

KGT2008-jaarrapport 31 december 2007

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	KGT2008
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	ja
Projectverantwoordelijke	Mark Meersman

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

Bestandslocatie	
Bestandsnaam	KGT2008-jaarrapport 31 december 2007
Entiteit	

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
KGT2008	31 december 2007	Jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	Mark Meersman	Datum	7 maart 2008
	Functie	projectmanager KGT2008		
Documentverantwoordelijke	Naam	Ir. R. Van den Broeck	Datum	10 maart 2008
	Functie	Coördinator RM AMT		
Validatie door het management	Naam	Ir. F. Aerts	Datum	21 maart 2008
	Functie	afdelingshoofd AMT		

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.

1. Uittreksel uit het plan van aanpak+ van de projectgroep KGT2008

De doelstelling van de grensoverschrijdende verkenning naar de maritieme toegang in het licht van de logistieke potenties dient zorgvuldig te worden geformuleerd. Het doel van de studie dient gedeeld te worden met, en gedragen door, alle betrokkenen. De TSC formuleerde de opdracht van de projectgroep KGT2008 als volgt :

Verken de problematiek van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen, in het licht van de logistieke potentie van deze kanaalzone en de mogelijke oplossingsvarianten, zodat voorwaarden geschapen kunnen worden voor de wenselijke en noodzakelijke economische ontwikkeling van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het algemeen, en de havengebonden cluster van activiteiten in het bijzonder.

2. Nota probleemanalyse van de projectgroep KGT2008

Ter verkenning van de problematiek van de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone Gent-Terneuzen werd uitvoerig onderzoek uitgevoerd. De problemen werden vanuit verschillende optieken geanalyseerd. Vanuit het oogpunt van de locatiekeuze van bedrijven, de productie- en logistieke processen en de scheepsontwikkeling in de zee- en binnenvaart werden de knelpunten voor de Kanaalzone gedefinieerd.

De Kanaalzone Gent-Terneuzen beschikt in de havenrange Amsterdam-Duinkerken over de minst goede maritieme toegang van alle concurrerende havens. Dit blijkt uit een vergelijking van de maximale toegestane scheepsgrootte en de gevoeligheid voor het uitvallen van een zeesluis in deze havens. De nautische toegankelijkheid van de Kanaalzone wordt binnen elk van de optieken genoemd als knelpunt voor de Kanaalzone. Zowel de grootte van de zeesluis (de Westsluis) als de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het sluizencomplex zijn in de onderzoeken vernoemd als een probleem, nu én/of in de toekomst. De knelpunten in maritieme toegankelijkheid kunnen in meerdere sectoren een weerslag hebben op het te verwachten economisch vestigingspotentieel.

De grootte van de zeesluis vormt een knelpunt vanwege ontwikkelingen in scheepsgrootte en omwille van de gemiste en te missen schaalkostenvoordelen van grotere schepen. Hierbij bestaat er vooral voor de dry bulk carriers een knelpunt. Het aandeel in de wereldvloot van dit type schepen waarvoor omwille van de diepgang en breedte de Kanaalzone niet bereikbaar is, neemt toe. Vanwege breedte-ontwikkelingen bij de autoschepen (de zogenaamde roll-on/roll-off schepen en Pure Car Carriers) zal ook het aantal van dit type schepen dat niet door de Westsluis kan, toenemen. Beide tendensen worden versterkt door scheepsontwikkelingen, die het gevolg zullen zijn van het naar verwachting in 2015 verruimde Panamakanaal.

De binnenvaart ondervindt in de huidige situatie geen problemen met de toegestane afmetingen voor passage van het sluizencomplex, maar ze gebruikt door de volumestijging en schaalgrootteontwikkelingen (minder binnenvaartschepen per schutting) naast de Oostsluis ook de door de zeevaart gebruikte Midden- en Westsluis. Mede als gevolg van de toekomstige openstelling van de Seine-Nord verbinding zal het vervoer per binnenvaart naar verwachting verder toenemen. Dit leidt tot langere wachttijden en een toenemende congestiekans. Dit heeft een onmiddellijke impact op de rentabiliteit en betrouwbaarheid van lijndiensten en mogelijke gevolgen voor het JIT-productieproces van diverse sectoren in de Kanaalzone. Toenemende wachttijden voor de binnenvaart kunnen bovendien negatieve effecten voor de zeevaart hebben.

Er stelt zich zowel met de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van het gehele sluizencomplex als met de grootte van de zeesluis, een groeiend probleem. Deze bevindingen blijken robuust te zijn tussen elk van de in het kader van het vestigingsplaatsonderzoek uitgewerkte toekomstscenario's (industriële, distripark en groen scenario).

Uit het vestigingsplaatsonderzoek blijkt:

- o 5 van de 8 sectoren (agro/voeding, metaal, logistics, energie en forest products) zien de afmetingen van de zeesluis als een knelpunt.
- o 3 van de 8 sectoren (agro/voeding, metaal en logistics) zien de beschikbaarheid van de zeesluis als een knelpunt.
- o 2 van de 8 sectoren (automotive en metaal) zien de betrouwbaarheid van het sluizencomplex als een knelpunt.

Vanuit de optiek van de productie- en assemblageprocessen en de handel- en distributiestromen zijn de volgende knelpunten in de logistieke kritische succesfactoren voor de zee- en binnenvaart gesignaleerd:

- o de fysieke bereikbaarheid voor de zeescheepvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 6 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, chemie, energie, metaal en logistics), waardoor de schaalvoordelen in de scheepvaart niet ten volle benut kunnen worden.
- o de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur voor de zeescheepvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 4 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, metaal en logistics).
- o de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur voor de binnenvaart voldoet nu of in de nabije toekomst niet aan de minimale eisen van 6 van de 8 sectoren (agro/voeding, automotive, forest products, energie, metaal en logistics).

Het in de Kanaalzone aanwezige toekomstige potentieel aan goederenstromen zal zonder grotere sluis deels niet gerealiseerd kunnen worden. Met de huidige maritieme toegankelijkheid zijn verdere schaalkostenvoordelen niet haalbaar. De combinatie van capaciteitsbeperkingen en congestie zorgt ervoor dat bedrijfszekerheid niet gegarandeerd is.

De analyses laten zien dat de maritieme toegankelijkheid van de Kanaalzone een probleem vormt dat zonder aanpak de huidige activiteiten op termijn negatief zal beïnvloeden en tot een kleinere benutting van het ontwikkelingspotentieel van de Kanaalzone zal leiden. Indicaties in de onderzoeken geven aan dat de omvang hiervan aanzienlijk kan zijn. Gegeven deze inzichten wordt voorgesteld om in het vervolgtraject projectalternatieven uit te werken voor het oplossen van de toegankelijkheidsproblemen van de Kanaalzone. Het gaat hier om problemen met de afmetingen (breedte, diepgang (en lengte)) van het huidige en toekomstige scheepvaartverkeer én capaciteitsproblemen die zich voor zeevaart en binnenvaart stellen bij toenemend gebruik van het kanaal, waarbij de impact van de mogelijke ingrepen en maatregelen op het gehele vaarwegtraject, zowel de voorhaven, het sluizencomplex als het kanaal, aandacht behoeft.

Uit de analyse kwamen ook een aantal andere knelpunten naar voren die in het licht van de logistieke potenties van de Kanaalzone een probleem vormen. Het betreft in het bijzonder de kwaliteit van de achterlandverbindingen via spoor- en wegvervoer. Deze problemen vragen in het vervolgtraject aandacht voor wat betreft hun samenhang met de toegankelijkheidsproblematiek.

Tenslotte kwamen ook knelpunten naar voren met betrekking tot regelgeving, energiekosten, de beschikbaarheid van gekwalificeerde arbeid en arbeidskosten. Deze problematiek valt evenwel buiten de bevoegdheden van de bestuurlijke opdrachtgevers van voorliggende probleemanalyse. Het oplossen van deze knelpunten wordt in het licht van de potenties van de Kanaalzone belangrijk geacht, maar dit zal buiten de (directe) reikwijdte van het vervolgtraject vallen.

3. Uittreksel uit het Vlaams regeerakkoord 2004-2009

We ondersteunen het reeds ingezette proces dat moet leiden tot de verbetering van de maritieme toegang van de haven van Gent, de bouw van een tweede zeesluis, en zullen deze legislatuur de studies, het beslissingstraject en de besprekingen met Nederland hierover af te ronden.

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
Onderzoek naar nut en noodzaak van diverse oplossingsrichtingen	Verbetering van de maritieme toegang van de Kanaalzone Gent-Terneuzen in het licht van de logistieke potenties van deze kanaalzone.	Vlaams regeerakkoord 2004-2009
Onderzoek naar de effecten op mens en milieu van de diverse oplossingsrichtingen	idem	idem
Toetsen van het onderzoek aan het maatschappelijk draagvlak	idem	idem

1.3 Alternatieven

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

MKBA	Expert	Datum
	Ecorys/Resource analysis	in opmaak

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
	Arcadis Ecolas milieutoets, geen full plan-MER	/	

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
1, Faciliteren van meer schepen (zoekrichting 1)	De eerste vier zoekrichtingen geven invulling aan de conclusies van de probleemanalyse. Zoekrichting 5 wordt pas verkend als de zoekrichtingen 1 t.e.m. 4 ondermaats scoren in het onderzoek inzake nut en noodzaak (KBA) en/of ze negatief scoren inzake impact op mens en milieu en/of onoverkomelijk bezwaren oproepen inzake maatschappelijk draagvlak,	sep/08	4,850 miljoen euro voor het gehele project tot september 2008 (project wordt als volgt gefinancierd 50% Vlaanderen, 50% Nederland	onvoldoende wetenschappelijke borging wat het onderzoek betreft en onvoldoende maatschappelijk draagvlak.	grensoverschrijdend validatieprobleem en maatschappelijk en/of bestuurlijke weerstanden in Vlaanderen of Nederland.	Nederlands Centraal Planbureau en de Vlaams/Nederlandse gemeenschappelijke mer commissie	
2, Faciliteren van grotere schepen (zoekrichting 2)	idem	idem		idem	idem	idem	
3, nieuwe overslaglocaties binnen KGT (zoekrichting 3)	idem	idem		idem	idem	idem	
4, nieuwe aanvoer van goederen (zoekrichting 4)	idem	idem		idem	idem	idem	
5, ontwikkelen van andere bedrijvigheid in de Kanaalzone (zoekrichting 5)	idem	idem		idem	idem	idem	

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
Op dit ogenblik zijn nog alle zoekrichtingen in onderzoek. Een principiële keuze dient bestuurlijk nog gemaakt te worden, ondermeer op basis van de resultaten van het onderzoek, het eindadvies van het stakeholders adviesforum, in overleg met de bevoegde Vlaamse en Nederlandse autoriteiten. ☐			

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
/	

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.

Fase	Beslismomenten	Initiële planning	Herziene planning	Toelichting herziene planning	Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren
Initiatiefase	resultaten van het onderzoek en advies van stakeholders in september 2008	sep/08		Planning is herzien met dezelfde einddatum als resultaat	Periode van Vlaams-Nederlandse bestuurlijke afstemming wordt korter.
Vergunningsfase	niet van toepassing aangezien de projectgroep KGT2008 zich nog in de verkennende studiefase bevindt				
Contracteringsfase	niet van toepassing aangezien de projectgroep KGT2008 zich nog in de verkennende studiefase bevindt				
Realisatiefase	niet van toepassing aangezien de projectgroep KGT2008 zich nog in de verkennende studiefase bevindt				
Exploitatiefase	niet van toepassing aangezien de projectgroep KGT2008 zich nog in de verkennende studiefase bevindt				

2. RISICOANALYSE

Geef per risicocategorie een omschrijving van de geïdentificeerde 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.

Risicocategorie	Omschrijving van het risico	Kans op voorkomen	Impact	Beheersmaatregel (BHM)	Residuaair risico	Verantwoordelijke BHM	Evaluatie BHM	Noodzakelijke acties (incl. einddatum en actiehouder)
1. Politiek / bestuurlijk	grensoverschrijdende complexiteit	Groot	Groot	toetsing van het onderzoek bij stakeholders en rapportage aan de task force	Klein	projectgroep KGT2008	Uitgevoerd	politiek, bestuurlijke doorvertaling
2. Juridisch / planologisch	grensoverschrijdende complexiteit	Klein	Groot	juridisch/planologische items worden meegenomen in het onderzoek	Klein	projectgroep KGT2008	Uitgevoerd	periodieke stuurgroepvergadering
3. Inhoudelijk / organisatorisch	grensoverschrijdende complexiteit	Groot	Groot	rapportage aan de ambtelijke stuurgroep	Klein	projectgroep KGT2008	Uitgevoerd	periodieke stuurgroepvergadering
4. Maatschappelijk / communicatief	grensoverschrijdend maatschappelijk draagvlak	Groot	Groot	join fact finding met en toetsing van het onderzoek met de	Klein	projectgroep KGT2008	Uitgevoerd	terugkoppeling met de ambtelijke stuurgroep
5. Financieel	overschijding van het onderzoeksbudget	Klein	Klein	rapportage aan de ambtelijke stuurgroep	Klein	ambtelijke stuurgroep	Uitgevoerd	periodieke stuurgroepvergadering
6. Technisch	er werden geen technische risico's geïdentificeerd in het kader van het onderzoek	Klein	Middelmatig	technisch studiepakket	Klein	ambtelijke stuurgroep	Uitgevoerd	onvoorziene complicaties worden gemeld aan de stuurgroep
7. Categorie 7								
8. Categorie 8								
9. Categorie 9								

Algemeen Residuair risico

Geef het algemeen residuair risico weer in de onderstaande kader.

Problemen met maatschappelijk draagvlak.

Opmerkingen**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. 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:	
--------------------------------	--

3.2 Omschrijving van de financieringsmethodiek voor projecten met alternatieve financiering

Beschrijf in dit kader de financieringsmethodiek, inclusief de nominale en procentuele participaties van de verschillende financiers, indien van toepassing.

1, Diverse zoekrichtingen zijn in onderzoek, dus nog geen projectvoorstel. 2, de financieringsmogelijkheden zijn een onderdeel van het onderzoekstraject.
--

3.3 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 de raming is gemaakt weer te geven 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 'Totaal laatste raming' wordt het totaal automatisch gemaakt. In de kolom 'Totaal oorspronkelijke raming', geeft men het oorspronkelijk geraamd budget. Bij de kolom 'Totaal gewijzigde raming' geeft men wijzigingen t.o.v. de vorig gerapporteerde totale raming. Pas op: voor een jaarrapport betreft het de raming uit het vorige jaarrapport en niet het halfjaarrapport.

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.

Aard van de kosten		Totaal aan vastleggingen van de vorige jaren	BA jaar 2007	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2007	Vastlegging in 2007	Jaar van de raming	Reden van de herziening van de raming	Laatste raming noodzakelijk budget 2008	Laatste raming noodzakelijk budget 2009	Laatste raming noodzakelijk budget 2010	Laatste raming noodzakelijk budget 2011 en later	Totaal laatste raming	Totaal oorspronkelijke raming	Totaal gewijzigde raming
Studiekosten <i>incl. BTW in €</i>	Milieustudies											0,00 €		
	Ruimtelijke studies	0,14 miljoen euro			0,85 miljoen euro	2006	niet van toepassing	1,435 miljoen euro	niet	niet	niet	0,00 €	2,425 miljoen euro	
	Technische studies											0,00 €		
	Advieskosten											0,00 €		
	Veiligheidsstudies											0,00 €		
	Risicomanagement											0,00 €		
	Overige											0,00 €		
Onteigeningskosten <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
Uitvoeringskosten <i>incl. BTW in €</i>	Fase 1											0,00 €		
												0,00 €		
Exploitatiekosten en onderhoudskosten <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
Beschikbaarheidsvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest												0,00 €		
Vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest												0,00 €		
Overige <i>incl. BTW in €</i>												0,00 €		
TOTAAL <i>incl. BTW in €</i>		0,00 €		0,00 €	0,00 €			0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Opmerkingen

De kosten en baten worden door de projectgroep KGT2008 voor de diverse zoekrichtingen in september 2008 in beeld gebracht.

3.4 Voor projecten met alternatieve financiering

Men dient hierbij het jaar dat de raming is gemaakt weer te geven en indien deze gewijzigd is, geeft men een reden van de wijziging van de oorspronkelijke raming weer. In de kolom 'Totaal oorspronkelijke raming' geeft men het oorspronkelijk geraamd budget. Bij de kolom 'Totaal gewijzigde raming' geeft men wijzigingen t.o.v. de vorig gerapporteerde totale raming. Pas op: voor een jaarrapport betreft het de raming uit het vorige jaarrapport en niet het halfjaarrapport.

SPV = speciaal project vennootschap

Aard van kosten	Jaar van raming	Reden van herziening van de raming	Totaal laatste raming	Totaal oorspronkelijke raming	Totaal gewijzigde raming
Geraamde bouwkost SPV					
Geraamde financieringskost SPV					
andere					
Totaal			0,00 €	0,00 €	0,00 €

Te betalen door derden

Geef in de respectievelijke kolommen van deze tabel het bedrag van de vergoeding, een beschrijving waarvoor dit bedrag staat en de derde die dit bedrag zal moeten betalen.

	Vergoeding	Omschrijving van de vergoeding	Te betalen door
Beschikbaarheidsvergoeding			
Vraagvergoeding			

Kapitaalinbreng in de SPV door het Vlaams Gewest

Men dient hierbij het jaar dat de raming is gemaakt weer te geven en indien deze gewijzigd is, geeft men een reden van de wijziging van de oorspronkelijke raming weer. In de kolom 'Totaal laatste raming' wordt het totaal automatisch aangemaakt. In de kolom 'Totaal oorspronkelijke raming' geeft men het oorspronkelijk geraamd budget. Bij de kolom 'Totaal gewijzigde raming' geeft men wijzigingen t.o.v. de vorig gerapporteerde totale raming. Pas op: voor een jaarrapport betreft het de raming uit het vorige jaarrapport en niet het halfjaarrapport.

SPV = speciaal project vennootschap

	Totaal kapitaalinbreng vóór 2007	in 2007	in 2008	in 2009	in 2010	Totaal kapitaalinbreng vanaf 2011	Totaal laatste raming	jaar van raming	Reden van de herziening van de raming	Totaal oorspronkelijke raming	Totaal gewijzigde raming
Kapitaalinbreng							0,00 €				

Opmerkingen

3.5 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse

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).

De MKBA is in opmaak en zal naar verwachting in september 2008 zijn afgerond.

3.6 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.

3.7 Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

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.

<i>Fasen</i>	<i>Oorspronkelijk</i>	<i>Gewijzigde planning</i>	<i>Nieuwe herziening</i>	<i>Reden herziening</i>
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)				
Aanvangsdatum				
Einddatum				
2. Vergunningsfase				
Aanvangsdatum				
Einddatum				
3. Contracteringsfase (aanbesteding)				
Aanvangsdatum				
Einddatum				
4. Realisatiefase				
Aanvangsdatum				
Einddatum				
5. Exploitatiefase				
Aanvangsdatum				
Einddatum exploitatiefase overeenkomst alternatieve financiering				

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.

<i>Projectsituatie</i>	<i>Voor wie bestemd</i>	<i>Einddatum rapport</i>

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.

<i>Projectsituatie</i>	<i>Resultaten tussentijdse evaluaties</i>
...	

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				
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				
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
250	Vlaams minister-president, Vlaams minister van Institutionele hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid	Joke Schauwvlieghe	24. 10. '07	Aanleg tweede zeesluis langs het Kanaal Gent-Terneuzen	Antwoord beschikbaar

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:	Piet Hemelaer	Directe ondersteuning	11 maart 2008

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 toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses.

Uit de risicoanalyse blijkt dat bij het correct toepassen van de beheersmaatregelen alle residuaire risico's klein zijn. Als extra risico zou ik willen vermelden dat bij grensoverschrijdende projecten de rapportage aan het Vlaams Parlement steeds dezelfde moet zijn als deze aan het parlement van het betreffende buurland. Het gevaar bestaat dat dit hier niet het geval is daar deze rapportage enkel aan het Vlaams Parlement wordt bezorgd.

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.

Er worden geen vastleggingen genomen op de begrotingsartikelen van de afdeling Maritieme Toegang voor de studiefase van dit project, deze worden betaald via Proses2010 (nu opgevolgd door het Uitvoerend secretariaat van de Technische Scheldec commissie). Per project dat door Proses2010 wordt uitgevoerd wordt een verdeelsleutel voor de betalingen tussen Vlaanderen en Nederland opgeteld. Voor dit project (dat enkel studie betreft, zie ook de strategische doelstellingen) wordt 50% gefinancierd door Vlaanderen en 50% door Nederland. De Technische Scheldec commissie volgt de budgettaire inpassing op. Een MKBA is in opmaak

c) de toereikendheid van de projectorganisatie

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

Op basis van de beschikbare informatie is er geen reden om te twijfelen aan de toereikendheid van de projectorganisatie. Wel dient de bemerking gemaakt te worden dat een systeem van risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten en de bijhorende rapportage een nieuw gegeven is binnen de organisatie.

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.

Gelet op het huidige stadium van het project is de door de projectverantwoordelijke ter beschikking gestelde informatie voldoende.

Algemene conclusie met betrekking tot het Interne Controle systeem

Binnen de afdeling Maritieme Toegang dient nog een Intern Controle Systeem ontwikkeld te worden. Voor deze rapportage werd de Interne Controle uitgevoerd door een beperkt team van ervaren beleidsmedewerkers binnen de afdeling.

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

8.1 Inzake onderzoek is en blijft het project naar verwachting controleerbaar. De residuaire risico's zijn klein. Inzake proces is een hoger risico mogelijk, maar a priori niet in te schatten rekening houdend met de veelheid aan complexe externe factoren en actoren.

8.2 Financieel

Is en blijft naar verwachting onder controle.

8.3 Planning

Is en blijft naar verwachting onder controle.

8.4 Adviezen

Goede raad is welkom.