 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 2011 werden 1 vraag van leden van het Vlaams Parlement ontvangen.

Interne controle:

De technische haalbaarheidsstudie voor de tijzone werd uitgevoerd door het studiebureau Technum; terwijl Resource Analysis instond voor de kosten-batenanalyse. In 2010 werd de kostenraming geactualiseerd.

Door de THV Deloitte-Serius-Grontmij worden alle mogelijke risico's gescreend volgens de Risman-methodiek. In 2011 waren 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 definiëren van de noodzakelijke beheersmaatregelen voor de belangrijkste risico's. De grootste risico's hebben betrekking met de financiering van het project, de correctheid van de raming van de kostprijs van het volledige project en de onzekerheid over het vinden van een evenwichtige verdeling van de beschikbare middelen over de verschillende havenprojecten. De meeste beheersmaatregel zijn in uitvoering.

Voor de financiering en de budgetopmaak van het project werd uitgegaan van gelijkaardige dossiers. Een vergelijkende studie tussen de kostenramingen SHIP - Deurganckdok - Sluis Gent-Terneuzen werd hiertoe uitgevoerd; tevens werd in de loop van 2011 de totale raming herbekeken op basis van recente aanbestedingen in de haven van Zeebrugge en van Antwerpen.

Verrekeningen worden tijdig opgesteld.

Daar beslist werd om de tram- en de wegtunnel mee op te nemen in het SHIP-project, werd de lopende project-MER stopgezet en werd in de loop van 2011 een nieuwe procedure opgestart.

Wijzigingen aan het project zullen pas worden uitgevoerd na het doorlopen van de project-MER-procedure en het uitvoeren van de voorontwerpstudies.

Op de betaling van de studies worden de klassieke controles uitgevoerd.

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.

Met het havenbedrijf MBZ wordt een a-periodiek overleg georganiseerd.

De externe communicatie over haven gerelateerde onderwerpen wordt door het havenbedrijf verzorgd.
Naar de toekomst toe bestaat de noodzaak om over het totaalproject gericht te communiceren. Hiertoe werd in 2012 reeds een aanzet gegeven.

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;
- de uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge: het project grenst aan dit vormingsstation. Afstemming tussen de lopende MER-procedures van beide projecten is noodzakelijk m.b.t. de verkeersafhandeling via de N31 richting Zwankendamme / Boudewijnkanaal;
- het streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de Ax en de aansluiting met de Kustlaan, de aanleg van de Nx en de herinrichting van de Kustlaan (N34) doorheen Zeebrugge: deze verkeersaders lopen door het projectgebied van het SHIP. Afstemming van het MER voor het SHIP met de opmaak van de streefbeelden m.b.t. deze weginfrastructuur is vereist;
- de sanering CarCoke Zeebrugge: deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP;
- het Neptunusplan van De Lijn.

Belangrijkste conclusies: Tweede sluis Waaslandhaven

Naam infrastructuurproject:		2 ^{de} zeesluis Waaslandhaven
	Entiteit:	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW
	Alternatieve financiering:	neen
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	20 maart 2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	oktober 2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2 juli 2013
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	maart 2016
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	627 miljoen euro
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	53,8 miljoen euro ten laste van het Vlaamse Gewest 351,4 miljoen euro ten laste van NV Deurganckdoksluis
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
<u>Algemeen:</u> Dit project betreft de bouw van een tweede zeesluis voor de Waaslandhaven (het linkeroevergebied van de haven van Antwerpen). De belangrijke vorm van congestie aan de bestaande sluis (Kallosluis) en het feit dat de Waaslandhaven door slechts één sluis bereikbaar is (wat een belangrijk gebrek aan bedrijfszekerheid vormt) hebben geleid tot onderhavig project. Na goedkeuring van het plan-MER 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving' in 2009, werd ook het project-MER goedgekeurd. Er werden 3 alternatieven onderzocht (een diepe sluis, een ondiepe sluis en een tijzone). Op 24 juli 2009 koos de Vlaamse Regering voor de diepe sluisvariant.		
<u>Risicoanalyse:</u> De risicoanalyse van 2009 werd eind 2010 geactualiseerd en verfijnd. Hierbij werd ruime aandacht besteed aan de ruimtelijke risico's, de technische risico's, de risico's verbonden aan de kwaliteit van de uitvoering van de werken en deze verbonden aan de financiering van het project. Op basis van deze uitgebreide actualisatie van de risicoanalyse, werden al de residuaire risico's als 'middelmatic' ingeschat.		

Belangrijkste conclusies: Tweede sluis Waaslandhaven

In september 2011 werd na afronding van de onderhandelingen met betrekking tot de financiering en vlak voor de sluiting van het contract een derde actualisatie uitgevoerd. De gerapporteerde risico's voor 2011 beperken zich tot de risico's die nog aan de orde zijn in het kader van de werken, die ten laste zijn van het Vlaams Gewest, namelijk de aanleg van de ontsluitingsinfrastructuur rond de sluis en de uitvoering van de baggerwerken ter plaatse van de einddijk in het Deurganckdok en het Waaslandkanaal. De risico's in het kader van de bouw van de sluis, waarvoor de Deurganckdoksluis NV de opdrachtgever is worden niet meer gerapporteerd, omdat deze risico's ten laste zijn van de Deurganckdoksluis NV. Voor het Vlaams gewest worden deze risico's aldus "aanvaardbaar" geacht.

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

Financieel aspect:

De totale studiekosten van het project bedragen actueel 2 miljoen euro tegen 6,3 miljoen euro in 2010. De vermindering van de studiekosten wordt verklaard door het feit dat de kosten verbonden aan de veiligheidscoördinatie uitvoering en controle i.v.m. de tienjarige aansprakelijkheidsverzekering gefinancierd worden door de NV Deurganckdoksluis.

De totale realisatiekosten ten laste van het Vlaamse Gewest werden eind 2011 geraamd op 51,9 miljoen euro tegen 678 miljoen euro in 2010. Deze vermindering vloeit voort uit het feit dat de werken voor de sluis zelf worden gefinancierd door de NV Deurganckdoksluis. De huidige raming betreft dan ook enkel de aanleg van wegenis die opgenomen is in het bestek voor de werken aan de tweede sluis en de baggerwerken voor de aansluiting van de sluis op het Deurganckdock en het Waaslandkanaal. Deze werken blijven ten laste van het Vlaams Gewest.

NV Deurganckdoksluis, een dochtervennootschap van de NV Vlaamse Havens treedt op als bouwheer van de sluis en stelt deze ter beschikking van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, dat instaat voor de exploitatie van de sluis en een beschikbaarheidsvergoeding betaalt aan de dochtervennootschap.

De bouwkosten vallen ten laste van de NV Deurganckdoksluis en bedragen 308,7 miljoen euro tegen 678 miljoen euro in de vorige raming. De lagere raming werd opgesteld op basis van de inschrijvingsprijs van de aannemer incl. 15% marge voor indexering en onvoorziene kosten. Bovendien omvatte de raming van 2010 de kostprijs voor de baggerwerken, gebouwen en de inrichting van het sluisplateau; kosten die ten laste vallen van het Vlaamse Gewest

De financieringskost van de SPV wordt actueel geraamd op 26,3 miljoen euro en de opstart- en werkingskosten op 14 miljoen euro. Het bedrag voor de veiligheidscoördinatie werd aangepast aan het werkelijk inschrijvingsbedrag voor het dienstencontract en daalde van 4,2 miljoen euro naar 1,4 miljoen euro.

De totale kapitaalbreng van het Vlaamse Gewest in de NV Deurganckdoksluis wordt geraamd om 2 miljoen euro, zijnde 26% van het totale kapitaal van de SPV.

De aanleg van de sporen op beide gemengde spoor-wegbruggen en van de sporen naar de brug zijn ten laste van Infrabel.

Belangrijkste conclusies: Tweede sluis Waaslandhaven

Onteigeningen worden niet voorzien.

De jaarlijkse concessievergoeding, te betalen door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, wordt geraamd op 21 miljoen euro. Het Vlaams Gewest geeft hiertoe een subsidie aan het havenbedrijf. Deze subsidie, die naar omvang en fasering losstaat van de bouw van de sluis, is gebonden aan voorwaarden i.v.m. de beschikbaarheid van de sluis

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

Planning:

De bouw van de sluis werd gegund in september 2011; de werken startten in oktober 2011. Het einde van de werken is voorzien voor maart 2016.

De aanleg van de haveninterne wegontsluiting en van de spoorwegbrug wordt door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen uitgevoerd.

De aanleg van de definitieve wegnis naar de nieuwe sluis geschiedt in opdracht van het Vlaamse Gewest, in combinatie met de aanleg van het complex Deurganckdok-West en werken Noord, ten oosten van het nieuwe dok.

Adviezen en vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

Voor dit project werden in 2011 juridische adviezen gevraagd in het kader van de procedure bij de Raad van State tegen het bestek en over het gunningsverslag en de prijsverantwoording.

Tevens werd in 2011 door PWC de projectorganisatie doorgelicht.

In 2011 werden m.b.t. het project 2 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

De risico's worden zesmaandelijks geactualiseerd; zo vonden er in 2010 2 risicoactualisaties plaats. Wijzigingen in de projectomgeving worden continu opgevolgd en gescreeend.

Voor alle geïdentificeerde projectrisico's worden gepaste beheersmaatregelen uitgevaardigd en toegepast.

De opvolging van de uitvoering van de beheersmaatregelen gebeurt ad hoc door de projectleider en systematisch door het studiebureau dat het risicomanagement implementeert. Tijdens de risicoactualisaties wordt tevens de stand van uitvoering van de beheersmaatregelen expliciet geëvalueerd.

Belangrijkste conclusies: Tweede sluis Waaslandhaven

De eerste raming dateert van 2004. De raming, opgenomen in dit rapport, houdt rekening met de prijsactualisaties en met de werken die ten laste vallen van NV Deurganckdoksluis. Bovendien werden de ramingen voor het uitvoeren van de baggerwerken (die ten laste vallen van het Vlaamse Gewest) voor het eerst mee in rekening gebracht.

De controlemaatregelen voor dit project zijn niet verschillend van die van gewone projecten. In de mate van het mogelijke worden interne en externe controles ingeschakeld in het voorbereidingsproces.

Voor de uitvoering van dit project werden twee stuurgroepen opgericht.

De eerste stuurgroep, waarvan de samenstelling bij de start van de bouw van de sluis gewijzigd werd, komt om de zes wekensamen en staat dicht bij de operationele problemen. De projectleider wordt door de eerste stuurgroep gecontroleerd.

De tweede stuurgroep, die de voortgang van het project op een hoger niveau opvolgt, kwam het voorbije jaar niet samen

In de realisatiefase bestaat de projectorganisatie bestaan uit een projectingenieur, een werfingenieur en toezichters, aangevuld met technische en juridische ondersteuning vanuit het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De structuur van de projectorgaisatie werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van de NV Deurganckdoksluis.

De functies beschikken, bewaren, controleren, registreren en uitvoeren zijn aan verschillende medewerkers toegewezen.

Een geformaliseerd document m.b.t. de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de externe betrokken partijen in het project is beschikbaar. Zo bestaat er een projectovereenkomst "Werfopvolging", afgesloten tussen de NV Deurganckdoksluis, het Vlaamse Gewest en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Bij de start van de bouw van de tweede sluis werd met de aannemer de documentbenaming en de documentenflow vastgelegd. Hiertoe werden o.m. twee e-rooms opgericht, waarvan enkel de e-room 'Veiligheid' toegankelijk is voor de aannemer. Voor de uitvoering van de sluisgebouwen zal een derde e-room opgestart worden.

Externe communicatie gebeurt via de website www.tweedesluiswaaslandhaven.be .

Daarnaast bestaat er nauw contact met de terminaloperatoren van de concessies grenzend aan de werfzone.

<i>Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?</i>		
	<i>Bouw van de sluis (risico's gedragen door NV Deurganckdoksluis)</i>	neen
	<i>Wegenis en baggerwerken (ten laste van het Vlaamse Gewest)</i>	ja
Indien neen, dan stopt de periodieke rapportering voor dit rapport (Decreet, art 5 § 3)		

Belangrijkste conclusies: Tweede sluis Waaslandhaven

<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>
De aanleg, door Infrabel, van de sporen over de sluisbruggen dient, wat de timing betreft, afgestemd te worden op de aanlegwerken van de sluis. De aanleg, door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, van de naburige spoorwegbruggen en de haveninterne wegontsluiting, kan los worden uitgevoerd van de bouw van de sluis zelf, maar is wel nodig om tijdens de bouw van de sluis de (spoor)wegomleiding te verzekeren. De aanleg van de definitieve wegenis naar de nieuwe sluis geschiedt in combinatie met de aanleg van het complex Deurganckdok-West en werken Noord, ten oosten van het nieuwe dok.

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:	augustus 2014
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	augustus 2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	september 2017
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	september 2047
	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); 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.		

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

Risicoanalyse:

In het kader van de geactualiseerde risicoanalyse werden volgende grote risico's vastgesteld: 'onervarenheid van de administratie met het functioneel omschrijven van outputspecificaties in het bestek en DBFM-contract', 'het project geraakt niet gefinancierd' en 'kredieten voor onteigening worden niet tijdig vastgelegd'. Na het toepassen van de beheersmaatregelen blijken er echter geen grote residuaire risico's meer te zijn, wel worden 18 residuaire risico's als 'middelmattig' ingeschat. Deze hebben vooral betrekking op volgende aspecten 'juridisch/ wettelijk', organisatorisch, 'technisch' en 'financieel'. De meeste beheersmaatregelen zijn in uitvoering.

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, wat een stijging betekent met 1,5 miljoen euro t.o.v. de vorige rapportering. Deze stijging vloeit onder meer voort uit het voorzien van bijkomende maatregelen (geluidswerende maatregelen, dieptesonderingen, ..).

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).

De onteigeningskosten; de beschikbaarheidsvergoedingen te betalen door het Vlaams Gewest en de grootte van de kapitaalinbreng 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).

Planning:

Voor dit project zijn heden de studie- en de vergunningsfase lopende. Het einde van de studie- en vergunningsfase is voorzien in november 2012.

De start van de contracteringsfase (voorzien voor februari 2011) werd niet vertraagd door de lopende procedure bij de Raad van State. De einddatum van deze fase is voorzien voor juni 2014.

De definitieve vaststelling van het GRUP gebeurde in maart 2011, doch het GRUP werd op 29 november 2011 door de Raad van State geschorst.

De goedkeuring van project-MER dreigt hierdoor een vertraging van 18 maanden op te lopen (vermoedelijke nieuwe goedkeuringsdatum: november 2012): . De selectieprocedure DBFM ging van start tijdens de februari 2011 en zal tegen juni 2014 afgerond zijn

De onteigeningsprocedure loopt eveneens vertraagd opdoor de schorsing van het GRUP. De onteigeningen moeten afgerond zijn voor de aanvang van de werken

Belangrijkste conclusies: N-Z-verbinding Limburg

De realisatie wordt voorzien tussen augustus 2014 en september 2017, 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 2047.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2011 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werd 3 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 AWW.

De schorsing van het GRUP door de Raad van State heeft belangrijke consequenties voor dit project. In geval vernietiging van het GRUP kan dit de doelstellingen van dit project in het gedrang brengen

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 nog niet uitgeklaard: timing en bedrag blijven een onzekere factor vormen.

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

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

ja

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

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

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

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:	september 2015
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	december 2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	juni 2019
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	juni 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 miljoen euro studie- en onteigeningskosten en 90 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 ontwerp-plan-MER worden nog 4 alternatieven verder onderzocht.		

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 alternatief. Volgens de uitgevoerde risicoanalyse zou het algemeen residuair risico aanvaardbaar zijn indien het planalternatief V23-1A wordt gekozen. Dit alternatief vereist echter wel de opmaak van een nieuw RUP. Wordt echter geopteerd voor het alternatief V2Aa of voor het alternatief V2Ab, dan zou er geen nieuw GRUP nodig zijn doch 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:

Er zijn geen nieuwe financiële inzichten t.o.v. de rapportering begin 2011.

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).

Het hoger vermeld bedrag voor de globale studie- en onteigeningskosten betreft een raming. De vermelde onteigeningskosten hebben betrekking op de periode 1995-1991. De uiteindelijke onteigeningskosten zijn afhankelijk van het gekozen alternatief voor het project.

Ook de hoger vermelde bouwkosten betreffen een raming. De lopende studieopdracht (zie onderdeel 'interne controle') zal een meer concrete raming opleveren. Ook m.b.t. de financieringskost, de beschikbaarheidsvergoeding en de kapitaalinbreng 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'.

Planning:

Het project situeert zich op dit moment in studiefase. Na aflevering van de richtlijnen in februari 2010, is het plan-MER in opmaak. Bij de opmaak van dit plan-MER (en t.g.v. de adviesverstrekking en bijkomende onderzoeken) werd een bijkomende vertraging van 12 maanden opgelopen, wat impact heeft op de rest van de planning. Zo wordt de aanvang van de realisatiefase met een 23 maanden verdaagd t.o.v. de vorige rapportering. Ten opzichte van de initiële planning zal de aanvang van de werken een vertraging hebben van 42 maanden.

Belangrijkste conclusies: N60 Ronse

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2011 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werden 3 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Volgende knelpunten met mogelijks effect op de timing werden in kaart gebracht: 'eco-hydrologisch onderzoek', 'procedure van het lopende afbakeningsPRUP voor Ronse', 'een eventueel nieuw op te stellen GRUP afhankelijk van de resultaten van het plan-MER', het ruimtelijk ontwerpend onderzoek/voorschrijdend inzicht en de 'beperkte capaciteit van het onteigeningscomité om tijdig de nodige onteigeningen te kunnen realiseren'. Na vaststelling van het gekozen alternatief, aansluitend op het definitieve plan-MER fase 1, 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.

De projectopvolging is in handen van een studie bureau gegeven in het kader van de integrale studieopdracht m.b.t. het ter beschikking stellen van alle nodige documenten om tot een DBM-contract te komen (het technisch referentieontwerp, het bestek gebaseerd op prestatie-eisen, het plan- en het project-MER, procesbegeleiding i.f.v. draagvlakvorming, het veiligheidscoördinatieontwerp en het risicomanagement). Deze studieopdracht ving aan op 1 oktober 2007.

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.

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

m.b.t. de rapporteringsfunctie

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

Vooraf het deel 'interne controle' wordt 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 methodiek zorgt voor het verzamelen van juiste en accurate gegevens. De beoordeling van de deelrapporten gebeurt even minutieus. 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 verzameling 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.