

2de sluis Waaslandhaven

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	2009
Naam project	2de sluis Waaslandhaven
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	neen
Projectverantwoordelijke	ir. Wim De Cock
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	1 april 2008	Jaarrapport
30 juni 2008	5 september 2008	Halfjaarrapport
31 december 2008	2 maart 2009	Jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Wim De Cock	Datum	14	maart	2010
	Functie	projectingenieur				
Auteur onderdeel 'interne controle'	Naam	Steven Van Aken	Datum	14	maart	2010
	Functie	Stafmedewerker				
Documentverantwoordelijke	Naam	ir. Wim De Cock	Datum	14	maart	2010
	Functie	projectingenieur				
Validatie door het management	Naam	ir. Freddy Aerts	Datum	15	maart	2010
	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).

In het licht van de evolutie van de trafieken op de Linkerscheldeover, is een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven noodzakelijk. Op dit ogenblik wordt immers vastgesteld dat er al een belangrijke vorm van congestie bestaat aan de Kallosluis, die momenteel de enige toegang vormt tot de dokken in de Waaslandhaven. Daarnaast is ook het gebrek aan bedrijfszekerheid van het functioneren van het totaal ingesloten havengebied met slechts één toegang een belangrijke factor om te besluiten tot een bijkomende sluis.

Deze uitbreiding kadert in de strategische lange termijn visie, die werd opgesteld in opdracht van de Vlaamse Regering en resulteerde in het Strategisch Plan Linkeroever (SPLO), waar de verdere ontwikkeling van het haven- en het industriegebied op de Linkerscheldeover beschreven wordt. De bouw van een tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven zal ervoor zorgen dat de voorwaarden daartoe gerealiseerd worden.

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
SD1: een duurzame en economische verantwoorde maritieme toegankelijkheid van alle zeehavens, aangepast aan de evoluerende behoeften van de scheepvaart, is de eerste prioriteit voor het Vlaamse havenbeleid	realisatie van een tweede maritieme toegang tot de achter de Kallosluis gelegen dokken in de Waaslandhaven	Vlaams Regeerakkoord 2004-2009 Beleidsbrief Havens - Beleidsprioriteiten 2007-2008

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
	Kris Debisschop	31 januari 2008	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
Project-MER	Gert Van de Genachte	4 mei 2009	goedgekeurd

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
1: aanleg 2e zeesluis met een diepe variant met bodempeil -17,80 TAW	Dit basisontwerp schrijft zich in in de strategische doelstellingen en realiseert de projectdoelstellingen.	4,5 jaar	640.620.213			
2: aanleg 2e zeesluis met een ondiepe variant met bodempeil -12,58 TAW (diepte bestaande Kallosluis)	Dit alternatief realiseert de projectdoelstellingen en schrijft zich in mindere mate in in de strategische doelstellingen als het alternatief van een diepe zeesluis (alternatief 1).	4 jaar	567.507.150			Wordt niet verder in overweging genomen gezien de beslissing van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009.
3: inbreidingsvariant. In dit geval wordt geen sluis aangelegd, maar wordt een getijzone met rechtstreekse verbinding naar de Schelde gecreëerd.	Dit alternatief schrijft zich in in de strategische doelstellingen en realiseert de projectdoelstellingen.	5 jaar	1.237.173.497			Wordt niet verder in overweging genomen gezien de beslissing van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009.

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
1: aanleg 2e zeesluis met een diepe variant met bodempeil -17,80 TAW	Dit alternatief schrijft zich in in het strategisch plan voor de Haven van Antwerpen en biedt, als laatste sluis voor de Waaslandhaven, de meeste opportuniteiten voor de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven gedurende de komende decennia.		

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

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	start voorstudie	september 2005				
	beslissing Vlaamse Regering : kennisname noodzaak tot ontsluiting Waaslandhaven via een tweede maritieme toegang + opdracht tot opmaak project-MER			april 2009	- Opschuiven van MER- en vergunningentraject, nav de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen	
	MER conform verklaard			mei 2009	"	
	advies VHC	april 2008	februari 2009	juli 2009	"	
	advies Mina-Raad	april 2008	februari 2009	september 2009	"	
	beslissing Vlaamse Regering : tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven - keuze alternatief, milderende en natuurcompenserende maatregelen - dwingende redenen van groot openbaar belang	juli 2008	april 2009	juli 2009	"	
Vergunningsfase	verkrijgen van de stedenbouwkundige vergunning voor de sluis en de toegangsgeul	januari 2009	december 2009	februari 2010	- Opschuiven van MER- en vergunningentraject, nav de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen	
	verkrijgen van de milieuvergunning	januari 2009	december 2009	april 2010	- Opschuiven van MER- en vergunningentraject, nav de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen	

Contracteringsfase	Gunning van de bouw van de sluis	maart	2009	februari	2010	mei	2010	- Opschuiven van MER- en vergunningentraject - Voorafgaandelijke onderhandelingen met GHA met betrekking cofinanciering sluis noodzakelijk	
Realisatiefase	start werken	maart	2009	februari	2010	december	2010	"	
Exploitatiefase									

2. RISICOANALYSE

Geef een omschrijving van de belangrijkste geïnventariseerde risico's. Geef per risico de kans op voorkomen, de impact en de grootte van het risico. Omschrijf de gekozen beheersmaatregelen en de kans op voorkomen, de impact en de grootte van het residuair risico (rekening houdende met de implementatie van de beheersmaatregel). Vermeld in de kolom 'status BHM' of de beheersmaatregel al dan niet reeds uitgevoerd werd of in uitvoering is.

<i>Risicocategorie</i>	<i>Omschrijving van het risico</i>	<i>Kans op voorkomen</i>	<i>Impact</i>	<i>Grootte risico</i>	<i>Beheersmaatregel (BHM)</i>	<i>Kans op voorkomen (rekening houdende met BHM)</i>	<i>Impact (rekening houdende met BHM)</i>	<i>Grootte residuair risico</i>	<i>Status BHM</i>
Juridisch / wettelijk	schorsing diverse vergunningsprocedures	middelmatig	groot	middelmatig	zorgvuldigheid bij nieuwe vergunningsaanvragen	middelmatig	middelmatig	middelmatig	uitgevoerd
					overleg met de omliggende concessionarissen				uitgevoerd
					analyse inspraakreacties bij openbaar onderzoek				uitgevoerd
					proactief nadenken over evolutie lopende rechtzaken m.b.t. vernietiging bestaande procedures				in uitvoering
Organisatorisch	gelijktijdige realisatie van het bouwdok voor de tunnelementen Oosterweelverbinding met de aanleg van de 2e zeesluis Waaslandhaven	groot	middelmatig	groot	afstemmen project-MER's en planning / fasering van beide projecten	groot	middelmatig	middelmatig	in uitvoering
					opname afspraken m.b.t. timing / interferentie / budget / verantwoordelijkheid in conventie / samenwerkingsovereenkomst met BAM NV				nog niet uitgevoerd
					periodiek overleg met BAM aangaande actuele planning Oosterweelverbinding → maandelijkse rapportering via stuurgroep				nog niet uitgevoerd

Technisch	een aantal technisch gerelateerde risico's: brugscharnieren, aanbrengen damplanken in de ondergrond, ...	middelmatig	groot	groot	externe detailcontrole (nazicht ontwerp + definiëring van bijkomende testen)	klein	groot	middelmatig	nog niet uitgevoerd
					meenemen uitvoeringservaring Deurganckdok in het bestek				in uitvoering
	de kwaliteit van de uitvoering van de werken	middelmatig	middelmatig	middelmatig	in het ontwerp de toleranties voor de uitvoering van de werken duidelijk vastleggen	middelmatig	middelmatig	middelmatig	uitgevoerd
					via het bestek de aannemer dwingen tot opmaak van een duidelijk kwaliteitsplan met inbegrip van de bijhorende controleprocedures				uitgevoerd
Ruimtelijk									
Financieel	financiering van het project (beschikbaarheid van de middelen en exactheid van de raming)	groot	middelmatig	groot	projectraming werd op 2 onafhankelijke manieren bepaald	middelmatig	middelmatig	middelmatig	uitgevoerd
					raming van de 50 grootste posten wordt extra bekeken en afgetoetst met andere grote projecten				in uitvoering
Maatschappelijk / communicatief									
Bestuurlijk									

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

Opmerkingen

De studie m.b.t. **het risicomanagement** werd gestart op 11 februari 2008.

De risico's werden geïnventariseerd (totaal ± 100) en ge-analyseerd. Het is hierbij belangrijk te weten dat de inschatting van de risico's een weergave is van de situatie eind **2009**. In **2010** worden de nodige besprekingen met betrekking tot de financiering van het project (o a cofinanciering door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen) voortgezet, waardoor ondermeer het risico m.b.t. de financiering in belangrijke mate zal afnemen in 2010.

De implementatie van de beheersmaatregelen is gestart eind 2008 en liep in 2009 verder.

In de lopende opdracht van het studie bureau zitten 6 actualisaties inbegrepen. De volgende actualisatie is voorzien in het voorjaar 2010.

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.

Het huidige havendecreet bepaalt dat het structureel groot onderhoud aan de basisinfrastructuur (waaronder dus ook sluizen) ten laste is van het Vlaams Gewest en het klein onderhoud ten laste van het GHA

3. FINANCIHEEL

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 getomuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).

Aard van de kosten	Totaal aan vastleggingen van de vorige jaren	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2009	Vastlegging in 2009	Laatste raming noodzakelijk budget in 2010	Laatste raming noodzakelijk budget in 2011	Laatste raming noodzakelijk budget in 2012	Laatste raming noodzakelijk budget vanaf 2013	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	2007
													Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Studiekosten														
MKBA	149.226,00	0,00	0,00	0	0	0	0	149.226	2007	149.226	0		147.226	2.000
MER	109.686,50	0,00	0,00	0	0	0	0	109.687	2007	109.687	0		378.730	-269.044
Ruimtelijke studies														
ANDERE STUDIES													424.605	-424.605
Verkeerssimulatiestudie	75.395,10	0,00	0,00	0	0	0	0	75.395	2008	75.395	0		75.395	0
Veiligheidsstudie verbinding deurganckdok-waaslandhaven	16.165,60	0,00	0,00	0	0	0	0	16.166	2008	16.166	0			16.166
Selectie ontwerper sluisgebouwen i.s.m. Vlaamse Bouwmeester	72.600,00	0,00	0,00	0	0	0	0	72.600	2008	72.600	0		0	72.600
Ontwerp webstek 2e sluis waaslandhaven	29.756,32	0,00	0,00	0	0	0	0	29.756	2009	29.756	0		0	29.756
Coördinatie-ontwerp en verlenen van technische assistentie door een controlebureau	90.000,00	0,00	0,00	0	0	0	0	90.000	2008	90.000	0		90.000	0
Advieskosten	7.000,00	0,00	0,00	0	0	0	0	7.000	2007	7.000	0		7.000	0
Risicomanagement	240.306,00	0,00	0,00	0	0	0	0	240.306	2007	240.306	0		240.306	0
Technische studies (gebouwen)	0,00	800.000,00	0,00	851.000	0	0	0	851.000	2009	800.000	51.000		800.000	51.000
Archeologisch onderzoek - parenthese 1	50.000,00	0,00	0,00	0	0	0	0	50.000	2007	50.000	0		50.000	0
Archeologisch onderzoek - parenthese 2	0,00	250.000,00	0,00	40.000	210.000	0	0	250.000	2010	250.000	0		250.000	0
Studies en metingen	0,00	100.000,00	0,00	0	0	0	0	0	2009	100.000	-100.000	Betreffende studies worden hieronder uitgesplitst.	0	0
Ontwerp 2e sluis waaslandhaven : second opinion gedrag klei + corrosiebescherming	0,00	0,00	23.049	0	0	0	0	23.049	2009	0	23.049	Het betreft hier de concretisatie van de bijkomende studies, die tijdens het risicomanagement werden aangeduid als beheersmaatregel. Deze studies werden vroeger globaal voorzien onder "Studies en metingen"	0	23.049
Geotechnisch onderzoek	0,00	0,00	6.280	0	0	0	0	6.280	2009	0	6.280		0	6.280
Plaatsen peilfilters	0,00	0,00	0,00	75.323	0	0	0	75.323	2009	0	75.323		0	75.323
Studie brugschamieren	0,00	0,00	0,00	75.000	0	0	0	75.000	2009	0	75.000		0	75.000

Studie slibvang 2e sluis	0,00	0,00	0,00	50.000				50.000	2009	0	50.000	Voorziening voor externe kosten van het Waterbouwkundig laboratorium bij de bouw van het schaalmodel.	0	50.000
Veiligheidscoördinatie uitvoering + controle i.v.m. de tienjarige aansprakelijkheidsverzekering	0,00	0,00	0,00	8.345.000	0	0	0	8.345.000	2008	8.345.000	0		0	8.345.000
Maquette 2e sluis	0,00	8.500,00	0,00	0	8.500	0	0	8.500	2008	8.500	0		0	8.500
								0			0			0
								0			0			0
Totaal studiekosten	840.136	1.158.500	29.329	9.436.323	218.500	0	0	10.524.287		10.343.636	180.652		2.463.262	8.061.025
Onteigeningskosten								0		0	0		0	0
Realisatiekosten														
	0,00	0,00	0,00	6.552.912	71.648.179	186.757.912	375.661.210	640.620.213	2009	625.000.000	15.620.213	Indexering aan uitvoering 2010	625.000.000	15.620.213
								0			0			0
								0			0			0
								0			0			0
Totaal realisatiekosten	0	0	0	6.552.912	71.648.179	186.757.912	375.661.210	640.620.213		625.000.000	15.620.213		625.000.000	15.620.213
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) (€)	840.136	1.158.500	29.329	15.989.234	71.866.679	186.757.912	375.661.210	651.144.500		635.343.636	15.800.865		627.463.262	23.681.238

Opmerkingen

Volgens de planning vangt de exploitatie van de sluis aan in 2014. Een eerste schatting van de onderhoudskosten werd uitgevoerd in het kader van de MKBA. Daar werden de onderhoudskosten geschat op 1% van de totale investeringskost.

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			

Kapitaalbreng door het Vlaams Gewest in de SPV voor dit project

Geef de laatst geraamde kapitaalbreng weer, op jaarbasis uitgesplitst. De som van de reeds betaalde kapitaalbreng in de voorgaande jaren wordt opgenomen in de kolom 'totaal kapitaalbreng 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 kapitaalbreng (KI) vóór 2009	KI in 2009	Laatste raming KI in 2010	Laatste raming KI in 2011	Laatste raming KI in 2012	Laatste raming KI vanaf 2013	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
Kapitaalbreng, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)							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).

Vermits de MKBA voor de 2e maritieme toegang werd opgestart op het moment dat het plan-MER 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving' in opmaak was en vermits de uitslag van de MKBA varieert met het uiteindelijk gekozen beleidsscenario van dit plan-MER, werd de MKBA uitgevoerd voor 3 onderscheiden beleidsscenario's. Enerzijds werd de aanleg van een 2e maritieme toegang bekeken in het geval het plan-MER kiest voor beleidsscenario A (ruimtelijke consolidatie), anderzijds werd de aanleg van de 2e maritieme toegang bekeken bij de uitbreidingscenario's B1 / B2 (aanleg van een getijdendok, meer bepaald het Saeftinghedok) en scenario B3 (aanleg van een extra getijonafhankelijk dok achter de sluizen). In geval van ruimtelijke consolidatie (beleidsscenario A) werden volgende projectalternatieven bestudeerd: creatie van een getijzone in een deel van het Waaslandkanaal + Verrebroek- en Doeldok (deze variant wordt inbreidingscenario genoemd), en vervolgens ook de aanleg van een diepe (bodem -17,80 TAW) respectievelijk een ondiepe (bodem -12,58 TAW) sluis tussen het Deurganckdok en het Waaslandkanaal. In de beleidssceanrio's B1 / B2 en B3 werd enkel nog de aanleg van een sluis (diep + ondiep) bekeken, omdat dit scenario de aanleg van een extra getijdendok voor de sluis omvat.

In de basisberekening van de MKBA zijn de projectalternatieven met 2e maritieme toegang in alle beleidsscenario's voordeliger dan het nultalternatief zonder 2e maritieme toegang. Ongeacht de beslissingen die in het kader van de ruimtelijke afbakening van de haven van Antwerpen genomen worden, kan gesteld worden dat een 2e maritieme toegang van de Waaslandhaven, vanuit het gezichtspunt van een MKBA, aangewezen is. De conclusie is iets meer genuanceerd, maar wellicht ook realistischer, als de resultaten van de gevoeligheids- en de Monte-Carlosimulaties worden meegenomen. Naargelang het beleidsscenario is de kans op een positief kosten-batensaldo van een 2e maritieme toegang 89% tot 97% in het internationale perspectief en 76% tot 90% in het nationale persectief. De conclusie van de basisberekening blijft dus overeind: de aanleg van een 2e maritieme toegang is vrijwel zeker een voordelige beleidsbeslissing.

Bij het bepalen van het meest voordelige projectalternatief (inbreidingsvariant versus diepe en ondiepe sluis) werd een onderscheid gemaakt tussen de verschillende beleidsscenario's voor de ontwikkeling van de Waaslandhaven. De baten van de 2e maritieme toegang variëren immers naargelang het beleidsscenario, en dit heeft een impact op de conclusies van de MKBA. Merk op dat de projectalternatieven enkel binnen een beleidsscenario met elkaar vergeleken mogen worden. Een vergelijking over de beleidsscenario's heen kan methodologisch niet, want dan zouden ongelijke situaties met elkaar vergeleken worden.

In beleidsscenario A (ruimtelijke consolidatie) is de diepe sluisvariant in de basisberekening het meest voordelige alternatief, gevolgd door inbreiding en de ondiepe sluis. Deze laatste is wel de goedkoopste oplossing, maar de kostenbesparing wordt meer dan gecompenseerd door de gederfde baten als gevolg van de diepgangbeperking. De Monte-Carloanalyse houdt ook rekening met de mogelijkheid dat containerrederijen niet in terminals achter de sluis willen aanlopen. Hierdoor verandert de rangschikking van de alternatieven: inbreiding scoort gemiddeld het beste, gevolgd door de diepe sluisvariant. De ondiepe sluisvariant blijft net als in de basisberekening de hekkensluis.

In beleidsscenario B1 / B2 (Saeftinghedok) tonen de berekeningen een iets voordeligere score voor de ondiepe sluisvariant dan voor de diepe sluisvariant. Gezien de opzet van de berekeningen hoort bij deze conclusie een kanttekening. Een ondiepe sluis vergt een kleinere investering, maar sluit een aantal toekomstige ontwikkelingskansen voorgoed uit, waardoor er baten mislopen worden. Gegeven de beschikbare informatie zijn in deze MKA enkel de gederfde baten in diepzecontaineroverslag gekwantificeerd. Maar in beleidsscenario B1 / B2 is er in de Waaslandhaven geen containeroverslag achter de sluizen, zodat er geen gederfde baten in rekening gebracht worden en de ondiepe sluisvariant wegens zijn lagere kostprijs automatisch beter scoort. Ook in de niet-containertrafiek zijn er echter toekomstige ontwikkelingskansen die door een ondiepe sluis definitief uitgesloten worden, en die tot gederfde baten leiden. Voorbeelden zijn grootschalige droge bulkoverslag en het inspelen op schaalvergroting in producttankers (bijzonder relevant in het licht van de recente investeringen en investeringsplannen in de Waaslandhaven van VOPAK en Mitsui / TC / Rubis). Het vrijwaren van deze kansen zou, vanuit een reëel optieperspectief, de keuze moeten doen vallen op de diepe sluisvariant.

In beleidsscenario B3 ('Kieldrechtok') is de keuze voor de diepe sluisvariant overduidelijk. De gederfde baten in containeroverslag bij een ondiepe sluisvariant spelen hier volop.

Dit alles leidt tot de eindconclusie dat in geval van een ruimtelijke uitbreiding van het Antwerpse havengebied (d.w.z. beleidsscenario's B1 / B2 en B3), en rekening houdende met de niet gekwantificeerd ontwikkelingskansen in niet-containertrafiek in beleidsscenario B1 / B2, de diepe sluisvariant het meest voordelige alternatief is.

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.

De aanleg van de sporen op de twee gemengde spoor-wegbruggen, en de sporen naar de bruggen toe, zijn ten laste van Infrabel.

3.6 Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Onschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

/

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	september	2005	september	2005	september	2005	
	Einddatum	april	2008	april	2009	april	2010	De aanbestedingsdocumenten dienen te worden aangepast aan de laatste ontwikkelingen m.b.t. de wetgeving op de overheidsopdrachten en de technische normering
2. Vergunningsfase								- Opschuiven van MER- en vergunningentraject, nav de opmaak van de plan-MER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen
	Aanvangsdatum	juli	2008	juni	2009	september	2009	
	Einddatum	januari	2009	december	2009	april	2010	
3. Contracteringsfase (aanbesteding)								- Opschuiven van MER- en vergunningentraject - Voorafgaandelijke onderhandelingen met GHA met betrekking cofinanciering sluis noodzakelijk
	Aanvangsdatum	augustus	2008	juli	2009	mei	2010	
	Einddatum	maart	2009	februari	2010	november	2010	

4. Realisatiefase						
	Aanvangsdatum	maart	2009	februari	2010	december 2010
	Einddatum	juli	2013	mei	2014	maart 2015
5. Exploitatiefase						
	Aanvangsdatum	juli	2013	mei	2014	maart 2015
	Einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)					niet van toepassing

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
Aanleg haveninterne wegontsluiting + spoorwegbrug	Dit project kan worden uitgevoerd los van de sluis, maar is wel nodig om de (spoor)wegomleiding te realiseren tijdens de bouw van de sluis. Dit hoeft nu pas voltooid te zijn in 2011 ipv 2010.

4.3 Afgesproken tussentijdse evaluaties

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

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Rapport bestemd voor

5. ADVIEZEN

5.1 Financieel advies

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

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

Nr	Datum advies			Expert	Onderwerp en conclusies
1	1	januari	2008	ir. R. Thomas	Onafhankelijke raming projectkosten in de MKBA
2					

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	30	mei	2006	Stibbe Advocatenassociatie	Advies m.b.t. de uitwerking van de juridisch-financiële structuur voor de bouw van de 2e zeesluis op Linkeroever.
2	27	februari	2008	Stibbe Advocatenassociatie	Advies m.b.t. de gevolgde plan-MER-procedure 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving'.
3	25	juni	2008	Stibbe Advocatenassociatie	Advies m.b.t. de gevolgde plan-MER-procedure 'over het strategisch plan voor en de afbakening van de haven van Antwerpen in haar omgeving' en de gevolgde procedure project-MER '2e maritieme toegang Waaslandhaven'.

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	30	maart	2009	Demaeco	Second opinion van de door AMS voorgestelde verfsystemen voor de 2e sluis Waaslandhaven : opstellen en rapportering van de verfspecificaties
2	23	april	2009	Jan Maertens en partners	Advies i.v.m zwelgedrag Boomse klei bij de aanleg van bouwputten
3	8	mei	2009	Jan Maertens en partners	2 ^e sluis Waaslandhaven : bepaling geotechnische belasting op de vloer van de deurloop en de deurkamer
4	18	mei	2009	Jan Maertens en partners	2 ^e sluis Waaslandhaven : second opinion m.b.t. de invloed van het zwelgedrag van Boomse klei op de sluisbodem

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
Schriftelijke vraag nr. 57	minister-president Kris Peeters	Jos De Meyer	5 december 2008	Investeringsprogramma zeehavens - Waaslandhaven	antwoord beschikbaar
Interpellatie nr. 110	minister-president Kris Peeters	Bart Van Malderen	8 januari 2009	over het relancebeleid van de Vlaamse Regering en de impact ervan voor de Vlaamse havens	antwoord beschikbaar
VOU nr. 9	minister Hilde Crevits	Jan Penris	1 september 2009	over de mogelijke problemen bij de financiering van de nieuwe Vlaamse zeesluizen en het advies van de Vlaamse Havencommissie ter zake	antwoord beschikbaar
	minister Hilde Crevits	Diverse parlementsleden	19 november 2009	Commissie MOW : begrotingsbespreking	antwoord beschikbaar

7. INTERNE CONTROLE

5.1 Bevindingen met betrekking tot de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

De eerste kostenraming dateert van 2004 en werd opgesteld door het Havenbedrijf in zijn startnota. Deze raming diende herzien te worden, enerzijds omwille van prijsactualisaties en anderzijds als gevolg van het niet mee tellen van de raming voor de baggerwerken als een projectkost.

Deze herziening gebeurde op basis van een eerste ruwe schatting van de hoeveelheden en interne kengetallen van gelijkaardige aanbestedingen en deelprojecten en leverde de kostprijs van 625 miljoen euro (inclusief BTW) op.

Een tweede benadering van de kostprijs werd gedaan in het kader van de MKBA. Hierbij werd de kostprijs geraamd via extrapolatie van de werkelijke kosten van de Berendrechtshuis.

Bij het opstellen van de detailmeetstaat werd een bijhorende geactualiseerde detailraming opgesteld. Eventuele wijzigingen in het budget worden voorgelegd aan de uitgebreide Stuurgroep onder leiding van de secretaris-generaal.

Het project bevindt zich nog in de voorbereidingsfase. Belangrijke wijzigingen in het ontwerp en de projectomgeving hebben zich niet voorgedaan. Wel werden er enkele stappen in het voorbereidingsproces afgewerkt waardoor de bijhorende risico's wegvallen. Het voorbereidingsproces kenmerkt zich voornamelijk door het uitvoeren van de beheersmaatregelen ter vermindering van de residuale risico's. Dit proces is nu volop bezig.

Voor alle geïdentificeerde projectrisico's worden de gepaste beheersmaatregelen opgesteld. De uitvoering van de beheersmaatregelen te nemen in de voorbereidingsfase is volop bezig en gebeurt door de meest gereede partij in het project. De opvolging gebeurt door de projectleider aan de hand van de risico-inventarisatielijst met bijhorende beheersmaatregelen.

Door de projectleider wordt ad hoc (bv. voorafgaand aan de stuurgroepvergadering) de stand van zaken van de uitvoering van de beheersmaatregelen bekeken.

De systematische opvolging en sturing wordt opgedragen aan het studiebureau dat het risicomanagement implementeert: Deloitte + Grontmij. Een actualisatie van het risicomanagement met bijhorende beheersmaatregelen zal gebeuren voorafgaand aan de aanbestedingsfase. Bij deze opvolging behoort ook de controle van de effectiviteit van de beheersmaatregelen.

Voor het project werden twee Stuurgroepen opgericht. De projectleider wordt door de eerste Stuurgroep gecontroleerd.

Het is eigen aan het voorbereidingsproces dat tijdens de opmaak van de detailraming er bepaalde punten bijkomen die in eerdere fase onder de noemer "onvoorzien" werden gecatalogeerd en geraamd. Tot hiertoe doorstaat de detailraming de uitgangspunten van de basisraming. De grootste fout tot hiertoe was het ontbreken van de bodembescherming in de basisraming. Dit euvel werd rechtgezet in de voorbereidingsfase.

Naar fouten in de raming leert ervaring met gelijkaardige projecten dat na de aanbesteding, dus tijdens de uitvoering, de fouten in de raming kunnen herleid worden tot onvolledigheid van de punten en een foute inschatting van de geraamde hoeveelheden.

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

De organisatie, administratie en afhandeling van de financiële transacties gebeurt volledig conform het boekhoudstelsel van Oradin. In boekhoudstelsel is er een strikte scheiding tussen de rollen van ingever, budgethouder en boekhouder, waardoor elke financiële transactie wordt onderworpen aan een interne controle. Daarnaast passeert elke vastlegging ook nog langs de controleur van de vastleggingen.

Op de vorderingsstaten worden de klassieke controles uitgevoerd, via de hiërarchische weg: nazicht celhoofd, juridisch nazicht binnen de afdeling Maritieme Toegang, vervolgens tweede controle wordt door de (centrale) afdeling Begroting en Boekhouding. Bovendien zijn doorgedreven controles mogelijk via Delta-systeem, dankzij specifieke codering.

De controlemaatregelen voor dit project zijn niet verschillend van die van gewone projecten.

Het verschil tussen grote infrastructuurprojecten en andere werken is dat grote projecten worden geleid door ervaren projectleiders.

De overeenstemming van beleidsrapportering en financiële informatie en de controle op het financiële luik in het algemeen werd tot vorig jaar gedaan door het opdrachtgevend bestuur.

Bij de raming van de totale prijs werd uitgegaan van de start van het project in 2009. Omwille van het inflatieverschijnsel resulteert iedere verdraging in de start van het project in een prijsstijging van het project. Een jaarlijkse update van de raming, en bijhorende rapportering, is dus aangewezen.

Het projectplan wordt aangepast aan de inzetbaarheid van het personeel en de timing van het project.

5.3 Bevindingen met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie

Voor het project werden twee Stuurgroepen opgericht: een eerste Stuurgroep bestaat uit het afdelingshoofd van de afdeling MT (voorzitter), het havenbedrijf, de afdeling Metaalstructuren, de afdeling Betonstructuren, de afdeling Haven- en Waterbeleid, juristen en communicatiespecialisten; een tweede Stuurgroep, met de secretaris-generaal als voorzitter, die naast de reeds vermelde deelnemers ook vertegenwoordigers telt uit het beleidsdomein LNE, de afdeling Scheepvaartbegeleiding (MDK) en de afdelingen Algemeen Beleid en Haven en Waterbeleid (Departement MOW). In deze tweede Stuurgroep wordt op een hoger niveau de voortgang van het project besproken. De eerste Stuurgroep staat dicht bij de operationele problemen, actiepunten en opvolging van het werk. De projectleider wordt door de eerste Stuurgroep gecontroleerd.

Bij de voorbereiding van het project werd voor de voorbereidende studies beroep gedaan op interne studiediensten binnen MOW: de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen, de afdeling Metaalstructuren, de afdeling Betonstructuren, de afdeling Geotechniek en het Waterbouwkundig Labo, dit in nauwe samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf, als exploitant van de sluizen. Daarnaast zorgden een aantal consultancybureaus voor: de MKBA: Rebel Group; de project MER: Arcadis; het risicomanagement: Deloitte + Grontmij.

De overige disciplines waren in de projectorganisatie vertegenwoordigd via de werkgroepen: ontwerp, nautisch (o.a. met loodsen die ervaring hebben met rampen en trafiek), hydraulisch (Labo, havenbedrijf,...), juridisch procedureel, begeleidingsgroepen (voor MER-procedure, milieu- en bouwvergunningen).

Naar aanbestedingsdocumenten toe wordt de projectorganisatie uitgebreid met experts vanuit havenbedrijf en aMT, inzake overheidsopdrachten enerzijds en technische aspecten bestek en uitvoering anderzijds. De projectorganisatie in de uitvoeringsfase zal projectingenieur, werfingenieur en toezichters tellen, in een klassiek hiërarchisch verband (districtshoofd/afdelingshoofd).

De projectorganisatie kan nog wijzigen als beroep wordt gedaan op het havenbedrijf en technische diensten voor expertise. Het havenbedrijf geeft nu al advies als gebruiker binnen de 1,5-maandelijkse eerste Stuurgroep.

Binnen de afdeling MT wordt het beschikbare personeel optimaal ingezet. In 2009 werd de projectorganisatie voor het project uitgebreid met een extra projectingenieur.

De functies beschikken, bewaren, controleren, registreren en uitvoeren zijn aan verschillende medewerkers toegewezen. Registratie en opvolging van documenten gebeurt door het secretariaat. Op de betaling worden de klassieke controles uitgevoerd. Het procedurehandboek en de standaardprocedures worden gehanteerd. De controle op facturen voor de studies gebeurt door projectleiders + celhoofd + cel Boekhouding. De tweede controle wordt uitgevoerd door de centrale afdeling Begroting en Boekhouding.

De huidige personeelsbezetting laat niet toe om iedere taak dubbel te doen. In de mate van het mogelijke worden interne en externe controles ingeschakeld in het voorbereidingsproces. Zo werd het volledige bestek reeds intern nagekeken en wordt voor de administratieve bepalingen een bijkomende externe controle door een jurist ingeschakeld.

Naar de meetstaat toe zorgt de taakverdeling tussen het tekenbureau en de personen belast met de opmaak van de meetstaten voor een controlemechanisme op de volledigheid van plans en toebehoren.

De verantwoordelijkheden worden binnen de afdeling MT vastgelegd volgens het "Besluit van het afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang van het departement van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken houdende interne regeling tot toekenning van functionele bevoegdheden aan ambtenaren van de afdeling Maritieme Toegang". Met betrekking tot de verantwoordelijkheden bij de uitvoering van een project wordt een beroep gedaan op het procedurehandboek en de procedure "werfopvolging".

Een geformaliseerd document m.b.t. de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de externe betrokken partijen in het project ontbreekt nog. Er wordt wel gedacht om een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten met het havenbedrijf om de verantwoordelijkheden af te bakenen. De uiteindelijke risicocallocatie voor de uitvoering van het project moet nog worden vastgelegd, en hangt af van de uiteindelijke contractvorm.

De notulen van de meetings (verslagen stuurgroepen, werkgroepen, ...) liggen ter inzage op de afdeling MT.

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

Met betrekking tot de 2e sluis Waaslandhaven wordt beleidsgevoelige informatie intern bewaard en ad hoc bezorgd aan de vragende partijen (kabinet). Externe communicatie met de burger gebeurt via de website "www.tweedesluiswaaslandhaven.be"

Er wordt periodiek en op gestructureerde wijze gerapporteerd over de projectrisico's en de uitvoering van de beheersmaatregelen via actualisatie van de RIL-lijst, met bijhorende beheersmaatregelen.

In de voorbereidingsfase wordt de voortgang gerapporteerd in de eerste Stuurgroep (frequentie om de 1,5 maand). N.a.v. parlementaire vragen vindt er ook ad hoc rapportering plaats.

In het rapport t.a.v. het Vlaams Parlement dat wordt gevalideerd op 15.03.2010 wordt de stand van zaken dd. 31.01.2010 gerapporteerd. Echter, tijdens het jaar wordt door de secretaris-generaal bij de mondelinge toelichting aan het parlement de geactualiseerde informatie doorgegeven en verwerkt in zijn presentatie.

Het behoort tot de taak van de afdeling Algemeen Beleid er voor te zorgen dat de rapportering van de verschillende projecten homogeen is naar vorm en inhoud.

De timing van de rapportering wordt bewaakt door het afdelingshoofd.

8. CONCLUSIES

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

8.1 Risicoanalyse

De studie met betrekking tot de risico-analyse werd opgestart op 11/02/08

De risico's (totaal ± 100) werden geïnterpreteerd en ge-analyseerd.

De implementatie van de beheersmaatregelen is gestart eind 2008 en liep verder in 2009. Er werden een aantal second options gevraagd en de beheersmaatregelen werden in het bestek geïntegreerd.

Het algemeen residuair risico wordt nu als "aanvaardbaar" ingeschat.

In 2010 wordt er een actualisatie van de risico's voorzien. Hierbij wordt verwacht dat naar aanleiding van de besprekingen met betrekking tot de financiering van het project (o a cofinanciering door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen), het risico met betrekking tot de financiering van het project in belangrijke mate zal afnemen.

8.2 Financieel

Het project bevindt zich in de ontwerpfase. De gemaakte studiekosten voor het project zijn gerapporteerd.

In 2008 werd de totale projectkost geraamd voor de 3 projectvarianten. De bouw van een diepe sluis tussen het Waaslandkanaal en het Deurganckdok werd door de administratie geraamd op 625 mio Euro (incl BTW), de aanleg van een ondiepe sluis werd geraamd op 567 mio Euro (incl BTW), de inbreidingsvariant (omvorming van een deel van het Waaslandkanaal + Verrebroek en Doeldok tot getijdenzone) kwam uit op 1237 mio euro (incl. BTW). De normale werkingskredieten op de DAB VIF MG7370B volstaan niet om de uitvoeringskosten van dit project te dragen. In overleg met het GHA worden de nodige samenwerkingsmodaliteiten uitgewerkt om hiervoor een oplossing te bieden.

Ondertussen werd de diepe sluisvariant verder uitgewerkt. Rekening houdend met latere startdatum en de daarmee gepaard gaande indexering naar uitvoering 2010 is de raming nu 640,6 mio Euro (incl. BTW).

8.3 Planning

De planning werd gewijzigd t.g.v. het opschuiven van MER- en vergunningentraject, nav vertraging bij de opmaak van het plan-MER voor het strategisch plan van de haven van Antwerpen.

Ondertussen zijn de vergunningen voor de bouw en exploitatie van de diepe sluisvariant (-17.80 m TAW) aangevraagd.

Voor de (co)financiering van de diepe sluis zijn ondermeer nog onderhandelingen met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen noodzakelijk.