

SHIP20090204JaarrapportRisicoRapportering

Wanneer dit rapport invullen? Zolang dat het infrastructuurproject niet gegund is, bevindt het project zich in de voorbereidingsfase.

DOCUMENTINFORMATIE

Duid bij 'Soort rapport' het desbetreffende rapport aan in de keuzelijst. Geef aan of een innovatieve procedure is voorzien. Geef de naam van het project en de projectverantwoordelijke.

Soort rapport	Jaarrapport
Naam project	Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	Neen
Projectverantwoordelijke	ir. Jan Goemaere

Geef aan waar het document is opgeslagen en onder welke naam. Duid de rapporterende entiteit aan in de keuzelijst.

Bestandslocatie	server Oostende van Afdeling Maritieme Toegang,
Bestandsnaam	SHIP20090213JaarrapportRisicoRapportering
Entiteit	Afdeling Maritieme Toegang van het departement MOW

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Geef alle voorgaande rapporten (zowel jaarrapporten, halfjaarrapporten als tussentijdse rapporten) in chronologische volgorde. Duid het soort rapport aan in de droplist en geef de einddatum van het rapport. Geef bij de projectsituatie de datum van de in het rapport opgenomen projectinformatie.

Projectsituatie	Datum rapport	Soort rapport
31 december 2007	21/3/08	jaarrapport
30 juni 2008	05/09/08	halfjaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Jan Goemaere	Datum	17 maart 2009
	Functie	Projectingenieur		
Documentverantwoordelijke	Naam	ir. Luc Van Damme	Datum	17 maart 2009
	Functie	hoofd Kusthavens		
Validatie door het management	Naam	ir. Freddy Aerts	Datum	19 maart 2009
	Functie	afdelingshoofd		

1. ALGEMEEN

1.1 Probleemomschrijving

Geef een analyse en een evaluatie van de ernst van het probleem, een inschatting bij verdere continuïteit van het beleid en de eventuele samenhang met andere projecten.

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

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

Dit project wordt het strategisch haveninfrastructuurproject (SHIP) genoemd en omvat het gebied in de noordwestelijke zone van de achterhaven ter hoogte van het bestaande maar verouderde Prins Filipsdok 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 zijn opgenomen.

Strategische doelstellingen	Projectdoelstellingen	Referentie strategische doelstellingen
Investerings in economische poorten en knooppunten: zeehavens	Toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens Verder onderzoek naar het weghalen of vervangen van de Visart-sluiss voor de ontsluiting van de achterhaven van Zeebrugge	Beleidsnota 2004-2009 - Openbare werken
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

1.3 Alternatieven

Indien er een MKBA beschikbaar is, refereert men naar dit document.

MKBA	Expert	Datum
oorspronkelijk	Technum nv - Resource Analysis	31/07/2007
actualisatie	Technum nv - Resource Analysis	vermoedelijk feb 2009

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, refereert men naar dit document en duidt men de status van het document aan in de keuzelijst. Daarnaast geeft men in de onderstaande tabel de voorgestelde MER alternatieven.

MER	Expert	Datum	Status
plan-MER	Resource Analysis	15/04/2008	Kennisgeving
plan-MER	Resource Analysis	23/07/2008	Intrekking planMER
project-MER	Resource Analysis	apr/09	Kennisgeving

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, vermeld hier de voorgestelde MER alternatieven. Indien er geen MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, geef een beknopte omschrijving van de onderzochte alternatieven en geef de samenhang met de strategische doelstellingen aan. Geef bij ieder alternatief de geschatte uitvoeringsperiode, het globale budget, de specifieke gevolgen voor het proces en de betrokken actoren. 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, vermeldt men dit bij status inclusief een verantwoording.

Alternatieven	Samenhang met doelstellingen	Geschatte uitvoeringsperiode	Globale budget	Quick - scan van de belangrijkste risico's	Specifieke gevolgen voor het proces	Betrokken actoren	Status en eventuele verantwoording
Tijzone met Tunnel	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	790.000.000,00	zeer grote milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	project MER-procedure wordt opgestart na keurze alternatief
Snelle sluis met bruggen	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	477.000.000,00	matige milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	project MER-procedure wordt opgestart na keurze alternatief
Sluis ter hoogte van de CarCokes-site	Uitbouw van de kusthaven in meerdere ruimtelijke kamers	8 jaar	495.000.000,00	grote milieu-impact op de achterhaven	MER-procedure	MOW, Wegen en Verkeer, MBZ, LNE, NMBS, De Lijn	project MER-procedure wordt opgestart na keurze alternatief

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

Concreet gerelateerde projecten:

Indien dit infrastructuurproject gerelateerd is aan andere projecten, dient men hier de relatie met deze projecten weer te geven. Geef ook de status weer van de gerelateerde projecten (in voorbereiding, in aanbesteding, in uitvoering, ...).

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 voorbereiding
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. Afstemming tussen de lopende MER-procedures van beide projecten is noodzakelijk m.b.t. de verkeersafhandeling via de N31 richting Zwankendamme / Boudewijnkanaal);	In voorbereiding
Opmaak van een streefbeeld voor de N31 voor het gedeelte tussen de aansluiting met de AX en de aansluiting met de Kustlaan (Zeebrugge) (initiatiefnemer AWW); Aanleg van de NX (AWV); Herinrichting van de Kustlaan doorheen Zeebrugge (N34) (AWV) (deze verkeersaders lopen door het projectgebied van het SHIP. Afstemming van het MER voor het SHIP met de opmaak van dit streefbeeld is vereist);	In voorbereiding
Sanering CarCoke Zeebrugge (OVAM) (deze site wordt ingenomen door terminals grenzend aan het SHIP)	In uitvoering
Afbakingsgroep voor de havengebied van Brugge-Zeebrugge	In uitvoering

1.5 Besluitvormingsproces

Geef per deelfase van het project de belangrijkste beslismomenten weer en duid aan hoe dit opgenomen is in de initiële en herziene planning. Indien de planning is herzien, licht men dit toe. Per deelfase geeft men het 'point of no return' aan en wat de gevolgen (planning of financieel) zijn bij het niet respecteren ervan.

<i>Fase</i>	<i>Beslismomenten</i>	<i>Initiële planning</i>	<i>Herziene planning</i>	<i>Toelichting herziene planning</i>	<i>Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren</i>
Initiatiefase	Keuze te onderzoeken alternatieven na openbare kennisgeving startnota	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	2008	2009		
Vergunningsfase		2009-2010	2010-2019	Aansluitend op de prjectMER zullen de vergunningen aangevraagd worden	
Contracteringsfase		2010	2010-2019	Herziene planning sluit aan bij de geactualiseerde MKBA	
Realisatiefase		2011-2015	2011-2020	Herziene planning sluit aan bij de geactualiseerde MKBA	
Exploitatiefase	Fase 1: deel ten noorden Verbindingsdok	2016	2017-	Herziene planning sluit aan bij de geactualiseerde MKBA	
	Fase 2: deel ten zuiden Verbindingsdok	2019			

2. RISICOANALYSE

Geef per risicocategorie een omschrijving van de geïnventariseerde risico's met een grote kans op voorkomen en/of een grote impact. Geef per risico de kans op voorkomen en de impact, indien het risico zich voordoet en vermeld het residuair risico dat overblijft na implementatie van een beheersmaatregel. Omschrijf per risico de beheersmaatregelen en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering van de beheersmaatregelen.

<i>Risicocategorie</i>	<i>Omschrijving van het risico</i>	<i>Kans op voorkomen</i>	<i>Impact</i>	<i>Beheersmaatregel (BHM)</i>	<i>Residuair risico</i>	<i>Verantwoordelijke BHM</i>	<i>Evaluatie BHM</i>	<i>Noodzakelijke acties (incl. einddatum en actiehouders)</i>
1. Politiek / bestuurlijk								
2. Juridisch / planologisch								
3. Inhoudelijk / organisatorisch								
4. Maatschappelijk / communicatief								
5. Financieel								
6. Technisch								
7. Categorie 7								
8. Categorie 8								
9. Categorie 9								

Algemeen Residuair risico

Geef het algemeen residuair risico weer in de onderstaande kader.

--

Opmerkingen

De algemene offerteaanvraag voor aanneming van diensten voor het toepassen van risicomanagement op het Strategisch Haveninfrastructuurproject werd gepubliceerd.
Het bestek voorziet:
- het opzetten van een monitorfunctie en een interne controlefunctie
- 7 actualisaties van de risicoanalyses. Iedere actualisatie kan 6-maandelijks gevraagd worden.

3. FINANCIEEL

3.1 Soort aanbestedingsprocedure

Duid de wijze aan waarop de aanbestedingsprocedure zal verlopen (open of beperkte aanbesteding, open of beperkte offerteaanvraag, onderhandelingsprocedure met of zonder bekendmaking, ...).

Aanbestedingsprocedure:	openbare aanbesteding of algemene offerteaanvraag
Indien dit infrastructuurproject wordt gerealiseerd via een publiek-private samenwerking (PPS), worden hier de medefinanciers voor zover bekend toegelicht.	

3.2 Financiële onderbouwing van het projectvoorstel en budgettaire inpassing

Geef per kostentype de raming incl. BTW (indien deze verschuldigd is) weer. Deze ramingen worden verder - op jaarbasis - uitgesplitst over de gehele uitvoeringsperiode. Men dient hierbij het jaar dat raming is gemaakt weergeven en indien deze gewijzigd is, geeft men een reden van de wijziging van de oorspronkelijke raming weer. Het totaal aan vastleggingen van de voorbije jaren wordt in de eerste kolom ingevuld. Voor het huidige begrotingsjaar geeft men het bedrag ingeschreven in het huidige begroting, de basisallocatie en het vastleggingsbedrag. Deze financiële onderbouwing bouwt verder op de financiële informatie die bij de beschrijving van de alternatieven werd opgenomen. Indien een specifieke kost niet in een bepaalde periode voorkomt, vult men 0 euro in. In de kolom 'laatste totale raming' wordt het totaal automatisch gemaakt. In de kolom 'oorspronkelijke totale raming', geeft men het oorspronkelijk geraamd budget. Bij de kolom 'gewijzigde totale raming' geeft men wijzigingen t.o.v. de vorig gerapporteerde raming. Pas op: voor een jaarrapport betreft het de raming uit het vorige jaarrapport en niet het halfjaarrapport.

Indien het een PPS-project is, wordt hier enkel het aandeel van het Vlaamse Gewest opgenomen dat rechtstreeks in het project wordt geïnvesteerd.

Aard van de kosten		Totaal aan vastleggingen van de vorige jaren	BA jaar 2008	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2008	Vastlegging in 2008	Jaar van de raming	Reden van de herziening van de raming	Laatste raming noodzakelijk budget 2009	Laatste raming noodzakelijk budget 2010	Laatste raming noodzakelijk budget 2011	Laatste raming noodzakelijk budget 2012 en later	Laatste totale raming	Oorspronkelijke totale raming	Gewijzigde totale raming
Studiekosten incl. BTW in €	Milieustudies	371.847,52 €						50.000,00 €				421.847,52 €		
	Ruimtelijke studies											0,00 €	0,00 €	0,00 €
	Technische studies	120.553,51 €				2008	Realistischer invulling verdere uitwerking technische studies	200.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €		820.553,51 €	370.553,51 €	450.000,00 €
	Advieskosten											0,00 €	0,00 €	0,00 €
	Veiligheidsstudies											0,00 €	0,00 €	0,00 €
	Risicomanagement					2007	Meer gedetailleerde raming ten gevolge betere omschrijving studieopdracht	189.365,00 €				189.365,00 €	200.000,00 €	-10.635,00 €
	Overige											0,00 €	0,00 €	0,00 €
Onteigeningskosten incl. BTW in €												0,00 €	0,00 €	0,00 €
Uitvoeringskosten incl. BTW in €	Fase 1					2008	Actualisatie raming ten gevolge van het verder uitwerken technische haalbaarheidsstudie			75.000.000,00 €	200.000.000,00 €	275.000.000,00 €	300.000.000,00 €	-25.000.000,00 €
	Fase 2					2008	Actualisatie raming ten gevolge van het verder uitwerken technische haalbaarheidsstudie				220.000.000,00 €	220.000.000,00 €		220.000.000,00 €
Exploitatiekosten en onderhoudskosten incl. BTW in €												0,00 €		0,00 €
Overige incl. BTW in €												0,00 €		0,00 €
TOTAAL incl. BTW in €		492.401,03 €		0,00 €	0,00 €			439.365,00 €	250.000,00 €	75.250.000,00 €	420.000.000,00 €	496.431.766,03 €	300.570.553,51 €	195.439.365,00 €

De onderhoudskosten van de verschillende projectalternatieven werden niet in detail ingeschat. Daarom werd een vast percentage van de bouwcost als onderhoudskost gehanteerd. Conform eerder uitgevoerd KBA's voor haveninvesteringen in Vlaanderen wordt 1% van de bouwcosten als jaarlijkse onderhoudskost aangenomen. Onderhoudskosten beginnen te lopen vanaf 2015.

Aandeel van het Vlaams Gewest (in %) in de totale kostprijs van het project

<i>Geef hier in deze kader het aandeel van het Vlaamse Gewest (in %) in de totale kostprijs van het project. (Dit kan gaan om een PPS, subsidies, ...)</i>
De studiekosten vallen 100% ten laste van het Vlaams Gewest. De investeringskosten zullen verdeeld worden tussen Vlaams Gewest en MBZ conform het havendecreet. Een verdeling van de kosten kon nog niet worden opgemaakt daar er nog geen uitvoeringsalternatief gekozen werd. De in de tabel opgenomen kosten zijn dus de gemiddelde uitvoeringskosten.

Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse

<i>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).</i>
De MKBA wordt geactualiseerd; De hier opgenomen conclusies komen uit de MKBA 2007
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 voor alle projectalternatieven de risicovrije discontovoet van 4%, zowel vanuit nationaal als vanuit internationaal perspectief. 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 vanuit internationaal standpunt het projectalternatief Tijzone met tunnel de hoogste netto contante waarde heeft en dus de voorkeur verdient in een situatie zonder budgetrestricties. Het alternatief Snelle sluis met bruggen scoort het beste op gebied van opbrengstratio en is dus te verkiezen indien het project onderhevig is aan budgettaire beperkingen. Vanuit nationaal standpunt blijkt dat projectalternatief snelle sluis met bruggen zowel de hoogste Netto Actuele Waarde als de hoogste opbrengstratio heeft. De resultaten van de risicoanalyse tonen aan dat de 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 6%. Het alternatief Snelle sluis met bruggen, dat met relatief beperkte investeringen gepaard gaat, blijkt hier het minst risicovol (kans op negatieve NAW wordt op 0% ingeschat). 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 ro-ro vracht en de trafiekgroei aannames voor de ro-ro-trafiek. Met name de mogelijke werkgelegenheidseffecten dienen uitgebreider onderzocht en onderbouwd te worden.
Conclusie op basis van kwalitatieve beschouwingen 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 ro-ro verkeer staat Zeebrugge in concurrentie met havens als Oostende, Vlissingen, Dunkerque, Calais, alle havens waar het ro-roverkeer wordt behandeld in een tijzone omdat deze sector het passeren van een sluis als zeer hinderlijk en minder 1 Samenvatting voor de beleidsvoerder 5 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 ro-ro-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 ro-ro-vaart speelt dit in het nadeel van de Snelle sluis. 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 ro-ro dan ferryverkeer, bulk.) De tijzone heeft hier weinig impact op. • In het projectalternatief Snelle sluis kunnen de terminals in de Oostelijke achterhaven beter benut worden dan in projectalternatief Tijzone. In dit laatste alternatief leidt de capaciteitsbeperking van de P. Vandammesluis er volgens onze berekeningen toe dat de voorziene terreinen voor autotrafieken alvast niet volledig zullen ingevuld worden. • In tegenstelling tot het projectalternatief Tijzone waar de impact op binnenvaart positief is voor trafieken uit de voorhaven en negatief voor trafieken vanuit de oostelijke achterhaven is de impact van de Snelle sluis voor beide binnenvaarttrafieken neutraal of positief.

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

<i>Geef aan wat de prioriteitstelling binnen de begroting zal zijn en of dit project een invloed zal hebben op de begroting van andere beleidsdomeinen of op derden.</i>
Begroting heeft impact op begroting aWV, De Lijn, Infrabel, MBZ

Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

<i>Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.</i>
Nog geen afspraken hieromtrent gemaakt

4. PLANNING

4.1 Algemene planning en mijlpalen

Geef per deelfase van het project de aanvangsdatum en de vermoedelijke einddatum aan. De planning opgenomen in de laatste rapportering wordt opgenomen in de kolom 'Gewijzigde planning', indien er ondertussen wijzigingen zijn gebeurd ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Alle nieuwe herzieningen van gewijzigde planning worden opgenomen in 'Nieuwe herziening'. Voorzie steeds een reden van de herziening. Bij 'oorspronkelijk' geeft men de planning uit de allereerste rapportering bij de voorbereiding van het project weer.

Fasen	Oorspronkelijk	Gewijzigde planning	Nieuwe herziening	Reden herziening
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)				
Aanvangsdatum	1/1/2006	1/1/2006		
Einddatum	30/6/2009	2010		Ten gevolge stopzetten plan-MER kan de definitieve keuze later gebeuren.
2. Vergunningsfase				
Aanvangsdatum	1/7/2009	2010		Aansluitend op de projectMER zullen de vergunningen aangevraagd worden.
Einddatum	30/6/2010	2019		
3. Contracteringsfase (aanbesteding)				
Aanvangsdatum	30/6/2010	2010		Contracteringsfase gaat vooraf aan de realisatiefase
Einddatum	31/12/2010	2019		
4. Realisatiefase				
Aanvangsdatum	1/1/2011	2011		Hierbij wordt van uitgegaan dat gekozen wordt voor de beperkte open getijzone. De planning is afkomstig van de geactualiseerde MKBA. Uitvoering bestaat uit 3 fases, verplaatsen en vernieuwen spoorbrug (2011-2012), fase 1 van de beperkte tijzone (2013-2016) en fase 2 van de beperkte open getijzone (2016-2020)
Einddatum	31/12/2015	2020		
5. Exploitatiefase				
Aanvangsdatum	1/1/2016	2017		Fase 1 zal operationeel zijn in 2017, fase 2 in 2021

4.2 Afgesproken tussentijdse evaluaties

Indien er extra tussentijdse evaluaties (bijvoorbeeld kwartaalrapportages) zijn gevraagd door de Vlaamse minister bevoegd voor de openbare werken of door het Vlaams Parlement, geeft men de datum van de gegeven projectsituatie, de einddatum van de rapportering en voor wie de rapportering bestemd is.

Projectsituatie	Voor wie bestemd	Einddatum rapport

4.3 Resultaten van de tussentijdse evaluaties

Indien dit een Jaarrapport is, dient men hier per tussentijdse evaluatie, op een zeer beknopte wijze de belangrijkste resultaten van de tussentijdse evaluaties te vermelden.

Projectsituatie	Resultaten tussentijdse evaluaties

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 rapport van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies. Refereer ook naar het betreffende rapport.

Nr	Datum rapport	Expert	Onderwerp en conclusies	Verwijzing rapport
1	31/07/2007	Tecnum nv - Resource-analysis	Maatschappelijke kostenbatenanalyse van het strategisch haveninfrastructuurproject Zeebrugge	
2				

5.2 Juridisch advies met betrekking tot Wetgeving overheidsopdrachten

Geef het onderwerp en de belangrijkste conclusies van het juridisch advies met betrekking tot de Wetgeving inzake overheidsopdrachten in het kader van dit project. Geef de datum van het rapport, de adviserende jurist en een referentie naar het rapport.

Nr	Datum rapport	Expert	Onderwerp en conclusies	Verwijzing rapport
1				
2				

5.3 Overige adviezen extern aan het project (second opinion)

Uit de risico analyse kan blijken dat het aangewezen is om voor andere aspecten van het project een "second opinion" te vragen van een deskundige, die onafhankelijk is van het project. Geef de datum van het rapport van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies. Refereer ook naar het betreffende rapport.

Nr	Datum	Expert	Onderwerp en conclusie	Verwijzing risicoanalyse	Verwijzing rapport
1					
2					

5.4 Adviezen uitgebracht tijdens het projectproces

Indien er adviezen zijn gegeven tijdens een werkgroep of stuurgroep worden het onderwerp en de belangrijkste conclusies hier gegeven. Bij expert vult men dan bv werkgroep of stuurgroep in. Geef ook de datum van het rapport en een verwijzing naar het rapport.

Nr	Datum	Expert	Onderwerp en conclusie	Verwijzing rapport
1	16/02/04	Ad Hoc Werkgroep aan de stuurgroep van het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge	Afweging van de inrichtingsalternatieven voor het strategisch haveninfrastructuurproject	
2				

6. VRAGEN VAN DE LEDEN VAN HET VLAAMS PARLEMENT

Indien er gedurende het jaar waarover gerapporteerd wordt specifieke vragen door de leden van het Vlaams Parlement omtrent dit project zijn gesteld, geef dan hieronder deze informatie weer.

Voor oudere vragen wordt verwezen naar voorgaande rapportages.

Vraagnr.	Aan wie gericht	Vraagsteller	Datum vraag	Vraag	Status antwoord

7. INTERNE CONTROLE

7.1 Rapport met betrekking tot interne controle

Geef aan wie de interne controle heeft uitgevoerd en de datum van het rapport.

	Naam	Functie	Datum
Opgemaakt door:	Yves Rubens Steven Van Aken	afdelingshoofd Stafdienst stafmedewerker	18.03.09

7.2 Specifieke bevindingen met betrekking tot:

Deze specifieke bevindingen kunnen ingevuld worden aan de hand van het document Interne Controle Indicatoren.

a) de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de toepaste 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 recent geüpdatet. Dit maakt deel uit van het contract met Technum. De controle op de kostenraming gebeurt op hoofdlijnen door afdeling Maritieme Toegang en MBZ. Het screenen van alle mogelijke risico's zit vervat in de volgende fase: in de studiefase zijn de risico's opgenomen in de planMER, de projectrisico's maken deel uit van een algemene offerteaanvraag waarvan de resultaten nog niet bekend zijn. De fouten in de kostenraming waren beperkt en werden intern vastgesteld. Deze fouten konden vermeden worden door een snellere tussentijdse rapportering. Dit is te wijten aan de manier van werken van het studiebureau dat minder openstaat voor tussentijdse (tijdrovende) rapporteringen.

b) het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport 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. 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. Vanaf 2011 wordt er 75 miljoen euro voorzien voor de afhandeling van het project. In de beleidsnota 2004 werd melding gemaakt van de opstart MKBA. De beleidsaftoetsing gebeurt niet multidisciplinair, maar berust bij één cel. Op het project werden tijdig de verrekeringen opgesteld: verrekening MKBA, stopzetten van het plan-MER, verrekening project-MER naar aanleiding van het stopzetten van de plan-MER + gewijzigde inzichten. Het budget van 250.000 euro voorzien op begroting blijkt nog steeds realistisch. Wijzigingen aan het project zullen pas worden doorgevoerd na het doorlopen van de procedures. Momenteel liggen nog drie alternatieven voor. Voorafgaand aan de project MER is er een beslissing van de VR omtrent één van de alternatieven. Het grootste projectrisico betreft een eventuele schrapping van de reservatiezone voor waterinfrastructuur in het GRUP. Op de betaling van de studies (haalbaarheidsstudie en MKBA) 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.

c) de toereikendheid van de projectorganisatie

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie.

De projectorganisatie bestaat uit bouwkundige ingenieurs en één econoomist.
Onder de externen worden verschillende experts opgesteld.
Een aanpassing van de projectorganisatie bleek nog niet nodig. Dit zal wel nodig blijken bij de uitvoeringsfase: de afdeling Geotechniek zal nauw betrokken worden (grondonderzoek), net als het Waterbouwkundig Labo voor het sluismodel en de vaarsimulatie en de afdelingen Beton- en Metaalstructuren voor de uitvoering.
Er is geen interne controle op de gegevens van de projectleider.
Er is ook geen wie-doet-wat-lijst. Algemeen is het zo dat MBZ advies verleent en de afdeling Maritieme Toegang leiding heeft over het project.
De notulen van de meetings gebeurt accuraat en op een gestructureerde wijze.

d) de volledigheid, actualiteit, begrijpbaarheid en accuraatheid van de informatie

Geef specifieke bevindingen uit het interne controle rapport met betrekking tot de volledigheid en actualiteit van de informatie in dit rapport.

De controle op de gegevens waarop de projectleider zich baseert gebeurt door MBZ. 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 Algemeen Beleid voor wat de MER-opvolging betreft. De contacten met de afdeling Haven- en Waterbeleid hebben betrekking op de opvolging van de MKBA; nu zijn ze eerder sporadisch.
Externe communicatie wordt via MBZ verzorgd.
De rapportering over de projectrisico's vindt niet op een systematische wijze plaats. Dit gebeurt eerder op ad hoc basis. Structureel zal het pas kunnen gebeuren van zodra een risicomanager is aangesteld.

Algemene conclusie met betrekking tot het Interne Controle systeem

Er zijn geen noemenswaardige aandachtspunten in de huidige stand van het project.

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 risicoanalyse wordt in de nabije toekomst aanbesteed, vermoedelijk januari 2009

8.2 Financieel

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

De studiekosten worden geraamd op 992.401,21 euro. Er worden geen onteigeningen voorzien.

De realisatie van het project sluis carcokes wordt geraamd op 380 miljoen euro. Indien geopteerd wordt voor een toegangsgeul (tijzone) wordt de kostprijs geraamd op 630 miljoen euro. 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

Het project bevindt zich op dit moment in studiefase. De beslissing betreffende verder te onderzoeken alternatief wordt voorzien februari 2009, de start van de vergunningsfase begin 2011 en de start van de aanbestedingsfase begin 2011.

Momenteel is een procedurehandboek in opmaak. Op basis van dit handboek zal de planning verder geconcretiseerd worden.

8.4 Adviezen