

RAPPORT OP HOOFDLIJNEN

DOCUMENTINFORMATIE

Projectsituatie waarover gerapporteerd wordt	31 december 2010
---	------------------

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

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

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Marc Van Damme	Datum	11	april	2011
	Functie	ingenieur				
Auteur onderdeel bevindingen m.b.t. de juistheid en de accuraatheid van de verstrekte gegevens	Naam	Steven van Aken	Datum	26	april	2011
	Functie	stafmedewerker				
Validatie door het management	Naam	ir. Fernand Desmyter	Datum	28	april	2011
	Functie	secretaris-generaal Departement MOW				

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

Naam infrastructuurproject:		Derde Scheldeverruiming en Zwin-project
Deelprojecten waarover gerapporteerd wordt:		
	1. Derde Scheldeverruiming	
	Entiteit:	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW
	Alternatieve financiering:	neen
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	december 2007
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	december 2007 in Vlaanderen / februari 2010 in Nederland
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	december 2009
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	december 2009 in Vlaanderen / december 2010 in Nederland
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	101 miljoen euro (kosten Vlaanderen, studie- en uitvoeringsfase samen)
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	106 miljoen euro
	2. Zwin	
	Entiteit:	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
	Alternatieve financiering:	neen
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	januari 2013
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	december 2011
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2015
	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 €):	19 miljoen euro (enkel aandeel Vlaanderen)
Belangrijkste conclusies omtrent het algemeen luik, de risicoanalyse, het financieel aspect, de planning, de adviezen en de interne controle:		
1. Derde Scheldeverruiming		
Algemeen: Het project situeert zich gedeeltelijk op Nederlands en gedeeltelijk op Vlaams grondgebied en geeft invulling aan het aspect 'toegankelijkheid' van het streefbeeld 2030 beschreven in de Langetermijnvisie Schelde-estuarium. Voor dit project werd het meest milieuvriendelijk alternatief gekozen met een verdieping en verruiming van de Schelde op specifieke plaatsen, de aanleg van een zwaairom en een maximale storting van baggerspecie op de plaatranden om natuurpotenties mogelijk te maken (d.m.v. de creatie van laagdynamisch natuurareaal). Verder dient er een natuurcompensatie (van het habitatype slik en schor) te gebeuren tussen Noordkasteel en Fort Filip. Deze natuurcompensatie maakt geen onderdeel uit van onderhavig project, maar wel van het Sigmaplan en wordt terwille van het project van de derde Scheldeverruiming vervroegd uitgevoerd.		

Risicoanalyse:

Een grondige actualisatie van de risicoanalyse werd doorgevoerd in 2009, waarbij een groot residuair risico werd benoemd. De belangrijkste residuaire risico's waren toen: 'een negatieve uitspraak van de Nederlandse Raad van State', 'de commissie monitoring adviseert de toepassing van een erg dure stortstrategie', 'op basis van de monitoring wordt aangeraden de verruiming trager uit te voeren dan gepland' en 'de betaling van een nadeelcompensatie t.g.v. een versnelde erosie op de kabels en leidingen in Middelgat'.

Eind 2010 was de Scheldeverruiming intergraal uitgevoerd zodat er actueel geen risico's meer zijn.

Financieel aspect:

De studiekosten worden door Vlaanderen en Nederland ter beschikking gesteld van het Uitvoerend Secretariaat van de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC - in opvolging van de Proses 2010), dat in staat voor de betalingen. Dit projectbureau ziet toe op de besteding van de financiële middelen en treedt op als boekhoudkundige verantwoordelijke en aanbestedende overheid (in naam van Rijkswaterstaat). Vlaanderen betaalt 75% (m.n. 4,4 miljoen euro, zoals ook voorzien in de vorige rapportering) van de totale studiekosten, Nederland de overige 25%. De procedure voor de Raad van State in Nederland heeft Vlaanderen in 2009 bijkomend 65.000 euro gekost aan advieskosten.

De kosten voor de realisatie van het volledige project werden voor 100% gefinancierd door Vlaanderen. Deze kosten worden

geraamd op 98,4 miljoen euro (zoals ook voorzien in de vorige rapportering) en zijn reeds volledig vastgelegd. Voor aanvullende werkzaamheden (wrakkenberging en geulwandverdedigingen) draagt Nederland voor een bedrag van maximaal 30 miljoen euro bij in de kosten.

Voor de realisatie van de natuurcompensatie werd in 2009 bijkomend 2,7 miljoen euro voorzien. Dit bedrag vormt 50% van de totale kosten voor deze compensatie, een bedrag dat niet meer gebudgetteerd is binnen het Sigmaplan, zoals reeds in de vorige rapportering meegedeeld.

T.g.v. het project worden heden bijkomende onderhoudsbaggerkosten voorzien, die geraamd worden op 13 à 26 miljoen euro per jaar. De eerste jaren na realisatie van het project kunnen deze onderhoudsbaggerkosten hoger liggen.

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

Planning:

Het project wordt in studiefase opgevolgd door een gedeelde projectleiding tussen Vlaanderen en Nederland.

De uitvoering van het project wordt gecontroleerd door Vlaanderen en dit zowel op Vlaams als op Nederlands grondgebied.

Het project op Vlaams grondgebied is volledig gerealiseerd. Op Nederlands grondgebied is men nog bezig met de vergunningsfase. Het geplande einde van deze fase werd met een half jaar verschoven t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering, tot januari 2010, t.g.v. het wachten op de afhandeling van de beroepsprocedure tegen de vergunningen.

De vertraging in de vergunningsfase vertaalt zich in een soortgelijke vertraging op de aanvang en het einde van de werken in Nederland, waardoor het project een jaar later afgerond zal zijn dan oorspronkelijk gepland.

Tijdens de realisatie van de werken wordt de methode van flexibel storten toegepast, waarbij op basis van monitoring de stortstrategie bijgestuurd wordt indien nodig.

Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2010 werd één vraag gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Tijdens de voorbereidingsfase werden de risico's continu opgevolgd en geactualiseerd door het Coördinatieoverleg. Over de risicoanalyse werd om de 6 maanden gerapporteerd aan de VNSC. Om de 6 maanden werden ook de beheersmaatregelen door het Coördinatieoverleg geëvalueerd.

Tijdens de uitvoeringsfase worden de risico's wekelijks in kaart gebracht en geactualiseerd en de beheersmaatregelen continu opgevolgd en bijgestuurd. De actuele risico's worden om de 6 maanden aan de VNSC gerapporteerd.

Een eerste raming werd gemaakt in het kader van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-Estuarium. Bij de bepaling van de projectalternatieven werd deze raming verfijnd. T.o.v. deze verfijning zijn de geraamde studiekosten met 25 à 30% toegenomen t.g.v. extra onderzoeken door onvoorziene omstandigheden (de nood aan natuurcompensatie, plaatrandonderzoek en extra adviezen). Voor de financiering van de studiefase wordt gewerkt met een voorschottenregeling (Vlaanderen betaalt per kwartaal een voorschot aan Nederland).

M.b.t. de studiefase gebeurt er een driemaandelijks financiële rapportage t.a.v. de VNSC, met jaarlijks een evaluatie van de voorschotten (met meer- of terugbetaling tot gevolg). De financiële gegevens en transacties worden gecontroleerd door het Coördinatieoverleg en de VNSC. Voor de uitvoeringsfase is Vlaanderen verantwoordelijk. De controlemaatregelen voor dit project zijn niet verschillend van die van andere (infrastructuur)projecten, met uitzondering m.b.t. de financiële afhandeling t.g.v. de internationale context. Op de kosten voor de uitvoeringsfase voert Rijkswaterstaat (als beheerder van de Westerschelde) een controle uit.

De procesmatige opvolging gebeurt door coördinatoren / projectmanagers. Aanpassingen aan de multidisciplinaire projectorganisatie zijn mogelijk. De VNSC-secretarissen hebben een overzicht van al de aspecten van het project. Er is geen charter of een lijst van verantwoordelijkheden, wel een wie-doet-wat-lijst. De bevoegdheden situeerden zich bij de voorzitters van de werkgroepen. De functies beschikken, bewaren, controleren, registreren en uitvoeren zijn aan verschillende medewerkers toegewezen.

Tijdens de voorbereidingsfase was het Coördinatieoverleg een belangrijke actor, dat maandelijks samen kwam. Met het consortium is er een maandelijks voortgangsoverleg met deelname van de (deel)projectleiders. In het kader van het OAP (Overleg Adviserende Partijen) adviseren de stakeholders de verschillende stappen in het proces. Zo werd het maatschappelijk draagvlak bepaald.

Op jaarlijkse en halfjaarlijkse basis is er, bij belangrijke vooruitgang, terugkoppeling naar de VNSC. Er gebeurt tevens een terugkoppeling via het maandelijks Vlaams- Nederlands baggeroverleg en het tweemaandelijks Overleg Flexibel Storten.

Er bestaan interne en externe communicatiekanalen die garanderen dat de juiste informatie aan de juiste persoon op het juiste tijdstip wordt verschaft. Er is een communicatieverantwoordelijke en een website.

Er wordt gegarandeerd, geëvalueerd en bewaakt dat de informatie in de rapportering aan het Vlaams Parlement zo actueel mogelijk is. Het rapport wordt door verschillende medewerkers samen opgesteld om zo relevante en volledige informatie aan te leveren.

2. Zwin

Algemeen:

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 120ha, zonder westelijke geulverlegging en zonder ingrepen voor spuiwerking.

Risicoanalyse:

De risicoanalyse werd grondig geactualiseerd in 2009. 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' en 'vertraging op het aanwijzingsbesluit aan Nederlandse zijde'. Veel 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. Het maatschappelijk draagvlak blijkt doorheen het proces een kritische factor.

De meeste 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 uitvoeringskosten van het gekozen alternatief worden geraamd op 19 miljoen euro voor het project op Vlaams grondgebied samen. De aankoop van de grond wordt actueel geraamd op 6,4 miljoen euro (of 0,4 miljoen euro meer dan in vorige rapportering).

De bouw van de dijk wordt actueel geraamd op 8 miljoen euro (of 1,2 miljoen euro minder dan in vorige rapportering).

De natuurinrichting wordt actueel geraamd op 4,7 miljoen euro t.o.v. 14,8 miljoen euro vorige rapportering.

De lagerere raming vloeit voort uit het feit dat het inrichtingsplan verfind werd en de daaraan gekoppelde kostenraming nauwkeuriger werd uitgevoerd.

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. Het einde van deze fase wordt voorzien in april 2011.

T.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering wordt de vergunningsfase met 10 maanden verlengd, tot september 2012 t.g.v. procedurele vertragingen bij de opmaak van het GRUP.

De aanbestedingsfase wordt hierdoor, t.o.v. de vorige rapportering, met 10 maanden verschoven in de tijd (aanvangsdatum maart 2012, einddatum december 2012).

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 4 maanden verschoven t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering; d.w.z. dat de werken drie jaar en 4 maanden later starten. De nieuwe einddatum is nu voorzien voor 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 2010 werden er geen vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Er is een constante aftoetsing met het fysisch programma. De financiering van het project is voorzien op BA MCU MI106 van het Vlaams Investeringsfonds. In 2010 werd geen budget vastgelegd noch besteed daar het budget voor de grondverwerving en de zeewering werd doorgeschoven naar 2011 en 2013. De budgetten worden door zowel de projectleider als het ondersteunend financieel management opgevolgd.

De leiding wordt opgenomen door de leidend ambtenaar / projectingenieur. De nodige ondersteuning in de projectorganisatie is voorzien. Ad-hoc overleg vindt plaats in het kader van de procedures. De uitvoeringsfase zal geen specifieke overlegstructuren noodzakelijk maken.

Kan het residuaire risico de doelstellingen van het project nog in gedrang brengen?	Derde Scheldeverruiming	neen
	Zwin	ja

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

Conclusies met betrekking tot samenhangende projecten:

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

Het project 'derde Scheldeverruiming' is concreet verbonden met volgende natuurprojecten op de Schelde: Zwin, 300 ha natuur in het middengebied van de Westerschelde en Hedwige-Prosperpolder. Deze projecten dienen, volgens het op 21 december 2005 afgesloten verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, zoveel als mogelijk gelijk te lopen met de Scheldeverruiming. Daar loskoppeling van deze projecten evenwel geen nadelige ecologische gevolgen heeft, werd dit ook doorgevoerd om vertraging op het project 'derde Scheldeverruiming' te voorkomen. De 'derde Scheldeverruiming' is sinds eind 2010 volledig gerealiseerd.

Het natuurproject 'Hedwige-Prosperpolder' en het vereiste natuurcompensatieproject tussen Fort Filip en Noordkasteel maken onderdeel uit van het 'Geactualiseerd Sigmaplan', waardoor het project 'derde Scheldeverruiming' gerelateerd is aan dit Geactualiseerd Sigmaplan. In de planning van het Geactualiseerd Sigmaplan diende het natuurcompensatieproject tussen Fort Filip en Noordkasteel, t.g.v. de relatie met het project 'derde Scheldeverruiming', sneller uitgevoerd te worden dan oorspronkelijk voorzien.

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

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:	
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	doorlopend
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	
2. Afwerking van het GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2006
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	idem
	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
4. Cluster Kalkense Meersen		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2010
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2020
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	idem
5. Cluster Durme en haar vallei		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2020
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	idem
6. Cluster Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2020
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	idem
7. Cluster Dijlemonding		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2009
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2020
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	idem
8. Cluster Grote Nete		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2010
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2014
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2020
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2024

9, Cluster Bovendijle	
Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	2014
Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	2014
Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2024
Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2024
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 €):	895 miljoen euro (gebaseerd op de initiële raming met prijspeil 2005)
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 -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 dijkversterkingsprojecten, de afwerking van de GOG Kruibeke-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" - zie hiervoor de rapportering m.b.t. dit project) maken hier deel van uit; - afwerking van het GOG Kruibeke-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 landinwaartse verplaatsing van de Scheldedijk om de natuur langs de Schelde extra ruimte te geven; - cluster Kalkense Meersen: omvat de ontpolderingsprojecten en de realisatie van de GOG's en wetland. Deze projecten bevinden zich in de gemeenten Wetteren, Laarne, Wichelen en Berlare; - cluster Durme en haar vallei: omvat ontpolderingen ter realisatie van zoetwatergetijdegebieden, de inrichting van estuariene natuur en de inrichting van wetlandgebieden. Deze projecten situeren zich in de gemeenten Lokeren, Waasmunster, Zele, Temse en Hamme. Er wordt tevens een globaal inrichtingsplan opgemaakt voor de Durmevallei; - cluster Vlassenbroek - Grote Wal - Kleine Wal - Zwijn: omvat de realisatie van GOG's. De projecten zijn gelegen in de gemeenten Dendermonde en Temse; - cluster Dijlemonding: omvat de realisatie van GOG's. De projecten zijn gelegen in de gemeente Willebroek en op het grondgebied van de stad Mechelen; - 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.	

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 Sigmaphan 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.

De periodieke actualisering van de risicoanalyse wordt verder gezet in 2011.

Het algemeen residuair risico is aanvaardbaar.

Financieel aspect:

Gezien de goedkeuring van het Geactualiseerd Sigmaphan 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 2010 was een totaal bedrag van 184,5 miljoen euro vastgelegd (waarvan ca. 25 miljoen in 2010). De overige kosten moeten nog vastgelegd worden. Sinds 2006 bedragen de meerwerken 7,5 miljoen euro (waarvan 1,2 miljoen euro in 2010, vooral voor de dijkwerken Zeescheldebekken, de overkoepelende studies en activiteiten en de cluster Hedwige- en Prosperpolder), werd er voor 5,4 miljoen euro aan prijsherzieningen vastgelegd (waarvan 1,4 miljoen euro in 2010, in hoofdzaak voor het project GOG Kruikebe-Bazel-Rupelmonde, het project Hedwige-Prosperpolder op Vlaams grondgebied en de dijkwerken Zeescheldebekken) en een 75.477 euro aan verwijntresten betaald (waarvan 6.332 euro in 2010). De raming van de nog te voorziene kosten ligt hierdoor ca. 20 miljoen euro lager dan de raming van de nog te voorziene kosten opgenomen 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 budgetbehoeften 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 Sigmaphan 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).

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 Kruikebe-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.

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 - Zwijs en

Dijlemonding situeren zich nog in aanbestedingsfase, en dit t.g.v. vertragingen bij de opmaak van de noodzakelijke GRUP's. De start van de werken is voorzien voor 2011

De studiefase van de cluster Grote Nete werd met twee jaren verlengd om o.a. voldoende draagvlak voor het project te creëren en om de technische uitwerking op punt te stellen. Het einde van deze fase wordt voorzien in de loop van 2010, waarna een twee jaar durende vergunningsfase volgt. Deze vergunningsfase duurt een jaar langer dan oorspronkelijk gepland t.g.v. de nood tot opmaak van een GRUP. Ook voor de daarop volgende aanbestedingsfase wordt een extra jaar voorzien, om de budgettaire impact van het project te spreiden. Dit resulteert in de start van de realisatiefase in 2014, vier jaar later dan voorzien in de vorige rapportering. Het einde van de werken wordt voorzien in 2024.

De initiatie fase van de cluster Bovendijle werd in de loop van 2010 opgestart.

Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2010 werden 29 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

Door het niet voorzien van de nodige budgetten in 2009 en 2010, werd de voorziene planning niet gehaald. In de komende jaren dient er hierdoor een inhaalbeweging te gebeuren op vlak van budgettaire ruimte voor de aanbestedingsfase.

Er is een projectorganisatie en een algemeen projectplan aanwezig met afspraken over kennisuitwisseling, beslissingsbevoegdheden, ... Deze projectorganisatie wordt bijgestuurd naargelang de noden van het moment. Het Geactualiseerd Sigmaplan wordt door de projectorganisatie procesmatig en inhoudelijk opgevolgd.

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

neen

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

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 Geactualiseerd Sigmaplan geeft mee invulling aan het aspect 'natuurlijkheid' van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium via het project Hedwige-Prosperpolder, de Kalkense Meersen, de ontwikkeling van natuur in een aantal overstromingsgebieden en de natuurontwikkeling tussen Fort Filip en Noordkasteel. Zo is de natuurontwikkeling in de Hedwige-Prosperpolder, de Kalkense Meersen en tussen Fort Filip en Noordkasteel rechtstreeks verbonden met het project 'derde Schelderverruiming' van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium.

Het strategisch plan voor de haven van Antwerpen is gekoppeld aan de doelstellingen van het Geactualiseerd Sigmaplan daar in dit strategisch plan de realisatie van natuur langs de Schelde (in het noordelijk gebied van de haven van Antwerpen linkerScheldeoever) is opgenomen ter invulling van de instandhoudingsdoelstellingen van het vogelrichtlijngebied SBZ-V 3.6 "Schorren en Polders van de Beneden Schelde" en het habitatchtlijngebied SBZ-H "Schelde- en Durmeëstuarium van de Nederlandse grens tot Gent".

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

Naam infrastructuurproject:		N60: aanleg ring rond Ronse
Entiteit:		Agentschap Wegen en Verkeer
Alternatieve financiering:		ja
Initieel voorziene startdatum realisatiefase:		februari 2012
Geactualiseerde startdatum realisatiefase:		oktober 2013
Initieel voorziene einddatum realisatiefase:		december 2015
Geactualiseerde einddatum realisatiefase:		juli 2017
Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		juli 2047
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 €):		idem
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 rond 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 het kader van het in opmaak zijnde plan-MER worden 6 alternatieven en een tussenvariant onderzocht. <u>Risicoanalyse:</u> De risicoanalyse werd opgestart. Een eerste voorlopige inventarisatie van de risico's werd uitgevoerd, die verfijnd wordt na de keuze van het alternatief. Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder). <u>Financieel aspect:</u> Er zijn geen nieuwe financiële inzichten t.o.v. de rapportering begin 2010. 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 studie- en onteigeningskosten betreft een raming. 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 kapitaalbreng in de SPV door het Vlaams Gewest zal er in de toekomst meer duidelijkheid komen. Er worden geen beschikbaarheids- of vraagvergoeding te betalen door derden of vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest voorzien. Het beheer en het onderhoud worden tijdens de looptijd van het contract van alternatieve financiering uitgevoerd door de tijdelijke handelsvereniging. De opmaak van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) wordt niet voorzien. Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).		

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 11 maanden opgelopen, wat impact heeft op de rest van de planning. Zo wordt de aanvang van de realisatiefase met een half jaar verdaagd t.o.v. de vorige rapportering. Ten opzichte van de initiële planning zullen de werken een vertraging hebben van 19 maanden.

Adviezen / Vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

In 2010 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en wordt één vraag 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'.

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?	nog niet ingeschat
--	-----------------------

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.

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

Naam infrastructuurproject:		OW-plan Oostende
Entiteit:		Afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW 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:	december 2012
2. Zeewering		
2.1. Project-MERplichtige deelprojecten (zeewering Oostende-centrum en geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende Oosteroever)		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2008
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	augustus 2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2015
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2013
2.2. Zeedijkrenovatie en ondergrondse parkeergarages		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	september 2008
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	februari 2009
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2012
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	december 2011
2.3. Veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	3e kwartaal 2010
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	maart 2011
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	2011
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	2013
2.4. Natuurcompensatie		
	Initieel voorziene startdatum realisatiefase:	februari 2008
	Geactualiseerde startdatum realisatiefase:	september 2008
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	najaar 2008
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	november 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 €):		179 miljoen euro (uitvoerings- en studiekosten samen)

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

Algemeen:

Het OW-plan Oostende kent reeds een lange lijdensweg.

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

In de jaren 90 ontstond ook de nood om de haven van Oostende toegankelijk te maken voor schepen tot 200m lengte.

Eind 1999 werd daarom beslist om beide projecten te integreren in het OW-plan Oostende. Onderhavige rapportage vat daarom aan vanaf de integratie van beide projecten en het ontstaan van het 'OW-plan Oostende' in november 1999.

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

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

Op 14 december 2007 koos de Vlaamse Regering alternatief A als voorkeursalternatief (o.a. bestaande uit een groeistrand, een plateauvormige glooiing t.h.v. het Zeeheldenplein, een oost- en westdam rond de havenmond en een vaargeul van 143'), mits rekening wordt gehouden met een oostwaartse verschuiving van de basis van de westelijke dam, en gaf opdracht om gelijktijdig met de werken over te gaan met de uitvoering van de natuurcompensatie. Dit alternatief werd verder uitgewerkt en onderzocht in een project-MER. In augustus 2009 werd, rekening houdende met de resultaten van het project-MER 'Kustverdediging en maritieme toegankelijkheid van Oostende', het uit te voeren projectalternatief gekozen.

Het project bestaat uit volgende deelprojecten:

1. Maritieme toegankelijkheid: bestaande uit een vaargeul met een streefdiepte van -8,5TAW, een breedte tussen de 150 en 300m en een Oost- en Westdam met een hoogte van +7mTAW (met hoofden op +8mTAW);

2. Zeewering:

- Project-MER plichtige deelprojecten met:

A. Zeewering Oostende-centrum (incl. groeistrand, bovenop het Noodstrand, en Zeeheldenplein);

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

- renovatie Albert I promenade (incl. de bouw van parkeergarages onder de zeedijk);

- natuurcompensatie (o.a. ecologisch strand t.h.v. het strand op de oosteroever van de Ijzermonding te Nieuwpoort);

- veiligheidsmaatregelen tegen overstroming via de haven.

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.

Voor het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' wordt geen risicomanagement meer voorzien, daar alle vergunningen reeds werden bekomen, het deelproject in volle uitvoering is en het residuair risico als beperkt wordt ingeschat. De door het intern projectteam in kaart gebrachte risico's werden geactualiseerd. Twee risico's zijn ondertussen achterhaald en een bijkomend risico werd vastgesteld.

Voor het deelproject 'Zeewering' worden in de rapportering over 2010 als belangrijkste risico's vermeld:

- het ontbreken van de financiële middelen ten einde de realisatie van de onderdelen van het OW-plan binnen een maatschappelijk aanvaardbare termijn af te ronden. Dit risico wordt als groot geëvalueerd,

- vertragingen bij het nemen van beslissingen en het toekennen van vergunningen o.a. voor het winnen van grote hoeveelheden zand per jaar ten behoeve van de aanleg van het groeistrand. Indien het probleem zich zou stellen, dan zou het zandtekort deels kunnen worden opgevangen door verlenging van de bestaande concessies en/of door baggeren op de concessiezones van de privésector.

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

Financieel aspect:

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

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

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

De huidige raming van het project stemt overeen met de raming opgenomen in de vorige rapportering. Deze meerkost wordt veroorzaakt door problemen bij het baggeren en de vondst van zeemijnen in het kader van het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid'.

De raming voor het deelproject 'Maritieme Toegankelijkheid' bedraagt heden 129 miljoen euro, waarvan 24 miljoen euro meer- en minwerken, 7 miljoen euro prijsherzieningen¹ en 664.192 euro verwijlntresten¹. De exploitatie- en onderhoudskosten voor dit deelproject worden voor de eerste 30 jaar na afwerking van het deelproject op totaal 6 miljoen euro geraamd.

De kosten voor het deelproject 'Zeewering' (incl. de studiekosten voor heel het project) worden geraamd op 70,3 miljoen euro (vorige raming 69,1 miljoen euro), waarvan 321.727 euro meer- en minwerken, en blijven in de buurt van de initiële raming.

Deze beperkte meerkost vloeit hoofdzakelijk voort uit de aangepaste raming voor de realisatie "Zeeheldenplein" (+ 1 miljoen euro),

aangepaste raming deelplan 3 (+ 0,5 miljoen euro) en na aanbesteding van de onderdelen natuurcompenserende onderdelen fase 2 en overstromingsmaatregel.

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.

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).

Planning:

1. 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. Heden wordt voorzien dat de werken in december 2012 beëindigd zullen zijn. De baggerwerken ten behoeve van de maritieme toegankelijkheid lopen ongeveer een jaar vertraging op t.o.v. de datum gemeld in de vorige rapportering (afwerking nu voorzien in juni 2010) t.g.v. de vondst van mijnen.

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

2. 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. Project-MER plichtige deelprojecten:

Huidige rapportering over de beheersing van de project-MER plichtige deelprojecten omvat 3 luiken:

- Zeewering Oostende-centrum - onderdeel Zeeheldenplein. De aanvang van de realisatie is voorzien voor augustus 2011, het uitstel met 7 maanden is te wijten aan de vertraging van de uitwerking van de studie Zeeheldenplein door het studiebureau. Het einde van de werken is voorzien voor juni 2012, m.a.w. een half jaar vroeger dan voorzien in de rapportering 2010 (projectsituatie 2009).

- Zeewering Oostende-centrum - onderdeel Groeistrand: beperkte vertraging werd opgelopen t.w.a. vertraging bij de federale procedure tot opmaak van een MB betreffende de afbakening van de sectoren in exploitatiezone 4 voor de exploratie en de exploitatie van niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en het continaal plat; wanneer de noodzakelijke kredieten beschikbaar zijn kunnen de werken starten in september 2012;

- Geïntegreerd Kustzonebeheer Oostende Oostoever: de aanvang van de vergunningsfase is voorzien voor december 2011 (vorige rapportering: september 2009). Het uitstel is onder meer te wijten aan vertraging bij de afwerking van het project-MER 'Kustverdediging en maritieme

Het deelplan 2 'Zeedijkrenovatie' wordt versneld uitgevoerd. December 2011 is de nieuwe einddatum voor de realisatie van dit deelplan.

Het deelplan 4 'Veiligheidsmaatregelen tegen overstromingen via de haven' wordt in 3 fasen uitgevoerd. Wegens de beschikbaarheid van de nodige kredieten, wordt fase 1 versneld uitgevoerd, aanvangsdatum = maart 2011. Het einde van de realisatiefase voor de fasen 2 en 3, blijft voorzien voor 2013.

2.4. Natuurcompensatie:

Ook deze projectcluster is in uitvoering. Wegens vertraging van de voltooiing voor de eerste fase van de werken (voltooid in januari 2010 i.p.v. mei 2009), werd de bouwvraag voor de fasen 2 en 3 pas ingediend in mei 2010. Deze bouwvergunning werd bekomen in oktober 2010, waarna de contracteringsfase in november 2010 (6 maanden later dan voorzien in de vorige rapportering) kon starten. De werken zullen evenwel ongeveer 1,5 jaar later afgerond worden dan voorzien in de vorige rapportering t.g.v. de nood aan budgettaire spreiding en de afstemming met het broedseizoen, het stormseizoen, de militaire activiteiten en de vertraagde baggerwerken voor de nieuwe vaargeul (zie hoger). D.w.z. dat de werken ongeveer 4 jaren later afgerond zullen zijn dan oorspronkelijk voorzien. 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 2010 werden geen bijkomende adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werd er 3 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. Het risicomanagement m.b.t. het deelproject 'Zeewering' werd opgestart. De nodige beheersmaatregelen worden 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 verwijltresten tot een minimum te beperken, wordt bij onvoorziene omstandigheden voor dit deelproject gebruik gemaakt van ramingstaten.

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.

Om geen vertraging in de bouw van de havendammen te krijgen, werd de nieuwe vaargeul in februari 2010 in gebruik genomen, ook al zijn de baggerwerken niet volledig voltooid. Hierdoor diende een dieptebeperking opgelegd te worden aan de schepen. De baggerwerken zullen voltooid zijn tegen de zomer 2010.

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 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 residuair 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.

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.

1. Enkel de verwijlintresten en de prijsherzieningen gekend in het COGNOS-systeem werden in rekening gebracht.

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

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:		augustus 2011
Initieel voorziene einddatum realisatiefase:		2 juli 2013
Geactualiseerde einddatum realisatiefase:		december 2015
Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		/
Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		627 miljoen euro
Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):		684 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 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 risico-analyse 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 risico-analyse, werden al de residuaire risico's als 'middelmattig' ingeschat. De meeste beheersmaatregelen zijn in uitvoering of uitgevoerd. De in de rapportering weergegeven risico's beperken zich tot de risico's die nog aan de orde zijn. Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).		
<u>Financieel aspect:</u>		
De totale studiekosten van het project worden actueel geraamd op 6,3 miljoen euro tegen 10,5 miljoen euro in 2009. De vermindering van de studiekosten wordt verklaard door het feit dat de kosten voor het afsluiten van de tienjarige aansprakelijkheidsverzekering opgenomen zijn in de aanbesteding voor de bouw van de sluis. Enkel de kosten verbonden aan de controle i.v.m. de tienjarige aansprakelijkheidsverzekering zijn vermeld bij de studiekost. De totale realisatiekosten werden eind 2010 geraamd op 678 miljoen euro, een stijging met 37 miljoen euro t.o.v. de raming 2009. De raming 2010, die rekening houdt met de indexering aan uitvoering 2011-2015, werd aangepast aan de laatste gegevens op moment van publicatie bestek (meerkost te wijten aan het vastzetten van de staalprijs, meerekenen tienjarige aansprakelijkheidsverzekering, correctie damplanken + wielschuiven). In 2011 zal op basis van de reële inschrijvingsprijzen een reductie gebeuren van de "onzekerheidsmarge". Onteigeningen worden niet voorzien. De aanleg van de sporen op de bruggen over de sluis en van de sporen naar deze bruggen zijn ten laste van Infrabel. Een dochtervennootschap van de NV Vlaamse Havens zal optreden 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. Het Vlaams Gewest geeft hiertoe een subsidie aan het havenbedrijf. De hoogte van de beschikbaarheidsvergoeding en van de subsidie zijn nog te bepalen. Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder).		

Planning:

Dit project bevindt zich actueel in contracteringsfase. Deze fase loopt 7 maanden langer uit dan gemeld in de vorige rapportering, ondermeer omdat tijdens de aanbestedingsprocedure de uitspraak van de Raad van State tegen het bestek (o.m.

de vastzetting van de staalprijsen) werd afgewacht.

Ook de geplande aanbestedingsfase werd hierdoor met 8 maanden t.o.v. de vorige rapportering verschoven.

Adviezen en vragen van de leden van het Vlaams Parlement:

Voor dit project werden in 2010 juridische adviezen gevraagd in het kader van de procedure bij de Raad van State tegen het bestek.

Tevens werd een vergelijkende kostenstudie Deurganckdoksluis en de Grote Zeesluis (kanaal Gent-Terneuzen) uitgevoerd.

Tot slot werd ook advies ingewonnen over de technische vereisten voor de basculebruggen 2^{de} sluis.

In 2010 werden m.b.t. het project 5 vragen gesteld door de leden van het Vlaams Parlement.

Interne controle:

De opvolging van de uitvoering van de beheersmaatregelen gebeurt ad hoc door de projectleider en systematisch door het studiebureau dat het risicomanagement implementeert. Hiertoe behoort tevens een controle op de effectiviteit van de beheersmaatregelen. Een actualisatie van het risicomanagement gebeurde eind 2010.

De eerste raming dateert van 2004. De raming, opgenomen in dit rapport, houdt rekening met de laatste gegevens op moment van publicatie van het bestek (vastzetten staalprijs, meerekenen 10 jaarlijkse verzekering, correctie damplanken + wielschuiven). In 2011 zal een reductie gebeuren van de "onzekerheidsmarge" op basis van de reële inschrijvingsprijzen. De belangrijkste afwijking t.o.v. de basisraming situeert zich in het ontbreken van de bodembescherming in de basisraming. Iedere vertraging in de start van de realisatie van het project resulteert in een prijsstijging t.g.v. het inflatieverschijnsel.

Wat de financiering van de tweede sluis betreft, werden met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de nodige afspraken gemaakt. De overeenkomsten moeten nog verder worden gefinaliseerd.

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 dit project werden twee stuurgroepen opgericht. De eerste stuurgroep komt iedere anderhalve maand samen en staat dicht bij de operationele problemen. De tweede stuurgroep bespreekt de voortgang van het project op een hoger niveau. De projectleider wordt door de eerste stuurgroep gecontroleerd.

In de voorbereidingsfase waren, via o.a. werkgroepen, verschillende disciplines vertegenwoordigd in de projectorganisatie. In de realisatiefase zal de projectorganisatie bestaan uit een projectingenieur, een werfingenieur en toezichters, aangevuld met technische en juridische ondersteuning vanuit MOW en het GHA.

De verantwoordelijkheden binnen de afdeling zijn vastgelegd via een besluit van het afdelingshoofd. Voor de verantwoordelijkheden bij de uitvoering van het project wordt beroep gedaan op het procedurehandboek en de procedure 'werfopvolging'. 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 ontbreekt nog.

De uiteindelijke risicoallocatie voor de uitvoering moet nog vastgelegd worden en hangt af van de uiteindelijke contractvorm.

Externe communicatie gebeurt via de website.

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.

De aanleg, door Infrabel, van de sporen over de sluisbruggen dient, wat de timing betreft, afgestemd te worden op de aanlegwerken van de sluis.

Ook de aanleg, door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, van de naburige spoorwegbruggen en de haveninterne wegontsluiting dient, wat de timing betreft, afgestemd te worden op de aanlegwerken van de sluis.

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

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:	juli 2014
	Initieel voorziene einddatum realisatiefase:	31 december 2022
	Geactualiseerde einddatum realisatiefase:	mei 2023
	Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:	/
	Initieel geraamde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	301 miljoen euro ¹
	Geactualiseerde kostprijs, inclusief BTW (indien verschuldigd) (miljoen €):	581 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 zeesluis ter hoogte van de CarCokes site, een grote tijzone met een binnenvaartsluis en een snelle zeesluis ter hoogte van de Visartsluis). Op 3 april 2009 koos de Vlaamse Regering voor het alternatief van een beperkte tijzone met een zeesluis ter hoogte van de CarCokes site. Na overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer en met De 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 start in de loop van 2011. <u>Risicoanalyse:</u> De risicoanalyse is lopende: de belangrijkste projectrisico's werden opgesteld. De beheersmaatregelen zijn nog niet uitgewerkt. Voor bijkomende informatie wordt verwezen naar het onderdeel 'interne controle' (zie verder). <u>Financieel aspect:</u> 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 3,3 miljoen euro of een verhoging met 2,2 miljoen euro t.o.v. de vorige rapportering. Deze verhoging is nagenoeg volledig te wijten aan begeleidende studies (geraamd op 2 miljoen euro). De onteigeningskosten zijn voor het eerst opgenomen in het financieel luik en bedragen 5 miljoen euro. In 2010 werd op basis van de kostenraming in de MKBA een volledig nieuwe raming voor de realisatiekosten opgemaakt. De geactualiseerde totale raming voor de realisatiekosten van het volledige project bedraagt 573 miljoen euro, zijnde een toename met 154 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 deze toename. 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.		

Planning:

Het project bevindt zich op dit moment nog in studiefase. Het procedurehandboek werd opgemaakt en het project-MER is in opmaak. De studiefase wordt afgerond in februari 2012. De vertraging met 14 maanden vloeit voort uit de heropstart van de project-MER, waarin ook de tram- en de wegtunnel meebekeken wordt.

De aanvang van de vergunnings- en de aanbestedingsfase wordt, t.o.v. de planning opgenomen in de vorige rapportering, verschoven van begin 2011 naar begin 2014 t.g.v. heropstart van de project-MER. Het einde van deze fases blijft voorzien in 2019.

Beide fasen verlopen ook overlappend met de realisatie van de werken, die in november 2014 aanvangen, 3 jaar en 4 maanden later dan voorzien in de vorige rapportering. Het einde van de werken is voorzien in mei 2023, 5 maanden later dan gemeld in de vorige rapportering.

De exploitatie van het project start in mei 2023.

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 2010 werden 6 vragen 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. Begin maart 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 beheersen van de belangrijkste risico's. In deze studie worden als grootste projectrisico's vermeld: geen duidelijkheid over de projectfinanciëring en het ontbreken van een communicatiestructuur naar de verschillende belangengroepen.

In de loop van 2011 zullen de beheersmaatregelen bepaald worden, uitgevoerd en geëvalueerd.

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. Er bestaat nog geen duidelijkheid over de financiering van het totaalproject. In het rapport wordt aangenomen dat de totale kostprijs van het totaalproject wordt onderschat: bepaalde projecten zijn nog niet in detail geraamd of nog niet ingebracht in de totale kostprijs. 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.

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

Volgens de interne controller is 'een eventuele schrapping van de reservatiezone voor waterinfrastructuur in het afbakeningsGRUP voor de haven' de grootste in beeld gebrachte projectrisico.

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.

Er is geen interne controle op de gegevens van de projectleider, noch een gedocumenteerde interne controle. Er bestaat

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

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

nog niet
ingeschat

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;
- sanering Car Coke Zeebrugge: deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP;
- het Neptunusplan van De Lijn.

1. In de initiële raming waren de onteigeningskosten niet meegerekend.

Rapport op hoofdlijnen - Grote infrastructuurprojecten

Belangrijkste conclusies:

Naam infrastructuurproject:		N-Z verbinding Limburg
Entiteit:		Agentschap Wegen en Verkeer
Alternatieve financiering:		ja
Initieel voorziene startdatum realisatiefase:		augustus 2011
Geactualiseerde startdatum realisatiefase:		januari 2013
Initieel voorziene einddatum realisatiefase:		augustus 2015
Geactualiseerde einddatum realisatiefase:		december 2015
Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering:		december 2045
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: 7,4 miljoen euro (waarvan 5,1 miljoen euro ten laste van Via-Invest); bouwkosten : 384 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. <u>Risicoanalyse:</u> 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 'middelmatig' 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). <u>Financieel aspect:</u> 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 worden 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 7,4 miljoen euro, wat een stijging betekent met 753.826 euro t.o.v. de vorige rapportering. Deze stijging vloeit voort uit de verlenging van de bestaande overeenkomst "Communicatie en overlegstructuur" tot 2012. 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 kapitaalbreng in de SPV door het Vlaams Gewest moeten nog worden bepaald. 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-, vergunningsfase lopende. Het einde van de studie- en vergunningsfase is voorzien in mei 2011.

De aanvangsdatum voor de contracteringsfase is voorzien voor februari 2011, de einddatum voor januari 2013.

De definitieve vaststelling van het GRUP is voorzien voor februari 2011; de goedkeuring van project-MER voor mei 2011. De start van de selectieprocedure DBFM is gepland voor februari 2011.

De realisatie wordt voorzien tussen januari 2014 en december 2016, 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 2046.

In 2010 werden geen adviezen m.b.t. dit project ontvangen en werd één vraag 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.

In 2007 ging de Vlaamse Regering akkoord om dit project te financieren via alternatieve financiering. Wegens het oplopen van de toenmalige raming (oorspronkelijk eraming 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 vormen een onzekere factor.

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?	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.

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 - Neerpleit - Overpelt - Lommel, waarvan één van de in onderzoek zijnde alternatieven door de doortocht loopt. Beide projecten zijn in voorbereiding.

**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 alle deelrapporten en het rapport op hoofdlijnen zijn gericht op 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

In 2010-2011 was er een wissel in de rapporteringsfunctie. Dit bracht de continuïteit en accuraatheid op geen enkel ogenblik in het gedrang. Door de rapporteringsfunctie werd immers in dezelfde mate 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

Vooral het deel 'interne controle' wordt grondig nagekeken met de rest van de onderdelen.

Om de hoofddoelstellingen te realiseren dringt de rapporteringsfunctie dus steeds aan op een transparante reactie van de projectleider(s) op alle vragen, onduidelijkheden en discrepanties uit alle rapporten. Van data, bedragen, actualisaties en wijzigingen die niet overeenstemmen in de verschillende delen wordt aan projectleiders en -medewerkers gevraagd bijkomende informatie te bezorgen. Het rapport op hoofdlijnen wijkt op sommige punten af van de onderliggende rapporten omdat de rapporteringsfunctie op sommige onduidelijkheden niet altijd een transparante reactie van de projectleider kon verkrijgen. Om de continuïteit te garanderen wordt daarom steeds voortgeborduurd op de gegevens van de voorgaande rapporteringen. 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** (information and communication)

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

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.