

Strategisch HaveninfrastructuurProject (SHIP) Zeebrugge

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

DOCUMENTINFORMATIE

Jaar waarop de rapportering betrekking heeft	2010
Naam project	Strategisch HaveninfrastructuurProject (SHIP) Zeebrugge
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	neen
Projectverantwoordelijke	ir. Jan Goemaere
Rapporterende entiteit	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Geef alle voorgaande rapporten (zowel jaarrapporten, halfjaarrapporten als tussentijdse rapporten) in chronologische volgorde.

Geef bij de projectsituatie de datum van de in het rapport opgenomen projectinformatie.

Geef de datum van de validatie van het rapport door het management en duid het soort rapport aan in de keuzelijst.

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

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Jan Goemaere	Datum	22	februari	2011
	Functie	projectingenieur				
Auteur onderdeel 'interne controle'	Naam	Steven Van Aken	Datum	4	maart	2011
	Functie	stafmedewerker				
Documentverantwoordelijke	Naam	ir. Luc Van Damme	Datum	8	maart	2011
	Functie	projectleider Ontwikkeling Kusthavens				
Validatie door het management	Naam	ir. Freddy Aerts	Datum	8	maart	2011
	Functie	afdelingshoofd				

1. ALGEMEEN

1.1 Probleemomschrijving

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

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

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

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

1.2 Doelstellingen

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

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

1.3 Alternatieven

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

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

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

MER	Expert	Datum document			Status
plan-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	15	april	2008	na richtlijnenvergadering stopgezet
project-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	20	april	2010	na richtlijnenvergadering stopgezet
project-MER	IMDC - Resource Analysis - Tritel - Technum - Antes - Econnection	1	maart	2011	kennisgeving in opmaak

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

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

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

1.4 Projectvoorstel

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

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

1.5 Concreet gerelateerde projecten

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

Naam en concrete relatie	Status
Natuurcompensaties Achterhaven Zeebrugge (initiatiefnemer VLM); (het project grenst aan de zuidelijke achterhaven van Zeebrugge. Voor de inname van de terreinen van de zuidelijke achterhaven is momenteel een MER in opmaak -waaruit waarschijnlijk de noodzaak aan natuurcompensaties zal blijken-, afstemming is noodzakelijk)	in uitvoering
Uitbreiding en optimalisatie van het vormingsstation van de zeehaven Brugge-Zeebrugge (Initiatiefnemer Infrabel) (het project grenst aan het verkeerscomplex welke meegenomen wordt in de plan-MER van het vormingsstation.	in uitvoering
Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge) (initiatiefnemer AWV); Aanleg van de NX (AWV); Herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34) (AWV) (deze verkeersaders lopen door het projectgebied van het SHIP.	in voorbereiding
Sanering CarCoke Zeebrugge (OVAM) (deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP)	in uitvoering
Neptunusplan De Lijn	in voorbereiding

1.6 Besluitvormingsproces

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

Fase	Beslismomenten	Initiële planning	Vorige planning	Herziene planning	Reden herziening planning t.o.v. vorige planning	Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren
Initiatiefase	Keuze te onderzoeken	2007				
	Keuze alternatief na MKBA en haalbaarheidsstudie	2008	2009		planMER procedure werd stopgezet. Vooraleer een keuze kon gemaakt worden, moest de Technische Haalbaarheidsstudie en de geactualiseerde MKBA afgewerkt te worden.	
	Opstart project-MER Maritieme Toegankelijkheid	2008	2010		projectMER procedure werd stopgezet. Na consultatie van AWV en De Lijn bleek het niet opportuun om enkel de maritieme toegankelijkheid te onderzoeken, maar ook de volledige verkeersontsluiting van de voorhaven mee in rekening te brengen.	
	Opstart project-MER Maritieme Toegankelijkheid inclusief tunnel voor weg- en tramverkeer			2011		

Vergunningsfase	Sluis				juli	2013	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel	
	Kaaimuren				februari	2015		
	Spoor				februari	2017		
	Tunnel				augustus	2018		
	Wegenis				augustus	2018		
Contracteringsfase	Sluis				januari	2014	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel	
	Kaaimuren				augustus	2015		
	Spoor				augustus	2017		
	Tunnel				februari	2019		
	Wegenis				februari	2019		
Realisatiefase	Sluis				juli	2014	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel	
	Kaaimuren				januari	2016		
	Spoor				januari	2018		
	Tunnel				januari	2020		
	Wegenis				januari	2018		
Exploitatiefase	Start der exploitatie				mei	2023	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel	

2. RISICOANALYSE

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

Risicocategorie	Omschrijving van het risico	Kans op voorkomen	Impact prijs	Impact tijd	Impact draagvlak	Impact kwaliteit	Totale impact	Risico-grootte	Grootte risico	Beheersmaatregel (BHM)	Kans op voorkomen (rekening houdende met BHM)	Impact prijs (rekening houdende met BHM)	Impact tijd (rekening houdende met BHM)	Impact draagvlak (rekening houdende met BHM)	Impact kwaliteit (rekening houdende met BHM)	Impact (rekening houdende met BHM)	Risico-grootte	Grootte residuair risico	Status BHM
Juridisch / wettelijk	De Raad van State schorst of vernietigt het afbakenings GRUP	3	2	5		2	9	27	middelmatig	In voorbereiding									
	In de project-MER wordt m.b.t. de ingrepen aan de landzijde, slechts 1 variant verder bestudeerd, die in het voortraject niet volledig werd uitgewerkt (zie stopzetting Plan-MER)	3	2	4		2	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
	Problemen bij onteigeningen	3	3	3		2	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
Organisatorisch	Onvoldoende afstemming tussen SHIP en andere projecten	3	4	4		3	11	33	middelmatig	In voorbereiding									
	Geen of onvoldoende afstemming van de visie m.b.t. de Project-MER met andere betrokken partijen	3	3	3		3	9	27	middelmatig	In voorbereiding									
	Onduidelijkheid over de fasering van het project	3	3	3		2	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
	Onduidelijkheid over de projectgrenzen / definitie van het SHIP-project	3	2	3		3	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
	Ontbreken van overeenstemming met andere overheden	3	3	3		2	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
	Gebrek aan mankracht tijdens voorbereiding van project	3	2	3		3	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
Technisch	De uitgegraven grond en / of het grondwater is verontreinigd.	5	4	3		3	10	50	groot	In voorbereiding									
	De omlegging van het wegverkeer is onvoldoende afgestemd met andere wegen-infrastructuurprojecten in het gebied	3	2	4		2	8	24	middelmatig	In voorbereiding									
Ruimtelijk																			
Financieel	Geen duidelijkheid over de financiering van het project	5	3	4		2	9	45	groot	In voorbereiding									
	De totale kostprijs van het totaalproject wordt onderschat omdat bepaalde projecten nog niet in detail zijn geraamd of nog niet zijn ingerekend in de totale kostprijs.	4	5	3		2	10	40	groot	In voorbereiding									

Maatschappelijk / communicatief	Protest tegen een eventuele omlegging van het weg- en tramverkeer over de nieuwe sluis.	4	3	4		3	10	40	groot	In voorbereiding								
	Belangengroepen / buurtbewoners / bedrijven in de haven voeren (juridische) acties tegen de geplande werken.	4	3	4		3	10	40	groot	In voorbereiding								
	De omlegging van het weg- en tramverkeer	5	2	3		3	8	40	groot	In voorbereiding								
	Grotere wachttijden dan bij ondertunneling	4	3	3		3	9	36	middelmatic	In voorbereiding								
	Maatschappelijke contestatie van het project	3	3	4		3	10	30	middelmatic	In voorbereiding								
	Verminderde mobiliteit over de (spoor)weg na beëindiging	4	2	3		2	7	28	middelmatic	In voorbereiding								
Bestuurlijk	De Vlaamse Overheid vindt geen evenwicht tussen de beschikbare middelen en de verschillende havenprojecten en dient bijgevolg (politiek-economisch) prioriteiten vast te leggen	4	1	4		2	7	28	middelmatic	In voorbereiding								

Algemeen Residuaire risico	
----------------------------	--

Opmerkingen

Aangezien in de doorlooptijd van de RIS-man cyclus nog geen beheersmaatregelen werden bepaald en uitgewerkt, kan nog geen algemeen residuaire risico bepaald worden.

Verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud

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

--

3. FINANCIËEL

3.1 Financiële onderbouwing van het projectvoorstel en budgettaire inpassing

Geef per kostentype de raming weer, op jaarbasis uitgesplitst. Indien er kosten opgenomen worden in de rij 'overige' wordt het type van deze kosten toegelicht in de kader 'opmerkingen' onder de tabel (bv. kosten flankerende maatregelen). Het totaal aan vastleggingen van de voorbije jaren wordt in de kolom 'totaal aan vastleggingen vóór ...' ingevuld. Geef voor het huidige begrotingsjaar het bedrag ingeschreven in de huidige begroting en het reeds vastgelegde bedrag. Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar aan dat de laatste raming werd gemaakt en, indien de raming gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming'. Voor projecten zonder alternatieve financiering wordt in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming' 'niet van toepassing' vermeld in de rijen 'beschikbaarheidsvergoeding' en 'vraagvergoeding'. Geef in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt. De kolommen 'totaal laatste raming', 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' en de rijen 'totaal studiekosten', 'totaal realisatiekosten' en 'totaal' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel. Voor al de projecten, ook voor projecten met medefinanciering, subsidies of alternatieve financiering, wordt in deze tabel enkel het aandeel van het Vlaams Gewest opgenomen. De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).

Aard van de kosten	Totaal aan vastleggingen vóór 2010	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2010	Vastlegging in 2010	Laatste raming noodzakelijk budget in 2011	Laatste raming noodzakelijk budget in 2012	Laatste raming noodzakelijk budget in 2013	Laatste raming noodzakelijk budget vanaf 2014	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	2008
													Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Studiekosten														
Maatschappelijke Kosten-Baten analyse	120.553,51							120.554		120.553,51	0		120.553,51	0
Risicomanagement	193.842,06							193.842		193.842,06	0		200.000	-6.158
Haalbaarheidsstudie - MER - Actualisatie MKBA - Procedurehandboek	381.847,52	156.000,00	166.194,09	100.000				648.042	2010	538.041,58	110.000	Heropstart projectMER	421.847,52	226.194
Begeleidende studies - Grondonderzoek		250.000,00	303.195,75					303.196	2010	250.000,00	53.196	Aanbestedingsbedrag is gekend	250.000	53.196
Begeleidende studies - Opmaak basisgegevens			48.944,50					48.945	2010	0	48.945	Aanbestedingsbedrag is gekend	0	48.945
Begeleidende studies				500.000	500.000	500.000	500.000	2.000.000	2010	0	2.000.000	Jaarlijks wordt een budget voorzien om begeleidende studies uit te voeren. Deze kunnen zowel technisch voorbereidend als procedureel zijn. De invulling is afhankelijk van de op dat moment gestelde problemen.	0	2.000.000
Totaal studiekosten	696.243	406.000	518.334	600.000	500.000	500.000	500.000	3.314.577		1.102.437	2.212.140		992.401	2.322.176
Onteigeningskosten							4.975.520	4.975.520	2010		4.975.520	Onteigeningen waren voorzien, maar waren nog niet geraamd of in beeld gebracht.	0	4.975.520
Realisatiekosten														
Raming totaalproject								0		418.340.643			300.000.000	-300.000.000
Nieuwe zeesluis							155.696.583	155.696.583	2010			In 2010 werd op basis van de kostenraming in de Maatschappelijke Kosten-Baten analyse een volledige nieuw raming opgemaakt.		155.696.583
Kaaimuren en oevers							97.842.783	97.842.783	2010					
Spoor- en wegbrug							43.008.240	43.008.240	2010					
Grondverzet							51.543.977	51.543.977	2010					
Afbraak Visartsluis							28.148.230	28.148.230	2010					
Tram- en wegtunnel							196.473.610	196.473.610	2010					
Totaal realisatiekosten	0	0	0	0	0	0	572.713.423	572.713.423		418.340.643	154.372.780		300.000.000	272.713.423

Exploitatie- en onderhoudskosten gedurende 30 jaar na afwerking project								0			0			0
Beschikbaarheidsvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Overige								0			0			0
TOTAAL, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	696.243	406.000	518.334	600.000	500.000	500.000	578.188.943	581.003.520		419.443.080	161.560.440		300.992.401	280.011.119

Opmerkingen

De raming welke in deze lijst gehanteerd wordt is de raming van het project 'Beperkte Tijzone', welke gemaakt werd in de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse - Actualisatie 11/12/2008. Op basis van deze MKBA werd het voorkeursalternatief bepaald. De onderhoudskosten van de verschillende projectalternatieven werden niet in detail ingeschat. Daarom werd een vast percentage van de bouwkost als onderhoudskost gehanteerd. Conform eerder uitgevoerd KBA's voor haveninvesteringen in Vlaanderen wordt 1% van de bouwkosten als jaarlijkse onderhoudskost aangenomen. Onderhoudskosten beginnen te lopen vanaf 2015. De beschikbaarheids- en vraagvergoeding werden nog niet bepaald voor het Strategisch HavenInfrastructuurproject.

3.2 Soort aanbestedingsprocedure

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

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

3.3 Voor projecten met alternatieve financiering

Omschrijving van de financieringsmethodiek voor projecten met alternatieve financiering

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

Kosten voor de SPV

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

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

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

SPV = speciaal project vennootschap

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

Te betalen door derden

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

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

Kapitaalinbreng door het Vlaams Gewest in de SPV voor dit project

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

	Totaal kapitaalinbreng (KI) vóór 2010	KI in 2010	Laatste raming KI in 2011	Laatste raming KI in 2012	Laatste raming KI in 2013	Laatste raming KI vanaf 2014	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	Verschil met initiële raming
												Totaal initiële raming	
Kapitaalinbreng							0			0			0
Aandeel Vlaams Gewest in het kapitaal van de SPV (in %)													

Opmerkingen

3.4 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

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

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

Conclusie op basis van de kwalitatieve effecten

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

Voor het projectalternatief Tijzone:

- In het shortsea roro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het roroverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder betrouwbaar ondervindt. Dit gepercipieerde verschil in kwaliteit en de betrouwbaarheid van de toegankelijkheid van de terminals werd niet meegenomen bij de batenbepaling. De tijzone scoort op dit aspect beter dan de snelle sluis.
- Er doen zich in het segment van de roro-sector duidelijk piekmomenten voor die vnl. geïnspireerd zijn op de aanvangsuren van de havenarbeid. De vaarschema's van de schepen worden hierop afgestemd.

Een tijzone kan deze piekmomenten veel beter opvangen dan een sluis.

- De tijzone kan schepen met Panamax dimensies tijafhankelijk accommoderen. In projectalternatief Snelle sluis is dit niet het geval. Bij een eventuele verdere schaalvergroting in de roro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis.

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

- De impact van de tijzone voor binnenvaarttrafieken is positief voor sommige trafieken en negatief voor andere.

- Wanneer de tijzone volledig benut wordt zal dit naar verwachting leiden tot aanzienlijke interferentie met het scheepvaartverkeer van en naar de nieuwe sluis. Een optimaal ontwerp en sluisplanning lijken noodzakelijk om ervoor te zorgen dat ook in deze omstandigheden de sluis benut kan worden.

Voor het projectalternatief Beperkte open Tijzone:

- In het shortsea roro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het roroverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder betrouwbaar ondervindt. Dit gepercipieerde verschil in kwaliteit en de betrouwbaarheid van de toegankelijkheid van de terminals werd niet meegenomen bij de batenbepaling. De tijzone scoort op dit aspect beter dan de snelle sluis.

- Er doen zich in het segment van de roro-sector duidelijk piekmomenten voor die vnl. geïnspireerd zijn op de aanvangsuren van de havenarbeid.

De vaarschema's van de schepen worden hierop afgestemd.

Een tijzone kan deze piekmomenten veel beter opvangen dan een sluis.

- De tijzone kan schepen met Panamax dimensies tijafhankelijk accommoderen. In projectalternatief Snelle sluis is dit niet het geval. Bij een eventuele schaalvergroting in de roro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis.

- Het alternatief beperkte open getijzone heeft op het vlak van diepgang in de westelijke achterhaven een voordeel ten opzichte van de open tijzone.

- De sluis achter de beperkte tijzone zorgt ook voor een positieve impact op de aanlooptijden van andere trafieken naar de Oostelijke achterhaven (stukgoed, andere roro dan ferryverkeer, bulk).

- De impact van de beperkte tijzone voor binnenvaarttrafieken is positief.

- Wanneer de beperkte tijzone volledig benut wordt zal dit naar verwachting leiden tot aanzienlijke interferentie met het scheepvaartverkeer van en naar de nieuwe sluis.

Een optimaal ontwerp en sluisplanning lijken noodzakelijk om ervoor te zorgen dat ook in deze omstandigheden de sluis benut kan worden.

Voor het projectalternatief Snelle sluis:

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

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

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

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

3.6 Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

Nog geen afspraken hieromtrent gemaakt.

4. PLANNING

4.1 Algemene planning en mijlpalen

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

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

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

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

Fasen		Initiële planning		Vorige planning		Laatste herziening planning		Reden laatste herziening planning
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)								
	Aanvangsdatum	januari	2006					
	Einddatum	juni	2009	december	2010	februari	2012	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel
2. Vergunningsfase								
	Aanvangsdatum	juli	2009	januari	2011	januari	2014	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel
	Einddatum	december	2019			februari	2019	
3. Contracteringsfase (aanbesteding)								Duur van de contracteringsfase is afhankelijk van de verschillende projectonderdelen. Het zal niet een grote aanbesteding worden maar vele kleintjes. De werken zullen starten vooraleer de contracteringsfase is beëindigd.
	Aanvangsdatum	juni	2010	januari	2011	januari	2014	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel
	Einddatum	december	2010	december	2019	juli	2019	
4. Realisatiefase								Start realisatiefase
	Aanvangsdatum	januari	2011	juni	2011	november	2014	Heropstart projectMER, inclusief tram- en wegtunnel
	Einddatum	december	2022			mei	2023	

5. Exploitatiefase						
	Aanvangsdatum	januari	2016		mei	2023
	Einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)					

4.2 Impact van de vertragingen op andere concreet gerelateerde infrastructuurprojecten

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

Naam infrastructuurproject	Beschrijving van de impact ten gevolge van de vertraging

4.3 Afsproken tussentijdse evaluaties

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

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Rapport bestemd voor

5. ADVIEZEN

5.1 Financieel advies

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

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

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

5.2 Juridisch advies met betrekking tot Wetgeving overheidsopdrachten

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

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

5.3 Overige adviezen extern aan het project (second opinion)

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

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

6. VRAGEN VAN DE LEDEN VAN HET VLAAMS PARLEMENT

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

Vraagnummer	Vraag gericht aan	Vraagsteller	Datum vraag	Onderwerp vraag	Status antwoord
PV611	Hilde Crevits	Mercedes Van Volcem	31 januari 2011	Strategisch Haveninfrastructuurproject - Stand	antwoord beschikbaar
PV68	Hilde Crevits	Annick De Ridder	7 oktober 2010	Geplande zeesluizen - Baggerspecie	antwoord beschikbaar
PV1170	Hilde Crevits	Mercedes Van Volcem	20 september 2010	Vlaamse zeehavens - Investerings	antwoord beschikbaar
PV747	Hilde Crevits	Mercedes Van Volcem	27 mei 2010	Nieuwe zeesluis Zeebrugge - Stand van zaken	antwoord beschikbaar
PV736	Hilde Crevits	Jan Verfaillie	21 mei 2010	Nieuwe zeesluis Zeebrugge - Stand van zaken	antwoord beschikbaar
PV68	Hilde Crevits	Annick De Ridder	7 oktober 2010	Geplande zeesluizen - Baggerspecie	antwoord beschikbaar

7. INTERNE CONTROLE

7.1 Bevindingen met betrekking tot de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

De technische haalbaarheidsstudie van de tijzone werd door het studiebureau Technum uitgevoerd, de kosten-baten-analyse door Resource Analysis. De kostenraming werd in 2010 geüpdatet. Dit werd uitgevoerd door afdeling Maritieme Toegang en MBZ. De update bestond erin de hoeveelheden aan te passen aan de nieuwe lay-out van de beperkte tijzone.

De eenheidsprijzen, zoals opgemaakt door Resource Analysis werden behouden.

De controle op de kostenraming gebeurt op hoofdlijnen door afdeling Maritieme Toegang en MBZ.

Het screenen van alle mogelijke risico's wordt uitgevoerd in het kader van het risicomanagement van het SHIP-project. Deze opdracht werd toegewezen aan de THV Deloitte-Sertius-Grontmij.

De Risman-methodiek wordt toegepast. Begin maart 2011 werden volgende stappen uitgevoerd: vaststellen van de doelen en de uitgangspunten, het identificeren van de risico's, analyseren en beoordelen van de risico's en het beheersen van de belangrijkste risico's. In 2011 zullen de beheersmaatregelen gekozen, uitgevoerd en geëvalueerd worden.

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

Voor de financiering en budgetopmaak van het project werd uitgegaan van gelijkaardige dossiers. Ervaring met zulke studies was onvoldoende aanwezig. Ervaring was er initieel niet. Om die ervaring op te doen is er een vergelijkende studie gemaakt tussen de kostenramingen SHIP-Deurganckdok-Sluis Gent-Terneuzen.

Er is nog geen duidelijkheid over de financiering van het totaalproject. Daarnaast kan gesteld worden dat de totale kostprijs van het totaalproject wordt onderschat omdat bepaalde projecten nog niet in detail zijn geraamd of nog niet zijn ingerekend in de totale kostprijs. Momenteel maken enkel de voorbereidende studies voorwerp uit van een financiering.

Overeenstemming van de beleidsrapportering met de financiële informatie wordt nagegaan door een aftoetsing met de beleidsbrief. Voor 2010 werd 518.334 euro vastgelegd en voor 2011 werd 600.000 euro voorzien voor het uitvoeren van begeleidende studies.

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

Op het project werden tijdig de verrekeringen opgesteld: verrekening stopzetten van het plan-MER, verrekening stopzetten project-MER en gewijzigde inzichten.

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

Vanuit oogpunt tram- en wegverkeer werd de optie gekozen om bovengronds over de nieuwe sluis rond te rijden. Op de eerste stuurgroep werd dan beslist om een tram- en wegtunnel mee te nemen in het SHIP-project. Dat was evenmin voorzien in de oorspronkelijke opdracht. Ook werden tijdig de aanbestedingen gehouden voor het grondonderzoek en de opmaak van de basisgegevens.

Het budget van 500.000 euro voorzien op begroting 2011 blijkt nog steeds realistisch.

Wijzigingen aan het project zullen pas worden doorgevoerd na het doorlopen van de projectMER-procedure en uitvoeren van de voorontwerpstudies. De voorontwerpstudies kunnen pas ten volle starten als de projectMER doorlopen is.

Het grootste projectrisico betreft een eventuele schrapping van de reservatiezone voor waterinfrastructuur in het GRUP.

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

Omdat het een prijs in globo betreft en de uitvoering per fase in percent wordt uitgedrukt is de controle vrij eenvoudig.

De controlemaatregelen voor het SHIP-project zijn niet verschillend met die van gewone projecten.

7.3 Bevindingen met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie

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

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

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

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

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

Algemeen is het zo dat de afdeling Maritieme Toegang de leiding heeft over het project. De afdeling Maritieme Toegang heeft de leiding over het project. De risico's omtrent de organisatiestructuur werden De notulen van de meetings gebeurt accuraat en op een gestructureerde wijze.

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

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

Interne communicatie om de juiste informatie aan de juiste persoon op het juiste tijdstip te verstrekken gebeurt met de afdeling Beleid voor wat de MER-opvolging betreft. De contacten met de afdeling Haven- en Waterbeleid hebben betrekking op de algemene opvolging en zijn eerder sporadisch. HWB verzorgt het stuurgroepsecretariaat. In kader van de stuurgroepen wordt met HWB gecommuniceerd. Technische terugkoppeling is er niet met HWB.

Externe communicatie over havengerelateerde onderwerpen wordt via MBZ verzorgd. In de toekomst zal het noodzakelijk worden om gericht te communiceren over het totaalproject.

De rapportering over de projectrisico's vindt sinds 2010 op een systematische wijze plaats. In eerste instantie is die rapportering gericht aan aMT en MBZ door de experts risicomanagement. Verder aan het Vlaams parlement via de ingevulde sjablonen risicorapporteringen.

Algemene bedenking:

Er dient duidelijkheid te komen over de globale financiering van het project, een volwaardig projectteam dient opgericht te worden, een gestructureerde communicatie naar de buitenwereld dient opgezet te worden.

De ontwerpstudies dienen opgestart te worden.

8. CONCLUSIES

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

8.1 Risicoanalyse

Het screenen van alle mogelijke risico's wordt uitgevoerd in het kader van het risicomanagement van het SHIP-project. Deze opdracht werd aanbesteed op 30 januari 2009 en toegewezen aan de THV Deloitte-Sertius-Grontmij. De Risman-methodiek wordt toegepast. Begin maart 2011 werden volgende stappen uitgevoerd: vaststellen van de doelen en de uitgangspunten, het identificeren van de risico's, analyseren en beoordelen van de risico's en het beheersen van de belangrijkste risico's. Het grootste projectrisico betreft geen duidelijkheid over de financiering van het project, ontbrekende communicatiestructuur naar de verschillende belangengroepen. In 2011 zullen de beheersmaatregelen gekozen, uitgevoerd en geëvalueerd worden.

8.2 Financieel

Een maatschappelijke kosten-baten analyse werd afgerond op 31 juli 2007.

De initiële raming van de studiekosten (992.401,21 euro) werd aangepast na heropstart van de project MER. Er werden ook begeleidende studies aan toegevoegd geraamd op 2 mio euro. Er is een raming gemaakt van de onteigeningskosten.

In 2010 werd op basis van de kostenraming in de Maatschappelijke Kosten-Baten analyse een volledige nieuwe raming opgemaakt. De realisatiekosten van het SHIP-project wordt geraamd op 572 mio euro (incl BTW). Daarnaast kan gesteld worden dat de totale kostprijs van het totaalproject onnauwkeurig (grote standaardafwijking) is omdat bepaalde projecten nog niet in detail zijn geraamd. Deze realisatiekosten worden verdeeld tussen het Vlaams Gewest en het havenbedrijf (MBZ) op basis van het havendecreet.

De jaarlijkse onderhoudskosten worden geraamd op 1% van de bouwkosten. Deze onderhoudskosten van de verschillende projectalternatieven werden niet in detail ingeschat. Daarom wordt een vast percentage van de investeringskosten als onderhoudskost gehanteerd. De 1% gecumuleerd over de levensduur van het project betekent dat na ca. 50 jaar het onderhoud evenveel gekost heeft als de initiële investering.

8.3 Planning

De Vlaamse Regering besliste op 3 april 2009 om over te gaan tot een projectMER voor het alternatief 'beperkte open-getijzone'. Het kennisgevingsdossier werd ingediend op 30 april 2010. Er was een opebaar onderzoek van 10 mei 2010 tot 10 juni 2010, gevolgd door een richtlijnenvergadering op 25 juni 2010. De goedkeuring door de dienst MER wordt verwacht tegen de zomer van 2012. Eens de project MER doorlopen, kunnen vergunning worden aangevraagd. Ondertussen wordt verder gewerkt aan diverse technische studies.

Door het heropstarten van de project-MER, omwille van het tunnelproject is er een vertraging tov de timing vermeld in de mededeling aan de Vlaamse Regering van 2 juli 2010. Maar de globale planning van het SHIP-project is nog steeds conform deze timing. Dit betekent dat ten vroegste eind 2014 kan begonnen worden met de gefaseerde start van de werken op voorwaarde dat de nodige financiering wordt gevonden en de bevoegde administratie voldoende wordt versterkt.