

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

21 juni 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Johan Weyts, Stefaan Platteau, Herman De Reuse en Lucien Suykens,
mevrouw Ann De Martelaer en de heer Chris Vandenbroeke –**

betreffende een overeenkomst voor helikopterbeloofding

VERSLAG

**namens de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting
uitgebracht door de heer André Denys**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden :

mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, de heren Johan De Roo, Erik Matthijs, Eric Van Rompuy ;

de heren Frans De Cock, André Denys, Stefaan Platteau, Marc van den Abeelen ;

de heren Mathieu Boutsen, Herman De Reuse, Roland Van Goethem ;

de heren Gilbert Bossuyt, Lucien Suykens ;

de heer Ludo Sannen ;

de heer Chris Vandenbroeke.

Plaatsvervangers :

de heer Gerald Kindermans, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heren Eric Van Rompuy, N ;

de heren Freddy Feytons, Marino Keulen, Jul Van Aperen, Francis Vermeiren ;

mevrouw Hilde De Lobel, de heren Jean Geraerts, Christian Verougstraete ;

de heren Guy Swennen, Bruno Tobback ;

de heer Jos Geysels ;

de heer André-Emiel Bogaert.

Zie :

668 (2000-2001)

– Nr. 1 : Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

Op woensdag 13 juni 2001 heeft de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting, het voorstel van resolutie – van de heren Johan Weyts, Stefaan Platteau, Herman De Reuse en Lucien Suykens, mevrouw Ann De Martelaer en de heer Chris Vandenbroeke – betreffende een overeenkomst voor helikopterbeloofding (*Parl. St. VI. Parl. St.*, 2000-2001, nr. 668/1).

A. INLEIDING DOOR DE HEER STEFAAN PLATTEAU, VOORZITTER VAN DE SUB-COMMISSIE VOOR FINANCIËN EN BEGROTING

De heer Stefaan Platteau vat de bespreking samen in de Subcommissie voor Financiën en Begroting van een artikel opgenomen in het Boek van het Rekenhof 2000, 12e Boek met opmerkingen en informatie voorgelegd aan het Vlaams Parlement (*Parl. St. VI. Parl.*, 2000-2001, nr. 36/1, pp. 425-431) betreffende de overeenkomst voor helikopterbeloofding. Het verslag van de besprekingen in de Subcommissie voor Financiën en Begroting vindt men in bijlage 1. van dit verslag.

De bespreking van dit artikel heeft aanleiding gegeven tot de redactie van het voorstel van resolutie dat hier vandaag voorligt. De voorzitter van de Subcommissie wijst op de unanimitéit van de leden van de Subcommissie voor Financiën en Begroting en vraagt dan ook dat de leden van de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting zich eenparig achter dit voorstel van resolutie zouden scharen.

B. TUSSENKOMST VAN DE HEER PATRICK DEWAELE, MINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN FINANCIËN, BEGROTING, BUITENLANDS BELEID EN EUROPESE AANGELEGENHEDEN

De minister-president merkt op de uitbesteding van de helikopterbeloofding werd beslist door de vorige Vlaamse regering.

Door het Rekenhof is gevraagd dat het ganse contract wordt vastgelegd op één begrotingsjaar. Deze vraag die door de leden van de Subcommissie is overgenomen zal worden onderzocht bij de opstelling van de begroting 2002. Nu moet dit contract de komende maanden worden heronderhandeld. Daarom is het exacte bedrag van de te nemen vastlegging ook nog niet bekend.

Een laatste opmerking beslaat de vijfde aanbeveling van het voorstel van resolutie waarin wordt gesteld dat “inzake de gratis helikopterbeloofding bij gestaakte loofdienst hiervoor de nodige decretale basis moet worden gecreëerd indien men de huidige praktijk van gratis helikopterbeloofding toch wil verderzetten.”

Wie anders dan collega Steve Stevaert zou het idee van de gratis helikopterbeloofding kunnen hebben ingevoerd ? Ook deze aanbeveling moet worden onderzocht naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2002. Op dit moment maakt de Vlaamse regering voorbehoud bij het principe van de gratis helikopterbeloofding. Op dit punt kan de Vlaamse regering vandaag haar goedkeuring niet verlenen.

C. STEMMING

Het voorstel van resolutie – van de heren Johan Weyts, Stefaan Platteau, Herman De Reuse en Lucien Suykens, mevrouw Ann De Martelaer en de heer Chris Vandenbroeke – betreffende een overeenkomst voor helikopterbeloofding (*Parl. St. VI. Parl. St.*, 2000-2001, nr. 668/1) wordt eenparig met 8 stemmen aangenomen.

De verslaggever,

André DENYS

De voorzitter,

Marc VAN DEN ABEELLEN

Stuk SFIN 2 (2000-2001)

Zitting 2000 – 2001

31 mei 2001

BOEK VAN HET REKENHOF

**12de boek met opmerkingen en informatie voorgelegd aan het Vlaams Parlement
Overeenkomst voor helikopterbeloofding**

VERSLAG

**namens de Subcommissie voor Financiën en Begroting
uitgebracht door de heer Herman De Reuse**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : de heer Stefaan Platteau.

Leden : de heer Johan Weyts ;

de heer Stefaan Platteau ;

de heer Herman De Reuse ;

de heer Lucien Suykens ;

mevrouw Ann De Martelaer ;

de heer Chris Vandenbroeke.

INHOUD

	Blz.
D. TOELICHTING DOOR DE HEER JAN LEUNIS, EERSTE AUDITEUR-REVISOR VAN HET REKENHOF	8
D.1. Inleiding	8
D.2. Overzicht van de opmerkingen van het Rekenhof en het antwoord van de minister ..	9
D.2.1. De beslissing tot uitbesteding	9
D.2.2. De gunning	9
D.2.3. Het prijsonderzoek	9
D.2.4. De opzegvergoeding	9
D.2.5. De prijsvorming	10
D.2.6. De continuïteit van de dienstverlening	11
D.2.7. De prijsherziening	11
D.2.8. Overschrijding van de geraamde kostprijs	11
D.2.9. Staking van helibeloodsing wegens onderhoud van de helikopter	12
D.2.10. Planning en kostenbeheersing	13
D.2.11. De budgettaire aanrekening	13
D.2.12. De gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst.	13
D.3. Algemene conclusie	14
E. ANTWOORD NAMENS DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE, DOOR DE HEER MARK MEERSMAN RAADGEVER, MEVROUW FRAN CORTHOUTS EN DE HEER TONY VERREZEN, AFGEVAARDIGDEN VAN HET DEPARTEMENT LIN.	14
E.1. De redenen tot hoogdringendheid	14
E.2. Rekenhof	15
B.2.1. Beslissing tot uitbesteding :	15
B.2.2. Gunning :	16
B.2.3. Prijsonderzoek :	17
F. BESPREKING OP 17 APRIL 2001 : REDACTIE VAN EEN VOORSTEL VAN RESOLUTIE	17
F.1. Inzake de overschrijding van de geraamde kostprijs.	17
F.2. Inzake de budgettaire aanrekening	18
F.3. Inzake de gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst	18
G. CONCLUSIE	19

DAMES EN HEREN,

Op 8 en 22 maart en 17 april 2001 besprak de Subcommissie voor Financiën en Begroting een artikel opgenomen in het Boek van het Rekenhof 2000, 12e Boek met opmerkingen en informatie voorgelegd aan het Vlaams Parlement (*Parl. St. Vl. Parl.*, 2000-2001, nr. 36/1, pp. 425-431) betreffende de overeenkomst voor helikopterloodsing.

Namen ook deel aan de commissiebesprekingen :

de heren Erwin Aerts en Leo van Gijssel, raadgevers bij de heer Patrick Dewael, minister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Financiën, Begroting, Buitenlands Beleid en Europese Aangelegenheden ;

- de heer Mark Meersman, raadgever bij de heer Steve Stevaert, Vlaams minister vice-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Openbare werken, Mobiliteit en Energie ;
- mevrouw Fran Corthouts en de heer Tony Verzezen, afgevaardigden van het departement LIN, afdeling Loodswezen ;
- de heer Jan Leunis, eerste auditeur-revisor, de heer Luc Geldof, adjunct-auditeur en de heer Luc Vanhove, eerste controleur, afgevaardigden van het Rekenhof.

D. TOELICHTING DOOR DE HEER JAN LEUNIS, EERSTE AUDITEUR-REVISOR, VAN HET REKENHOF

D.1. Inleiding

Op 23 juni 1998 hechtte de Vlaamse regering haar goedkeuring aan een voorstel van de afdeling Loodswezen (ALW) van de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) om een algemene offerteaanvraag uit te schrijven voor het aan boord brengen van een schip van een loods door middel van een helikopter (verder helibeloodsing genoemd). De opening van de offertes vond plaats op 27 oktober 1998. Het contract werd op 23 april 1999 toegewezen aan NV Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV). De overeenkomst is voor een duur van negen jaar in werking getreden op 1 juli 1999.

De helibeloodsing zal volgens een stappenplan worden ingevoerd. In een eerste fase wordt alleen helibeloodsing uitgevoerd op dagen met slechte

weersomstandigheden en gestaakte loodsdiensten. De jaarlijkse kostprijs van deze eerste fase werd geraamd op 50 miljoen BEF. Tot dusver werd enkel deze eerste fase toegewezen. In een tweede en derde fase zou de helibeloodsing gaandeweg worden uitgebreid. Een toewijzing van de volgende fasen is contractueel niet verplicht gesteld. Een beslissing voor deze uitbreiding is tot dusver nog niet genomen.

Het Rekenhof heeft deze overeenkomst met NHV nader onderzocht en in het bijzonder aandacht besteed aan de onderbouwing van de uitbesteding van de helibeloodsing, de gunning, het prijsonderzoek, de bestekbepalingen en de uitvoering van de overeenkomst tijdens het eerste contractjaar. Het heeft ook geverifieerd of de met deze overeenkomst gepaard gaande financiële engagementen op een correcte wijze ten laste van de begroting van de Vlaamse Gemeenschap werden aangerekend. Bovendien heeft het Rekenhof gevraagd op de hoogte te worden gehouden van de (financiële en juridische) afwikkeling van de rechtsprocedures die in verband met de gunning voor de Raad van State en de burgerlijke rechtbank lopende zijn. Tenslotte werd ook nagegaan of de doorrekening van de extra kosten van de helibeloodsing aan de gebruikers is geschied overeenkomstig de terzake geldende decretale bepalingen.

Met een eerste brief, van 5 juli 2000, heeft het Rekenhof de Minister Vice-President van de Vlaamse regering, Vlaams Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie op de hoogte gebracht van de resultaten van dit onderzoek¹. Bovendien heeft het Rekenhof hieromtrent gerapporteerd met een artikel in het 12^e Boek met opmerkingen en informatie voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Het antwoord van de minister, van 12 oktober 2000², op de vragen en opmerkingen van het Rekenhof werd te laat ontvangen om nog in voormeld artikel te worden verwerkt.

Met een tweede brief, van 6 december 2000³, heeft het Rekenhof de minister op de hoogte gebracht van de knelpunten die, na zijn antwoord van 12 oktober 2000, nog steeds bestaan. Met zijn brief van 26 januari 2001⁴ heeft de minister laten weten dat de behandeling van deze aangelegenheid niet binnen de gestelde termijn (1 maand) kan gerealiseerd worden, maar dat een uitgebreid antwoord – na bij-

1 Brief met kenmerk N 12-1.854.117 B1.

2 Brief met kenmerk EDB/JAO-16EV-50-U-00-243.

3 Brief met kenmerk N 12-1.854.117 B2.

4 Brief met kenmerk JP/JAO/50-16EV-U-01-0021

komend onderzoek – zo spoedig mogelijk zal worden voorgelegd.

D.2. Overzicht van de opmerkingen van het Rekenhof en het antwoord van de minister

D.2.1. De beslissing tot uitbesteding

Op 23 juni 1998 heeft de Vlaamse regering beslist de helibeloodsing uit te besteden aan een derde (VR/PV/1998/29 – punt 30). Het Rekenhof heeft niet kunnen vaststellen welke overwegingen er hebben toe geleid dat – ondanks de bevinding uit een studierapport van Andersen Consulting dat de uitvoering van helibeloodsing in eigen beheer financieel heel wat voordeliger zou zijn dan via uitbesteding – uiteindelijk toch voor de uitbesteding van de helibeloodsing werd geopteerd. Hieromtrent werd uitleg gevraagd aan de minister. Deze laatste heeft geantwoord dat een drietal elementen aan deze beslissing ten grondslag lagen : de hoogdringendheid waarmee de helibeloodsing diende te worden ingevoerd, de algemene tendens binnen de Vlaamse Gemeenschap om het operationele te outsourcen en het feit dat bepaalde ramingen uit voormelde studie onderschat zouden zijn. Deze overwegingen hebben het Rekenhof evenwel niet kunnen overtuigen dat de meest voordelige uitvoeringswijze werd gekozen. Het heeft in dat verband gesteld dat het volgen van een algemene tendens die binnen de Vlaamse Gemeenschap zou bestaan om het operationele te “outsourcen”, zonder een afweging van kosten en baten, niet rationeel is en op zich geen enkele waarborg biedt tot een zuinig en efficiënte aanwending van overheidsmiddelen.

D.2.2. De gunning

Voor de offerte-aanvraag hadden twee firma's een offerte ingediend : Wiking Helikopter Service GmbH (verder WIKING genoemd) en NHV. In december 1998 adviseerde een beoordelingscommissie, bestaande uit ambtenaren van AWZ, de opdracht te gunnen aan WIKING, die het beste aanbod had gedaan. Nadat de vereniging van Vlaamse Zee- en Kustloodsen twijfels had geuit over het feit of de door WIKING gebruikte helikopter wel voldeed aan de technische voorwaarden van het bestek, wees een nieuw onderzoek, waarbij de Regie der Luchtwezen werd betrokken, uit dat de offerte van WIKING om technische redenen moest worden geweerd. De opdracht werd uiteindelijk op 23 april 1999 toegewezen aan NHV. WIKING vocht deze gunningbeslissing aan bij de Raad van State. Ten einde het verloop van deze rechtsprocedure niet te beïnvloeden heeft het Rekenhof zich hieromtrent onthouden van elke commentaar. Wel

heeft het gevraagd op de hoogte gehouden te worden van de verdere afwikkeling van alle rechtsprocedures i.v.m. deze opdracht en van de mogelijke financiële impact hiervan op de toekomstige begrotingen⁵. Uit de aan het Hof verstrekte informatie blijkt dat de Raad van State met een arrest van 25 april 2000 de gunningsbeslissing van 23 april 1999 heeft geschorst. Een uitspraak ten gronde werd nog niet gewezen. Voor de burgerlijke rechtbank werd, bij wijze van dringende voorlopige maatregel, de schorsing van de overeenkomst gevorderd. Deze eis werd zowel in eerste, als in tweede aanleg ongegrond verklaard. Op dit ogenblik is echter nog een vordering tot vernietiging van de overeenkomst en tot schadevergoeding van 100 miljoen BEF hangende. De verdere afwikkeling van deze rechtsprocedures wordt opgevolgd.

D.2.3. Het prijsonderzoek

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat er verschillende aanwijzingen zijn in het dossier dat de eenheidsprijs per helibeloodsing die NHV voor stap 1 heeft ingediend (75.000 BEF) een abnormaal hoge prijs betreft. Desondanks heeft ALW nagelaten een prijsverantwoording te vragen aan NHV. Evenmin heeft ALW in het bestek expliciet voorzien dat de inschrijvers alle inlichtingen moeten verstrekken om de aanbestedende overheid in staat te stellen de aangeboden prijzen te onderzoeken. Om deze redenen heeft het Rekenhof er in zijn brief op aangedrongen dat vooraleer voor helibeloodsing nieuwe engagements worden aangegaan (bvb. invoering van stappen 2 en 3), ALW een inzicht zou trachten te verwerven in de werkelijke kostprijs van de helibeloodsing, zodanig dat de aangeboden prijzen aan een degelijk prijsonderzoek kunnen worden onderworpen. De minister heeft hierop geantwoord dat alsnog een onderzoek naar de prijsbepaling werd aangevat en dat een expert de mogelijkheden van een prijsaanpassing zou onderzoeken. Het Rekenhof neemt akte van deze maatregelen en zal de uitvoering ervan opvolgen.

D.2.4. De opzegvergoeding

In het bestek wordt de duur van de overeenkomst op 9 jaar vastgesteld, evenwel jaarlijks opzegbaar, mits een vooropzeg van drie maanden en een vergoeding die neerkomt op het betalen van hetzelfde

⁵ In dit verband werd ook verwezen naar wat het in het algemeen in verband met de inventarisatie van schadeclaims en schulden in het 11^e Boek van het Rekenhof met opmerkingen en informatie voorgelegd aan het Vlaams Parlement (Vlaams Parlement - Stuk 36 (1999-2000) – Nr. 1 - blz. 455-456) werd gesteld.

bedrag dat verschuldigd zou zijn bij de uitvoering van de overeenkomst. Gezien het feit dat de werkelijke kostprijs van het eerste contractjaar tot 102 miljoen BEF is opgelopen⁶, bedroeg de opzegvergoeding na het eerste uitvoeringsjaar 816 miljoen BEF. Door een dergelijke hoge opzegvergoeding te bedingen is de opzegmogelijkheid voor ALW feitelijk niet toepasbaar. Het Rekenhof heeft deze handelwijze bekritiseerd en gesteld dat een opzegvergoeding enkel verantwoord is in de mate dat ze een compensatie beoogt voor de werkelijke kosten die de aannemer voor de uitvoering van het contract heeft gemaakt en waarvoor hij de doorrekening aan de opdrachtgever over de normale looptijd van de overeenkomst heeft gespreid. Deze kritiek werd door de minister erkend en hij heeft beloofd dat dusdanige bepalingen in de toekomst beter onderzocht zouden worden. Het Rekenhof neemt akte van deze belofte en beschouwt dit punt als afgehandeld.

Een lid meent dat de administratie, wat dit punt betreft, naïef is tewerk gegaan.

Mevrouw Fran Corthouts stipt aan dat in de toekomst met deze aanbeveling rekening zal worden gehouden maar dat de huidige juridische procedure eventuele bestekaanpassingen belemmert.

De heer Mark Meersman voegt toe dat bij de voorbereiding van de inwerkingstelling van de tweede fase het bestek zou kunnen heronderhandeld worden.

D.2.5. De prijsvorming

In de praktijk zijn twee prijsvormingsprocédés voor helibeloodsing gangbaar : een honorering per effectieve beloodsing en een honorering per vlieguur. Het was niet duidelijk in welke mate ALW had onderzocht welk prijsvormingsprocédé voor haar het voordeligst zou kunnen zijn. Op basis van berekeningen van het Rekenhof blijkt honorering per vlieguur in de praktijk goedkoper. Niettemin heeft ALW voor de tweede, duurdere methode gekozen. Bovendien heeft het Rekenhof bekritiseerd dat het bestek niet voorziet in een mogelijkheid tot prijsaanpassing in het voordeel van de opdrachtgever in geval van belangrijke overschrijdingen van de oorspronkelijk geraamde prestaties. Op deze opmerkingen heeft de minister geantwoord dat de administratie de verschillende prijsvormings-

procédés had onderzocht. Omwille van gebrek aan middelen (coördinatiecentrum) en het vereiste personeel om de effectieve vlieguuren te controleren, was een honorering per vlieguur (voorlopig) niet aangewezen. ALW heeft alvast de opdracht gekregen het huidige gehanteerd prijsvormingsprocédé grondig te evalueren vooraleer een volgende stap in de overeenkomst aan te vatten. De uitvoering van deze maatregelen zal door het Rekenhof worden opgevolgd.

De heer Mark Meersman merkt op dat de juridische raadgever van het bedrijf NVH heeft aanbevolen geen bedrijfsinformatie mee te delen. Het zal dus niet eenvoudig zijn deze evaluatie snel af te ronden.

Een lid leidt hieruit af dat de gegunde de voorwaarden dicteert aan de gunner. Dit lijkt de spreker een reden te meer om de outsourcing te herevalueren en toch in eigen beheer te werken.

De heer Mark Meersman wijst erop dat in de sector Openbare werken wel meer marktsituaties voorkomen waarbij de aanbodzijde zwaar weegt op de markt.

De minister van Openbare Werken zou graag het loodswezen in eigen beheer houden alleen al om opportuniteitsredenen. Om het beloodsen in eigen beheer te organiseren wordt de voorbereidingstijd echter op drie jaar geschat.

De heer Jan Leunis wijst erop dat in het verleden de Belgische Luchtmacht instond voor de helibeloodsing en dit tegen veel gunstigere tarieven. Door een klacht – gebaseerd op de Europese concurrentieregelgeving – werd de helibeloodsing uitgevoerd in opdracht van de Antwerpse reders. Deze meerkosten werden door de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV) zelf gedragen. Hetzelfde bedrijf werkt nu in opdracht van het Vlaamse Gewest aan een hogere prijs (75.000 BEF tegen 55.000 BEF) hoewel de opdracht van het Vlaamse Gewest meer vlieguuren tot gevolg heeft (hogere afschrijvingsmogelijkheden). Vandaar de aanbeveling van het Rekenhof om de uitvoering van het contract te beperken tot de eerste fase : 50 miljoen frank omzet per jaar terwijl het al 120 miljoen frank per jaar bedraagt. Bij de fasen 2 en 3 zijn er veel grotere bedragen in het geding.

De heer Mark Meersman verwijst naar de Nederlandse praktijk waar veel meer aan verzelfstandiging van overheidstaken wordt gedaan. Het loods- en beloodsen is er in hoge mate verzelfstandigd. Daarbij blijkt dat de Nederlandse overheid ver-

⁶ Voor het tweede contractjaar beschikt het Rekenhof slechts over cijfers m.b.t. de periode van 1/7/00 tot 15/1/01. In deze periode werd reeds 32.069.886 BEF besteed aan helibeloodsing. Voor een vergelijkbare periode in het eerste contractjaar was dit 54.225.000 BEF.

plicht is om aan kruissubsidiëring te doen op de Nederlandse Scheldehavens en de noordelijke havens Eems en Amsterdam. Kortom enkel op Rotterdam blijkt de beloodsing niet verlieslatend.

De Nederlandse overheid zoekt overigens toenaadering voor gemeenschappelijke vaarttrajecten. Deze optie wordt onderzocht. Wat de omzet van 120 miljoen frank betreft, wijst de heer Mark Meersman dat het eerste jaar van het contract gekenmerkt werd door barre meteorologische omstandigheden in het najaar, winter en voorjaar.

Wanneer wordt vergeleken met de prijzen betaald door de Antwerpse reders mag men niet uit het oog verliezen dat de Antwerpse reders niet gehouden zijn tot het respecteren van de wetgeving op de overheidsopdrachten.

De heer Jan Leunis stipt aan dat de prijs die ASV (Antwerpse Scheepvaartvereniging) bedong berekend is op een omzet van 10 miljoen frank. De prijs van NHV op een omzet van 50 miljoen frank. Dit stemt tot nadenken.

Mevrouw Fran Corthouts riposteert dat de ASV kan onderhandelen.

De heer Jan Leunis merkt op dat men alle mogelijkheden van de wet op de overheidsopdrachten moet gebruiken om te vermijden dat men teveel betaalt. Deze wet laat zelfs toe – wat in de privésector moeilijk kan – om inzage te krijgen in de boekhouding van de aannemer om op die wijze de werkelijkheid van de eenheidsprijzen te controleren. Waarom voorziet men dat niet in het bestek? Dit is reeds eerder aanbevolen in parlementaire resoluties.

De heer Mark Meersman vindt de aanbevelingen van het Rekenhof om een prijsonderzoek door te voeren zeer waardevol. Vermits er slechts twee inschrijvingen waren, had dit vermoedelijk geleid tot het niet gunnen van het contract.

De heer Jan Leunis stelt dat artikel 17 van de wet op de overheidsopdrachten toelaat bij aanwijzing van abnormale prijzen naar een andere onderhandelingsprocedure te gaan en inzage te nemen van de boekhouding van de aannemer.

De heer Mark Meersman herhaalt een eerdere belofte van de minister dat het prijsonderzoek zal plaatsvinden. De spreker stipt verder aan dat het contract ASV met NHV slaat op goede weersomstandigheden wat veel minder risicovol is dan bij

zeer slechte weersomstandigheden, hetgeen zich ook in de prijszetting vertaalt.

De heer Jan Leunis stelt dat het Rekenhof wat de prijs betreft zo streng is omdat de volgende fasen van het contract een miljardenzaak zijn.

De heer Mark Meersman zegt tot slot dat met de tweede en derde fase werd gewacht om de reeds aangehaalde juridische redenen maar ook om andere redenen hierbij verwijzend naar de door het Rekenhof geuite kritiek.

D.2.6. De continuïteit van de dienstverlening

Het bestek bevat geen specifieke regeling voor het geval de helikopter uitvalt wegens onderhoud of herstelling. Het Rekenhof heeft gesteld dat dien-aangaande dringend concrete afspraken moesten worden gemaakt met de aannemer, bvb. door voor de toekomst te bedingen dat de aannemer zelf moet instaan voor de continuïteit van de helibeloodsing en zelf in een vervanging van een onbeschikbare helikopter moet voorzien. De minister heeft hierop geantwoord dat een onderzoek werd aangevat naar de mogelijkheden en gevolgen een overeenkomst af te sluiten met Landsverdediging en NHV of tussen de twee laatstgenoemden, waarbij de afdeling Loodswezen ervoor gezorgd heeft dat de verschillende partijen rond de tafel zijn gaan zitten. Tevens is door NHV aan ALW meegedeeld dat er afspraken met de firma Schreiner werden gemaakt om enerzijds een tweede helikopter aan te schaffen en anderzijds voor back-up te zorgen. Het Rekenhof zal de concrete uitvoering van deze acties opvolgen.

D.2.7. De prijsherziening

Met betrekking tot de prijsherzieningsformule in het bestek heeft het Rekenhof enkele technische opmerkingen over de loonindex, de onderhoudskosten en de brandstofprijs gemaakt, vermits hieromtrent onduidelijkheid zou kunnen rijzen bij effectieve toepassing van de prijsherziening. De minister heeft geantwoord dat met deze opmerkingen rekening zal worden gehouden. Dit punt kan dan ook als afgehandeld worden beschouwd.

D.2.8. Overschrijding van de geraamde kostprijs

De Vlaamse regering gaf op 23 juni 1998 (VR/PV/1998/29 – punt 30) de toelating om de helibeloodsing beperkt in te voeren voor een geraamd bedrag van 50 miljoen BEF/jaar. Een verdere toename kan slechts voor zover dit gefinancierd

wordt door budgetten die vrijkomen uit de vermindering van de exploitatiekosten. Bovendien werd ook in het bestek gestipuleerd dat in stap 1 de helibeloeding maar voor een bedrag van 50 miljoen BEF/jaar zou worden opgedragen. Het Rekenhof heeft evenwel geconstateerd dat in het eerste contractjaar voor een bedrag van 102 miljoen BEF helibeloedingen werden uitgevoerd. Het heeft daarbij opgemerkt dat niet was aangetoond dat de supplementaire uitgaven werden gefinancierd door middel van besparingen op de exploitatiekosten. De minister heeft hierop geantwoord dat er door de helibeloedingen daadwerkelijk kostenbesparing werden gerealiseerd, maar dat deze vooralsnog niet in cijfers werden uitgedrukt. Het Rekenhof acht het wenselijk dat deze geclaimde kostenbesparingen daadwerkelijk worden begroot.

Bovendien verwees de minister ook naar een meer realistische raming van ALW die zou hebben uitgezeten dat de helibeloedingen wegens langdurige slechte weersomstandigheden tot 120 miljoen BEF zouden kunnen oplopen. Het Rekenhof meent dat deze bestaande praktijk van de jaarlijkse kostprijs voor helibeloeding te laten oplopen een formele herziening van voormelde beslissing van de Vlaamse regering noodzakelijk maakt. Bovendien herhaalt het zijn opmerking dat indien het de bedoeling is om jaarlijks een dergelijk groot bedrag aan helibeloeding te spenderen, zou moeten worden vermeden dat dit moet worden vergoed aan de hoge eenheidsprijs (75.000 BEF) die door NHV op basis van een jaarlijks omzet van 50 miljoen BEF/jaar werd opgegeven.

Mevrouw Fran Corthouts stipt aan dat wordt nagedacht over de overgang van de eerste fase naar de tweede fase. Beoogd wordt een lagere prijs per vlucht te onderhandelen door een hogere omzet te garanderen. Dit wordt voorlopig belemmerd door het juridische geschil.

De heer Mark Meersman voegt hieraan toe dat de minister wenst te onderhandelen binnen de perken van de wetgeving en gevolg gevend aan de opmerkingen van het Rekenhof.

De heer Jan Leunis meent dat de onderhandelingspositie van het Vlaamse Gewest zeer sterk is. De omzet in de tweede en de derde fase wordt geschat op het tienvoudige van het huidige contract. Men is niet gebonden aan deze aannemer voor de tweede en de derde fase. Het Vlaamse Gewest kan nog steeds voor de volgende fasen opteren voor een uitvoering in eigen beheer.

D.2.9. Staking van helibeloeding wegens onderhoud van de helikopter

Op 16 en 17 februari 2000 heeft ALW een beroep moeten doen op een helikopter van de Belgische Luchtmacht om de helibeloeding te kunnen waarborgen omdat het enige toestel van NHV tijdelijk buiten gebruik was wegens groot onderhoud. Niet-tegenstaande ALW zelf rechtstreeks de opdracht voor de beloedingen heeft gegeven aan de Belgische Luchtmacht, heeft zij hiervoor aan NHV een bedrag van 1.800.000 BEF betaald volgens de tarieven die hiervoor in de overeenkomst met NHV waren overeengekomen. Deze betaling is in strijd met de bestekbepalingen volgens dewelke de in gebreke blijvende dienstverlener volledig moet instaan voor de kosten die worden gemaakt bij het inschakelen van een derde om de continuïteit van de dienst te waarborgen. De in het bestek voorziene boete per inbreuk is evenmin aan de in gebreke blijvende dienstverlener aangerekend. Het Rekenhof heeft derhalve gevraagd dat alsnog de bestekbepalingen strikt zouden worden toegepast en dat bij de eerstvolgende schuldvorderingen van NHV de aldus teveel betaalde bedragen zouden worden ingehouden. Bovendien heeft zij verder ook aandacht gevraagd voor de risico's die voor het Vlaams Gewest zijn verbonden aan het feit dat er blijkbaar geen verzekeringsdekking was tijdens de opdrachten die werden uitgevoerd met de helikopter van de Belgische Luchtmacht. Ingevolge de opmerking van het Rekenhof werd een kredietnota opgesteld waardoor uiteindelijk NHV enkel nog dat bedrag aan ALW heeft aangerekend dat het werkelijk aan de Belgische Luchtmacht had betaald (639.992 BEF). Het Rekenhof is met een dergelijke regeling niet akkoord gegaan en heeft aangedrongen op een strikte toepassing van wat contractueel is overeengekomen (*“de in gebreke gebleven aannemer moet aan het bestuur de door een derde aangerekende prijs integraal terugbetalen”*). Bij een ordonnantie, in het kader van het voorafgaand visum, werd dan ook het nodige bedrag afgehouden.

De heer Tony Verrezen stipt aan dat 639.992 frank + een boete van 72.000 frank werd ingehouden.

Een lid stelt zich vragen over de prijs van het contract wanneer de factuur van de Luchtmacht slechts 639.922 frank bedroeg.

Mevrouw Fran Corthouts antwoordt dat de Luchtmacht enkel de fuel heeft aangerekend.

Een lid vraagt waarom men niet meer van de diensten van de Luchtmacht gebruik maakt ?

De heer Mark Meersman antwoordt dat dit zo is omdat de Luchtmacht zich niet heeft ingeschreven op de aanbesteding. De vraag lijkt bovendien meer op haar plaats in de Commissie van het Vlaams Parlement bevoegd voor staatshervorming.

Een lid antwoordt dat de inschakeling van de Luchtmacht moet kunnen temeer de kans bestaat dat deze goedkoper is.

D.2.10. Planning en kostenbeheersing

Subsidiar heeft het Rekenhof opgemerkt dat geen duidelijk actieplan met een tijdsplanning, kostenramingen en kostenbeheersingsmechanisme werd opgesteld voor de uitbreiding van de helibeloodsing. Er bestaat geen duidelijkheid over het moment waarop stap 2 zal worden ingevoerd. De minister heeft hierop geantwoord dat het moment waarop stap 2 zal worden ingevoerd volledig afhankelijk is van de beschikbare kredieten. Hij verwees hierbij tevens naar het stappenplan onder punt 2.3 van de nota aan de Vlaamse regering. Dit antwoord brengt volgens het Rekenhof niet meer duidelijkheid over het moment waarop stap 2 zal worden ingevoerd.

De heer Mark Meersman stelt dat de lagere prijzen alles te maken hebben met de frequentere operaties.

Bovendien is de helibeloodsing niet gratis. Ze worden wel uitgevoerd aan de tarieven voor de normale beloodsing via redebotten. Wel wordt er meer betaald als de redebotten uitvaren en men doet beroep op helibeloodsing om een snellere aanloop te kunnen maken. In dit geval gaat het dan wel om een privé-contract van ASV, voor alle duidelijkheid.

De heer Jan Leunis merkt op dat Wiking 50.000 frank per vlucht bood, het rapport van Arthur Consulting meldde 36.000 frank voor de firma Schreiner in Nederland en NHV bedong een contract van 55.000 frank met de ASV.

Mevrouw Fran Corthouts beaamt deze cijfers voor Wiking maar stelt vast dat Wiking niet voldeed aan de selectiecriteria.

Het vermelde contract van NHV met ASV heeft betrekking op vluchten bij goede weersomstandigheden bovendien moet per vlucht 5.000 frank verzekering extra worden betaald.

Wat het Nederlandse contract van de firma Schreiner betreft, klopt het bedrag van 36.000 frank dat door de reder wordt betaald. Hetgeen in Nederland meer betaald wordt aan de helikopterfirma is niet bekend.

D.2.11. De budgettaire aanrekening

Het Rekenhof kan niet akkoord gaan met de wijze waarop de aangegane verbintenis op de begroting wordt aangerekend, namelijk, gespreid over 9 jaar : elk jaar wordt maar het bedrag van de voor het betreffende jaar verwachte uitgaven aangerekend. Aangezien, gelet op de exuberante opzegvergoeding, een vroegtijdige opzegging van het contract uitgesloten is, moet wettelijk de totale geraamde waarde van de overeenkomst op de begroting worden aangerekend. Dit was bij het sluiten van de overeenkomst 450 miljoen BEF, maar dit kan nu reeds op ruim 800 miljoen BEF worden geraamd. De minister is akkoord gegaan met deze opmerking.

Het Rekenhof heeft er dan ook in het kader van het onderzoek van de begroting 2001 (*Parl. St. VI. Parl., 2000-2001, nr. 16/1, blz. 23*) op aangedrongen dat op de begroting van de DAB Loodswezen de nodige vastleggingskredieten zouden worden ingeschreven die het mogelijk zouden maken het volledige financiële engagement alsnog op de begroting aan te rekenen. Daar is tot dusver nog geen gevolg aan gegeven.

D.2.12. De gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdiens.

Tot vóór de inwerkingtreding van het huidige helibeloodsingscontract geschiedde de helibeloodsing in opdracht van de Antwerpse Scheepvaartvereniging en werden de kosten ervan volledig op de rederijen verhaald. Nu de helibeloodsingen door ALW worden georganiseerd, geldt het principe van gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdiens (omwille van slechte weersomstandigheden). Het Rekenhof meent dat deze handelwijze in strijd is met de bepalingen van het artikel 15 van het Loodsdecreet⁷. In dit artikel is namelijk expliciet gesteld dat de “gezagvoerders” (van de schepen) alle extra kosten die verband houden met het loodsdiens, waaronder de kosten voor de helibeloodsing, dienen te betalen. Uit de Memorie van Toelichting bij dit decreet (Vlaams Parlement – Stuk 716 (1994-1995) – Nr. 1 – blz. 20) blijkt duidelijk dat de decreetgever

⁷ Voluit: het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdiens van het Vlaams Gewest en betreffende het brevet van havenloods.

daarbij ook de extra kosten voor helibeloodsing in geval van slechte weersomstandigheden voor ogen had. Het Rekenhof heeft er dan ook op aangedrongen dat artikel 15 van het Loodsdecreet strikt zou worden toegepast en heeft gevraagd dat de Vlaamse regering – zoals haar overigens ook door de decreetgever werd opgelegd – dringend de voorwaarden en regelen voor doorrekening van extra kosten aan de rederijen zou bepalen. Hieromtrent werd vooralsnog geen reactie ontvangen vanwege de minister.

D.3. Algemene conclusie

De minister heeft in zijn antwoord van 12 oktober 2000 beloofd dat met de opmerkingen van het Rekenhof i.v.m. de gunning, het prijsonderzoek, de opzegvergoeding, de prijsvorming, de continuïteit van de dienstverlening, de prijsherziening zal worden rekening gehouden en kondigde met betrekking tot deze materies een aantal acties aan. Het Rekenhof neemt akte van deze beloftes en zal de concrete uitvoering van de aangekondigde maatregelen opvolgen.

Het meent evenwel dat de volgende opmerkingen van het Rekenhof nog de speciale aandacht van de administratie zouden moeten weerhouden :

- Er is nog steeds onvoldoende aangetoond dat voor de helibeloodsing outsourcing te verkiezen is boven een uitvoering in eigen beheer.
- Het is aangewezen in het kader van het lopende contract de omzet van de helibeloodsingen te beperken tot de door de Vlaamse regering en bij de aanbesteding vooropgezette 50 miljoen BEF/jaar.
- In geval van staking van helibeloodsing wegens onderhoud dienen de terzake geldende besteks-bepalingen strikt te worden toegepast. Mocht de onbillijkheid ervan kunnen worden aangetoond dienen de contractuele bepalingen op de réglementair voorziene wijze te worden aangepast.
- Het totaal financiële engagement dat met de overeenkomst is aangegaan zou volledig en op vastleggingskredieten van de begroting van DAB Loodswezen moeten worden aangerekend.
- Indien men de huidige praktijk van gratis helikopterbeloodsing wil verder zetten zou hiervoor de nodige decretale basis moeten worden gecreëerd. Bij ontstentenis van een dergelijke rechtsgrond dienen de kosten, overeenkomstig

de vigerende decreetsbepalingen integraal van de gezagsvoerders van de beloodste schepen te worden teruggevorderd.

E. ANTWOORD NAMENS DE HEER STEVE STEVAERT, MINISTER VICE-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN EN ENERGIE, DOOR DE HEER MARK MEERSMAN RAADGEVER, MEVROUW FRAN CORTHOUTS EN DE HEER TONY VERREZEN, AFGEVAARDIGDEN VAN HET DEPARTEMENT LIN.

E.1. De redenen tot hoogdringendheid

Het project van de helikopterbeloodsing kadert in de optimalisatie van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse havens. Het behelst in essentie het aan en van boord brengen van een loods van een te beloodsen schip. Het past in de strategische doelstellingen van het Vlaamse Gewest inzake dienstverlening in de maritieme toegang en de vrijwaring van de concurrentiepositie van de Vlaamse zeehavens in de range Hamburg-Le Havre. De invoering van helikopterbeloodsing was hoogdringend gezien de evolutie in andere havengebieden in de range.

Het is dan ook van algemeen economisch belang dat schepen tijdig van een loods worden voorzien. Bij slechte weersomstandigheden is dit niet altijd mogelijk via de klassieke middelen, met name de redebotten die dan niet meer kunnen uitvaren. Via helikopterbeloodsing kan dan alsnog de loods aan boord van het schip worden gebracht. Dit geldt ook voor het van boord halen van de loods, zodat deze onmiddellijk terug inzetbaar is voor een andere beloodsing. Dit impliceert een optimaler inzetbaarheid van de Vlaamse loodsen, een meeropbrengst aan loodsgelden en het vermijden van kosten omdat de loods moet meevaren naar een vreemde, soms verafgelegen, haven. De kosten verbonden aan de helikopterbeloodsing worden immers ruimschoots gecompenseerd door de opbrengsten aan loodsgelden. Tevens worden de wachttijden van de schepen hierdoor ingekort hetgeen belangrijke operationele en economische voordelen oplevert voor de schepen, de havens en de economische actoren in die havens.

Maar het belangrijkste aspect verbonden aan de helikopterbeloodsing is ongetwijfeld het veiligheidsaspect. Bij slechte weersomstandigheden kunnen zoals gezegd de schepen niet altijd van een loods worden voorzien. De helikopterbeloodsing

zorgt aldus voor een grotere veiligheid in het drukke scheepvaartverkeer.

Het contract voor het aan en van boord brengen van de loods van het te beloodsen schip door middel van een helikopter is in werking getreden op 1 juli 1999. Inmiddels werden circa 1.730 beloodsingen, meestal in moeilijke meteorologische omstandigheden, zonder problemen uitgevoerd. We kunnen stellen dat de helikopterbeloodsing in Vlaanderen beantwoordt aan de operationele doelstellingen en goed werkt.

Op de algemene offerteaanvraag die door de administratie werd uitgeschreven hebben twee kandidaten ingeschreven. Bij de gunning heeft de administratie AWZ zich gebaseerd op het deskundig advies van een onafhankelijke instelling. De geweerde inschrijver heeft hiertegen een procedure voor de Raad van State evenals een gerechtelijke procedure aangevat.

E.2. Rekenhof

Op 16 oktober heeft de minister per brief geantwoord op de opmerkingen van het Rekenhof, maar de antwoorden werden niet opgenomen in het 12^e boek met opmerkingen en informatie aan het Vlaams Parlement (p. 425 tot en met 431). In haar hofbrief van 6 december 2000 meldt het Rekenhof de repliek van de heer Minister niet tijdig ontvangen te hebben voor opname in haar 12^{de} boek. De antwoorden die aldus werden verstrekt door de heer Minister kunnen als volgt worden samengevat :

E.2.1. Beslissing tot uitbesteding :

Het Rekenhof stelt dat 'op 23 juni 1998 de Vlaamse regering besliste de helibeloodsing aan een derde uit te besteden terwijl een consultantbureau op basis van een studie op 4 juli 1997 (*Vervoersmodel Loodswezen*) beweerde dat de uitvoering in eigen beheer financieel voordeliger zou zijn'.

Waarom voor de uitbesteding werd gekozen en niet voor organisatie in eigen beheer werd slechts impliciet opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering (nota VR/98/2306/DOC/0541). De achterliggende redenering was de volgende :

Voor de exploitatie in eigen beheer van de helikopters, werd in de studie een doorlichting gemaakt van de werkelijke kosten. Voor de uitbesteding van de helikopterbeloodsing werd een richtprijs (36.000 BF) als basis voor de berekeningen gebruikt. Het in de studie opgenomen cijfermateriaal

verschilt op een aantal punten van de realiteit. Zo kost bijvoorbeeld in realiteit de aankoop van een helikopter circa 190 miljoen, een stuk duurder dan de in de studie opgenomen 140 miljoen. Daarom moeten de in die ene studie opgenomen berekeningen en hun resultaten ten dele gerelativeerd worden.

Daarenboven dienen de gegevens in de juiste context te worden geplaatst. De berekeningen in de studie zijn namelijk gebaseerd op een totaal van circa 11.000 helibeloodsingen per jaar, zowel in geval van uitbesteding als in geval van exploitatie in eigen beheer. Dus, een situatie met een veel frequentere helibeloodsing dan voorzien in het huidige contract. Het aantal heli-beloodsingen bedraagt momenteel in de praktijk op jaarbasis bij benadering 10% van het aantal helibeloodsingen waarop de studie gebaseerd is.

De beslissing om de heli-beloodsing uit te besteden is niet gesteund op basis van een nieuwe studie, maar is tot stand gekomen door de bovenvermelde studie te evalueren en haar resultaten in een realistische context te plaatsen.

De bevoegde Vlaamse administratie had geen enkele ervaring of expertise met helikopters als transportmiddel, ook niet voor beloodsing. Zij had op dit vlak geen enkele expertise in know how, noch in personeel. Deskundigen van het federale Bestuur der Luchtvaart hebben op verzoek van AWZ medewerking verleend aan dit dossier. Dit is tevens een indicatie voor de beperkte mogelijkheden om in eigen beheer te beloodsen met helikopters. De werving van deskundig personeel, de organisatie en de verwerving van know how zou meer tijd gevergd hebben dan de dienstverlening inzake maritieme toegang toeliet. De maritieme belangen lieten dit niet toe.

De heer Jan Leunis merkt op dat deze argumentatie nooit aan de Vlaamse regering werd voorgelegd. De Vlaamse regering beschikte niet over deze gegevens, noch over de resultaten van Andersen Consulting, toen zij besliste. Vraag is derhalve of de Vlaamse regering ook voor een uitbesteding zou hebben gekozen indien ze over alle voorhanden zijnde informatie zou hebben beschikt.

De heer Mark Meersman erkent dat de keuze tot het uitbesteden aan derden onvoldoende is gemotiveerd. Er is wel voldoende gemotiveerd waarom het contract aan één van de inschrijvers werd gegund. Dit niet motiveren zou zeer ernstige juridische consequenties voor het Vlaamse Gewest kunnen teweegbrengen.

De heer Tony Verrezen verduidelijkt dat de studie van Arthur Andersen Consulting betrekking had op de verzelfstandiging van het Loodswezen, en helibeloodsing slechts één deelaspect was.

De heer Jan Leunis merkt op dat een administratie die een studie bestelt moet nagaan of het gecontracteerde studiebureau uitgaat van de correcte premises om tot zijn besluit te komen. Zoniet kan niet overgegaan worden tot de betaling van de contractuele vergoedingen. Eerst moet zulke studie herwerkt worden.

De heer Mark Meersman beaamt dat bij de doelmatigheid van deze studie specifiek voor helibeloodsing vragen kunnen worden gesteld. Hij herhaalt dat de studie van AAC gemaakt is in de context van de modernisering van het loodswezen (een beleidsvoorbereidende studie maar geen exploitatiegerichte studie).

Op 1 januari 2001 werd de DAB Loodswezen operationeel gemaakt met een eigen economische boekhouding. Dit is nodig om latere samenwerking of andere noodwendigheden in de maritieme sector mogelijk te maken. Er is een zeer snelle evolutie bij de rederijen wat de aanloop van schepen betreft. Het is in het Vlaams economisch belang dat Vlaanderen daar de boot niet mist. Door de snelle vlucht van de helibeloodsing bij de concurrerende havens is de Vlaamse overheid verplicht geweest snel in te grijpen. Dit is de hoogdringendheid waarvan eerder sprake.

De heer Mark Meersman concludeert dat de studie van AAC niet alleen zaligmakend is. In het bestek van deze studie was overigens geen sprake van de eventuele gunning van de exploitatie.

E.2.2. Gunning :

Overzicht van de rechtsprocedures :

	Raad van State (i.v.m. administratieve gunnings beslissing)	Burgelijke rechtbank (i.v.m. het contract)
Kortgeding (schorsing)	Gunningsbeslissing wordt geschorst (dd. 25 april 2000)	Overeenkomst wordt NIET geschorst (30 januari 2001)
Ten gronde (vernietiging)	Behandeling gebeurt in de loop van de volgende maanden van 2002	Behandeling gebeurt in de loop

De beslissing van de Raad van State heeft geen rechtstreekse invloed op het voortbestaan van het helibeloodsingscontract.

Uit voorzorg dient met de fasegewijze implementatie van het contract omzichtig omgegaan te worden. Gezien de juridische context en de mogelijke financiële consequenties wordt er terughoudend gehandeld. Er worden geen fases gegund op dit ogenblik.

E.2.3. Prijsonderzoek :

De in de brief opgenomen gegevens dienen genuanceerd : de enige andere inschrijver voor de opdracht had een lagere prijs maar voldeed niet aan de noodzakelijke voorwaarden van het contract, meerbepaald de selectiecriteria.

Met het contract tussen een private beroepsgroepering en de firma die de helikopterbeloofding voor het Vlaamse Gewest uitvoert worden prijsvergelijkingen gemaakt. Hierbij moet echter het verzekeringsbedrag bijgeteld waardoor een prijs van 60.000 BF bekomen wordt. Tenslotte wordt vergeleken met het Nederlandse Loodswezen dat aan zijn cliënten effectief een bedrag van 36.000 BF aanrekenet. Het is echter niet ondenkbaar dat zij een hoger bedrag aan de helikopterfirma zou betalen.

Daarnaast dient men rekening te houden met het feit dat de prijs sterk afneemt naarmate meerdere fases opgenomen in het contract van het Vlaamse Gewest in werking gesteld worden. De verwachtingen waren dat er snel naar een volgende, relatief goedkopere fase, zou kunnen worden overgegaan. Gezien de gerechtelijke procedures houdt dit grotere financiële risico's in voor het Gewest en werd besloten de eerste fase aan te houden, hetgeen het contract toelaat.

Gezien de kennis van andere helibeloodsingscontracten, zoals bijvoorbeeld de voorgaande overeenkomst tussen het Ministerie van Landsverdediging, het Vlaamse Departement Leefmilieu en Infrastructuur en de Antwerpse Scheepvaartvereniging, werd in het bestek geen expliciete prijsverantwoording gevraagd.

F. BESPREKING OP 17 APRIL 2001 : REDACTIE VAN EEN VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Door de voorzitter wordt aan de subcommissie een sneuveltekst voorgelegd. Deze tekst is in zijn over-

wegingen, vaststellingen en aanbevelingen grotendeels geïnspireerd op het artikel van het Rekenhof. Verder wordt het economisch belang van de van de helibeloodsing voor de Vlaamse havens benadrukt evenals de veiligheidsaspecten ervan.

Het verslag van de bespreking van deze sneuveltekst vindt u hierna.

F.1. Inzake de overschrijding van de geraamde kostprijs.

In de zin (vaststellingen 2°, d)) : “Het contract bevat een abnormaal hoge eenheidsprijs.” Wordt het bijwoord abnormaal geschrapt.

Het Rekenhof bij monde van de heer Jan Leunis had aangevoerd dat er aanwijzingen waren deze eenheidsprijs abnormaal hoog was omdat :

- de concurrerende firma stelde een prijs van 50.000 frank voor ;
- op 25 augustus 1998 bekwam de Antwerpse scheepvaartvereniging van de begunstigde firma voor een nagenoeg identieke helibeloodsing een eenheidsprijs van 55.000 frank voor ;
- het studierapport van het consultantenbureau hanteerde een richtprijs van 36.000 frank per beloofding, zich baserende op de prijs van een Nederlandse helikopterbeloofdingsfirma.

De ALW vroeg de firma echter niet om een prijsverantwoording.

Inmiddels zijn er geen argumenten opgedoken die deze argumentatie aantasten of weerleggen. Wel heeft de heer minister de administratie de opdracht gegeven alsnog een prijzencontrole door te voeren.

Een lid merkt op dat de door de heer Jan Leunis geciteerde prijzen zeer sterk verschillen. Het lid vraagt zich af hoe dit te verklaren is.

De heer Jan Leunis antwoordt dat door het feit dat de administratie nagelaten heeft een degelijk prijsonderzoek door te voeren we geen duidelijk zicht hebben in de kostenstructuur van de helikopterbeloofdingen.

De heer Mark Meersman stipt aan dat de minister heeft toegezegd de voorwaarden van het lopende contract te heronderzoeken. Hierbij dient uiteraard rekening te worden gehouden met de lopende gedingen en de bestaande contractuele voorwaar-

den. De nakende heronderhandelingen zullen uiteraard ook de prijs betreffen vermits de omzet waarover het gaat fors zal toenemen. Wat de zogenaamde abnormaal hoge prijs van 75.000 frank betreft, herhaalt de spreker dat het enkel gaat om vluchten bij zeer slechte weersomstandigheden. Het Bedrijf NHV vliegt ook voor de Antwerpse rederers en daar gaat het om 65.000 frank/vlucht in normale weersomstandigheden.

Zoals eerder gesteld beslist de Subcommissie het woord abnormaal te schrappen.

F.2. Inzake de budgettaire aanrekening

De heer Mark Meersman betwist de vlotheid met dewelke op basis van de omzet van het eerste werkjaar (met abnormaal veel slechte weersomstandigheden) de hoogte van de opzegvergoeding na 1 werkjaar op 800 miljoen frank wordt geschat. (vaststellingen 4° b))

De vakminister bevoegd voor Openbare Werken is het eens met de vaststelling van het Rekenhof dat er een begrotingoverschrijding plaatsvindt maar niet met de hoogte van de overschrijding.

De heer Jan Leunis stelt dat de extrapolatie van het Rekenhof gebaseerd is op een nota van ALW die 1 jaar na het sluiten van de overeenkomst de raming van 50 miljoen frank optrok naar 120 miljoen frank. De omzet van het eerste werkjaar is vastgesteld op 102 miljoen frank.

Het contract schrijft voor dat de opzegvergoeding bestaat uit het aantal resterende jaren van het contract vermenigvuldigd met de omzet van het voorbije jaar.

De heer Jan Leunis is dan ook van mening dat indien de hoogte van de omzet zo hoog blijft, men niet 450 miljoen frank ($9 * 50$ (hoogte van de contractuele verbintenis)) moet vastleggen maar eerder 900 miljoen frank ($9 * 100$).

De heer Mark Meersman erkent de stelling dat de totaliteit van de contractuele verplichtingen dient te worden vastgelegd.

Deze spreker wijst erop dat het Vlaams Parlement eenparig in het havendecreet heeft ingeschreven dat de maritieme toegang met inbegrip van de daarmee verwante diensten een prioriteit voor het Vlaamse Gewest is. Uit hoofde van de veiligheid is het loodsen en beloodsen een absolute noodzaak.

De heer Jan Leunis waarschuwt er verder voor dat wanneer men zou overgaan tot het onderhandelen van een bijakte aan dit contract (let wel het Vlaamse Gewest heeft enkel contractueel verbonden voor de eerste fase, de tweede en derde fase kunnen nog het voorwerp uitmaken van een nieuwe aanbesteding) waarbij men de omzet zou optrekken tot 120 miljoen frank per jaar, dat dan de eenheidsprijs per vlucht moet worden herzien én de kredietvastlegging conform moet worden verhoogd.

De heer Mark Meersman deelt de mening van de heer Jan Leunis dat een hogere frequentie een lagere eenheidsprijs verantwoordt.

De Subcommissie beslist geen wijzigingen aan de tekst aan te brengen.

F.3. Inzake de gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst

De heer Mark Meersman betwist formeel de vaststelling (vaststelling 5°) dat een helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst gratis zou zijn. Alleen worden er geen meerkosten aangerekend bovenop de normale loodsgelden (wanneer een loods via een redeboot aan boord wordt gebracht).

Bovendien gebeurde helibeloodsing in opdracht van de Antwerpse scheepvaartvereniging altijd op vraag van de kapitein van het schip. Waardoor het logisch

is dat de kapitein moet betalen. In het eerste geval is het de Vlaamse overheid die een daad stelt (het staken van het uitvaren van de redebotten). In de normale aansprakelijkheidsregeling kan men dan niet de kosten verhalen op de kapitein. Bij de huidige stand van het loodsdecreet is er een tegenstelling tussen het loodsdecreet enerzijds en de normale aansprakelijkheidsregeling anderzijds. Hier zou eigenlijk een decretaal initiatief moeten komen.

De subcommissie beslist de zin (vaststelling 5°, tweede zin) : “ Nu de helibeloodsingen door ALW worden georganiseerd, geldt het principe van gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst (omwille van slechte weersomstandigheden), wat in strijd is met voornoemde decreetsbepaling.” te vervangen door :

“Nu de helibeloodsingen door ALW worden georganiseerd, worden geen extra-kosten aangerekend bij helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst (omwil-

le van slechte weersomstandigheden), wat in strijd is met voornoemde decreetsbepaling”.

Op vraag van de heer Jan Leunis bevestigt de heer Mark Meersman dat er nooit vorderingen aan de gezagsvoerders werden overgemaakt voor helibeloodsing die hen werd opgelegd.

De heer Jan Leunis sluit zich aan bij de vaststelling dat het havendecreet en de normale aansprakelijkheidsregeling hier met elkaar botsen en dat wil men de regeling toepassen waarbij de gezagsvoerders van de schepen geen extra kosten worden aangerekend wanneer men tot helibeloodsing overgaat het loodsdecreet op dit punt moet worden gewijzigd. Bij de vigerende wetgeving moeten de ze kosten worden verhaald op de gezagsvoerders van de beloodste schepen.

Hierdoor wordt de aanbeveling inzake de gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst

die luidde :

“Beveelt aan dat indien men de huidige praktijk van gratis helibeloodsing toch wil verderzetten hiervoor de nodige decretale basis moet worden gecreëerd en dat bij ontstentenis van een dergelijke rechtsgrond de kosten, overeenkomstig de vigerende decreetsbepalingen integraal van de gezagsvoerders van de beloodste schepen moeten worden teruggevorderd.

vervangen door :

“Beveelt aan dat inzake de gratis helibeloodsing bij gestaakte loodsdienst hiervoor de nodige decretale basis moet worden gecreëerd indien men de huidige praktijk van gratis helibeloodsing toch wil verderzetten.

De heer Mark Meersman zegt dat de minister opdracht heeft gegeven voor een decretaal initiatief dat klaar moet zijn in het najaar 2001.

G. CONCLUSIE

De Subcommissie voor Financiën en Begroting keurt aldus de ontwerp tekst unaniem goed en vormt deze tekst om tot een voorstel van resolutie – van de heren Johan Weyts, Stefaan Platteau, Herman De Reuse en Lucien Suykens, mevrouw Ann De Martelaer en de heer Chris Vandenbroeke – betreffende een overeenkomst voor helikopterbeloodsing ((*Parl. St. VI. (Parl. , 2000-2001, nr. 668/1).*

De verslaggever,

De voorzitter,

Herman DE REUSE

Stefaan PLATTEAU