



Vlaams
Parlement

ingediend op **37-C** (2015-2016) – Nr. 2
27 juni 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Dirk de Kort en Bert Maertens

over het verslag

van het Rekenhof

over baggerwerken in Vlaanderen

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:

37-C(2015-2016) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting van het rapport van het Rekenhof.....	4
1.	Organisatie en kostprijs	4
2.	Noodzakelijke diepgang	5
3.	Mededinging en controlemechanismen.....	5
3.1.	Contracten met de baggeraars.....	5
3.2.	Controlemechanismen	5
3.3.	Linkerscheldeoever	6
3.4.	Verwijlntresten	6
4.	Havenbedrijven	6
5.	Vervuilde baggerspecie	7
5.1.	Historische achterstand en beperkte verwerkingscapaciteit	7
5.2.	Argexputten	7
5.3.	AMORAS-project	8
II.	Reactie van minister Ben Weyts en betrokken diensten	10
1.	Organisatie baggerwerken.....	10
1.1.	Protocol overheidsopdrachten.....	10
1.2.	Synergiën tussen de MOW-entiteiten	11
1.3.	Fusie W&Z en DS	13
2.	Noodzakelijke diepgang	13
3.	Contract baggerwerken Linkeroever	14
4.	AMORAS	15
III.	Bespreking.....	15
1.	Vragen en opmerkingen van leden	15
2.	Antwoorden van de sprekers	17
3.	Afrondende bespreking	18
	Gebruikte afkortingen	19
	Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 28 april 2016 het verslag van het Rekenhof over baggerwerken in Vlaanderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 37-C/1).

Het verslag van het Rekenhof werd toegelicht door Leen De Smet en Bart Andriessens, auditeurs van het Rekenhof. Daarop kwamen reacties van Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en van vertegenwoordigers van de betrokken administraties: Jacques D'Havé, administrateur-generaal van MDK, Filip Boelaert, secretaris-generaal van MOW voor AMT, en Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van W&Z.

De presentaties van het Rekenhof en het Departement MOW, die de sprekers vertoonden bij hun toelichting, zijn als bijlage opgenomen op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichting van het rapport van het Rekenhof

Leen De Smet, auditeur van het Rekenhof, geeft aan wat is onderzocht. Het onderzoeksdomein betreft twee onderdelen: de onderhouds-, aanleg- en verdiepingsbaggerwerken in maritieme toegangswegen en bevaarbare binnenwateren ten laste van het Vlaamse Gewest en de behandeling van de vervuilde baggerspecie. Daarbij werd gepeild naar de organisatie en de kostprijs, de noodzakelijke diepgang, de mededinging en controlemechanismen, de rol van de havenbedrijven en de verwerking van de vervuilde baggerspecie.

1. Organisatie en kostprijs

In het Departement Mobiliteit en Openbare Werken hebben momenteel vier entiteiten iets te maken met baggerwerken.

De afdeling Maritieme Toegang is verantwoordelijk voor de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse havens. Het gaat om de vaarpassen van de Noordzee, de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde, maar ook om rivieren die voor de zeescheepvaart zijn afgebakend en om vaarwegen in delen van de havens die aan getij onderworpen zijn, met inbegrip van de toegangseuvelen naar de zeesluizen, de kanaaldokken, de zwaaikommen en de kanalen.

Het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust beheert de kustjachthavens en de vissershavens aan de kust, in Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge en Zeebrugge en de monding van de IJzer.

De extern verzelfstandigde agentschappen nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV onderhouden samen de binnenwaterwegen. Voor W&Z gaat het hoofdzakelijk over de waterwegen in het westen en in het centrum van Vlaanderen, met onder meer het stroomgebied van Schelde en IJzer. DS beheert de Kempische kanalen, het Albertkanaal en de Schelde-Rijnverbinding. Het Vlaamse regeerakkoord van 2014 heeft een fusie vooropgesteld tussen DS en W&Z, maar dat is nog niet afgerond.

Daarnaast baggeren ook de havenbedrijven van Gent, Antwerpen, Oostende en Zeebrugge in bepaalde zones van de havens.

De vier MOW-entiteiten hebben in de periode 2009-2014 gemiddeld 204,5 miljoen euro per jaar besteed aan de baggerwerken. Daarvan ging er jaarlijks gemiddeld bijna 134 miljoen euro naar de onderhoudsbaggerwerken voor de maritieme toegang.

2. Noodzakelijke diepgang

Hebben de uitgevoerde baggerwerken geleid tot de vooropgestelde diepgang? Die vraag is belangrijk voor de scheepvaart, maar ook voor de afvoer van water in periodes van wateroverlast.

Het Rekenhof stelde vast dat de diepte wel gegarandeerd wordt in de maritieme toegangswegen, maar niet overal in de Vlaamse binnenvaartwegen. In diverse onderdelen van de binnenvaartwegen komt de daadwerkelijke capaciteit niet langer overeen met de theoretische capaciteit. W&Z heeft al meermaals een tijdelijke diepgangbeperking moeten instellen. De financiële middelen voor de baggerwerken volstaan niet om dat probleem op korte termijn weg te werken.

3. Mededinging en controlemechanismen

De derde onderzoeksvraag betreft de mededinging en de controlemechanismen voor de baggerovereenkomsten. Voor de periode 2007-2014 heeft het Rekenhof voor de vier waterwegenentiteiten onderzocht of de opdrachten rechtmatig gegund zijn, dus met respect voor mededinging, gelijkheid en transparantie.

3.1. Contracten met de baggeraars

De opdrachten bleken meestal gegund op basis van een overheidsopdracht die behoorlijk bekendgemaakt was. De duurtijd van de baggerwerken bleef meestal relatief beperkt in de tijd. De voorbereiding gebeurde niet altijd even zorgvuldig. Daardoor moesten de opdrachten tijdens de uitvoering vaak aanzienlijk worden uitgebreid of gewijzigd, soms op een onrechtmatige wijze. Dat leidde ook vaak tot belangrijke verrekeningen, op basis van initieel niet in mededinging gestelde of onderhandelde prijzen.

Voorts slagen de entiteiten er niet altijd in om de baggercontracten tijdig te laten aanvatten. Daardoor ontstaan er lange periodes waarbinnen er niet gebaggerd kan worden, met alle risico's van dien. Indien men in een dergelijke periode toch wil baggeren, worden er soms onrechtmatig, op onderhandse wijze, baggerwerken toegekend aan de zittende baggeraar. Daarom heeft het Rekenhof de aanbeveling geformuleerd dat de baggerwerken tijdig en zorgvuldig moeten worden voorbereid om onderhandse uitbreidingen en verlengingen te voorkomen. Ook moeten de toepassingsvoorwaarden van de onderhandelingsprocedure steeds strikt worden gerespecteerd.

3.2. Controlemechanismen

Voor de baggercontracten met het grootste financieel belang – vooral bij AMT en MDK – heeft het Rekenhof onderzocht of de overeenkomsten de nodige bepalingen bevatten inzake kostprijs- of risicobeheersing. Dat bleek niet altijd het geval. De overeenkomsten voorzagen niet altijd in kortingsclausules bij grote volumes.

De contracten bevatten ook niet altijd nacalculatieclausules die de aanbestedende overheid moeten toelaten om, op basis van de boekhouding van de baggeraar, na te gaan of de aangerekende eenheidsprijzen geen overwinsten creëren. Als dat het geval zou zijn, dan kunnen die clausules de overwinsten op de een of andere manier beperken.

Ten slotte ontbreken in de contracten waarbij derde opdrachtgevende partijen betrokken zijn geregeld de vrijwaringsclausules waarmee de schade die veroorzaakt wordt door de derde opdrachtgevende partijen op hen kan verhaald

worden. Dat was bijvoorbeeld het geval voor het Scheldebaggercontract waarbij Nederland betrokken was.

De ingezette meetmethodes en controlemechanismen om de effectief uitgevoerde hoeveelheden te verifiëren, lijken te waarborgen dat de gefactureerde hoeveelheid ook de daadwerkelijk uitgevoerde hoeveelheid is.

3.3. Linkerscheldeoever

In de Antwerpse haven, op de Linkerscheldeoever, bestaat er wel een heel aparte situatie. Daar zit men nog altijd vast aan een baggercontract dat in 1972 op onderhandse wijze gesloten is, zonder mededinging. Het contract voorziet niet in een duurtijd of een einddatum. Men heeft de administratieve en technische bepalingen van die overeenkomst wel al kunnen actualiseren met diverse bijakten en deelcontracten, maar men heeft het contract nog niet kunnen beperken in de tijd.

In de ruim 43 jaar dat de overeenkomst ondertussen loopt, zijn er al voor meer dan 90 miljoen euro baggerwerken toegewezen op basis van dat contract.

In de loop van de voorbije jaren is er steeds meer rechtspraak die oordeelt dat overheidsopdrachten die gesloten zijn met miskennis van het principe van de mededinging, raken aan de openbare orde, zodat ze als nietig worden beschouwd.

Tot op het ogenblik van de tegensprekelijke procedure in het kader van deze audit, heeft men blijkbaar nog niet laten onderzoeken of deze rechtspraak ook gevolgen kan hebben voor de voorliggende overeenkomst van 1972 en voor de bijkomende opdrachten die men er in de toekomst nog zou kunnen op enten. Het Rekenhof vindt het aangewezen dat de Vlaamse overheid haar rechtspositie op dat punt grondig laat onderzoeken vooraleer ze nog meer deelopdrachten toekent op basis van die overeenkomst. Die aanbeveling is ook terug te vinden in het rapport.

3.4. Verwijlintresten

Leen De Smet geeft nog een overzicht van de verwijlintresten die in de onderzochte periode betaald zijn door de vier entiteiten (zie bijlage 1, dia 16). De 915.000 euro, betaald in het kader van het AMORAS-project, springt daarbij het meest in het oog. De omvang van die verwijlintresten heeft te maken met een betwisting tussen de dienstverlener en de overheid. Tijdens de lange onderhandelingsperiode zijn de verwijlintresten opgelopen. De onderhandelingen hebben er wel toe geleid dat de initieel ingestelde vorderingsperiode substantieel verminderd werd.

4. Havenbedrijven

Bart Andriessens, auditeur van het Rekenhof, gaat in op het baggeren van de havens. Volgens het Havendecreet vallen de baggerwerken in de commerciële gedeeltes van de haven ten laste van de havenbedrijven. Van het Vlaamse Gewest kunnen ze daarvoor een subsidie krijgen van twintig percent van de kostprijs. De baggerwerken in de maritieme toegangswegen en in de basisgedeelten van de havens zijn wel ten laste van het gewest. Daarvoor is er honderd percent terugbetaling.

Zeebrugge en Oostende baggeren in de praktijk niet zelf en krijgen dus ook geen subsidies. Gent heeft voor de periode 2012-2013 40.000 euro subsidies

ontvangen. Het Antwerpse havenbedrijf heeft een subsidie gekregen van 400.000 euro.

Daarnaast werd er in de periode 2009-2012 aan het Antwerpse havenbedrijf 29,5 miljoen euro terugbetaald tegen honderd percent voor het baggeren met eigen baggerboten in de kanaaldokken en zwaaikommen van de rechteroever. Dat bedrag is gebaseerd op de gemiddelde eenheidsprijs die is afgesproken tussen het Vlaamse Gewest en de Antwerpse haven, namelijk 14,2 euro per ton. In 2013 bleek echter uit onderzoek van het Vlaamse Gewest dat de marktconforme prijs ongeveer 9,5 euro bedroeg. Op dat ogenblik werd de prijs teruggebracht tot 9,5 euro. In de periode 2009-2012 heeft het Vlaamse Gewest toch gemiddeld 49 percent meer betaald. Dat is gemiddeld 2 miljoen euro per jaar. In 2015 werd er een afsprakennota opgesteld die stipuleert dat het Vlaamse Gewest de baggerwerken in de maritieme toegangswegen volledig zelf zal organiseren en bekostigen. Het Antwerpse havenbedrijf zal alleen nog de commerciële ligplaatsen baggeren.

5. Vervuilde baggerspecie

5.1. Historische achterstand en beperkte verwerkingscapaciteit

De behandeling en de verwerking van de vervuilde baggerspecie is niet nodig voor de maritieme toegangswegen omdat de baggerspecie daar niet vervuild is. Men kan dus gewoon baggeren en iets verder terugstorten, buiten de vaarpassen. In de binnenwateren daarentegen is een groot deel van de specie vervuild. Er is echter een tekort aan beschikbare stortplaatsen en ook de verwerkingscapaciteit is beperkt.

De vervuilde specie van de Rechterscheldeoever, in de Antwerpse haven, wordt momenteel deels afgevoerd naar De Slufter, een opslagplaats voor vervuilde specie in de Rotterdamse Maasvlakte, en deels naar het AMORAS-project. De totale kostprijs voor het storten en verwerken van de vervuilde baggerspecie bedroeg in 2013 en 2014 55 en 60 miljoen euro, waarvan ongeveer 10 miljoen euro ten laste valt van W&Z. Dat heeft te maken met de huur van de Argexputten in Zwijndrecht en Kruibeke, maar het grootste deel van die uitgaven is voor rekening van AMT, voor de financiering en exploitatie van het AMORAS-project.

Bij de vervuilde baggerspecie van de bevaarbare waterwegen moet men een onderscheid maken tussen de historische achterstand en de jaarlijkse aangroei. De historische achterstand bedraagt ongeveer 14 miljoen kubieke meter baggerspecie of 11,2 miljoen ton droge stof. Daar bovenop is er de jaarlijkse aangroei van 1,65 miljoen ton. Ongeveer twintig percent van dat totaal moet behandeld en/of gestort worden omdat het niet voldoet aan de VLAREA-normen voor hergebruik. De achterstand heeft te maken met het vinden van geschikte locaties voor het storten en vervolgens met het bekomen van de nodige vergunningen.

Daarnaast is er het probleem van de beperkte verwerkingscapaciteit en van de steeds hogere kostprijs ten gevolge van de strenger wordende milieuwetgeving. Daardoor leidt een hoger budget in veel gevallen niet tot een evenredige stijging van de verwerkte volumes. Daarom beveelt het Rekenhof aan om tijdig en doelmatig op zoek te gaan naar de nodige stortings- en verwerkingscapaciteit.

5.2. Argexputten

De Argexputten, die sinds 2006 gehuurd worden door W&Z, hebben een bergingscapaciteit van 4 miljoen kubieke meter. W&Z moest de maandelijkse huurprijs van meer dan 500.000 euro betalen vanaf 2006. Nochtans kon men de

putten op dat ogenblik nog niet gebruiken omdat er geen vergunning was. De overeenkomst bevatte echter geen opschortende voorwaarden. Het Rekenhof, dat daarover in 2009 een audit heeft uitgevoerd, op vraag van het Vlaams Parlement, kwam tot de conclusie dat W&Z met zijn werkwijze een risico had genomen.¹ De vergunning heeft op zich laten wachten tot eind 2012. Dan pas kon men beginnen met het uitschrijven van een inrichtingsplan en met het uitvoeren van de nodige inrichtingswerken.

Men is pas in 2014 kunnen beginnen met het storten van baggerspecie in die putten, meer dan acht jaar na het afsluiten van het contract. Eind 2014 was slechts 3,3 percent van de capaciteit gebruikt, maar ondertussen was er wel al 47,6 miljoen euro huurgeld betaald. W&Z is er, na onderhandelingen wel in geslaagd om de huurovereenkomst tot 2035 te verlengen, zonder onmiddellijke extra kosten. Dus blijft er nog twintig jaar over om de putten maximaal te gebruiken.

De verhuurder heeft zich geëngageerd om een deel van de putten terug in te huren en zal daarvoor 16 miljoen euro betalen. Het gaat om een uitgestelde betaling. De verhuurder huurt de putten vanaf vandaag, maar moet slechts betalen van 2024 tot 2034. De financiële kost van die laattijdige betaling is de compensatie voor het verlengen van het contract tot 2035. Het gaat dus om een vrij goede afspraak. Het Rekenhof beveelt aan om de nodige acties te ondernemen om de kleiput toch maximaal te gebruiken tot 2035.

5.3. AMORAS-project

Het grootste project voor vervuilde baggerspecie is AMORAS in de Antwerpse haven. Het is de bedoeling om het slib aan te voeren en op te slaan in een onderwatercel, en om het vervolgens te ontzanden en te ontwateren. Zo ontstaan er filterkoeken die opgeslagen worden in de Antwerpse haven. Men onderzoekt nog hoe men die filterkoeken zou kunnen gebruiken als grondstof. De aannemer heeft de opdracht gekregen om de installatie te bouwen en om ze vijftien jaar te exploiteren, tot september 2026.

Een belangrijk pluspunt van dit project is dat de kostprijs van de slibverwerking op die manier de helft goedkoper kan worden, in vergelijking met de klassieke verwerking. Na vijftien jaar zal het Vlaamse Gewest beschikken over een operationele installatie die ze naar eigen goeddunken kan exploiteren of laten exploiteren.

Het project heeft echter ook een aantal belangrijke tekortkomingen. Vooreerst gebeurt de financiering niet alleen met een eenmalige betaling van de Vlaamse overheid, maar ook met een lening, aangegaan door de aannemer. Het Vlaamse Gewest heeft zich ertoe geëngageerd om die lening op een termijn van vijftien jaar terug te betalen. Voor een dergelijke alternatieve financiering is er echter, voorafgaandelijk aan de overeenkomst, een parlementaire machtiging nodig. De parlementaire machtiging is er pas in 2009 gekomen, hoewel het engagement reeds in 2008 werd aangegaan. De prerogatieven van het Vlaams Parlement werden dus niet gerespecteerd.

De aanbeveling van het Rekenhof luidt dat er een voorafgaande machtiging nodig is. In het kader van de pps-projecten formuleerde het Rekenhof die aanbeveling ook al.

De bouwkosten vormen eveneens een probleem. Op het moment van de beslissing om het AMORAS-project te starten werden de bouwkosten geraamd op

¹ *Parl.St.* VI.Parl. 2006-07, nr. 37-F/1-2.

64,7 miljoen euro. Bij de toewijzing in 2008 was dat bedrag opgelopen tot ongeveer 118 miljoen euro. Thans bedragen de bouwkosten ongeveer 157 miljoen euro. Dat komt door een aantal bijkomende werken die gegund zijn sinds de toewijzing.

Het belangrijkste probleem was de zandafscheidingsinstallatie. Het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen en AMT hebben in consensus beslist om een installatie te bouwen die slib kan verwerken met gemiddeld tien percent en maximaal vijftien percent zand. Uit voorafgaande proeven bleek dat het grootste deel van het slib meer dan tien percent zand bevatte en bepaalde stalen meer dan vijftien percent. Er waren zelfs stalen met een percentage van vijftig percent zand.

AMT merkt op dat het onvoldoende zicht had op de kenmerken van de baggerspecie in de Antwerpse haven omdat het havenbedrijf die baggerwerken zelf uitvoert. Voor een project dat meer dan een half miljard euro kost, over een periode van vijftien jaar, mag men toch verwachten dat AMT zelf de nodige onderzoeken uitvoert. AMT was trouwens op de hoogte van de bestaande resultaten. AMT heeft evenmin voldoende rekening gehouden met de derde Scheldeverdieping, die alleen nut heeft als ook de haven verdiept wordt. De baggerspecie die in de haven wordt bovengehaald, bevat echter een veel hoger zandpercentage. AMT merkt op dat het gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen daarmee geen rekening had gehouden. AMT had daar als opdrachtgever toch zelf rekening moeten mee houden.

Het gevolg van dit alles was dat de ontzandingsinstallatie voor het grootste deel van het aangevoerde slib niet kon functioneren. Daarom heeft men vrij vlug moeten beslissen om een nieuwe installatie in gebruik te nemen die tot vijftig percent zand kan afscheiden. Dat heeft geleid tot een extra kost van 24 miljoen euro. Bovendien kon een groot deel van de tot nog toe aangevoerde baggerspecie niet verwerkt worden.

De baggerspecie wordt aangevoerd en gestort in een onderwatercel, waar ze nadien wordt uitgehaald om verwerkt te worden. Men voert echter veel meer baggerspecie aan dan men eruit haalt. Als de onderwatercel vol is, dan stroomt de aangevoerde baggerspecie er gewoon weer uit. Na enige tijd zorgt dat voor problemen in de Antwerpse haven zodat er gebaggerd moet worden. De baggerspecie komt dan opnieuw in de onderwatercel terecht.

Zo komt men in een vicieuze cirkel terecht. Volgens de berekening van AMT leidde dit tot een kostprijs van 3,4 miljoen euro. Daarbij hanteerde men echter een eenheidsprijs van 1,8 euro per ton, terwijl de normale kostprijs voor baggeren in de Antwerpse haven drie tot vier maal hoger is. Daarom denkt het Rekenhof dat de totale kostprijs van het terugvloeiën van de baggerspecie ook enkele malen hoger zal liggen. Daarom luidt de aanbeveling dat men de aanvoer en de verwerking veel beter op elkaar moet afstemmen. Het initiële probleem zit hier echter ook al bij de voorbereiding van het project.

Dan is er nog het probleem van de compensatie. Op een bepaald ogenblik heeft men aan de aannemer gevraagd om geen vijf maar zeven dagen per week te werken. Het weekendwerk wordt bijbetaald, maar daarbovenop heeft de administratie beloofd om 11 euro per ton te betalen als de totale hoeveelheid opgehaald slib op jaarbasis meer dan 630.000 ton bedraagt. Het Rekenhof en de afdeling Algemene Technische Ondersteuning van het departement zijn van oordeel dat dit eigenlijk neerkomt op een gratuïteit. De prijzen zijn namelijk gebaseerd op eenheidsprijzen per productievork en de hoogste productievork kent geen bovenlimiet. Eigenlijk zou men dus gewoon de eenheidsprijzen moeten toepassen zoals opgenomen in het contract. De 11 euro compensatie kan dus

niet toegekend worden. Dat houdt trouwens een miskenning in van de regel over de forfaitaire prijzen binnen de regelgeving van de overheidsopdrachten.

Die regelgeving werd trouwens ook op andere manieren miskend. De vele bijkomende werken die nodig waren sinds de toewijzing zijn zonder mededinging gegund aan de zittende aannemer. Nochtans waren heel wat van die werken voorzienbaar en konden ze technisch en economisch totaal los gezien worden van de hoofdopdracht. Ze hadden dus onderworpen moeten worden aan de mededinging, met een nieuwe gunningsprocedure. De algemene aanbeveling van het Rekenhof luidt dus dat de voorbereiding van grote projecten veel beter moet verlopen, zowel economisch, technisch als juridisch.

Bart Andriessens verwijst nog naar de reactie van de minister, die achteraan in het rapport is opgenomen. De minister aanvaardt de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof en kondigt een aantal initiatieven aan om de tekortkomingen te remediëren.

II. Reactie van minister Ben Weyts en betrokken diensten

Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, zegt dat hij de vier betrokken entiteiten onmiddellijk na de ontvangst van het ontwerprapport om een antwoord heeft gevraagd. Hij heeft aan de leidende ambtenaren gevraagd om hun adviezen toe te lichten in de commissie. Daarbij volgen ze de indeling van het Rekenhof. Er zijn slechts drie leidend ambtenaren aanwezig. Er is geen ambtenaar aanwezig van de vierde partner, nv De Scheepvaart, omdat die slechts in heel beperkte mate betrokken is. In het kader van het kerntakendebat wordt er trouwens gestreefd naar een fusie tussen W&Z en DS.

Hij benadrukt dat de entiteiten van MOW zich aansluiten bij de conclusies van het Rekenhof en dat ze die zullen implementeren. Voor 2016 heeft hij 46,9 miljoen euro aan extra middelen uitgetrokken voor baggerwerken.

1. Organisatie baggerwerken

1.1. Protocol overheidsopdrachten

Jacques D'Havé, administrateur-generaal MDK, gaat in op de organisatie van de baggerwerken. Het bestaande protocol voor de overheidsopdrachten, dat dateert van 30 januari 2002, is niet meer up-to-date en moet worden aangepast. De wetgeving op de overheidsopdrachten is immers grondig gewijzigd. Ook de organisatie van het beleidsdomein MOW is sedert de reorganisatie van 2006 grondig gewijzigd. Daarom is er een nieuw protocol uitgewerkt, dat aangepast is aan de nieuwe realiteit en dat transparantie en duidelijkere richtlijnen kan brengen, met het oog op een correcte toepassing in de dagelijkse praktijk.

De algemene principes van dat protocol zijn de volgende. Vooreerst is er een uniforme regeling voor het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement en MDK. Belangrijke wijzigingen moeten voorafgaandelijk worden voorgelegd. Men moet vooraf het advies vragen van de Inspectie van Financiën, in plaats van achteraf, zoals vroeger. De voorlegging moet gebeuren op basis van cumulatieve drempels. Er moet transparantie zijn in het proces: IF moet toegang krijgen tot opvolging van e-Delta. Ook een shorttrackprocedure moet mogelijk zijn.

Het protocol is vanaf 1 april 2016 van toepassing bij MOW. Er is wel voorzien in een overgangsperiode. De toepassing gebeurt met interne communicatie binnen het beleidsdomein en opleidingssessies voor de betrokken personeelsleden. Er

zijn ook duidelijkere afspraken gemaakt over adviesverlening vooraf en mogelijkheden tot versnelling van de procedure.

1.2. Synergiën tussen de MOW-entiteiten

Dan gaat Jacques D'Havé in op de synergiën tussen de verschillende entiteiten van MOW. Het kerntakenplan² streeft naar meer efficiëntie en effectiviteit en naar het bereiken van synergiën tussen entiteiten. Dat wordt mogelijk door het benutten van de schaalvoordelen en door lessen te trekken uit optimale kennisdeling. De projecten worden uitgewerkt door en met betrokkenheid van de medewerkers van alle entiteiten. Dat verhoogt de gedragenheid van voorstellen en synergiën. De aansturing en de doorvertaling gebeuren via de MCB en de diverse directieraden. Daardoor wordt de toepassing strikt opgevolgd.

1.2.1. Organisatiebeheersing

Filip Boelaert benadrukt dat bepaalde synergiën ook relevant zijn voor het proces van de baggerwerken. Voor de organisatiebeheersing bij de uitvoering van de projecten werd een beleidsdomeinbrede stuurgroep geïnstalleerd. Dat moet ertoe leiden dat elke betrokken entiteit de eigen specificiteit kan inbrengen. Binnen het beleidsdomein MOW werden er een aantal heel interessante beleidsinstrumenten ontwikkeld voor de baggerwerken. Het 'Bagger Informatie Systeem' zorgt voor een continue monitoring van de baggerwerken. Het aantal sensoren is uitgebreid zodat uitval sneller gedetecteerd kan worden. Met dat laatste is men tegemoetgekomen aan de opmerkingen van het Rekenhof.

Er is voorts de overheidsbrede uitrol van e-Delta waardoor overheidsopdrachten van a tot z opgevolgd kunnen worden. Dat systeem is in eerste instantie ontwikkeld binnen het beleidsdomein MOW. Het voorzitterscollege van de Vlaamse overheid heeft onlangs beslist om het over de hele overheid uit te rollen. Sinds kort heeft ook IF een toegang in e-Delta. Daaraan gekoppeld werd er binnen MOW een aanvullend systeem ontwikkeld, namelijk EPM. Daarnaast is er ook het opendataproject binnen MOW dat zoveel mogelijk data van het departement publiek wil maken. Dat moet ook bruikbaar worden voor de ontwikkelaars. Er zijn voorts projecten rond het gebruik van social media, waar De Lijn het voortouw neemt; er is Mercator Net, een initiatief voor het uitwisselen van geografische gegevens, het organiseren van een betere data-uitwisseling en systemen van videoconferentie.

Filip Boelaert toont ter illustratie een kaartje afkomstig uit het BIS. Het beschrijft de planning van een baggerwerk. Het BIS bevat de planning van het baggeren en de route die het schip moet volgen, maar ook wat het schip allemaal bovenhaalt en wanneer.

1.2.2. Kennisuitwisseling

Een tweede synergie heeft betrekking op de kennisuitwisseling. Daarmee wil men werk maken van een uniform projectmanagement. Dat brede en lange proces is opgedeeld in vijf deelprojecten. Vooreerst gaat het om de uitwisseling van kennis en best practices. Daarnaast is het ook de bedoeling om leerpunten uit die best practices te valoriseren door ze in te voeren in de werking. Men wil gemeenschappelijke projecten stroomlijnen. Vandaag gebeurt het nog te vaak dat iedere entiteit een gemeenschappelijk project benadert vanuit het eigen standpunt. Een ander deelproject is het opstellen van standaardprojectplannen voor infrastructuurwerken. Iedere soort werk zal de eigen specificiteit behouden, maar voor de gemeenschappelijke punten zal er een gemeenschappelijk projectplan opgesteld

² Zie ook: *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 586/1.

worden. Ten slotte is het de bedoeling om de rapporteringen binnen het beleidsdomein te stroomlijnen.

Er is afgesproken om voor elk deelproject een projectplan op te stellen met scope, aanpak, tijdlijn en de projectorganisatie. Die opdracht is toevertrouwd aan personeelsleden van het beleidsdomein. Op die manier wordt er ook gewerkt aan de draagkracht voor die projectorganisatie. Twee keer per kwartaal zal er worden gerapporteerd aan het managementcomité dat ook vertegenwoordigers bevat van het kabinet.

1.2.3. Expertiseontwikkeling

Synergiën betreffende expertiseontwikkeling zullen de TOD optimaliseren. Er zijn al verscheidene meetings gepland. Het belangrijkste element is de invoering van een accountmanagement. Op dit ogenblik werkt iedere afdeling van de TOD op zichzelf, volgens de eigen kalender, ook al worden ze op verschillende momenten in eenzelfde proces ingeschakeld. Met een accountmanagement kan men die inschakeling beter afstemmen. Een gezamenlijke werking moet ook een meer uniforme behandeling van adviesvragen garanderen.

Filip Boelaert wijst nog op de recente vernieuwing van de prijzendatabank Mediaan. Die databank is momenteel volledig gedigitaliseerd. De referentieprijzen uit alle opdrachten worden erin verzameld. Over de jaren heen gaat het om een sterk fluctuerende markt. Op dit moment zitten er in die databank meer dan twee miljoen genormaliseerde prijzen voor MOW. Dat betekent dat men een activiteit kan linken aan een vastgestelde post in een standaardbestek. Ook de niet-genormaliseerde prijzen worden opgenomen in diezelfde databank. Men beschikt over verkoopprijzen uit 13.000 overheidsopdrachten.

Het baggeren is een relatief uniform proces. Het merendeel van de beschikbare prijzen heeft betrekking op wegenbouw, maar ook voor baggerwerken beschikt men over een ruime set van referentieprijzen. Zo kan men een aanbesteding beter voorbereiden. Mediaan bevat een toepassing om een prijsvork voor te stellen en om prijsherzieningen automatisch te berekenen. Het biedt de mogelijkheid om een raming achteraf te evalueren.

Mediaan zal ten slotte een automatische berekening van de zogenaamde CMK-tarieven mogelijk maken. Dat zijn tarieven voor het inzetten van materieel zoals een baggerboot. Daarover is er tot nog toe altijd veel discussie met de aannemer. Het is de bedoeling dat ook de aannemers daar toegang toe hebben, zodat ze die tarieven kunnen gebruiken. Daardoor zouden de discussies in de toekomst vlotter moeten verlopen. Mediaan is dus een vrij krachtig instrument. Nu zit men in de beginfase van de implementatie.

1.2.4. Synergiën baggeren en ophogen stranden

Jacques D'Havé belicht de mogelijke synergiën bij het baggeren van de maritieme waterwegen en het ophogen van de stranden, de zogenaamde zandsuppleties. De focus van de expertisecel ligt op het Standaardbestek 260 Kunstwerken en Waterbouw, met het oog op een uniforme werking. De focus van de expertisecel wordt uitgebreid naar het volledige proces.

Er kunnen synergiën in projectvoorbereiding en projectmanagement gevonden worden door andere projecten uit het kerntakenplan. Er wordt onderzoek gedaan naar synergie in de uitvoering tussen MDK en AMT. Synergie in uitvoering met de overige waterwegbeheerders wordt bijkomend nagestreefd. En er wordt ingezet op internationale kennisdeling.

1.2.5. Synergiën bij bergen en storten

Dan is er nog het onderzoek naar synergiën in bergen en storten. In onderzoek is de mogelijkheid tot verwerken van W&Z-specie op de AMORAS-site. Ook de mogelijkheid van afvoer van specie van de maritieme baggerwerken naar Argex wordt bekeken. Het uitgangspunt is optimalisatie van de middelen van stortcapaciteit en de timing daarvoor is het najaar van 2016.

1.3. Fusie W&Z en DS

Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal NV, merkt op dat de geplande fusie tussen W&Z en DS ook thuishoort binnen de reeks van synergiën. Een bundeling van krachten kan leiden tot een efficiëntieverhoging. De aard van de uit te voeren werken zijn voor beide entiteiten gelijksoortig, zij het dat de volumes sterk verschillen. De kennishouders van beide organisaties kunnen van elkaar leren; men kan streven naar specialisatie en de werkings- en verwerkingscapaciteit kan gebundeld ingezet worden, als dat op een kosteneffectieve manier kan gebeuren.

De beschikbaarheid van bergingsruimte en de vaarafstanden zijn daarbij de bepalende factoren. Ook het peilmateriaal kan over een groter werkingsgebied ingezet worden. Het is de bedoeling een gezamenlijk plan van aanpak uit te werken en om een optimalisatie van de middelen en van de stortcapaciteit te realiseren.

2. Noodzakelijke diepgang

Het uiteindelijke doel van de baggerwerken is het verzekeren van de noodzakelijke diepgang op de binnenvaartwegen.

De kosten van het baggerproces zijn in de loop van de jaren sterk gestegen. Dat heeft te maken met een toenemende zorg voor het leefmilieu. Daardoor is het aantal noodzakelijke handelingen om te kunnen baggeren, sterk uitgebreid. De snelheid waarmee er gebaggerd kan worden, is ook afhankelijk van de verwerkings- en bergingscapaciteit. De verwerking behelst de ontzanding, de reiniging en het steekvast maken. Met de juiste bouwtechnische en milieutechnische kenmerken kan de specie worden hergebruikt. Als dat niet het geval is, moet de specie worden geborgen in een daartoe ingerichte stortplaats. Het aandeel van de effectieve baggerwerken in dat proces, inzake doorlooptijd en kostprijs, is laag.

De gemiddelde kostprijs is gestegen van 1,5 euro per kubieke meter in de jaren 1980 naar 45 euro nu. Om te kunnen blijven baggeren, is het belangrijk om de kosten beheersbaar te houden. Baggeren is belangrijk om de vaarweg op diepte te houden voor de scheepvaart en om de capaciteit van de waterweg voor de waterafvoer te behouden. De op te baggeren specie wordt in belangrijke mate aangevoerd in het stelsel van W&Z, vanuit het uitgebreide water- en rioleringsstelsel, en door de wateren die van over de grenzen komen. Het slib is vaak afkomstig van landerosie. Daarom is het belangrijk om maatregelen te nemen om de erosie te beperken.

Het volume en de kwaliteit van de specie worden echter bepaald door factoren buiten het waterwegbeheer. De kost voor het verwijderen moet wel betaald worden door de waterwegbeheerder.

Het plan van aanpak van het waterwegbeheer is gebaseerd op een aantal elementen. Voor het waterwegennet in beheer van W&Z werden onlangs baggerplannen opgemaakt. De baggernoden werden in beeld gebracht en

afgestemd met de mogelijkheden van berging. Er werd een planning op korte en middellange termijn opgesteld. Voor het bekken van de Zeeschelde wordt de planning mee bepaald door de werkzaamheden van het geactualiseerde Sigmaplan.

Die baggerplannen vormen de basis voor een concreet plan van aanpak dat de achterstanden inzake onderhoudsbaggerwerken gericht en doelmatig moet wegwerken. Het plan zou in het najaar afgewerkt moeten zijn. De peilingen leveren input voor het bepalen van de evolutie van de waterdiepte, voor de kennis van de lokale problemen die gesignaleerd worden door schippers of na wassen op de rivieren en om de waterdiepte ter hoogte van kaaimuren op te volgen. Op basis daarvan kan men vervolgens prioriteiten stellen.

Het ondernemingsplan van W&Z voor het jaar 2016 stelt dat de baggerwerken doelmatig en tijdig uitgevoerd moeten worden om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te kunnen gebruiken. Daarom heeft W&Z prioriteit gegeven aan de secties waarin de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt. Zo vrijwaart het niet alleen de vaarwegkenmerken, maar ook de rol van de waterwegen in de berging en de aan- en afvoer van water. Daarbij is het belangrijk om te voorzien in de nodige bergingslocaties en verwerkingscapaciteit voor baggerspecie.

Prioritair is dus het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken op de grote vaarassen en het wegwerken van kritieke punten op andere waterwegen. Waar mogelijk wordt ook gewerkt op basis van het beginsel van werk met werk. In het kader van het Sigmaplan wordt de gebaggerde specie die daartoe bouwtechnisch en milieutechnisch geschikt is, onmiddellijk afgevoerd naar locaties waar dijken worden gebouwd. Daar wordt de specie ter plekke opgespoten, ontwaterd en hergebruikt. Dat is een van de mogelijkheden om de kosten te drukken. Besparingen zijn eveneens mogelijk als men zelf beschikt over bergingslocaties voor vervuilde en propere specie en als men erin slaagt om de terreinen na aanvulling te hergebruiken.

Er wordt voorts ingezet op een optimalisatie van de voorbereiding van de dossiers voor baggerwerken. Dat vergt een diepgaand onderzoek van de kwaliteit van het slib en een raming van de hoeveelheden. Zo wil men bijkomende kosten voorkomen en een correcte prijsvorming realiseren. Daarbij duiken diverse problemen op.

Vooreerst hebben die te maken met de grote verschillen in de milieutechnische en bouwtechnische kwaliteit van de specie, ook op zeer korte afstand van elkaar. Er zijn verschillen doorheen de tijd. Daarnaast fluctueren de hoeveelheden sterk naargelang plaats en tijd. Na een was kunnen de volumes bijvoorbeeld plots met vijftig percent stijgen.

Ten slotte wil men het geheel beheersbaar houden door continu te onderzoeken of een verhoging van de beschikbare middelen mogelijk is. W&Z onderzoekt welke inkomsten er kunnen gegenereerd worden buiten de begroting. Daartoe werd er een voorstel uitgewerkt voor de raad van bestuur en voor de minister. Daarbij wordt onder meer gedacht aan de verkoop van gronden.

3. Contract baggerwerken Linkeroever

Filip Boelaert gaat in op het contract uit 1972 voor baggerwerken op Linkeroever. Ondertussen is er een synthese opgesteld van de mogelijkheden om het contract te beëindigen. De beëindiging van het contract is al een aantal keren ter discussie gekomen, maar tot nog toe is men daar nog niet uit geraakt. De

aanbeveling om de nietigheid te onderzoeken, is wel nieuw. Dat zal juridisch grondig onderzocht worden.

4. AMORAS

Hij erkent dat er voor AMORAS geen voorafgaande decretale machtiging was. Het AMORAS-project is gegund op 18 juli 2008. De decretale machtiging was wel voorhanden bij de begrotingsopmaak 2009, op het moment dat de uitgaven begonnen, en ze wordt ook jaarlijks herhaald. Toch moet men voor AMORAS ook leren uit het verleden. Bij de definitieve eindverrekening van de aanpassing van het werkregime naar zeven dagen op zeven zal het advies van ATO worden gevraagd. Dat zal ook gebeuren bij toekomstige vragen naar een wijziging. Men wil ook nog beter onderhandelen over de eenheidsprijzen. De prijzen zullen vooraf worden ingediend voor een formele goedkeuring.

Bij ZAS+ zal een gelijkaardige werkwijze worden gehanteerd. Daarbij moet men wel bedenken dat er in de dossiers ook andere elementen kunnen meespelen dan het weliswaar belangrijke advies van ATO. Het is de bedoeling om te streven naar een optimalisering. Dat impliceert een betere kostenbeheersing en een inspanning om de gedane investeringen beter te laten renderen.

Daarbij moet de aanvoer worden afgestemd op de verwerkingssnelheid van de fabriek. Dat begint met het maximaliseren van de bestaande opslagruimte in de zogenaamde onderwatercel. Eind 2015 is men gestart met het leegmaken van de bestaande onderwatercel. In de onderwatercel was namelijk een grote massa slib gestort dat veel zand bevatte. Dat zand is naar de bodem gezakt en dat heeft de onderwatercel kleiner gemaakt. Daardoor is er een overvloed ontstaan. Nu wordt de onderwatercel opnieuw op diepte gebracht. Het is wel de bedoeling om aanvoer en verwerking van nabij op te volgen en om de overvloedig tijdig te detecteren.

Het Rekenhof komt tot de conclusie dat een laagwaardige toepassing van filterkoeken niet mogelijk is. Hij preciseert dat dit wel mogelijk is, maar niet kostenefficiënt. Er valt dus geen winst mee te maken. Er loopt bijkomend onderzoek naar mediumtoepassingen als bindmiddel in de cementindustrie. Daar is ook al een patent op genomen. Er is ook een onderzoek naar hoogwaardige toepassingen, namelijk het gebruik als bentoniet in de olie- en gasindustrie. Bentoniet is een vloeistof die slib en zand bevat en die gebruikt wordt om de gaten die in de grond geboord worden te vullen in afwachting van het storten van beton. Als men dat niet zou doen, dan zou het gat instorten.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van leden

Marino Keulen vindt dat het Rekenhof een aantal toestanden aanklaagt waarvan men zou denken dat ze in 2016 niet meer mogelijk zijn. Aldus speelt het Hof zijn rol als bewaker van het belastinggeld en van de democratie. De volksvertegenwoordiging moet immers groen licht geven voor de besteding van het belastinggeld. Uit de toelichtingen van de verschillende leidende ambtenaren blijkt dat ze beseffen dat er ernstige bijstellingen nodig zijn. Er is zelfs een contract uit 1972 dat blijkbaar zo goed in elkaar zit dat het vandaag nog altijd niet het voorwerp kan zijn van herziening. De baggerwereld bestaat uit slechts enkele spelers. De koek is zelfs te groot voor die enkele spelers.

Het is belangrijk om de dingen die men heeft, in goede staat te houden. In de politiek is dat niet het meest attractieve. Bij verkiezingen willen politici liever

uitpakken met het nieuwe beleid dat ze hebben gerealiseerd. De waterwegen hebben een groot economisch belang. Ze worden altijd voorgesteld als een middel om de filedruk te verminderen. Ze zijn ook belangrijk voor het voorkomen van overstromingen. Er zijn echter onvoldoende kredieten voor onderhoudswerken. Dat kan leiden tot een feitelijke devaluatie van de waterwegen. Komt het al voor dat een waterweg niet meer geschikt is voor het tonnage van schepen dat hij officieel aankan?

Voor het terugvloeien van de baggerspecie uit de onderwatercel zal er zeker een technische uitleg zijn. Hij heeft ook gehoord dat dit probleem wordt aangepakt. Het gebrek aan competentie heeft te maken met de aanbestedingen, met het onderhoud en met de technische hulpmiddelen. Daarom denkt hij dat het goed is dat de betrokken entiteiten de krachten bundelen om een toegevoegde waarde te creëren.

Dit verhaal heeft al voor wat ophef gezorgd in de media, maar de storm is snel weer gaan liggen. Het gaat dan ook om een heel technische materie. Hij vindt echter dat de parlementsleden het aan zichzelf verplicht zijn om de problemen die door het Rekenhof worden gesignaleerd, aan te pakken, vanuit economisch oogpunt, om overstromingen te voorkomen en om te zorgen voor een goede besteding van de belastinggelden. De overheid moet zorgen voor voldoende onderhoudskredieten voor de baggerwerken. Het feit dat de hele generale staf van de administratie hier aanwezig is, toont aan dat er gevoelige issues werden aangekaart. Hij denkt dat het niet slecht zou zijn om ook de baggeraars eens te horen.

Joris Vandenbroucke sluit zich aan bij de tussenkomst van Marino Keulen. Het kernwoord in het rapport van het Rekenhof is onzorgvuldigheid. Het gaat niet om de eenmalige uitvoering van een hypercomplex project. Het gaat om een belangrijke, jaarlijks wederkerende activiteit die al decennialang behoort tot de kerntaken van de administratie, namelijk het bevaarbaar houden van de binnenwateren. De onzorgvuldigheden hebben ook te maken met zaken die behoren tot het abc van goed bestuur, zoals het vergelijken van de contracten met de wetgeving rond mededinging.

Het toppunt is het contract uit 1972. Filip Boelaert heeft gezegd dat daarop een aantal analyses toegepast werden. Hij vraagt zich af hoe een dergelijk contract kan blijven bestaan, gelet op de evolutie van de wetgeving inzake mededinging. Jacques D'Havé verwoordt de bereidheid van de administratie om belangrijke wijzigingen vooraf voor te leggen aan IF. Dat is echter een algemeen principe dat al sinds jaar en dag gerespecteerd zou moeten worden. Hij gelooft dat de hier aanwezige topambtenaren de urgentie inzien waarmee een en ander moet worden aangepakt. Hij kan echter niet hic et nunc beoordelen of de opgesomde maatregelen tegemoet zullen komen aan de fundamentele opmerkingen van het Rekenhof. Daarom wil hij weten of de vertegenwoordigers van het Rekenhof de voorgestelde maatregelen beoordelen.

Björn Rzoska begrijpt waarom de minister beslist heeft om de ambtenaren in te schakelen en om deze kelk deels aan zich te laten voorbijgaan. Dit probleem valt namelijk niet op zijn conto te schrijven. Hij waardeert het dat de minister probeert om de aanbeveling van het Rekenhof over het contract van 1972 zo snel mogelijk te implementeren. Hijzelf zal dat ook strikt opvolgen. Hij beseft dat het Rekenhof de waakhond is van het parlement.

Hij is weinig onder de indruk van het technische betoog van de vertegenwoordigers van de administratie. Hij stelt vast dat de pijnpunten en de aanbevelingen in deze audit van het Rekenhof nagenoeg dezelfde zijn als in de audit van 2006-2007. Daarbij gaat het over de voorbereiding van de baggerdossiers, de

onrechtmatige uitbreiding of wijziging van de opdrachten en de nacalculatie. Hij vraagt zich af wat het Rekenhof nog moet doen opdat de administratie zou beseffen dat dit echt niet kan. Het gaat nochtans om een belangrijk bedrag aan overheidsmiddelen.

Uit het schriftelijke antwoord van de minister³ maakt hij op dat de bewindsman nu effectief wil ingrijpen. Hij denkt dat men snel moet nagaan welke vorderingen gemaakt worden. Dergelijke tekorten zijn ontoelaatbaar voor overheidsdiensten, zeker als het gaat om dergelijke budgetten.

Bert Maertens denkt dat het rapport duidelijk verwijst naar een aantal pijnpunten die al heel lang bestaan. Hij vindt het moedig dat de minister daar op korte termijn een kentering wil in brengen. Baggerwerken zijn levensnoodzakelijk voor de havens. Ze zijn ook belangrijk als men meer verkeer over de binnenwateren wil laten verlopen.

Het Rekenhof heeft gezegd dat de huidige financiële middelen niet volstaan om de historische achterstand weg te werken en om de tijdelijke achterstand op korte termijn weg te werken. Daarom vindt Bert Maertens het goed dat het budget dit jaar met ongeveer 50 miljoen euro is opgetrokken. Dat bedrag zal wellicht niet volstaan om de historische achterstand op korte termijn weg te werken. Op welke cruciale assen is de diepgang onvoldoende om de ambitie te realiseren om meer en grotere schepen te laten varen? Als de middelen beperkt zijn, dan moet men namelijk prioriteiten stellen.

Hij stelt vast dat er lange tijd geen sprake was van goed bestuur. Voorbeelden zijn het contract van 1972, het ontbreken van een tijdige en zorgvuldige voorbereiding van de baggercontracten en van het benutten van de overheidsopdrachten als een instrument om efficiëntiewinsten te realiseren. Hij hoopt dat de mensen van de administratie de vaste wil hebben om daarvoor samen te werken, met elkaar en met de havenbesturen.

2. Antwoorden van de sprekers

Minister *Ben Weyts* deelt mee dat er een onderzoek loopt over het contract van 1972. De problematiek is echter niet zo eenvoudig. Men kan namelijk niet zomaar uitgaan van de nietigheid van een dergelijk contract. Volgens het Burgerlijk Wetboek moet de nietigheid namelijk worden ingeroepen binnen een termijn van tien jaar. Sommigen stellen dat het gaat om een contract van onbepaalde duur. Dat betekent dat men het niet eenzijdig kan verbreken zonder een hoge schadevergoeding te betalen. In het verleden werd een eventuele opzegging van het contract al ter sprake gebracht, maar dat is bij de tegenpartij op een njet gestoten. Hij denkt dat men het Europese niveau zal moeten inschakelen om volledige duidelijkheid te krijgen over de rechtspositie van de overheid.

Gezien de belangstelling van Marino Keulen voor de praktijk van het baggeren, denkt hij dat het zinvol kan zijn om, in het kader van de parlementaire werkzaamheden, een bezoek te brengen aan AMORAS of aan een gelijkaardig initiatief.

Het overzicht van de drie leidend ambtenaren heeft vooral te maken met de hoge mate van techniciteit. Hij benadrukt dat er stappen vooruit worden gezet in de organisatie, door de aanpassing van het protocol met Financiën en Begroting. Het kerntakenplan is gebruikt om een aantal synergiën te realiseren. In dat kader situeert zich ook de fusie tussen W&Z en DS. Voor de diepgang is er een

³ *Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 37-C, p. 73 e.v.

prioritisering op de drukke vaarassen. Een daling van de kosten kan gerealiseerd worden door het verwerven van eigen stortlocaties en door het hergebruik van de baggerspecie voor de aanleg van eigen infrastructuur.

Bart Andriessens merkt op dat de vertegenwoordigers van het Rekenhof de presentatie van de administratie pas 's morgens ontvangen hebben. Hij kan de voorgestelde maatregelen dus nog niet beoordelen. In de toekomst zal men met opvolgingsaudits moeten onderzoeken of de aanbevelingen voldoende worden opgevolgd. Rond het projectmanagement zal men wellicht een keuze moeten maken over de beleidsdomeinen heen. Sommige aanbevelingen hebben betrekking op praktische elementen en niet op de regels voor overheidsopdrachten of op projectmanagement. Hoe kan men bijvoorbeeld voorkomen dat gekozen wordt voor een ontzandingsinstallatie die tien percent zand aankan als alle proeven wijzen op een groter aandeel zand.

Leo Clinckers antwoordt dat de focus op de diepgang van de grote waterwegen te maken heeft met de scheepvaart. Momenteel zijn er nog geen problemen met de trafieken. Hij beseft dat het aspect 'waterbeheersing' wel belangrijk is voor bepaalde kleinere waterwegen.

3. Afrondende bespreking

Marino Keulen wil weten of er voor het binnenwaterverkeer, en meer in het bijzonder op de Kempische kanalen, een probleem is van feitelijke devaluatie.

Wat de afdeling Maritieme Toegang van het Departement MOW betreft, verduidelijkt *Filip Boelaert* dat zij alleen bevoegd is voor de maritieme toegangswegen. Daar is er geen probleem met diepteligging van de schepen. Met sommige schepen kan men alleen binnen gedurende bepaalde getijdensters, maar dat is in overeenstemming met de afspraken.

Marino Keulen verwijst naar het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal. Hij beseft echter ook dat men tegelijkertijd ook in de diepte moet werken. Minister *Ben Weyts* deelt mee dat er in totaal ongeveer 1200 kilometer bevaarbare waterwegen zijn in Vlaanderen. Hij probeert de toestand ervan maximaal te monitoren. Soms moet men kort op de bal spelen. Enkele maanden geleden heeft hij twee miljoen euro verschoven voor de Gentse ringvaart. *Marino Keulen* merkt nog op dat deze vergadering voor meer duidelijkheid heeft gezorgd.

Jan Peumans weet dat DS en W&Z destijds het plan Horizon 2020 hebben opgesteld. Een van de prioriteiten ervan was het baggeren van een aantal Kempische kanalen. De kleine binnenvaart heeft daar immers nog altijd een functie. Ook de waterbeheersing speelt een rol. Hij stelt vast dat de administrateur-generaal vooral belang hecht aan de toegangswegen naar de havens. Van schippers op de Kempische kanalen heeft hij al vernomen dat ze mooi in het midden van het kanaal moeten varen om niet vast te raken. Ook dat is dus een belangrijk element.

Voorzitter *Lies Jans* besluit dat een opvolging van de aanbevelingen door de commissie zeker gewenst is.

Lies JANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Bert MAERTENS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AMORAS	Antwerpse Mechanische Ontwatering, Recyclage en Applicatie van Slib
AMT	afdeling Maritieme Toegang
ATO	afdeling Algemene Technische Ondersteuning (van MOW)
BIS	Bagger Informatie Systeem
CMK	coûts du matériel d'entrepreneurs – kosten van aannemersmaterieel (kostenschaal)
DS	De Scheepvaart
EPM	Elektronisch Project Management
IF	Inspectie van Financiën
MCB	Mobiliteit Concept Briefing
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
nv	naamloze vennootschap
pps	publiek-private samenwerking
TOD	technische ondersteunende diensten
VLAREA	Vlaams reglement inzake afvalvoorkoming en -beheer
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal
ZAS+	zandafscheidingssysteem