

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



Zitting 2006-2007

5 maart 2007

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over de aanleg van het Deurganckdok

Opvolgingsbespreking

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen.

Plaatsvervangers:

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

37-F (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 2: Verslag

INHOUD

	Blz.
I. TOELICHTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR	4
II. REPLIEK VAN HET REKENHOF	8
III. BESPREKING: VRAGEN VAN DE LEDEN EN REACTIE VAN DE MINISTER EN ZIJN ADMINISTRATIE	10
1. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	10
2. Repliek van de minister en zijn administratie	13
3. Tussenkoms van de heer Bart Martens	15
4. Repliek van de minister en zijn administratie	16
5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	17
6. Repliek van de minister en zijn administratie	17
7. Tussenkoms van mevrouw Trees Merckx-Van Goey	17
8. Repliek van de minister en zijn administratie	19
9. Replieken van de leden en antwoorden van de minister en zijn administratie	19
IV. Bijlagen	
Bijlage 1: Aanvullende schriftelijke antwoorden van de minister op onbeantwoorde gestelde vragen	23
Bijlage 2: Begrotingsgegevens Deurganckdok	31
Bijlage 3: Overzicht Deurganckdokproject	35
Bijlage 4: Prijscontrole Doeldok	37

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 30 januari 2007 in opvolging van de bespreking van oktober 2005 conform de gemaakte afspraken een opvolgingsbespreking over het rapport van het Rekenhof over de aanleg van het Deurganckdok.

Een zevental bijlagen ‘Mededelingen over de opvolging van de aanbevelingen van het auditrapport van het Rekenhof met betrekking tot het Deurganckdok – Elementen van antwoord’ werden geregistreerd als ingekomen stuk (DOC 118/2006-2007) en opgenomen in *Parl.St.* VI. Parl. 2006-07, nr. 60/16.

Na herhaald aandringen verstrekte minister Peeters op vrijdag 2 maart 2007 de beloofde bijkomende antwoorden en informatie. Deze aanvullende antwoorden en informatie worden opgenomen als bijlage bij dit verslag.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER KRIS PEETERS, VLAAMS MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR

De *minister* zal de negen aanbevelingen van het Rekenhof overlopen en zijn opmerkingen en eventuele evoluties daarbij formuleren. Het getijgendok is in gebruik genomen in 2005. De capaciteit bij voltooiing zal 7 miljoen TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) per jaar bedragen.

Het auditrapport van het Rekenhof met betrekking tot het Deurganckdok is voorgesteld in juni 2005. Er zijn negen aanbevelingen.

De eerste aanbeveling van het Rekenhof luidt: “Bij grote infrastructuurprojecten moet de overheid een kosten-batenanalyse opmaken die alle relevante elementen bevat om tot juiste investeringsbeslissingen te komen en die alle kosten en baten op correcte wijze in rekening brengt. Van belangrijke projectaanpassingen moet zij de weerslag op de rentabiliteit van het project in kaart brengen.”.

In het huidige departement Mobiliteit en Openbare Werken is binnenkort een standaardmethodiek beschikbaar voor de opmaak van maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) voor de sociaaleconomische verantwoording van grote infrastructuurwer-

ken in de Vlaamse zeehavens. De studieopdracht voor de opmaak van een standaardmethodiek maatschappelijke kosten-batenanalyse bevindt zich in de laatste fase. Het eindrapport werd op 26 oktober 2006, met enkele kleine wijzigingen, goedgekeurd in de stuurgroepen en bestaat uit een praktische leidraad met een stappenplan en onderbouwing, een gevalstudie over de containerkade zuid in de haven van Antwerpen, een rapport over de procedurele aspecten en een annex met een PPS-verkenning. Het studiebureau legt momenteel de laatste hand aan het trainingsmateriaal, zodat de administratie zelf mensen kan opleiden om deze standaardmethodiek op een goede manier te gebruiken. De standaardmethodiek zal vertaald worden in een rondzendbrief die zal worden gekoppeld aan een nieuw subsidiebesluit betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages. Een ontwerp van dit nieuwe besluit werd op 10 november 2006 principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

De standaardmethodiek voor de opmaak van MKBA's is voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken onontbeerlijk om op korte termijn te kunnen beschikken over een instrument dat op uniforme en wetenschappelijk verantwoorde wijze in staat moet zijn de socio-economische verdienste van grote infrastructuurwerken helder te kunnen duiden. Door het in kaart brengen van alle relevante projecteffecten die samenhangen met een groot infrastructuurproject, zullen vele problemen en misverstanden beter onderkend worden en zodoende wellicht vermeden worden.

De standaardmethodiek MKBA voor projecten van haveninfrastructuur en maritieme toegang moet ook opgevat worden als een proefproject dat vervolgens op zijn bruikbaarheid voor alle belangrijke infrastructuurwerken zal worden getoetst. Dit kan geen wezenlijk probleem vormen daar bij de opmaak van de standaardmethodiek voor haveninfrastructuur en maritieme toegang bijzondere aandacht is besteed aan het scheppen van een algemeen kader voor het in rekening brengen van alle relevante projecteffecten van grote infrastructuurwerken.

De standaardmethodiek MKBA zal eveneens een bijdrage leveren aan de invulling van aanbeveling 3, met name aan het decretaal opgelegde risicobeheersys-

teem en meer bepaald aan het aspect risico-inschatting van het risicobeheer.

In de beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, onderdeel Zeehavens, is het ontwikkelen van een rationeel investerings- en innovatiebeleid voor de Vlaamse zeehavens de vijfde strategische doelstelling (blz. 54). Om uitvoering te geven aan een rationeel investeringsbeleid is een meerjarenplanning noodzakelijk. Dergelijke planning is natuurlijk ruimer dan alleen maar de haveninfrastructuur, ook de agentsschappen Infrastructuur, Waterwegen en Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart zijn onontbeerlijk, zeker voor de goede hinterlandontsluiting. Daarom is het nodig om de verschillende meerjarenplannen op elkaar af te stemmen. Afstemming is ook noodzakelijk met de meerjarenplanning voor andere beleidsdomeinen zoals deze van Leefmilieu, Natuur en Energie en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed. De minister wil komen tot een geïntegreerde, beleidsoverschrijdende planning voor de zeehavens. Om die afstemming maximaal te realiseren heeft de minister de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht gegeven om samen met de leidende ambtenaren van de andere betrokken entiteiten tot een maximale afstemming van de verschillende meerjarenplanningen te komen en hieruit één projectgerichte meerjarenplanning voor de zeehavens te synthetiseren.

Die pijnpunten zijn in de commissie ook aan bod gekomen. Er is ondertussen dus gewerkt aan een standaardmethodiek, een rondzendbrief, een subsidiebesluit, een geïntegreerde meerjarenplanning.

De tweede aanbeveling van het Rekenhof luidt: “De budgettaire meerjarenplanning moet rekening houden met de verwachte prijsevolutie en btw, opdat de vereiste begrotingskredieten realistischer kunnen worden ingeschat. Voor langlopende projecten zou een extracomptabele projectbegroting de kostprijsevolutie van het totale project helpen beheersen en een accurate planning van de jaarlijkse begrotingskredieten mogelijk maken.”. Er is tevens een aanbeveling om de ramingen te vergelijken met de uiteindelijke kosten. De minister zegt dat er een overbrugging is gerealiseerd.

Voor de budgettaire en financiële opvolging beschikt het agentschap Infrastructuur van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken over de ondersteunende instrumenten/applicaties Historia, Delta en Orafin.

Historia – Het Integraal Systeem Ter Opvolging en Rapportering van Investerings-Activiteiten – wordt gebruikt voor het beheer en de opvolging van investeringsprogramma's en investeringsprojecten, alsook onderhoudsprogramma's.

De applicatie wordt momenteel alleen bij het agentschap Infrastructuur gebruikt. In opdracht van de toenmalige directieraad van het departement LIN, bekrachtigd door het managementcomité van het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MCM), wordt er gewerkt aan een nieuwe versie die eveneens zal voldoen aan de functionele wensen van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Gent en Elektriciteit en Mechanica Antwerpen.

De nieuwe applicatie zal diverse processen ondersteunen gaande van het voorbereiden van de investeringsprogramma's tot de uitvoering, opvolging en evaluatie. Wegens een mogelijk gewijzigd convenantbeleid – een component die in essentie zou geïntegreerd worden in Historia – bevindt het project zich momenteel in een holdfase. Bij een beslissing om het project voort te zetten, wordt de in-productie-stelling gepland in het derde kwartaal van 2007.

Delta is een informatiesysteem voor het administratief opvolgen en beheren van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten, overeenkomstig de wetgeving op de overheidsopdrachten. Het omvat de volledige scope vanaf de opmaak van het bestek, de aanbestedings- en goedkeuringsprocedure, de uitvoering van het contract tot en met de eindverrekening.

De betalingsgegevens voor uitvoering van prestaties worden in Delta gegenereerd en via interfaceprocedures automatisch overgemaakt aan het informatiesysteem Orafin. Tussen Historia en Delta zullen eveneens interfaceprocedures uitgewerkt worden voor de bidirectionele uitwisseling van gegevens wegens de complementariteit. Parallel met de ontwikkeling van Historia zijn ook de interfaces gepland voor het derde kwartaal van 2007.

De opname van beide systemen, eventueel samen met de financiële applicatie Orafin of Oracle e-businesssuite, in een datawarehouse, zal het mogelijk maken om over alle componenten gaande van jaarlijks kredietvolume en het gebruik over verrekeningen en verwijlrenten tot kostprijzen en -evolutive, te rapporteren via de rapporteringstool Cognos.

Afhankelijk van de implementatiesnelheid van Historia en de interfaces met Delta kan de overkoepelende rapportering door middel van Cognos in het datawarehouseproject gepland worden in het derde kwartaal van 2007. In afwachting van de realisatie van Historia, kunnen nu al heel wat rapporten opgevraagd worden met gegevensrelaties uit Delta en Orafin.

De minister zegt dat de nodige initiatieven genomen zijn om de tweede aanbeveling uit te voeren. Het derde kwartaal van 2007 is daarvoor een belangrijke datum.

De derde aanbeveling van het Rekenhof luidt: “Het risicobeheersysteem, bedoeld in het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten, zou spoedig moeten worden ontwikkeld en geoperationaliseerd. Dat moet bij de projectvoorbereiding alle risico’s op bouwtechnisch, maatschappelijk, juridisch, economisch en budgettair vlak en de gevolgen van projectwijzigingen inschatten en voorzien in beheersmaatregelen.”.

In de vergadering van 5 oktober 2005 van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie werd de uitschrijving van een studieopdracht voor de uitwerking van een algemeen toepasbaar risicobeheersysteem aangekondigd. Oorspronkelijk was het de bedoeling om een algemeen toepasbaar risicobeheersysteem uit te werken tegen eind 2007.

Naar aanleiding van onder meer de bespreking in de commissie en het grote belang van risicomanagement bij grote infrastructuurprojecten, heeft de minister de administratie gelast om de introductie van risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten in de diensten van de Vlaamse Regering, en meer bepaald in de infrastructuuradministraties te versnellen, zonder te wachten op een algemeen toepasbaar risicobeheersysteem.

Artikel 3 van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten legt het gebruik van een systeem van risicobeheer voor grote infrastructuurprojecten op. Daaronder wordt het introduceren en het toepassen van risicomanagement op grote infrastructuurprojecten verstaan, waarvan risicoinschatting, risicobeheersing en risicomonitoring vaste onderdelen zijn.

Om op relatief korte termijn een zodanig risicomanagement op te starten bij grote infrastructuurprojecten, werd door de administratie een voorbeeldbestek

opgemaakt voor de aanbesteding van een dienstenopdracht voor het toepassen van risicomanagement op een belangrijk infrastructuurproject. Dat voorbeeldbestek kan door de verschillende infrastructuuradministraties gebruikt worden om, na raadpleging van de markt, met externe ondersteuning, een risicomanagementcyclus te doorlopen voor hun, in voorbereiding zijnde, belangrijke infrastructuurprojecten.

Daardoor wordt gebruik gemaakt van één van de aangeboden, en dus op de markt beschikbare, operationele risicomanagementmethoden. Door het op meerdere projecten toe te passen, kunnen de verschillende op de markt beschikbare operationele risicomanagementmethoden geëvalueerd worden met het oog op de keuze van een standaardmethodologie.

Die aanpak staat garant voor een versnelde toepassing van risicomanagement op belangrijke infrastructuurprojecten en voor een gefundeerde keuze van een op de markt beschikbare risicomanagementmethode als standaardmethodologie. De versnelde implementatie zorgt tevens voor een snellere bewustwording binnen de administratie op operationeel niveau van het belang van een degelijk risicobeheer.

De vierde aanbeveling van het Rekenhof luidt: “Rekening houdend met de complexe reglementering van milieu en ruimtelijke ordening, is de voortzetting aangewezen van het gestructureerd overleg en de communicatie tussen de verschillende administraties en agentschappen waartoe het project aanleiding gaf. De verworven kennis moet ook na de reorganisatie van de Vlaamse overheid verzekerd zijn.”.

Op 14 mei 2002 besliste de directieraad van het toenmalige departement Leefmilieu en Infrastructuur tot de oprichting van een Kruispuntencommissie. De opstartvergadering van de Kruispuntencommissie werd gehouden op 20 juni 2002. De Kruispuntencommissie vergadert in principe driemaandelijks.

Na de reorganisatie van de administratie in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) zette de Kruispuntencommissie haar activiteiten verder met vertegenwoordigers van de beleidsdomeinen LNE (Leefmilieu, Natuur en Energie), RWO (Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed) en MOW (Mobiliteit en Openbare Werken). De coördinatie van de realisatie van het project Deurganckdok gebeurde tot het voorjaar van 2006 door een stuurgroep onder voorzitterschap van de secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur. Naar aanleiding van de reorganisatie

van de Vlaamse administratie, in het kader van BBB, werd de samenstelling van die stuurgroep geactualiseerd. Het voorzitterschap wordt thans waargenomen door de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De stuurgroep vergadert in principe driemaandelijks.

Aanbeveling vijf van het Rekenhof luidt: “Bij grote infrastructuurprojecten zou vooraf steeds een natuurtoets moeten plaatsvinden. Op grond daarvan moet een passend natuurbeheersplan worden uitgewerkt dat tijdens de werken zal worden gerealiseerd. Er zou een meetsysteem voor natuurcompensatiemaatregelen moeten worden ontwikkeld, dat toelaat de gelijktijdigheid en gelijkwaardigheid van natuurcompensaties te meten.”.

Het is duidelijk dat grote infrastructuurprojecten steeds onderworpen worden aan een plan-MER en/of een project-MER. Derhalve kan worden gesteld dat deze milieueffectbeoordeling(en) steeds de afweging bevat(ten) tussen de belangen van het project en die van de beschermde natuur. Een natuurtoets, een verscherpte natuurtoets en/of een passende beoordeling en een watertoets maken er integraal deel van uit.

Tevens zal een door de dienst Milieueffectrapportage goedgekeurde project-MER steeds een beschrijving en evaluatie bevatten van de noodzakelijke maatregelen om de aanzienlijke nadelige milieueffecten van het voorgenomen project op een samenhangende wijze te vermijden, te voorkomen, te beperken, te verhelpen, te herstellen of te compenseren. Dat onderdeel van het project-MER geeft invulling aan het door het Rekenhof gevraagde ‘passend natuurbeheersplan’.

Een goedgekeurde project-MER bevat eveneens een beschrijving van de voorzieningen die redelijkerwijze kunnen worden getroffen voor een behoorlijke monitoring en evaluatie van de effecten van het voorgenomen project. De in een project-MER uitgewerkte milderende en/of compenserende maatregelen worden derhalve tijdens de uitvoering en aansluitend a posteriori gemonitord en geëvalueerd. Zodoende is het door het Rekenhof gevraagde meetsysteem voor de milderende en/of de compenserende maatregelen beschikbaar. Daarenboven worden de natuurcompenserende maatregelen, aangereikt via de passende beoordeling in uitvoering van artikel 36ter van het decreet natuurbehoud, aangemeld aan de Europese Commissie, opgevolgd door een beheercommissie, gemonitord door het Instituut voor Natuurbehoud en jaarlijks gerapporteerd aan de Vlaamse Rege-

ring en vervolgens aan de Europese Commissie. Die werkwijze geeft invulling aan de aanbeveling van het Rekenhof om ook de gelijktijdigheid en de gelijkwaardigheid van de natuurcompensaties te meten.

De zesde aanbeveling van het Rekenhof luidt: “Overheidsopdrachten moeten hun voorwerp duidelijk vastleggen en in de tijd beperken. De mededinging mag niet te lang gehypothekeerd worden. Als bij omvangrijke en complexe overheidsopdrachten een optimale marktwerking niet mogelijk is, moet de overeenkomst voorzien in een degelijk systeem van prijzencontrole en nacalculatie, opdat de administratie abnormale prijszettingen kan beheersen.”.

De minister denkt dat er geen bijkomende acties, richtlijnen of onderrichtingen noodzakelijk zijn om een goede invulling te blijven geven aan die aanbeveling.

Aanbeveling zeven van het Rekenhof luidt: “Het Vlaamse Gewest moet in voldoende controlemaatregelen voorzien op gesubsidieerde werken, zeker als zij het grootste deel van de kostprijs draagt.”.

De minister verwijst naar het overzicht per Vlaamse zeehaven in de nota die aan de leden van de commissie bezorgd wordt.

De achtste aanbeveling van het Rekenhof luidt: “De administratie moet onverwijld de ontvankelijkheid van schadeclaims onderzoeken. Onbetwistbaar verschuldigde sommen moet zij ook in toekomst onverwijld blijven uitbetalen om kostenverhogende verwijlrenten te minimaliseren.”.

De afdeling Overheidsopdrachten heeft in overleg met alle departementen van het toenmalige ministerie van de Vlaamse Gemeenschap een schadevergoedingshandleiding overheidsopdrachten ontwikkeld, die momenteel als ontwerp van rondzendbrief voor onderzoek nog steeds voorligt bij de Vlaamse minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme.

Zoals al meegedeeld op 5 oktober 2005 belicht deze handleiding alle aspecten van de mogelijke contractuele schadevergoedingseisen bij overheidsopdrachten, waaronder de ontvankelijkheid, de gegrondheid en de potentiële schadeposten. Ook bevat ze nuttige richtlijnen en handzame modeldocumenten. Eens uitgevaardigd zal de toepassing van die rondzendbrief op structurele wijze ingrijpen op de afhandeling van

schadeclaims en aan de aanbeveling van het Rekenhof tegemoet komen.

Aanbeveling negen van het Rekenhof luidt: “Voor grote infrastructuurprojecten is een aangepaste informatievoorziening nodig, opdat het Vlaams Parlement de doelmatigheid van de realisatie kan opvolgen en de projecten kan inpassen in de beschikbare budgettaire ruimte.”.

In de vergadering van 5 oktober 2005 van deze commissie werd de uitschrijving van een studieopdracht voor de uitwerking van een algemeen toepasbaar risicobeheersysteem tegen eind 2007 aangekondigd. De uitwerking van een rapporteringsdraaiboek met rapporteringslijnen, rapporteringstools en standaardrapporteringdocumenten maakte onderdeel uit van die dienstenopdracht. Rekening houdende met de toelichting verstrekt onder aanbeveling drie werd deze dienstenopdracht niet gepubliceerd.

Om evenwel invulling te geven aan artikel 5 van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten, heeft de minister ervoor geopteerd om binnen de administratie een rapporteringsfunctie uit te bouwen en hiervoor een gestandaardiseerde rapporteringstool beschikbaar te stellen. Door de administratie werd een dienstenopdracht uitgeschreven voor de uitwerking van een model van rapporteringsfunctie voor het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken. Die opdracht werd op 31 mei 2006 gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 26 oktober 2006 gegund aan Deloitte Enterprise Risk Services cvba. De dienstenopdracht vangt aan op 1 december 2006 en dient medio 2007 voltooid te zijn. Dan beschikt de administratie over een uitgewerkte rapporteringsfunctie met rapporteringslijnen, rapporteringstools en sjablonen van jaarlijkse rapportages en voortgangsrapporten. Voor de minimale inhoud van de voortgangsrapportering verwijst het bestek naar de bijlagen A en B van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten.

Vervolgens dient de operabiliteit van de rapporteringsfunctie binnen de administratie opgestart, gevalideerd en gemonitord te worden. Op basis van de monitoring kunnen noodzakelijke bijstellingen en verfijningen aangebracht worden.

De actuele prognose van de totale kostprijs Deurganckdokproject bedraagt 645,853 miljoen euro. In 1995 werden de kosten van het gewest en de Antwerpse haven geraamd op 223,284 miljoen euro; in 1998 op 295,209 miljoen euro.

De minister vervolgt met de stand van zaken van de onderdelen van het Deurganckdokproject. De kaaimuren zijn grotendeels gerealiseerd. De eerste en tweede fase van de baggerwerken zijn uitgevoerd. De start van de derde fase is gepland voor februari 2007, het einde voor februari 2008. De ontsluiting via de weg is uitgevoerd. Bij de ontsluiting via het spoor is de oostelijke ontsluiting uitgevoerd en wordt de westelijke ontsluiting uitgevoerd. De leefbaarheidsbuffer is gerealiseerd. De dam Doeldok wordt momenteel aangelegd.

De volgende natuurcompensatiegebieden zijn er al: de vlakte van Zwijndrecht, de Steenlandpolder, de Paardenschor, de Verrebroekse plassen, het beheer ecologische polder en de opspuitvelden MIDA. Het gaat in totaal om 280 hectare. Aan de volgende natuurcompensaties wordt nog gewerkt: Doelpolder Noord, Kreek in Buffer Noord, Putten West, Zoetwaterkreek, Drydijck, weidevogelgebied Kruike, gedempt Doeldok. In totaal gaat het om 438 hectare.

II. REPLIEK VAN HET REKENHOF

De heer *Robert De Vos*, eerste-auditeur-revisor, zegt dat het Rekenhof in 2004 een onderzoek uitgevoerd heeft naar de aanleg van het Deurganckdok. De parlementscommissie heeft in oktober 2005 het auditverslag besproken. De minister en het departement hebben toen hun visie gegeven over de wijze waarop het departement zou omgaan met de aanbevelingen van het Rekenhof. De parlementscommissie heeft beslist het auditrapport op te volgen. Het Rekenhof werd gevraagd commentaar te leveren bij de actuele stand van zaken op het vlak van de implementatie van de aanbevelingen. Het Rekenhof heeft daarover bij het departement actuele informatie opgevraagd. Over de stand van zaken werd het Rekenhof begin januari 2007 ingelicht door de administratie. Tijdens een kort overleg vorige week verstrekte de administratie nog enige toelichting.

Het commentaar van het Rekenhof is volledig gebaseerd op informatie van het departement. Het Rekenhof was niet in de mogelijkheid om binnen het korte tijdsbestek de verstrekte informatie op haar juistheid te controleren. Dat was trouwens niet de bedoeling. Het Rekenhof heeft als voorbereiding van deze bijeenkomst dus geen nieuwe audit uitgevoerd. Dat is trouwens de reden waarom het Rekenhof voor de bespreking geen rapport aan de commissie bezorgd heeft. Overigens heeft het Rekenhof sinds de audit van 2004 ook geen specifieke controles uitgevoerd op

de voortgang of het verloop van het Deurganckdok-project.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Het departement heeft een nieuwe standaardmethodiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse laten ontwikkelen. De details van de nieuwe methode zijn het Rekenhof nog niet bekend. Uit toekomstige toepassing moet blijken of het departement daarmee tegemoet komt aan de aanbevelingen. Het is volgens het Rekenhof alleszins van belang dat de kosten-batenanalyse niet enkel voor haveninvesteringen maar voor alle belangrijke infrastructuurwerken of -projecten wordt gebruikt.

De methodiek moet niet alleen worden toegepast bij het nieuwe departement Mobiliteit en Openbare Werken, maar ook bij de andere organisatie-entiteiten binnen het beleidsdomein. Voorts is het van belang dat bij belangrijke projectwijzigingen de kosten-batenbalans minstens op summiere wijze wordt geactualiseerd. Dat gebeurde tot nu toe niet.

Het Rekenhof suggereert dat het departement intern de kosten-batenanalyse voor het project Deurganckdok, die was achterhaald door nieuwe beslissingen, evalueert of actualiseert, rekening houdend met de recente ontwikkelingen en inzichten.

Budgettaire meerjarenplanning

Om projecten budgettair gemakkelijker te kunnen opvolgen, plant het ministerie aanpassingen en de integratie van diverse dossierinformatiesystemen in een 'datawarehouse'. De aangepaste informatiesystemen zijn nog niet volledig operationeel. Het Rekenhof wacht op de beoogde voordelen van het aangepaste informatiesysteem. Het wijst er op dat de volledigheid, juistheid en tijdigheid van de gegevens in de datawarehouse essentiële voorwaarden zijn om bruikbare informatie te leveren voor de beleidsverantwoordelijken.

Risicobeheersysteem

Het departement lanceert een aantal dienstenopdrachten om risicomanagement toe te passen op enkele concrete infrastructuurprojecten. Hoewel nog slechts enkele risicoanalyses zijn gestart, juicht het Rekenhof dit initiatief toe. Het gaat ervan uit dat het toepassen van risicomanagement het verloop van infrastructuurprojecten en de interne werking van het ministerie merkbaar zal verbeteren.

Het Rekenhof vindt dan ook dat de overheid aan de ontwikkeling en vooral de implementatie van risicobeheersingsystemen blijvend aandacht moet besteden. Het Rekenhof brengt in herinnering dat het belangrijkste voorbeeld van risicomanagement tot nu toe betrekking heeft op het Masterplan Antwerpen. Zoals bekend, maakt de BAM periodiek voortgangsrapporten over de grote infrastructuurprojecten van het Masterplan Antwerpen. Het Rekenhof geeft telkens zijn commentaar bij die voortgangsrapporten en de risicobeheersing die daarbij aan bod komt.

Meer algemeen verwijst het Rekenhof naar de verplichting, bedoeld in artikel 4 van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten, om het Vlaams Parlement jaarlijks te informeren over de resultaten van de risicomonitoring van grote infrastructuurprojecten. De Vlaamse Regering zou daarbij moeten aangeven op welke wijze haar diensten de belangrijkste risico's beheersen en wat de resultaten daarvan zijn. Nu het ministerie risicomanagement voor een aantal concrete projecten begint toe te passen, zou de Vlaamse Regering de bedoelde jaarlijkse rapportering zeker in 2008 een eerste keer kunnen opmaken.

Voortzetting gestructureerd overleg

Het ministerie verwijst naar de voortzetting van de activiteiten van de Kruispuntencommissie en de aangepaste stuurgroep Deurganckdok. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de aanbeveling.

Natuurtoets en meetsysteem voor natuurcompensaties

Bij het afsluiten van de audit was nog niet duidelijk of de natuurcompensatiemaatregelen zouden volstaan. De administratie ondervond destijds methodologische problemen om met een degelijk meetsysteem de naleving van de Europese regelgeving te toetsen.

In zijn opvolgingsnota verwijst het ministerie naar het project-MER waarin de milieu-effecten van infrastructuurprojecten worden geanalyseerd, beheersmaatregelen en een monitoringsysteem worden opgericht.

In de aanloop naar deze bespreking heeft het Rekenhof niet nagegaan of de verslagen van de beheerscommissie thans voldoende informatie over het project bevatten om de naleving van de Europese milieuriichtlijnen te toetsen. Het vertrouwt erop dat de rapporten over nieuwe projecten voldoen aan de

informatiebehoeften van de bevoegde diensten van de Europese Commissie.

Tijdsbeperking overheidsopdrachten en prijzencontrole

Voor de afbakening en de beperking van het voorwerp en de looptijd van overheidsopdrachten om de mededinging niet te hypothekeren en prijzencontroles en nacalculaties uit te voeren wanneer de markt beperkt is, heeft het departement geen specifieke maatregelen genomen. De bestaande regelgeving volstaat in principe.

De toepassing en naleving van de vooropgestelde principes door de Vlaamse overheid vormt een permanent aandachtspunt in de controles en audits van het Rekenhof. Waar relevant zal het Rekenhof zijn opmerkingen en conclusies ter zake in zijn auditverslagen opnemen.

Het Rekenhof dringt er op aan dat de beleidsverantwoordelijken voldoende aandacht hebben voor de toepassing en de naleving van de vooropgestelde principes.

Controle op gesubsidieerde werken

De Vlaamse Regering heeft recent de subsidieregeling voor haveninvesteringen op een aantal punten aangepast en vereenvoudigd. Het Rekenhof benadrukt dat de afdeling Maritieme Toegang de controlemogelijkheden daadwerkelijk moet gebruiken om de goede en correcte besteding van de verleende financiële tegemoetkomingen te bewaken.

Beheer schadeclaims

De administratie en de minister hebben verwezen naar een schadevergoedingshandleiding van de afdeling Overheidsopdrachten, die zal worden uitgevaardigd. Ook hier is het wachten op de effecten van de toepassing van die maatregel.

Het Rekenhof heeft zich voorgenomen die problematiek specifiek verder op te volgen. Het is gestart met een opvolgingsaudit inzake het beheer van schadeclaims binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het zal daarover later dit jaar verslag uitbrengen.

Aangepaste informatievoorziening

De rapporteringstool die de administratie laat ontwikkelen, zal in principe ook voorzien in de nodige instrumenten voor een rapportering aan het Vlaams Parlement. Voorlopig zijn er nog geen concrete details gekend. Het is nog wachten op de eerste rapporten.

Het Rekenhof verwijst in dit verband nogmaals naar de rapporteringsverplichtingen, bedoeld in artikelen 4 en 5 van het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten. De Vlaamse Regering moet enerzijds over concreet door het parlement aangewezen projecten voortgangsrapporten voorleggen en anderzijds jaarlijks in het algemeen rapporteren over de resultaten van de risicomonitoring van grote infrastructuurprojecten die ze uitvoert.

De verplichtingen van het decreet van 8 november 2002 zijn ingegeven door de vaststelling dat de cou-rante beheersmaatregelen van een organisatie of een overheid meestal niet volstaan om grote, complexe en risicovolle projecten goed te kunnen beheersen. De traditionele informatievoorziening via de begroting en de beleidsbrieven vormen niet steeds een gepast kader om te rapporteren over de bijzondere kenmerken van grote infrastructuurprojecten.

Het Rekenhof concludeert dat de administratie een aantal initiatieven heeft genomen om in te gaan op de aanbevelingen uit zijn auditverslag. Het Rekenhof wacht nu op de verdere uitwerking van de maatregelen. Het Rekenhof vindt dat een en ander traag op gang komt.

Het Rekenhof wijst er wel op dat de toepassing van de principes die vervat liggen in de aanbevelingen een permanent aandachtspunt zou moeten zijn binnen de administratie. Met de daadwerkelijke toepassing van de beheersmaatregelen zal het ministerie moeten bewijzen dat het infrastructuurprojecten beter kan beheersen.

De bepalingen van het decreet van 8 november 2002, met inbegrip van de rapporteringsverplichtingen aan het Vlaams Parlement, zouden zo spoedig mogelijk volledig moeten worden toegepast. Het Rekenhof hoopt dan ook dat het eerste jaarrapport over de risicomonitoring in 2008 zal kunnen worden opge-maakt.

III. BESPREKING: VRAGEN VAN DE LEDEN EN REACTIE VAN DE MINISTER EN ZIJN ADMINISTRATIE

1. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer Jan Peumans zegt dat hij vanmorgen om kwart over negen de nota van de minister ontvangen heeft. Hij is er niet in geslaagd om die nota te lezen. Hij vindt het nog veel straffer dat de zeven bijlagen waarvan sprake in deze nota en waarnaar de minister

in zijn presentatie verwezen heeft, ontbreken. Aanbeveling negen van het Rekenhof gaat over de rapportering aan het parlement. Deze rapportering voldoet absoluut niet aan de minimumvereisten. Bij de eerste bespreking heeft hetzelfde lid gevraagd om eenmaal per jaar geïnformeerd te worden over de manier waarop rekening gehouden wordt met de aanbevelingen van het Rekenhof. De minister heeft daarmee ingestemd, volgens hem is de rol van het parlement de druk hoog te houden.

Bij de regeling van de werkzaamheden maanden geleden in november, heeft de heer Peumans duidelijk gevraagd aan de administratie te verzoeken dat de parlementsleden de replieken ruim op voorhand zouden krijgen. De spreker vindt deze manier van werken een aanfluiting van het respect van de administratie voor het parlement. Hij is uitermate bezorgd dat een project dat indertijd geraamd is op 250 miljoen euro, nu op 645 miljoen euro geraamd wordt. De spreker zal de minister bewijzen dat dit project over de 700 miljoen euro zal kosten. Hij merkt immers dat er nu andere cijfers gehanteerd worden dan de cijfers van oktober 2005. Zijn opmerkingen zijn niet ingegeven door kwaadwilligheid, de spreker wil dat de administratie ervoor zorgt dat gemeenschapsgeld op een verantwoorde wijze uitgegeven wordt. Binnenkort – eind februari – volgt de zesde voortgangsrapportage van de grote infrastructuurwerken die door de BAM geleid worden. De heer Peumans denkt dat de ontnuchtering daar nog veel groter zal zijn.

De minister heeft dit dossier geërfd, het siert de minister dat hij, op aangeven van het Rekenhof, de administratie eindelijk wakker geschud heeft. De maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt in het buitenland al jaren toegepast. Dat blijkt trouwens ook uit het rapport Duivesteijn van de Nederlandse Tweede Kamer.

Op 20 september 2006 heeft de heer Peumans een vraag gesteld over de risicobeheersing. Hij stelt vast dat de administratie ervan uitgaat dat er geld genoeg is en dat elk tekort zo maar wordt bijgepast. Ze had moeten leren uit de geschiedenis van de voorhaven van Zeebrugge. Frank de Moor van Knack heeft dat dossier uitgespit. Het is de moeite om die artikelen opnieuw te lezen. Ze bewijzen de achteloze manier waarop men met gemeenschapsgeld omgaat.

De heer Peumans was vorige week op bezoek in Antwerpen en is het Deurganckdok ingevaren. De spreker citeert uit een uitgave van de Gazet van Antwerpen naar aanleiding van de plechtige opening van het dok op 6 juli. Een belangrijke ambtenaar

zegt daarin: “Als ik terugkijk op het prille begin van 1999 zijn er tijdens de bouw van het Deurganckdok nauwelijks verrassingen geweest, alleen de polemiek over de habitatrichtlijn kwam voor ons onverwacht. De voorbereiding was goed en het scenario minutieus uitgestippeld.”. De spreker heeft het rapport van het Rekenhof en de opmerkingen van de heren Goetinck en Aerts (verantwoordelijke ambtenaren), weergegeven in het verslag van 5 oktober 2005 opnieuw gelezen. Hij is opnieuw geschrokken van een en ander en wil de minister daar toch nog een aantal vragen over stellen.

De heren Goetinck en Aerts repliceren op 5 oktober 2005 dat er geen verdere initiatieven moesten genomen worden bij de aanbevelingen vier tot negen. Ze namen duidelijk een loopje met de waarheid.

De administratie heeft heel wat voornemens. De spreker vindt de controle ervan essentieel. Hij heeft eens een opsomming gemaakt van vijf dossiers. Hij verwijst ook naar de audits van de toenmalige administratie Wegen en Verkeer (AWV) over Gentbrugge en Hasselt, die hij spijtig genoeg niet vast krijgt. Er zijn uitgebreide dossiers over de manier waarop de administratie met schadedossiers omgaat. Een ervan wordt besproken in de subcommissie Financiën. De spreker verwijst ook naar het Deurganckdok en de ontwikkelingen van de BAM en de toelichting van de heer Caestecker in deze commissie over het Rekenhofrapport rond verrekeningen bij wegenwerken. De opmerkingen van het Rekenhof dat het departement op dat vlak zeer dringend bijgestuurd moet worden, zijn terecht. Een burgemeester die op die manier met de financiën van zijn gemeente omgaat, was al lang weggestemd.

Wat is tot op heden exact uitgegeven aan dit project? Het Rekenhof geeft in zijn verslag van 2005 een opsomming. Nu komt er een nieuwe opsomming, maar zonder het sociaal begeleidingsplan voor Doel, goed voor 45 miljoen euro. De prijs voor de natuurcompensaties, voorheen 37 miljoen euro, is gezakt tot 13 miljoen euro. Wat zijn de juiste cijfers?

Dan is er nog de antislibmuur, de zogenaamde ‘current deflecting wall’. Er is nu zelfs sprake van de aanleg van een sluispoort om het dok slibvrij te houden. Ook dat zorgt voor een aanzienlijke meerkost van 25 miljoen euro per jaar.

Op pagina 23 van het rapport van het Rekenhof is er sprake van een sensitiviteitsanalyse onder andere over

de trafiekontwikkeling. De spreker leest in de pers allerlei tegenstrijdige cijfers over de containerverhandeling. Hij vraagt wat er indertijd voorop gesteld was, wat de stand van zaken en de vooruitzichten van de trafiekontwikkeling zijn. Dat is immers van belang bij de verdere ontsluiting.

Op pagina 24 van datzelfde rapport is er sprake van een strategisch plan. De minister heeft daar in zijn beleidsbrief ook al een paar keer naar verwezen. Op 20 januari 1996 is er door de toenmalige Vlaamse Regering samen met de principebeslissing over het Deurganckdok ook beslist om een strategisch plan op te stellen over de verdere uitbouw en de maritieme ontsluiting van de Antwerpse haveninfrastructuur in het Waasland. Dat zou afgerond worden voor eind 1998. In de beslissing van de regering was niet alleen sprake van het Deurganckdok en van de inschakeling van het Doeldok als ondersteunende entiteit, maar ook van de uitbouw van het industrieterrein ter hoogte van het Doeldok, de onleefbaarheid van Doel en de onteigening en de niet-realiserings van het Baalhoekkanaal en het Kieldrecht-dok. Er zou daarenboven een compensatie komen voor de landbouwhabitat. Het klopt dus niet dat de beslissingen niet bekend waren in 1998. Er is al op gewezen in de principebeslissing van de regering van 1996.

Wat is de stand van zaken van het strategische plan Linkeroever? Hoever staat het GRUP dat daarvoor zal ontwikkeld worden?

Op pagina 27 van zijn rapport merkt het Rekenhof op dat de baggercontracten al meer dan 35 jaar bestaan. Alle baggercontracten zijn onderhandse overeenkomsten die de Belgische staat in 1972 sloot met de tijdelijke vennootschap voor de uitvoering van de baggerwerken in het Antwerpse havengebied Linkeroever. Tussen 1973 en 1998 is onderhands in totaal voor 325 miljoen euro aan baggercontracten toegewezen. De actualisering van de onderhandse overeenkomst vond plaats op 8 juni 1998 en de volledige uitbouw van de Linkeroever zou via dat contract moeten gebeuren. Het Rekenhof zegt met andere woorden dat het een voorwerpcontract zonder termijn en zonder einddatum betreft. Om bevrijd te zijn van de continuïteitsclausule, betaalt het Vlaamse Gewest de baggeraars een schadevergoeding van 6 miljoen euro.

Op 10 juli 1998 heeft dit parlement een resolutie aangenomen met de volgende aanbeveling: “De administratie zal bij de gunning van overheidsopdrachten, waarbij het prijsregulerende effect van de mededin-

ging niet heeft gespeeld, alle reglementair voorziene mogelijkheden tot prijzencontrole optimaal moeten aanwenden, met inbegrip van de controles in de boekhouding van de aannemer.”. Het Rekenhof merkt op dat die aanbeveling niet gevolgd is. De spreker vraagt wanneer en hoe wel gevolg gegeven zal worden aan die opmerking van het Rekenhof en of er volledig inzage in de boekhouding van de aannemer gegeven zal worden.

De ringweg zou 1 miljoen euro meer kosten. Is er voorafgaandelijk een grondonderzoek uitgevoerd? Zo ja, waarom is de noodzakelijke grondverbetering niet correct beoordeeld? Wie heeft het onderzoek uitgevoerd en wat waren er de resultaten van? Het Rekenhof zegt dat de administratie op die vraag nooit correct geantwoord heeft.

Op de pagina's 42, 43 en 44 stelt het Rekenhof een heleboel vragen over de bedrijfsrevisor. Wat zijn de resultaten van de bedrijfsrevisor die door het havenbedrijf en door AWZ aangesteld is? Het Rekenhof heeft het rapport half 2004 afgesloten en had toen nog geen antwoord gekregen. Het rapport is in maart 2005 verschenen. Wat zijn de resultaten van de bedrijfsrevisor bij de heropstart en de latere uitvoering van de werken, de schade geleden door onderaannemers? Het Rekenhof merkt terecht op dat de administratieve opvolging van de schadedossiers goed verlopen is en vraagt een geconsolideerd overzicht van de volledige budgettaire impact van het hele project, namelijk de actuele en de toekomstige projectkosten.

De plan-MER is aanbesteed in augustus 2005 en zou anderhalf jaar duren. De spreker veronderstelt dat de plan-MER er nu al is maar beschikt over geen gegevens om dat te beoordelen.

De spreker begrijpt niet dat de software Historia maar door een onderdeel van de administratie toegepast wordt. Het dossier loopt al jaren, maar alleen het agentschap Infrastructuur past het toe.

De heer Peumans zegt dat er nu een duidelijk antwoord is gekomen op een decreet, goedgekeurd in 2002. Hij betreurt dat de administratie nog steeds niet over een rapporteringstool beschikt. Hij hoopt dat er eindelijk wel een goede rapportering komt. Zoals het Rekenhof kijkt hij daar vol verlangen naar uit.

Aanbeveling zes betreft de beroemde scheidingsdijk van het Doeldok. Op pagina 8 van het commissieverslag van de vergadering van 5 oktober 2005 staat

dat er voor bijzondere projecten, bijvoorbeeld de dam in het Doeldok, expliciet een dergelijk systeem van prijzencontrole en nacalculatie bepaald is. De administratie zal, voor zover mogelijk en voor zover niet gehinderd door de koppeling met bestaande contracten, aan die aanbeveling gunstig gevolg geven. Wat is het resultaat van die prijzencontrole op het scheidingsdok van Doel? De aanleg van de Doeldijk is een goed voorbeeld van hoe het niet moet. De technische haalbaarheid werd vooraf niet behoorlijk onderzocht. Ook de uitvoeringstermijn van de constructie is niet gerespecteerd. De relatie tussen de baggerwerken in het Deurganckdok en de bruikbaarheid van het Doeldok is niet onderzocht. Daarover is er trouwens een interessant boek verschenen van een ingenieur die in de chemische industrie gewerkt heeft. De kosten-batenanalyse van de demping van een deel van het Doeldok is nooit gemaakt. Eerst is het uitgegraven, dan terug half gedempt en vervolgens is er een dam voor gebouwd. Wat is de kostprijs van de scheidingsdijk van het Doeldok? Volgens het Rekenhof is die 64,5 percent duurder dan geraamd in 2004.

Aanbeveling zeven stelt dat er voldoende controlemogelijkheden van gesubsidieerde werken moeten zijn. Het lijkt de logica zelf dat de overheid fors gesubsidieerde werken controleert, een wet van 1984 verplicht haar daar zelfs toe. De spreker is er trouwens niet van overtuigd dat dit soort terminals door de overheid moet worden betaald. De twee terminals zullen immers uitgebaat worden door twee exploitanten. De gemeenschap, zij het via het havenbestuur of de Vlaamse Gemeenschap, heeft ze bijna volledig betaald. De spreker hoopt dus dat er voldoende aandacht zal gaan naar de controle.

Aanbeveling negen gaat over het Vlaams Parlement. De heer Peumans betreurt dat een decreet van 2002 tot nu toe maar één keer is toegepast en dan nog na lang aandringen van het parlement. Hij heeft het over een project dat eigenlijk tot de uitvoering behoort van een nv, in dit geval de nv BAM. Het parlement moet geïnformeerd worden over grote infrastructuurprojecten. De administratie onderneemt daartoe al pogingen maar die verlopen, volgens de administratie zelf, niet volgens een welbepaalde standaardmethode. De spreker heeft van de minister begrepen dat er nu wel een standaardmethode komt.

De afwezigheid van een onafhankelijke interne kwaliteitscontrole is een risico. Het Rekenhof zegt daarover dat de initiatieven in principe tegemoet komen aan de aanbeveling, maar de toepassing moet nog blijken. Hoe zal men dat tot stand brengen? Wat is

de stand van zaken van de 'current deflecting wall'? De bijkomende baggerwerken worden op 25 miljoen euro per jaar geraamd. Wat kost de bouw van de antislibmuur?

Kan op basis van al die bijkomende kosten een totale kostenraming gemaakt worden? Hij verwerdt er zijn hoofd op dat de totale kosten van het Deurganckdok niet onder de 700 miljoen euro zullen liggen.

2. Repliek van de minister en zijn administratie

Minister *Kris Peeters* verontschuldigt zich voor de laattijdige informatie. De administratie is er niet verantwoordelijk voor. De zeven bijlagen die ontbreken, zullen vandaag of morgen verstuurd worden.

De heer *Freddy Aerts*, afdelingshoofd Maritieme Toegang LIN, zegt dat de kosten voor het sociale begeleidingsplan van Doel vermeld zijn op de eerste lijn van de tabel. Het gaat om 1.620.000 euro. De tabel staat in de bijlagen (prognose kostprijs Deurganckdok) die nog bezorgd moeten worden aan de commissie.

De *minister* bevestigt dat de kosten voor het sociaal begeleidingsplan Doel wel degelijk in de totale kostprijs begrepen zijn.

De heer *Freddy Aerts* zegt dat in de globale kostprijs van 645 miljoen euro alle werken, verbonden aan het Deurganckdok, krachtens alle bouwvergunningen, inbegrepen zijn. De oorspronkelijke raming van 250 miljoen euro nam allicht een heleboel projecten niet op.

De kosten van de aanslibbing worden inderdaad geraamd op 25 miljoen euro per jaar. De antislibmuur, de zogenaamde current deflecting wall, is een wand aan de ingang van het dok om de aanslibbingskosten te verminderen. Dat betekent niet dat de aanslibbing anders verloopt dan gedacht. De administratie wist dat het dok in die mate zou aanslibben. De administratie heeft ten andere de ervaring met de Kallosluis, waar de sedimentatie in de toegangsgeul ook 1 centimeter per dag bedraagt. Het doel van de current deflecting wall, ingeschreven in de meerjarenplanning van 2008, is 5 miljoen euro uitgeven om de aanslibbing met 20 percent per jaar te verminderen. De opbrengst bedraagt dan 5 miljoen euro per jaar. De administratie oordeelde dat dit een goed project was.

Wat de maatschappelijke kosten-batenanalyse betreft, was men oorspronkelijk van plan om 3 miljoen TEU te behandelen. Nu is er al sprake van 7 miljoen TEU.

Met dezelfde infrastructuur worden er dus toch meer dan dubbel zo veel containers verzet. Dat is een positieve evolutie.

In juli 1999 zijn de principes van het strategisch plan voor Linkeroever bepaald, waarna de bouwvergunning voor het Deurganckdok afgeleverd is. Dat is niet hetzelfde als het strategische plan dat nu opgemaakt wordt voor de haven van Antwerpen en dat getoetst wordt aan een plan-MER en moet uitmonden in een GRUP. Dat zijn twee verschillende zaken. Het ligt wel in de bedoeling om een GRUP voor de hele Antwerpse haven uit te werken in de loop van 2008.

Dat het baggercontract voor Linkeroever geen einddatum heeft, is al uitvoerig bestudeerd. De minister had in de vorige vergadering over het Rekenhofrapport beloofd om te onderzoeken hoe dat contract beëindigd kan worden. De administratie heeft de nodige stappen gezet. De juridische diensten werken aan een advies waarbij ze nagaan of het mogelijk is het contract, mits er een schadevergoeding betaald wordt, te beëindigen. De administratie wil het risico van nodeloze schadeclaims niet lopen.

De administratie kan de resultaten van de bedrijfsrevisor niet van nabij volgen. Het is wel zo dat de bedrijfsrevisor de stukken samen met de administratie bekeken heeft om na te gaan of er geen fouten in geslopen waren. Stukken inzake claims zijn dus niet alleen gecontroleerd door de administratie.

De plan-MER zal klaar zijn tegen oktober 2007. De geconsolideerde kostprijs van het Deurganckdokproject zal berekend worden. Pas als alle werken klaar zijn, kan de kostprijs correct berekend worden.

De heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, verklaart dat voor praktisch alle grote infrastructuurwerken die nu nog gepland worden, de missing links, de verdieping van de Westerschelde, het Masterplan Antwerpen, er al afgesproken is dat er een risicoanalyse en een risicobeheersysteem opgezet worden. De contracten voor een externe begeleiding van de betrokken administratie zijn al afgesloten of worden eerlang afgesloten. Alle agentschappen zullen op uniforme wijze rapporteren aan het parlement. Deze ochtend was er daar trouwens een vergadering over met alle leidende ambtenaren van alle intern en extern verzelfstandigde agentschappen. Het is de bedoeling dat de uniforme rapportering van de risi-

cobehandeling op punt zal staan tegen het midden van dit jaar. Het is ook belangrijk te vernoemen dat er afgesproken is dat alle projectleiders van de diverse grote infrastructuurprojecten, onafgezien van het agentschap waartoe ze behoren, in een forum samen zullen komen om informatie uit te wisselen over de manier waarop ze met de risicobeheersing zullen omgaan. In afwachting van de uniforme rapportering, zal de administratie het parlement met tussentijdse rapporten op de hoogte houden.

De heer *Freddy Aerts* verduidelijkt dat het ontwerp van de dam in het Doeldok gekozen is uit vier voorontwerpen. De gedeeltelijke demping van het Doeldok is voortgevloeid uit een beslissing om minder ruimte in de polder in te nemen. De administratie heeft die beslissing uitgevoerd, maar niet genomen. De mogelijkheden waren een afsluiting met caissons, een dam en twee types Deense kaai. De oplossing met de dam bleek het voordeligst. Ook bij een andere oplossing zou de kostprijs gestegen zijn. De ondergrond bleek immers onstabiel.

De heer *Fernand Desmyter* vindt het terecht dat het Vlaamse Gewest een eigen controlesysteem opzet voor werken die het voor 60 tot 80 percent subsidieert. In de nota wordt daar trouwens uitdrukkelijk naar verwezen. Voor de onafhankelijke controle van het geheel verwijst de spreker naar het risicobeheersysteem. Normaal gezien is dat verbonden aan een monitoringsysteem voor de leidinggevenden. Zij moeten nagaan of bijsturingen nodig zijn. Op de vergaderingen over het risicobeheer- en controlesysteem worden ook de interne auditdiensten van de Vlaamse overheid uitgenodigd. Die diensten moeten beoordelen of het controlesysteem klopt.

Minister *Kris Peeters* zegt dat de vragen van de heer Peumans om verduidelijking van beslissingen en de uitvoering ervan beantwoord zijn. Er is daarenboven heel wat werk geleverd om een andere aanpak in te voeren. De baggercontracten, behalve die voor de Linkeroever, zijn hernieuwd volgens de wet op de overheidsopdrachten. Het gaat over de onderhoudsbaggerwerken Schelde, de baggerwerken Noordzee en maritieme toegang, de baggerwerken jachthavens. Dat heeft de overheid heel wat geld bespaard. Uit de reactie van het Rekenhof leidt de minister af dat de overheid zijn aanbevelingen ter harte genomen heeft. Het is logisch dat het hof nu wacht op de resultaten van die inspanningen. In de loop van 2007 zal een en ander geconcretiseerd worden. Het is belangrijk

om de fouten van het Deurganckdok niet opnieuw te maken.

3. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* maakt zich ook zorgen over de kostenexplosie. De initiële raming lag onder de 250 miljoen euro, ondertussen is dat meer dan 645 miljoen euro. De heer Peumans maakt zich sterk dat het project zeker de 700 miljoen euro zal overschrijden. Dat is zorgwekkend. Ook bij de BAM is er een gelijkwaardige evolutie. Daar heeft dat ook te maken met het feit dat er meer projecten onder de noemer BAM vallen. Het Deurganckdok is een project dat eigenlijk onveranderd gebleven is. De kosten zijn dus duidelijk verkeerd ingeschat. Dat geeft toch bedenkingen bij de Kosten Baten Analyse (KBA) van het project. Hij suggereert de minister om naar analogie met de milieu-effectenrapportage erkende deskundigen, die hun erkenning kunnen kwijt geraken, voor maatschappelijke kosten-batenanalyses aan te stellen.

De oorspronkelijke KBA is opgemaakt door Diego Tuerlinckx. Hij is daarvoor beloond met een dik betaalde job bij het gemeentelijke havenbedrijf Antwerpen. Dergelijke studies willen te veel de stelling van de opdrachtgever bewijzen, eerder dan objectief te zoeken naar de werkelijk te verwachten kosten en baten van het project. Het moet nog aangetoond worden dat de trafiekprognoses een onderschatting zijn. Het Deurganckdok is ook op dat vlak om het zacht uit te drukken geen succesverhaal. De trafiek blijft achter op de ramingen. Het is bovendien nog niet zeker dat de 7 miljoen containers gehaald zullen worden.

De spreker stelt alleen maar vast dat bepaalde gouverneurs een nieuwe maatschappelijke kosten-batenanalyse nodig hebben om aan te tonen dat de snelle aanleg van het Saeftinghedok verantwoord is. Het is duidelijk dat die gouverneurs niet wakker liggen van de financiering. Dergelijke belangrijke beslissingen worden best niet overhaast genomen, het is belangrijk om goede ex-antebeleidsevaluatieinstrumenten te hebben, waarvan de kwaliteit achteraf geverifieerd wordt. De spreker dringt aan op een betere kwaliteitsbewaking van Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA's) en eventueel een systeem van erkende deskundigen die dergelijke MKBA's kunnen opmaken.

Het is daarenboven nodig om de scope van een MKBA ruim genoeg te nemen. Het is nodig om de

voor- en achterwaartse investeringen om het project te rendabel te maken, in kaart te brengen. Het volstaat immers niet om de 7 miljoen containers aan land te brengen. Ze moeten ook nog naar het achterland geraken. Er is onder meer een Liefkenshoekspoortunnel nodig om ervoor te zorgen dat het huidige verkeersinfarct niet verergert. Het 60-percent-aandeel van het wegverkeer moet verlagen. Dat vereist belangrijke investeringen in spoorinfrastructuur. Moet men bij dergelijke MKBA's daar ook geen rekening mee houden? Als het beeld maar voldoende versnipperd is, kan elk project rendabel lijken. Ook bij de plan-MER is men afgestapt van allemaal individuele project-MER's. Zo moet het mogelijk zijn om bijvoorbeeld het strategische plan van de haven aan een MKBA te onderwerpen. Door MKBA's op alle individuele projecten, raakt het overzicht zoek.

De heer Martens denkt trouwens dat de mobiliteits- en milieu-effectenrapportage en de maatschappelijke kosten-batenanalyse zoveel mogelijk geïntegreerd zouden moeten worden. Elk rapport is een onmisbare informatiebron voor de andere. Daarom pleit de spreker voor een integratie van alle rapporten zowel over mobiliteit, over milieu als over de maatschappelijke kosten en baten.

De controle op de werken mag niet beperkt blijven tot het nagaan of er opgeleverd is wat er beloofd was. De spreker denkt dat er in het concessiebeleid clausules moeten zijn die in werking treden als bepaalde trafiekprognoses of de vooropgestelde modal shift, niet gehaald worden. Zo kan de MKBA gebaseerd zijn op prognoses van terminaloperators over de trafiek en het vervoer per spoor. Als die prognoses niet gehaald worden, hebben de operators ook een verantwoordelijkheid. In de concessiecontracten mogen daarover best boeteclausules staan. Dat is misschien eerder een aanbeveling voor het havenbedrijf van Antwerpen. Staan dergelijke clausules in de contracten en gaan die clausules ook over de geplande vervoerswijze in de afwikkeling van de containers? Die ramingen vormen immers mee de basis voor overheidsbeslissingen over de aanleg van bijvoorbeeld spoorinfrastructuur. Het is dus nodig om dergelijke risico's te internaliseren via het concessiebeleid.

De terminaloperators werken trouwens meer en meer met zogenaamde 'dedicated terminals', waarbij de rederijen zelf de terminals uitbaten. In welke mate is er dan nog sprake van een openbare infrastructuur, die op niet-discriminerende wijze wordt aangeboden

aan alle havengebruikers? De terminaloperators laten alleen de schepen van de eigen rederijen aanlopen. Moet er dan nog overheidsgeld in die infrastructuur gestopt worden? Door het havendecreet daalt het aandeel van het Vlaamse Gewest naar 20 percent. De vraag is echter of de bedrijven de infrastructuur niet volledig zelf moeten betalen. Op die manier kan serieus bespaard worden op de overheidskosten bij de aanleg van dergelijke infrastructuur.

Voor de heer Martens blijft het risicobeheersysteem vooral wichelaarstaal. Hij ziet niet in wat er juist onder verstaan wordt en hoe het risicomangement precies verloopt. Het lijken hem vooral dure woorden. Hij heeft wel vastgesteld dat projecten van dergelijke omvang nog steeds aanbesteed worden zonder dat er vergunningen zijn afgeleverd. Werken worden ook aangevat op het moment dat er nog procedures lopen bij de Raad van State. Is dat een gezond risicobeheer? Het is belangrijk om te wachten tot de raad uitspraak heeft gedaan over een verzoek tot schorsing. Een verzoek tot schorsing heeft betrekking op moeilijk te herstellen en ernstig nadeel. De uitspraak daarover laat geen jaren op zich wachten. Ook bij de koppeling van bouw- en milieuvergunning is er beslist dat de bouwvergunning pas uitvoerbaar wordt als de milieuvergunning definitief is afgeleverd.

4. Replik van de minister en zijn administratie

De relevantie van sommige vragen van de heer Martens ontgaat minister *Kris Peeters* even. Het Deurganckdok ligt er. De vergunning is drie jaar nadien geschorst. Dergelijke vragen worden beter gesteld aan de heer Stevaert die toen bevoegd minister was.

De heer *Bart Martens* verduidelijkt dat het de bedoeling is te leren uit het verleden.

Minister *Kris Peeters* zegt dat de regering veel geleerd heeft uit de fouten, mocht iemand die dan gemaakt hebben. De vraag waarom de werken gestart zijn zonder te wachten op de uitspraak van de Raad van State kan enkel beantwoord worden door gouverneur Stevaert, toenmalig minister van Openbare Werken.

De heer *Bart Martens* vraagt enkel in welke mate er in het kader van het risicomangement concretere afspraken over dergelijke problemen mogelijk zijn.

Minister *Kris Peeters* zegt dat de commissie voor dergelijke vragen beter de heer Stevaert hoort. Hij wil best leren uit het verleden maar er zijn grenzen.

De heer *Carl Decaluwe* leidt uit de toon van de tussenkomst van heer Martens af dat hij de minister en zijn administratie bepaalde keuzes verwijt. Het is de bedoeling om uit het rapport van het Rekenhof lessen te trekken. Als de heer Martens echter aandringt, is hij best bereid om het verleden uit te spitten.

De heer *Frans Peeters*, dienstdoend voorzitter, verklaart dat de vergadering gaat over de aanbevelingen van het Rekenhof en de huidige stand van het project. Hij vraagt om de discussie over het verleden te sluiten. Dat belet echter niet dat er geleerd kan worden uit dat verleden.

Minister *Kris Peeters* zegt dat er bij de start een duidelijke inschatting moet zijn van de kosten van een project. Als de kosten toch stijgen, moeten de redenen ervan duidelijk bepaald worden. Tot slot moet het duidelijk zijn wat met wat vergeleken wordt. De stijging van de kosten voor BAM vloeit onder andere voort uit de toevoeging van een aantal projecten. Ook bij het Deurganckdok zijn een aantal bijkomende aspecten gefinancierd.

Waarop baseert de heer Martens zich om te zeggen dat het Deurganckdok niet op schema zit? Als dat gebaseerd is op de speech van de gouverneur, stelt de minister de heer Martens voor om zijn vraag dan ook aan die persoon te stellen. Volgens de minister volgen de werken en de invulling van het Deurganckdok wel het tijdsschema.

De heer *Jan Peumans* vraagt waar hij informatie kan vinden over de planning (de trafieken en het project) van het Deurganckdok. Als het lid informatie wil over de 'mainport Rotterdam' kan hij alle informatie daarover vinden op de website van Verkeer en Waterstaat. De BAM daarentegen geeft wel zeer veel informatie. Als de spreker echter informatie wil van de Vlaamse administratie, is hij verplicht om heel gedetailleerde vragen in te dienen. Zo niet, krijgt hij van de sommige administraties oppervlakkige antwoorden die schijnen te suggereren dat het zijn zaken niet zijn. Goede informatie neemt heel veel misverstanden weg. Momenteel wijzigt de informatie voortdurend naargelang de bron en is ze nooit up-to-date.

Minister *Kris Peeters* zegt dat Nederland op gebied van informatie over grote projecten een stichtend

voorbeeld is. Vlaanderen streeft naar meer transparantie en openheid.

De minister verklaart dat de heer Martens bepaalde vragen beter aan het havenbedrijf zou kunnen stellen. De heer Martens zit trouwens in de Antwerpse gemeenteraad. Het gaat daar voortdurend over de dividenden van het havenbedrijf voor de stad. Volgens de pers zou het gaan om 10 miljoen euro extra. De opmerkingen over de eigen investeringen van de bedrijven en de concessies kunnen ook door de stad gemaakt worden.

De minister is het eens met de opmerkingen van de heer Martens over de kwaliteitsbewaking. Rapporten moeten inderdaad zo veel mogelijk omvatten, de vraag is echter waar de grenzen zijn. Zo kan het volledige Masterplan Antwerpen verbonden worden aan het Deurganckdok. Wanneer is er een volledig beeld van het project? Een te ruime scope kan een goed inzicht ook belemmeren.

De heer *Freddy Aerts* zal een paar redenen geven waarom de oorspronkelijke raming van 250 miljoen euro niet vergelijkbaar is met de 650 miljoen euro. Er zijn een aantal bijkomende beslissingen die passen in het zuinige ruimtegebruik. Het terrein is bijvoorbeeld opgespoten tot +11 in plaats van de oorspronkelijk geplande +6. Dat is veel duurder. De dam in het Doeldok spaart vele hectare poldergrond. Dat heeft veel geld kost. Die keuzes heeft de administratie niet gemaakt. Doel is onteigend. In de oorspronkelijke ramingen zaten de kosten voor de aankoop van de gronden, ondertussen 47 miljoen euro, niet in. De natuurcompensaties zijn gestegen van 20 hectare naar 700 hectare krachtens aspecten die in het begin nog niet bekend waren.

5. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt of de regering van plan is de risicoanalyse, het risicobeheersysteem, de projectsturing over de verschillende administraties en het kennisbeheer, zoals aanbevolen door het Rekenhof, ook toe te passen op andere grote infrastructuurprojecten zoals de Liefkenshoekspoortunnel of de Waaslandsluis. Zal de minister over de risico's en de studie ervan rapporteren in het parlement? Dat gebeurt al over BAM en het Masterplan Antwerpen. Daaruit blijkt een groot verschil in benadering met het Deurganckdok.

De minister heeft gezegd dat alle grote baggercontracten vernieuwd zijn en dat het een serieuze besparing is. Kan de minister berekenen hoeveel er dan de voorbije jaren te veel uitgegeven is? Bij het Deurganckdok is trouwens nagelaten de contracten te her-negotiëren.

Lopen er nog andere grote infrastructuurprojecten die zonder grote concurrentie aan aannemers gegund zijn? Zal de minister de aanbevelingen van het Rekenhof die dit jaar nog uitgevoerd worden, na de invoering bespreken met de commissie?

6. Repliek van de minister en zijn administratie

De *minister* antwoordt dat de audit van de baggerwerken loopt en dat het parlement begin februari 2007 meer tekst en uitleg kan verwachten. De huidige contracten voldoen aan de regels.

De heer *Freddy Aerts* beaamt dat de contracten onderhands toegewezen zijn in 1972.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat het risicobeheersysteem voor alle grote infrastructuurwerken geldt en niet alleen voor werken in de haven. Het is de bedoeling dat departementen en agentschappen in overleg afspraken maken over projectsturing en kennisbeheer. Dat spreker noemt dat een uitdaging omdat de komende jaren veel ingenieurs op pensioen gaan. Kennisoverdracht is enkel mogelijk met een goed kennisbeheersysteem. Het verslag voor het Vlaams Parlement zal gaan over alle grote infrastructuurwerken.

Minister *Kris Peeters* vraagt over welke projecten het Vlaams Parlement een voortgangsrapport wenst. Hij zal in samenwerking met de administratie voor de nodige informatie zorgen.

7. Tussenkoms van mevrouw Trees Merckx-Van Goey

Mevrouw *Trees Merckx-Van Goey* deelt de bezorgdheid over de bestemming en de besteding van het gemeenschapsgeld. Daarnaast verwijst ze naar de ont-nuchtering als gevolg van alle voorvallen in dit dossier. Ze verwijst naar het repareren via het nood-decreet van de voorbije legislatuur van zoveel zaken die misgelopen waren. Ze waardeert de geleverde

inspanningen maar merkt op dat ze in feite te laat zijn. Ze verwijst in dat verband naar de belangen (bepaalde grondrechten, onttrokken worden aan de natuurlijke rechter enzovoort) die op een bepaald ogenblik op het spel stonden. Deze belangen zijn misschien niet belangrijk voor ingenieurs maar wel voor de spreekster zeker nu blijkt dat veel verkeer is gelopen en verkeer is ingeschat. Volgens mevrouw Merckx-Van Goey is men niet zorgvuldig tewerk gegaan.

Gezien de aanbevelingen van het Rekenhof en de antwoorden van minister Peeters, is de spreekster van oordeel dat verslag moet worden uitgebracht aan het Vlaams Parlement over elke geïnvesteerde euro in dat Deurganckdok. Het Vlaams Parlement heeft immers niet alleen een nooddecreet gestemd maar ook bouwvergunningen afgeleverd. Het Vlaams Parlement heeft door het nooddecreet goed te keuren bevestigd dat alle regels scrupuleus zullen worden nageleefd: de milieuwetgeving, de regels op de ruimtelijke ordening en de Europese regels. Omdat het Vlaams Parlement dat niet kan controleren, heeft de spreekster zich indertijd onthouden. Daarenboven hebben maar zeer weinig parlementsleden de eigenlijke bouwvergunningen nagekeken. Minister Kris Peeters is verplicht verslag uit te brengen aan het Vlaams Parlement over het Deurganckdok zelfs al is het decreet over de controle op grote infrastructuurprojecten van 2002 nog niet operationeel gemaakt. Zij dringt aan op een transparante verslaggeving gezien de aard van het Deurganckdok immers zeer grondig verschilt van om het even welk ander groot infrastructuurproject omdat het volledig gefinancierd wordt met gemeenschapsgeld.

In 1995 was er sprake van 223 miljoen euro. In 2006 645 miljoen euro. Het argument van de heer Aerts dat dit bedrag alle kosten bevat van bouwwerken die verband houden met het Deurganckdok, gaat voor de spreekster niet op. Het Vlaams Parlement heeft immers de bouwvergunning voor de ontsluitingswerken (onder meer spoorwegbedding enzovoort) ook goedgekeurd: dat was een gemakkelijke manier van werken voor de administratie. Daarom moeten de kosten voor deze werken aan de totale factuur toegevoegd worden. Stellen dat de kosten in 1995 verkeerdt zijn ingeschat, gaat volgens de spreekster niet op.

Hetzelfde lid vraagt een finaal overzicht van de evolutie van de voorspelde goederentrafieken en de werkgelegenheid in 1995, 1998 en 2006. Indertijd waren er prognoses gevoegd bij het voorstel van decreet dat

geleid heeft tot het nooddecreet. Zij wil nu eens de vergelijking maken en dringt aan op dit cijfermateriaal.

Het risicobeheersysteem moet volgens de heer Martens kwalitatief zijn. Zij sluit zich hierbij aan en verwijst naar een voetnoot in het rapport van het Rekenhof: het gaat over een overzicht van de lessen die de administratie heeft getrokken uit het Deurganckdok. Eén ervan is het borgen van een onafhankelijke interne kwaliteitscontrole. Mevrouw Trees Merckx heeft ervaren dat het belangrijk is om alle betrokkenen ernstig te nemen. In dit dossier is dat volgens haar niet altijd gebeurd. Het Havenbedrijf van Antwerpen en de natuurverenigingen werden ernstig genomen. Ze twijfelt echter ten eerste of dat ook gebeurd is met de landbouw en de inwoners van Doel. De spreekster benadrukt dat kwaliteitscontrole respect voor de omwonenden en rechthebbenden impliceert. Zij hoopt dat dit een van de leerprocessen is uit dit dossier.

De vierde aanbeveling van het Rekenhof is dat het gestructureerde overleg – kruispuntcommissie en stuurgroep – wordt voortgezet. Het Rekenhof noemt dat volgens de spreekster ten onrechte positief. De spreekster heeft er geen probleem mee als het de bedoeling is om processen binnen de administratie Ruimtelijke Ordening, Leefmilieu, Mobiliteit en Openbare Werken op elkaar af te stemmen. Als het de bedoeling is elkaar een timing op te leggen, kan men volgens de spreekster nooit garanderen dat de regels ook worden nageleefd. In de loop van de bouw van het Deurganckdok heeft Openbare Werken immers talrijke regels (vooral de Europese) aan de laars gelapt. Het kan evenmin de bedoeling zijn van dergelijk informeel overleg de rechten van burgers buiten spel te zetten. De afspraken die daar gemaakt worden, kunnen volgens de spreekster niet bindend zijn.

Het oordeel van het Rekenhof over aanbeveling 9 'Aangepaste informatieverbreiding voor het Vlaams Parlement' is afwachtend. Begroting en beleidsbrief zijn niet aangewezen om een en ander te controleren. Het Vlaams Parlement moet de nodige informatie krijgen over de uitvoering van het decreet van 2002. De spreekster vraagt een voortgangsrapportage over de afhandeling van het Deurganckdokdossier en over alle andere zaken.

Het Rekenhof heeft geen controles meer uitgevoerd sedert de audit. Er is enkel nog een audit gepland over de schadeclaims. Zal het Rekenhof de eindafre-

kening bekijken? Zal daarover verslag worden uitgebracht aan het Vlaams Parlement?

8. Replik van de minister en zijn administratie

De *voorzitter* heeft begrip voor de bezorgdheden van mevrouw Merckx-Van Goey. Tijdens deze vergadering moet men zich echter beperken tot vragen over het rapport en de aanbevelingen van het Rekenhof.

Minister *Kris Peeters* is het daarmee eens. Als het Vlaams Parlement het Rekenhof vraagt een audit uit te voeren, moet het Rekenhof daarop ingaan. Dat geldt niet voor vragen van de Vlaamse Regering.

De minister vraagt welke vragen het Vlaams Parlement heeft gesteld aan de bevoegde minister tussen 2002 – toen het nooddecreet werd goedgekeurd – en 2005. Tijdens die periode zijn vergunningen afgeleverd en andere belangrijke stappen gezet. Mevrouw *Trees Merckx-Van Goey* repliceert dat het Vlaams Parlement telkens vragen heeft gesteld wanneer de bouwvergunningen bij decreet werden afgeleverd.

Minister *Kris Peeters* verdedigt zijn administratie. Er is altijd een politieke verantwoordelijke voor de afgeleverde bouwvergunningen. Hij is bereid verantwoording af te leggen voor alle stappen gezet na 2004. Hij vindt dat men de administratie geen verwijten mag maken voor feiten van daarvoor omdat de toenmalige politieke verantwoordelijke niet aanwezig is. De heer *Jan Peumans* vindt dat een ongebruikelijke interpretatie van een managementfunctie in de administratie. De minister antwoordt dat een minister verantwoordelijk is voor zijn administratie. Hijzelf is verantwoordelijk sedert 2004.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat het gestructureerde overleg tussen de beleidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken enerzijds, en Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening anderzijds zich op twee niveaus afspeelt. De kruispuntcommissie probeert de opmaak van regelgeving op elkaar af te stemmen. De regelgeving komt vooral tot stand in de domeinen Leefmilieu en Ruimtelijke Ordening. Door dat overleg is de impact van nieuwe regelgeving vooraf al bekend en beschikken de medewerkers die infrastructuurprojecten voorbereiden over veel meer informatie. Dat overleg wordt door alle verantwoordelijken op prijs gesteld. Het overleg verloopt in een positieve en opbouwende sfeer en niemand wordt onder druk gezet.

Daarnaast is voor het Deurganckdok een stuurgroep actief sedert het opduiken van de problemen in 1999. Bij die stuurgroep zijn het overstromingsgebied Kruibeke Bazel Rupelmonde (KBR) en het gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) betrokken. De drie beleidsdomeinen zijn vertegenwoordigd in deze stuurgroep, die wordt voorgezeten door de spreker. Ook daar verlopen de gesprekken in een constructieve sfeer. In de stuurgroep dringt men er wel op aan vooruitgang te boeken wanneer het projecten betreft die aan een termijn gebonden zijn. Wie een MER indient, dringt er bij de andere partijen bijvoorbeeld op aan om snel te reageren. Er is begrip voor de vertegenwoordigers van Leefmilieu en Natuur. De uiteindelijke bedoeling van het overleg is dat iedereen samen en met vereende krachten het doel probeert te bereiken.

9. Replieken van de leden en antwoorden van de minister en zijn administratie

De heer *Jan Peumans* benadrukt dat hij de zeven bijlagen bij de nota wil ontvangen. Hij vindt het onaanvaardbaar dat hij als parlementlid meermaals – want meestal tevergeefs – naar documenten moet vragen en maanden moet wachten vooraleer hij die informatie krijgt.

Hij is er daarnaast van overtuigd dat dergelijke processen nooit waren gestart zonder het Rekenhof.

Eind 2004 heeft de spreker een risicobeheersysteem gevraagd. Het systeem treedt dit jaar wellicht in werking. Hij past uitdrukkelijk voor een systeem dat niets fundamenteels verandert en de minister enkel behoedt voor een administratie die van mening is dat ze onbeperkt gemeenschapsgeld mag uitgeven. Het Deurganckdok is samen met enkele andere dossiers een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet.

Dezelfde spreker is tevreden met de toezegging van de minister om het Vlaams Parlement een verslag te bezorgen over alle grote infrastructuurwerken. Hij weet nog steeds niet waar hij informatie vindt over het Deurganckdok. Hij verwijst naar de website van de Main Port Rotterdam die informatie geeft over de traverse van de A2 tussen Eindhoven en Luik.

Minister *Kris Peeters* geeft de spreker gelijk. In Nederland is de transparantie groter, maar desondanks zijn er daar ook problemen met snel stijgende kosten. De heer *Jan Peumans* zegt dat hij alleen

vraagt naar meer informatie. Hij herinnert de minister eraan dat hij hem het rapport van de onderzoekscommissie Duivesteyn van de Nederlandse Tweede Kamer heeft bezorgd.

Hij stelt voor dat de administratie zich bij het berekenen van de prijs van het Deurganckdok baseert op bladzijde 16 van het rapport van het Rekenhof. Hij geraakt immers niet wijs uit de tabel van de administratie en verklaart meer vertrouwen te hebben in het Rekenhof. Hij dringt aan dat de administratie een kostprijsberekening maakt gebruikmakend van de systematiek die het Rekenhof in zijn rapport hanteert.

Afsluitend zegt dezelfde spreker dat hij op een aantal van zijn vragen geen antwoord heeft gekregen.

Op zijn vraag naar het resultaat van het onderzoek door de bedrijfsrevisor is niet echt geantwoord ondanks het fundamentele belang van dat onderzoek.

Er is niet geantwoord op zijn vraag of op voorhand grondig onderzoek is gebeurd naar de ringweg.

Niemand heeft geantwoord op zijn vraag over prijscontrole en nacalculatie van de bijzondere projecten. Hij heeft de teksten bovendien te laat ontvangen en houdt zich het recht voor om later bijkomende vragen te stellen omdat de gemeenschap het recht heeft te weten hoeveel het Deurganckdok uiteindelijk gekost heeft en wie waarvoor verantwoordelijk is.

Indertijd is het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) opgericht. Hij raadt de heer Desmyter en de minister aan na te gaan waarom LIN toen precies is opgericht: om tot onderlinge afstemming te komen. Hij twijfelt aan het nut van de huidige opsplitsing in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid (BBB).

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de bijlagen bezorgd worden aan het commissiesecretariaat. De vragen waarop geen antwoord is gekomen, zullen schriftelijk beantwoord worden. Het schriftelijke antwoord zal aan het verslag toegevoegd worden.

De heer *Freddy Aerts* zegt dat de heer Peumans de indruk wekt dat de administratie de neiging heeft onbeperkt geld uit te geven. Hij vraagt hem de administratie niet te overschatten. De delegaties zijn immers beperkt.

De heer *Bart Martens* merkt op dat al een hele weg is afgelegd. Voor de eerste verdieping van de Wester-

schelde, die twee regeerperiodes terug is uitgevoerd, werden geen kosten-batenanalyse of MER opge maakt. Na een kritisch rapport van het Rekenhof en de Nederlandse Rekenkamer is dat wel gebeurd. De besluitvorming voor de nieuwe verdieping van de Westerschelde is veel beter onderbouwd. Er is een maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt door het Nederlandse Centraal Planbureau en VITO. Er was zowel goed bestuurlijk als goed maatschappelijk overleg met de betrokken administraties, lokale besturen en maatschappelijke actoren: Overleg Adviserende Partijen (OAP). Het succes van de ontwikkelingsschets bewijst dat dit de te volgen weg is voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven.

Hetzelfde lid heeft nog drie vragen.

De spreker vraagt de minister in dit kader in welke mate men van plan is het strategische plan van de Antwerpse haven niet alleen aan een plan-MER te onderwerpen maar ook aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hij kreeg op deze vraag nog geen antwoord.

In welke mate zal bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van het strategische plan maatschappelijk overleg plaatsvinden? De spreker geeft in dat opzicht mevrouw Merckx-Van Goey gelijk: het overleg was beperkt tot bestuurlijk overleg. Door de maatschappelijke actoren te betrekken, is naast een bestuurlijk draagvlak ook een maatschappelijk draagvlak gegroeid.

Er is sprake van aanbestedingen nog voor er een vergunning is en werken worden gestart terwijl een schorsingsverzoek is ingediend bij de Raad van State. De spreker vraagt of de minister bereid is om deze praktijk te evalueren in het kader van risicobeheer en om schadeclaims vermijden

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat de heer Martens heel wat vragen stelt die naar zijn intenties peilen. Op dergelijke vragen hoeft hij niet in te gaan. De voorzitter treedt de minister daarin bij. De heer *Carl Decaluwe* stelt als Bureau lid dat het Reglement moet toegepast worden. Vragen over de intenties van een minister zijn niet toegestaan.

Minister *Kris Peeters* heeft de gouverneurs van Oost-Vlaanderen en van Antwerpen uitgenodigd om overleg te plegen over de verdere aanpak van de strategische plannen van de havens van Gent en Antwerpen. Hij zal hetzelfde doen voor de haven van Zeebrugge. Het havendecreet bepaalt dat een subregionaal overlegorgaan georganiseerd moet worden.

In Antwerpen is dat nog niet gebeurd. Het Gentse subregionale overlegorgaan is opgericht maar werkt niet. De Gentse haven heeft daarom een ander subregionaal overleg opgestart met alle betrokken actoren. In Antwerpen is een centrale werkgroep in het leven geroepen met alle betrokken actoren. De gouverneurs zullen de werkgroepen voor de verdere bespreking van de strategische plannen voorzitten. De agenda zal worden vastgelegd net zoals de te bespreken onderwerpen. De administratie steunt de overleggroepen om tot resultaat te komen.

De minister zal rekening houden met alle suggesties. Hij antwoordt enkel op vragen wanneer de beslissing vaststaat. Hij doet niet mee aan spelerei omdat hij later niet geconfronteerd wil worden met zijn antwoord op vragen naar intenties.

Mevrouw *Annick De Ridder* dankt de minister voor zijn antwoord. Ze is tevreden met het antwoord over de audit voor de baggerwerken. Ze vraagt de commissievoorzitter hoe die audit concreet besproken zal worden. Ze wil duidelijkheid over de huidige financiële toestand en wil weten wat de voorbije 33 jaar in de onderhandse gunningen te veel is betaald.

Ze heeft geen antwoord gekregen op de vraag of er nog andere grote infrastructuurwerken worden uitgevoerd die los van elke vorm van concurrentie gegund werden.

Ze is tevreden dat de minister de aanbevelingen van het Rekenhof op andere – al dan niet toekomstige – projecten wil toepassen. Ze verwijst naar de Liefkenshoekspoortunnel. In die context dringt ze erop aan de discussie te starten over de eventuele ontwikkeling van het Saeftinghedok.

Minister *Kris Peeters* antwoordt dat hij graag ingaat op vragen van het Vlaams Parlement over bijkomende informatie. De werken voor de Liefkenshoekspoortunnel worden uitgevoerd door Infrabel. De Vlaamse overheid financiert dat project gedeeltelijk. Voor bijkomende uitleg raadt de minister aan Infrabel uit te nodigen.

Voor zover de minister weet, zijn geen andere infrastructuurwerken gegund los van elke concurrentie. Hij veronderstelt dat het Vlaams Parlement een en ander van nabij volgt.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar bladzijde 52 van het rapport van het Rekenhof. De Vlaamse Regering

heeft op 19 mei 2000 beslist dat ze in 2007 zal beslissen over het Saeftinghedok. Bij de opening van het Deurganckdok is echter gezegd dat deze Vlaamse Regering geen beslissing zal nemen over het Saeftinghedok. De spreker vindt dat inderdaad moet gewacht worden tot duidelijk is in welke mate het Deurganckdok de vooropgestelde doelstellingen haalt. Hier en daar duikt de mening op dat dit dok te groot is. De spreker verwijst in dit kader ook naar een studie van de Nationale Bank van België over de voorhaven van Zeebrugge die overgedimensioneerd is.

Hij noemt het rapport van het Rekenhof interessant omdat eruit blijkt dat de minutieuze voorbereiding van de administratie een lachertje was. De totstandkoming van dit project getuigt van een zeldzame vorm van amateurisme.

De verslaggever,

Jan
PEUMANS

De voorzitter,

Marc
VAN DEN ABELEN

BIJLAGE 1

Aanvullende schriftelijke antwoorden van de minister op onbeantwoorde gestelde vragen

Bijlage 1: Aanvullende schriftelijke antwoorden van de minister op onbeantwoorde gestelde vragen

1. Wat is er tot op heden uitgegeven met betrekking tot het sociaal begeleidingsplan Doel?

Onderstaande tabel is een uittreksel uit de tabel die bezorgd werd aan de commissie :

Omschrijving	Werkelijke verbintenissen		
	Totaal	Vlaamse Gewest	Andere overheden
Onteigeningen MIDA	12.394.665,74	12.394.665,74	0
Personeel aankoopcomité	203.309,13	203.309,13	0
Overeenkomst Maatschappij	247.893,52	247.893,52	0
Totaal onteigeningen	12.845.868,39	12.845.868,39	0
Onteigeningen Doel centrum en omgeving	44.176.592,13	44.176.592,13	
Leefgemeenschapspremie	2.478.935,00	0	2.478.935,00
Sociaal bemiddelaar	1.155.606,00	1.155.606,00	
Supplementaire projecten	203.977,64	203.977,64	0
Beheervergoeding Intercommunale Land van Waas	309.980,37	309.980,37	0
Cofinanciering bouw woningen en uitrusting kavels	463.680,60	154.560,20	309.120,40
Totaal sociaal begeleidingsplan	48.788.771,74	46.000.716,34	2.788.055,40

2. Hoe is men doorheen de verschillende ramingen voor het Deurganckdok van 250 tot het huidige bedrag gekomen?

De geraamde kostprijs voor het Deurganckdok, die ook volgens het auditrapport van het Rekenhof (stuk 37-F (2004-2005)) als referentie dient gebruikt te worden om de werkelijke kostprijs mee te vergelijken bedraagt **430.772.729 euro**. Deze raming is in het rapport van het Rekenhof terug te vinden in de tabel op pagina 16 en wijkt sterk af van de geciteerde 250 miljoen euro.

Dit zijn prijsramingen, zoals geciteerd in de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 januari 1998, gecorrigeerd met niet-recupereerbare btw voor de werken uitgevoerd door het Vlaamse Gewest en aangevuld met de kostprijsraming van het Sociaal Begeleidingsplan Doel. De prijsramingen uit deze regeringsbeslissing zijn op hun beurt gebaseerd op ramingen uit de startnota uit 1995.

De werkelijke kostprijs van het totaalproject bedraagt, volgens huidige berekeningen **664.799.112 euro**. De verschillen tussen de raming en de werkelijke kostprijs worden veroorzaakt door verschillende factoren.

- De inflatie zorgt reeds voor een aanzienlijk aandeel van de prijsstijging. De ramingen werden immers uitgevoerd met het prijspeil van 1994 (dit werd steeds meegegeven met de besluitvorming). Uit de tabel in bijlage blijkt dat de herzieningen voor de kaaimuurwerken en de baggerwerken reeds **43.110.305,20 euro** bedragen. Het exacte aandeel van de prijsevolutie in de totale kostenstijging is echter niet zonder meer af te zonderen.

- De schadeclaims ten gevolge van de schorsing van de werken waren evenmin vooraf in te calculeren en sluiten op een bedrag van **27.218.121,57 euro**.
- Vele verschillen tussen de ramingen en de uiteindelijke kostprijs zijn het gevolg van wijzigingen in het project die de Vlaamse Regering heeft bevolen in een latere fase.
 - Na de initiële opstart en de schorsing van de werken zijn nog tal van bijkomende, onvoorziene studies uitgevoerd, waaronder de nieuwe leefbaarheidsstudie voor Doel, een nieuw MER, stabiliteits- en landschapsstudies ten bedrage van **1.535.807,09 euro**.
 - De voorziene binnenvaartkaai in het dok is vervangen door een duurdere diepwaterkaai.
 - De bouw van de dam in het Doeldok is slechts later beslist. Het kostenplaatje hiervan bedraagt **37.583.628,27 euro**.
 - De natuurcompensaties werden bij de aanvang van het project niet afzonderlijk geraamd, omdat volgens de toenmalige inzichten maar in minimale natuurherstelwerken diende te worden voorzien. Achteraf, wegens gewijzigde zienswijze en wetgeving, is hiervoor toch **39.039.885,54 euro** uitgetrokken.
- Een aantal werken werden niet opgenomen in de oorspronkelijke ramingen, maar worden momenteel wel bij het project Deurganckdok gerekend:
 - Wat betreft de andere infrastructuurwerken werden enkel de leefbaarheidsbuffer en de verplaatsing van de hoogspanningslijnen voorzien.
- De kostprijs van de wegeniswerken is aanzienlijk verhoogd door het project ‘aansluiting R2’. Om verschillende redenen is de complexiteit en de kostprijs van deze werken aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de situatie in 1995:
 - Voor een duurzame mobiliteit en modal split-verhouding, wordt een uitgebreide sporenbundel met 18 sporen aangelegd naast de R2. De wegaansluiting naar de R2, dient deze sporenbundel te dwarsen met twee grote bruggen.
 - In de besprekingen over de principes van het strategisch plan (1999), werden tevens mobiliteitsaspecten meegenomen. Een ontsluiting diende vanaf dan te gebeuren volgens nieuwe principes (meer en betere ontsluitingspunten). Deze aanpassingen voor een betere mobiliteit en grotere veiligheid brachten extra werken (vb. rondpunt aan de Sint-Annalaan, ...) en een kostprijsverhoging met zich mee.
 - Bovendien werden in het project “aansluiting R2” ook andere wegenwerken opgenomen, die niet verbonden zijn met de aanleg van het Deurganckdok (herprofilen parallelwegen R2, heraanleg wegen ten noorden van de Kallosluis, afwatering Kruipin, fietspad langs Molenweg, ...). Het is dus niet correct het totale aanbestedingsbedrag te vergelijken met het geraamde bedrag in 1995.
- De capaciteit van het Deurganckdok is aanzienlijk gestegen (met meer dan een factor 2). De weg- en spoorontsluitingen werden oorspronkelijk slechts voorzien voor de oorspronkelijk geraamde capaciteit van het dok en er dienden bijgevolg doorheen de jaren bijkomende maatregelen getroffen voor een vlotte aan- en afvoer van de containers via de hinterlandverbindingen. Eén voorbeeld hiervan kan gegeven worden met de westelijke ontsluiting. In 1995 werd er van uit gegaan dat de ontsluiting van het Deurganckdok diende te gebeuren langs de oostelijke zijde. De westelijke wegontsluiting (en bijbehorende aanleg van spoorzaten) wordt in de startnota zeer kort vernoemd, maar werd toen niet beschouwd als een zeer belangrijke verbinding. Daarom werden de kosten voor de weg “De Blikken” in 1995 niet geraamd als zijnde een kost horende bij het project Deurganckdok. Het belang van de westelijke ontsluiting werd pas onderkend bij de opmaak van het nooddecreet. Het gaat hier over **5.950.546,87 euro**.
- Een stijging van 155 miljoen euro wordt hierboven verklaard. De resterende 80 miljoen euro aan prijsstijging kan als volgt verklaard worden :
 - IN MEER ca 120 miljoen euro
 - Een aantal zaken worden wel aangehaald maar de impact wordt niet becijferd. Zo o.a. de de wegontsluiting naar R2 (goed voor een verklaring voor ca 14,7 miljoen euro).
 - Daarnaast is er 22,9 miljoen euro te verklaren door de afvoer van baggerspecie naar KBR en Steendorp.
 - 1 miljoen meer bij studies, 0,8 miljoen meer bij andere aanlegwerken
 - daarnaast 8,7 miljoen extra bij baggerwerken
 - daarnaast 72 miljoen extra bij kaaimuurwerken (een deel hiervan wordt verklaard door de uitvoering van een duurdere diepwaterkaai)

- o IN MIN ca 40 miljoen euro
 - feederkaai doeldok niet uitgevoerd 37 miljoen euro
 - onteigeningen MIDA en sociaal begeleidingsplan 4,4 miljoen euro minder dan raming

3. Er wordt gevraagd naar een overzicht van de evolutie van de voorspelde goederentrafiek en de werkgelegenheid in 1995, 1998 en 2006?

Volgende bronnen werden geraadpleegd voor de prognoses aangaande goederentrafiek en tewerkstelling:

- 1995: Startnota Containerkaai-West
- 1998: geen informatie beschikbaar. Wel worden in de beslissing van de Vlaamse Regering inzake de aanleg van een containergetijdendok van 20 januari 1998 verwezen naar de resultaten van de kosten-batenanalyse. Deze kosten-batenanalyse werd uitgevoerd in 1996/97, gepubliceerd in boekvorm in 1997 en besproken in het Jaarverslag 1997 van de Vlaamse Havencommissie.
- In 2005 is er een prognose gemaakt in de Economische Ontwikkelingsstudie (EOS) opgesteld door ECSA in de context van het strategisch planningsproces van de haven.
- In 2006 werd een prognose opgesteld door OSC (Ocean Shipping Consultants) in het kader van een afweging tussen getijdenterminals versus terminals achter de sluizen.

Aan te stippen valt dat dit allemaal studies zijn die prognoses maken voor de totale groei van de containeroverslag in de haven. Alleen de kosten-batenanalyse (1996/97) van het dok geeft een aparte raming van de toekomstige trafieken aan het Deurganckdok.

Geen enkele studie geeft aparte cijfers inzake de aan het dok gerelateerde tewerkstelling. In de kosten-batenanalyse worden enkel gemonetariseerde cijfers gegeven (tewerkstellingsbaten uitgedrukt in BEF/teu). In de EOS-studie (2006) wordt een prognose van de tewerkstelling gegeven voor de transportgerelateerde havenactiviteiten waarvan het grootste deel van de tewerkstellingsgroei kan worden toegeschreven aan de geleidelijke ingebruikname van het Deurganckdok.

Tabel 1

	Prognoses containeroverslag haven van Antwerpen, in teu				Reële overslag haven van Antwerpen	Prognose DGD	DGD reël
jaar studie	1995	1997	2005	2006			
studie	Startnota	KBA DGD VHC 1997	EOS	OSC		KBA DGD	
				Base case			
2000	2.752.000	2.870.918					
2006	3.583.600	4.024.180	7.445.685	6.897.100	7.018.794	271.343	810.220
2010	4.138.000	4.722.663	9.978.247	8.880.000		686.560	
2015	4.728.000	5.343.176	12.648.123	11.281.200		1.846.415	
2020			14.213.172	13.759.100			

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de eerste studies de groei van de containeroverslag sterk onderschatten. Voorspellingen voor 2015 uit de KBA (1996/97) werden in de realiteit al in 2003 behaald. De recente prognoses liggen meer in lijn met de reële ontwikkelingen en wijzen op een sterke groei de volgende jaren.

Tabel 2

Directe tewerkstelling transportsector Antwerpen, 2005-2020		
	Aantal	Toename
2005	36.796	
2010	41.285	4.489
2015	43.668	2.383

De raming van de groei van de tewerkstelling in de EOS-studie (2005) zoals weergegeven in tabel 2 laat een groei van ongeveer 6.872 directe arbeidsplaatsen zien tot 2015, een toename die in grote mate kan worden toegeschreven aan de geleidelijke ingebruikname van het Deurganckdok en de ermee gerelateerde uitbouw van logistieke activiteiten in de haven.

Ten andere zoekt het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de invulling van het dok te waarborgen door de opname van minimum overslagcijfers in de concessieovereenkomsten met de stouwers. Bij het niet-behalen van deze minimumcijfers wordt tot 2010 een financiële penalisatie opgelegd en vanaf 2011 kan de concessie zelfs geheel of gedeeltelijk worden teruggenomen.

4. De vraag wordt gesteld wat de stand van zaken is inzake het organiseren van een onafhankelijke interne kwaliteitscontrole binnen de administratie?

Het in de toelichting van de minister op 30 januari 2007 aan de commissie besproken en momenteel bij het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken in ontwikkeling zijnde model van rapporteringsfunctie voorziet in een onderdeel “adviezen van externe deskundigen”.

Dit onderdeel heeft betrekking op een kwaliteitscontrole onder de vorm van een zogenoemde ‘second opinion’. Deze deskundigen kunnen zowel deskundigen extern aan de administratie zijn, alsook onafhankelijke deskundigen binnen de Vlaamse overheid, die op deze wijze instaan voor een interne kwaliteitscontrole.

In zijn toelichting van 30 januari 2007 heeft de minister tevens verduidelijkt hoe door de toepassing van een risicobeheersysteem bij belangrijke infrastructuurprojecten de risico’s op een operationeel en strategisch niveau in beeld gebracht, beoordeeld en gemonitord worden. Dit risicomanagement is zelf een vorm van kwaliteitscontrole.

Tenslotte worden momenteel binnen het Vlaams ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, in het kader van de beheersovereenkomsten met de intern verzelfstandigde agentschappen, de modaliteiten voor een interne controlefunctie uitgewerkt.

5. De vraag wordt gesteld om een voorstelling te maken van het overzicht van de kostprijs van het project Deurganckdok, conform met de onderverdeling gemaakt door het Rekenhof, op blz. 16 van zijn audit.

Onderstaand overzicht van de totale kostprijs van het Deurganckdokproject wijkt af van de tabel die aan de commissie voorgelegd werd op 30 januari 2007. De verschillen situeren zich grotendeels in het meer volledig in beeld brengen van de kostprijs van de realisatie van enige natuurcompensatiegebieden.

Het betreft met name :

- het eerder niet in beeld brengen van de verwervingen ten behoeve van de natuurcompensaties Paardenschor (2.231.041euro) en Weidevogelgebied KBR (4.557.000 euro), beiden gedragen door de afdeling Zeeschelde.
- het eerder niet in beeld brengen van de gronden die reeds verworven waren (lang) voorafgaand aan het project (± 1.000.000 euro)
- het eerder niet in beeld brengen van een groot deel van de studies en inrichtingswerken van de natuurcompensatiegebieden, grotendeels betaald door het Antwerps Havenbedrijf (± 12.000.000 euro)

Zie onderstaand uittreksel uit de tabel die aan de leden van de commissie bezorgd werd:

Omschrijving	Werkelijke verbintenissen		
	Totaal	Vlaamse Gewest	Andere overheden
Voorstudies	2.500.181,62	2.200.840,37	299.341,25
Bijkomende studies	1.535.807,09	654.961,76	880.845,33
Kaaimuren	258.620.167,60	154.826.527,56	103.793.640,04
Schadevergoedingen	27.218.121,57	16.330.872,94	10.887.248,63
Baggerwerken	224.644.782,04	224.644.782,04	0
Andere	13.059.602,07	11.973.290,07	1.086.312,00
Wegen	36.545.924,36	24.356.280,71	12.189.643,65
Onteigeningen MIDA	12.845.868,39	12.845.868,39	0
Sociaal begeleidingsplan	48.788.771,74	46.000.716,34	2.788.055,40
Natuurcompensaties	39.039.885,54	24.272.651,02	14.767.234,52
Totaal	664.799.112,03	518.106.791,21	146.692.320,82

6. Wat zijn de resultaten van de door AWZ en GHA aangestelde bedrijfsrevisoren?

De oorspronkelijke claim met betrekking tot de onderaannemers en de leveranciers bedroeg 6.057.824 euro. In afwachting van het nazicht door KPMG, werd reeds 80 % van het door de aannemer ingediende bedrag van de geleden schade betaald, om verwijlntresten te vermijden (betaald: 4.846.259,26 euro).

In het rapport van KPMG werden correcties voorgesteld ten bedrage van 1.773.944 euro. Een aandeel van 682.983 euro van dit bedrag werd opgenomen in dit rapport op aangeven van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de afdelingen Maritieme Toegang en Algemene Technische Ondersteuning van het Vlaamse Gewest. Het bekomen resultaat van de aangestelde bedrijfsrevisor kan dus bepaald worden op 1.090.961 euro.

Verder werden, na het verschijnen van het rapport van KPMG, nog extra correcties voorgesteld door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de afdelingen Maritieme Toegang en Algemene Technische Ondersteuning van het Vlaamse Gewest ten bedrage van 217.603 euro.

De totale correctie op de claim met betrekking tot de onderaannemers en de leveranciers bedroeg bijgevolg 1.991.547 euro. De schadeclaims met betrekking tot de onderaannemers en leveranciers konden bijgevolg herrekend worden, resulterend in een totaalbedrag van 4.066.277 euro (afgerond), hetzij 2.366.309 euro voor deel I en 1.699.968 euro voor deel II.

Aangezien in eerste instantie slechts 80% van het geclaimde bedrag betaald werd, diende ook niet het volledige bedrag van de correcties teruggevorderd maar slechts het deel van 779.982 euro (deel I: 665.910 euro ; deel II: 114.072 euro). De respectievelijke te veel betaalde bedragen werden ambtshalve in mindering gebracht op de betaling van een aantal facturen.

7. De realisatie ringweg heeft meer gekost dan geraamd (+ 1 miljoen euro). Wat is hier de reden van? Is er voorafgaandelijk bodemonderzoek geweest?

De raming van de werken aan de ringweg gebeurde op basis van de gekende kosten voor klassieke wegenwerken in het havengebied. Volgens de oorspronkelijke planning werden wegen aangelegd op infrastructuurstroken. Bij het opspuiten met baggerspecie van deze toekomstige infrastructuurstroken werd destijds hieraan speciale aandacht besteed.

Het gebied waarin nu het Deurganckdok met containerterminals en ontsluitingsinfrastructuur worden aangelegd, was voorheen bestemd voor de uitbouw van het toekomstig industriegebied. Aldaar werden bij de opspuitingswerken dan ook minder strenge kwaliteitseisen gehanteerd. Het gebied, gelegen tussen de ring R2 en het Doeldok, is onder meer opgehoogd met de restspecie afkomstig van de bouw van de

Berendrechtsluis. Op vele plaatsen op het tracé van de weg was er enkel slib of opgespoten polder aanwezig. De grondverbetering, die uit te voeren was om een degelijke wegenis aan te leggen, was meer omvangrijk dan voorzien bij het opmaken van het bestek. De weg kon echter niet uitgevoerd worden zonder deze bijkomende grondverbetering.

In de uitbouw van de haven op de Linkerscheldeoever werd in het verleden enkel voorafgaandelijk bodemonderzoek uitgevoerd in de omgeving van kunstwerken, zoals bruggen, kokers, duikers, e.d.. Zoals bovenvermeld werd de wegenis steeds aangelegd op opgehoogde infrastructuurstroken, waarvan minstens de bovenste twee meter bestond uit goed zand, en was hierdoor dergelijk onderzoek op het volledige tracé overbodig en een onverantwoorde meerkost. Bij het ontwerp van dit project werd echter geen rekening gehouden met de bestemmingswijziging van de zone.

8. De vraag wordt gesteld wat de resultaten zijn van de prijscontrole en de nacalculatie van het opvullen van het Doeldok?

De resultaten van deze prijscontrole worden als bijlage bij deze nota gevoegd.

BIJLAGE 2

Begrotingsgegevens Deurganckdok

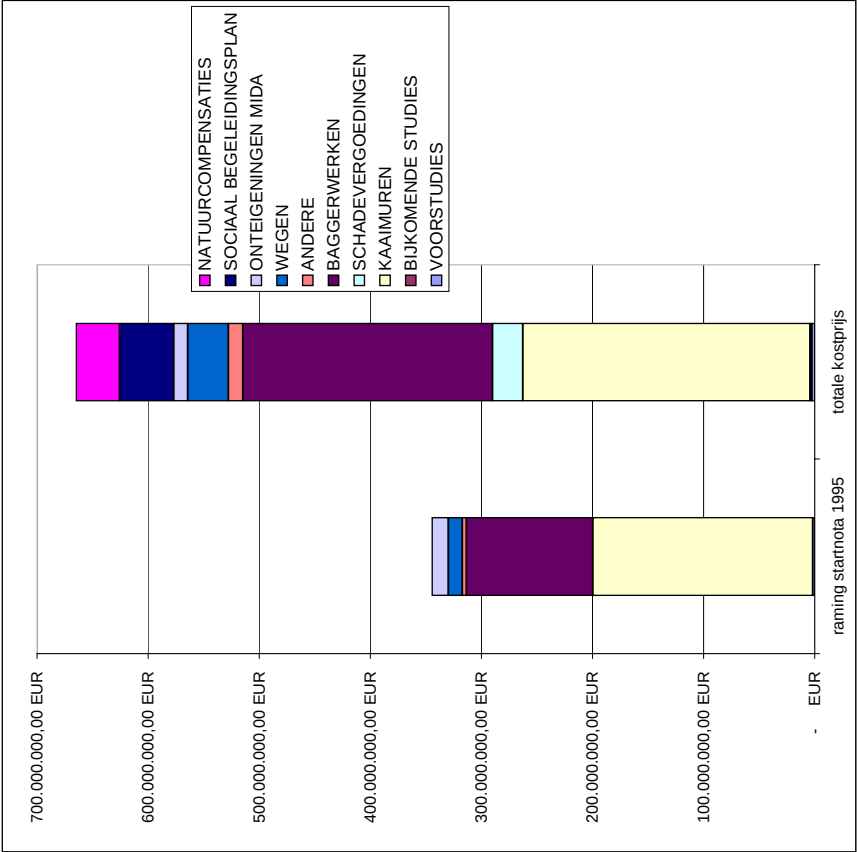
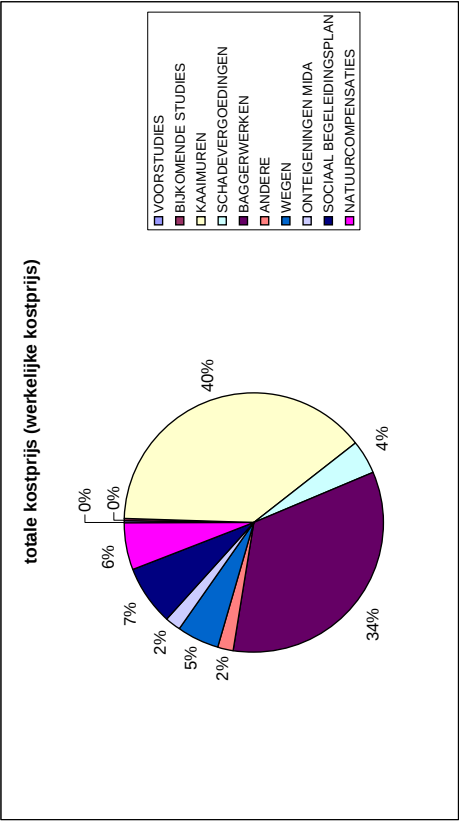
Begrotingsgegevens Project Deurganckdijk (cfr noodzakelijke vastleggingen)(1000 EUR)																								
Deelproject	%	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		TOTAAL		TOTAAL Gewest + andere
		Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere	Gewest	Andere			
Voorbereidende studies																						2201	299	2500
Bijkomende studies																						655	881	1536
Kaaimuren																						171157	114680	285838
Kaaimuren I DC 1	60%	30739	20493																			30739	20493	51231
Kaaimuren I verrekningen	60%									2543	1695			236	158	227	151	473	315	1	0	3479	2319	5798
Kaaimuren I herzieningen	60%	2172	1448																			2794	1863	4656
Kaaimuren deel I: totaal	60%	32910	21940	0	0	0	0	0	0	2543	1695	0	0	236	158	849	566	473	315	1	0	37012	24674	61686
Kaaimuren I uitbreiding 400 m	60%									8715	5810											8715	5810	14524
Kaaimuren I uitbreiding 400m verrekningen	60%																					42	28	71
Kaaimuren I uitbreiding 400 m herzieningen	60%										1220	813				146	98					1366	911	2277
Kaaimuren deel I + 400m: totaal	60%	0	0	0	0	0	0	0	0	8715	5810	1220	813	0	0	187	124	2	1			10123	6749	16872
Kaaimuren II DC 1 - 2 - 3	60%																							
Kaaimuren II verrekningen	60%			16857	11238	12018	8012	9920	6614					1328	866							40124	26749	66873
Kaaimuren II herzieningen	60%													422	282			0	758	983	-103	1405	937	2342
Kaaimuren deel II: totaal	60%	0	0	16857	11238	12018	8012	10506	7004	141	94	2358	1572	1751	1167	824	549	0	758	983	-103	45437	30291	75728
Kaaimuren III DC 1 - 2 - 3	60%											10119	6746	31794	21196							41913	27942	69855
Kaaimuren III verrekningen	60%															0	0	0	0	0	1	0	0	0
Kaaimuren III herzieningen	60%													1485	990	5104	3403					6589	4392	10981
Kaaimuren deel III: totaal	60%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10119	6746	33279	22186	5104	3403	0	0	0	0	48502	32335	80837
Kaaimuren III uitbreiding 400 m	60%											9496	6331									9496	6331	15827
Kaaimuren III uitbreiding 400m verrekningen	60%															0	0	135	90			135	90	226
Kaaimuren III uitbreiding 400 m herzieningen	60%													575	383							575	383	959
Kaaimuren deel III + 400 m: totaal	60%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9496	6331	575	383	0	0	135	90			10207	6804	17011
Kaaimuren I DC2 Bewarende maatregelen/stilleg	60%								1116	744												1116	744	1860
Kaaimuren I DC3 Bijkomend werk/opstart	60%									807	538											807	538	1345
Kaaimuren II DC7 Bewarende maatregelen/stilleg	60%							809	539													809	539	1348
Kaaimuren II DC9 Bijkomend werk/opstart	60%									488	325											488	325	813
Bijakten voor prijsstelling staal: Deurganckdijk	60%																							
Technische controle kaaimuurwerken	0%																							
subtotaal		32910	21940	16857	11238	12018	8012	12430	8287	12693	8462	23193	15462	35841	23894	6964	4642	937	1383	983	-103	154827	103793	258620
Stillegkosten																								
Stilstand materieel	60%							2582	1721		1147											4303	2869	7172
Rendementsverliezen	60%							4038	2692													4038	2692	6730
Heropstart	60%											2797	1864									2797	1864	4661
Omzederiving	60%									3768	2512											3768	2512	6280
Onderaannemers en leveranciers	60%									2908	1939											2908	1939	4846
Dubbelteiling 17 % stilstand materieel	60%													-451	-300							-451	-300	-751
Minpositen	60%													-468	-312	-564	-376					-1032	-688	-1720
subtotaal								6620	4413	8397	5598	2797	1864	-919	-612	-564	-376					16331	10887	27218
Baggerwerken																						224646	0	224646
Baggerwerken Fase 1	100%			2709		3528				28861		492										35610	0	36610
Baggerwerken Fase 1 herzieningen	100%					1075				6401		563				694						8733	0	9360
Baggerwerken fase 1: totaal	100%	0	0	2709	0	4603	0	0	0	35282	0	1056	0	0	0	694	0	0	0	0	0	44343	0	44343
Baggerwerken Fase 2	100%																					24600	0	24600
Baggerwerken Fase 2 herzieningen	100%															2660					2660	0	2660	
Baggerwerken fase 2: totaal	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24600	0	0	0	2660	0	0	0	0	27260	0	27260	
Baggerwerken Fase 3	100%																							
Baggerwerken Fase 3 herzieningen	100%													33050		9816		22799		0	65664	0	65664	
Baggerwerken fase 3: totaal	100%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33050	0	15527	0	22799	0	0	71375	0	71375	
Baggerwerken Afvoer specie naar KBR	100%																							
Baggerwerken Afvoer specie naar KBR herzieningen	100%																					10505	0	10505
Baggerwerken Afvoer specie naar KBR: totaal	100%																					10505	0	10505
Baggerwerken Afvoer specie naar KBR: totaal	100%																					621	0	621
Baggerwerken Afvoer specie naar Steendorp	100%																					11126	0	11126
Baggerwerken Afvoer specie naar Steendorp	100%																					12355	0	12355
Dam Doelblok (lundering + dam)	100%									7742		23328										31070	0	31070
Dam Doelblok herzieningen	100%									1138		2171		1002		2202						6514	0	6514

BIJLAGE 3

Overzicht Deurganckdokproject

aantal onvoorziene studies
niet geraamd
niet uitvoering feederkaai / onvoorziene kosten stilig /
onvoorziën
dam Doeldok / niet geraamde BTW / prijssherziening
spoorzaten en bijkomende opdroging niet voorzien
bijkomende ontsluitingswegen niet voorzien
nauwkeurig geraamd
grootendeels onteigeningen Doel-dorp
niet voorzien

opschrijving	raming startnota 1995 totaal	raming principieelbesteding 1998 totaal	gewest	anderen	totaal kostprijs totaal	gewest	anderen	% G	% A	aandeel	toename
VOORSTUDIES	1.561.729,19 EUR	1.561.729,19 EUR	1.437.782,43 EUR	123.946,76 EUR	2.500.181,62 EUR	2.200.840,37 EUR	299.341,25 EUR	88%	12%	0,38%	60,1%
BIJKOMENDE STUDIES	-	- EUR	- EUR	- EUR	1.535.807,09 EUR	654.961,76 EUR	880.845,33 EUR	43%	57%	0,23%	-
KAAIMUREN	197.893.399,84 EUR	197.893.399,84 EUR	1.118.736.039,90 EUR	79.157.359,94 EUR	258.020.167,60 EUR	154.826.827,56 EUR	103.793.640,04 EUR	60%	40%	38,90%	30,7%
SCHADEVERGOEDINGEN	113.950.456,00 EUR	137.880.051,76 EUR	137.880.051,76 EUR	- EUR	27.218.121,57 EUR	16.330.872,94 EUR	10.887.248,63 EUR	60%	40%	4,09%	-
BAGGERWERKEN	3.718.402,87 EUR	12.394.676,24 EUR	10.907.315,09 EUR	1.487.361,15 EUR	224.644.782,04 EUR	224.644.782,04 EUR	- EUR	100%	0%	33,79%	62,9%
ANDERE	12.394.676,24 EUR	14.997.558,25 EUR	14.997.558,25 EUR	- EUR	13.059.602,07 EUR	11.973.290,07 EUR	1.086.312,00 EUR	92%	8%	1,96%	5,4%
WEGEN	14.687.691,34 EUR	14.687.691,34 EUR	10.967.900,27 EUR	- EUR	36.545.924,36 EUR	24.356.280,71 EUR	12.189.643,65 EUR	67%	33%	5,50%	143,7%
ONTEIGENINGEN MIDA	14.687.691,34 EUR	51.357.622,97 EUR	45.327.000,46 EUR	6.030.622,51 EUR	48.788.771,74 EUR	12.845.868,39 EUR	35.942.903,35 EUR	100%	0%	1,93%	-12,5%
SOCIAAL BEGELEIDINGSPLAN	-	- EUR	- EUR	- EUR	39.039.985,54 EUR	24.272.651,02 EUR	14.767.334,52 EUR	62%	38%	5,87%	-5,0%
NATUURCOMPENSATIES	344.206.355,48 EUR	430.772.729,59 EUR	340.253.648,17 EUR	86.799.290,35 EUR	664.799.112,03 EUR	518.106.791,21 EUR	146.692.320,82 EUR	78%	22%	100,00%	54,3%



BIJLAGE 4

Prijscontrole Doeldok

Bijlage 4: Prijscontrole Doeldok

1. Deelcontracten betreffende de bouw van de scheidingsdam in het Doeldok

De bouw van de scheidingsdam in het Doeldok, voorafgaand aan de opvulling van het Noordelijk gedeelte van het Doeldok, is opgenomen in een viertal deelcontracten van het baggercontract voor de uitbouw van de haven van Antwerpen op de Linker Scheldeoever :

Het betreft de volgende 4 deelcontracten :

- 1) Deelcontract 13 - Dempen Doeldok met baggerspecie uit het Deurganckdok - Deel 1: Opzetten dwarsdijk in Doeldok - Fase 1: funderingswerken ;
goedgekeurd door de Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken op 18/12/2002, dit na een voorafgaande positieve beslissing hiertoe van de Vlaamse Regering ;
- 2) Deelcontract 13 bis - Bouwen van een scheidingsdam in het Doeldok - Fase 2a: Bouw damlichaam tot het peil –6.00 m TAW ;
goedgekeurd door de Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken op 20/10/2003;
- 3) Deelcontract 13 ter - Bouw van een dwarsdijk in het Doeldok - Fase 1 – deel 2 : Plaatsen bijkomende funderingskolommen ;
goedgekeurd door de Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken op 17/12/2003;
- 4) Deelcontract 13 quater - Bouwen van een scheidingsdam in het Doeldok - Fase 2.b. : Bouw damlichaam van het peil –6.00 m TAW tot het peil + 4.00 m TAW ;
goedgekeurd door de Vlaams minister bevoegd voor Openbare Werken op 22/12/2003;

Een overzicht van de vastleggingsbedragen van deze deelcontracten is opgenomen in onderstaande tabel :

Beschrijving uitvoeringsfase	Nr. deelcontract	Totaalprijs in euro (inclusief BTW)	Prijsniveau – actualisatie
Fase 1 – Funderingswerken	Deelcontract 13	8.880.695,93	maart 2002
Fase 2a – Bouw dijklichaam tot het peil – 6.00 m TAW	Deelcontract 13bis	10.999.343,31	juni 2003
Fase 1 – deel 2 – Plaatsen bijkomende funderingskolommen	Deelcontract 13ter	1.604.732,16	maart 2002
Fase 2b – Bouw dijklichaam van het peil – 6.00 m TAW tot het peil + 4.00 m TAW	Deelcontract 13quater	12.525.223,79	oktober 2003
Fase 3 – Bouw dijklichaam van het peil + 4.00 m TAW tot het peil + 11.00 m TAW	(nog vast te leggen)	(nog vast te leggen)	-

De eigenlijke opvulling van het noordelijk gedeelte van het Doeldok, m.n. het bergen van specie in het te dempen gedeelte van het Doeldok, zit hier niet in vervat, gezien deze opspuitingswerken zijn opgenomen in de deelcontracten die betrekking hebben op de baggerwerken in het Deurganckdok, waar ze onlosmakelijk mee verbonden zijn.

2. Prijsamenstelling van de eenheidsprijzen van de deelcontracten 13, 13bis, 13ter en 13quater

De eenheidsprijzen van de posten van de deelcontracten 13, 13bis, 13ter en 13quater zijn prijzen die zijn samengesteld op basis van bestaande eenheidsprijzen afgeleid uit :

- eerder goedgekeurde deelcontracten in het kader van het baggercontract;
- bestaande prijzen opgenomen in analoge contracten onder het beheer van de afdeling Maritieme Toegang
- CMK tarieven.

Het dossier met de prijsamenstellingen en de prijsverantwoordingen werd steeds bij het betreffende deelcontract bijgevoegd.

Voorafgaand aan de toewijzing van de deelcontracten 13, 13bis en 13quater werd advies gevraagd aan ATO.

Voor deelcontract 13ter is dit niet gebeurd omdat de eenheidsprijzen van deelcontract 13ter identiek waren aan deze van deelcontract 13.

Bij alle voor advies voorgelegde deelcontracten was de ontwerpnota voor de Vlaamse minister, met beschrijving en verantwoording van de opdracht, bijgevoegd.

Bij de voorlegging van deelcontract 13 was ook de ontwerpnota aan de Vlaamse Regering bijgevoegd.

Een uitgebreide motivatie van het gehele project werd opgenomen in deze nota aan de Vlaamse Regering van 13 december 2002.

3. Bepalingen en voorwaarden in het kader van een resultaatsverbintenis vanwege de Combinatie Kallo

De beslissing van de Vlaamse Regering om de opdracht van deelcontract 13 (fundering) toe te wijzen aan de Combinatie Kallo ging gepaard met de beslissing om ook de bouw van het dijklichaam aan de Combinatie Kallo te gunnen.

Het ontwerp van het dijklichaam en de uitvoeringswijze ervan werden vastgelegd in het kader van de stabiliteitsstudie uitgevoerd door het laboratorium van Grondmechanica van de Universiteit van Gent.

Hierbij zijn de beide onderdelen van het totale project (fundering en dijklichaam) als één samenhangend geheel beschouwd.

Door het bestuur werd aan de Combinatie Kallo gevraagd om door de ondertekening van het deelcontract 13 en de daaropvolgende deelcontracten een resultaatsverbintenis te onderschrijven voor het geheel van de constructie.

Deze resultaatsverbintenis houdt in dat de Combinatie Kallo door de ondertekening van de betreffende deelcontracten de verantwoordelijkheid op zich neemt voor de realisatie van een stabiele en kwaliteitsvolle constructie (fundering én dijklichaam) overeenkomstig het ontwerp en de randvoorwaarden die het uitgangspunt hebben gevormd voor de stabiliteitsberekening uitgevoerd door het Laboratorium van Grondmechanica Gent, en overeenkomstig de bepalingen die in de deelcontracten zijn opgenomen met betrekking tot de bevoegdheden van de begeleidingsgroep bij het project.

4. Bepalingen en voorwaarden m.b.t. prijzencontrole (nacalculatie)

In de deelcontracten 13bis en 13quater werd de volgende bepaling opgenomen :

“Wanneer in de loop van de werken beschreven in het deelcontract, fundamentele wijzigingen noodzakelijk zijn in het oorspronkelijk concept van de werken, die niet kunnen opgevangen worden door een aanpassing van de vermoedelijke hoeveelheden, zullen voor de nieuwe of gewijzigde onderdelen van het werk de definitieve prijzen door middel van een prijzencontrole worden vastgesteld.

Het bestuur houdt zich het recht voor bij de Combinatie Kallo de nodige documenten ter staving op te vragen.”

5. Stand van zaken uitvoering van de bouw van de scheidingsdam in het Doeldok en bijhorende prijzencontrole (nacalculatie)

De eerste fase van de bouw van de scheidingsdam (fundering) is inmiddels volledig voltooid.

De tweede fase (bouw van het eigenlijke damlichaam tot het peil +4 TAW) is actueel in uitvoering en bevindt zich nagenoeg in een eindfase.

Bij de eerste fase van de scheidingsdam (fundering) hebben zich geen wijzigingen in de uitvoeringswijze voorgedaan, die aanleiding zouden geven tot een noodzakelijke aanpassing van de eenheidsprijzen in de oorspronkelijke prijsverantwoordingen.

Wel diende - als gevolg van opmerkingen die het controleorganisme SECO heeft gemaakt tijdens de uitvoeringsperiode - bijkomende funderingskolommen voorzien te worden, wat heeft aanleiding gegeven tot een verhoging van de kostprijs van de funderingsconstructie t.o.v. de initieel voorziene kostprijs. Dit heeft geresulteerd in de vastlegging van het deelcontract 13ter, zoals ook eerder reeds werd toegelicht in het kader van de audit van het Rekenhof en zoals verder in onderhavige nota ter volledigheid opnieuw wordt vermeld.

Voor wat betreft de (nog in uitvoering zijnde) tweede fase van de bouw van de scheidingsdam (bouw van het eigenlijke damlichaam) werden een aantal uitvoeringswijzen, die de basis hebben gevormd van de kostprijsbepaling van de OP-posten van de ramingsstaat, wel in significante mate veranderd, zodat ook de eenheidsprijzen dienen te worden aangepast en een gedetailleerde nacalculatie dient doorgevoerd.

Hierbij worden de oorspronkelijke prijsverantwoordingen gehanteerd voor de bepaling van de verrekeningsprijzen.

De prijsbesprekingen van deze prijsaanpassingen tussen de afdeling Maritieme Toegang en de Combinatie Kallo zijn momenteel volop lopende.

Gehoopt wordt dat deze prijsbesprekingen tijdig zullen kunnen afgerond worden, zodat zo spoedig mogelijk aansluitend bij de beëindiging van de werken in het kader van de deelcontracten 13bis en 13quater, kan overgegaan worden tot het opstellen van een aangepaste eindverrekening (nacalculatie) van de betreffende deelcontracten.

Of deze nacalculatie van de deelcontracten 13bis en 13quater al dan niet zal aanleiding geven tot een (bijkomende) verhoging van de kostprijs voor de bouw van de scheidingsdam is actueel nog niet bekend.

Tenslotte dient ter volledigheid nog opgemerkt dat ook voor de bouw van het eigenlijke damlichaam (fase 2) eerder reeds een verhoging van de kostprijs diende doorgevoerd t.o.v. de oorspronkelijke kostprijsraming, zoals beschikbaar op het ogenblik van het indienen van het dossier tot goedkeuring van deelcontract 13 (2002).

Dit werd ook reeds eerder toegelicht in het kader van de audit van het Rekenhof en wordt in de hiernavolgende paragraaf ter volledigheid opnieuw vermeld.

6. Eerdere toelichting t.b.v. het Rekenhof m.b.t. de kostprijsverhoging van de bouw van de scheidingsdam in het Doeldok

a) Inleiding

De beslissing tot gedeeltelijke opvulling van het Doeldok situeert zich in de periode tussen de voorlopige vaststelling van de gedeeltelijke wijziging van het Gewestplan Sint-Niklaas – Lokeren (op 1 juni 1999) en de definitieve vaststelling op 8 september 2000.

Alhoewel in de vermelde periode reeds ingezien werd dat een opvulling van het Doeldok slechts kon gebeuren na de voorafgaande bouw van een scheidingsconstructie tussen het op te vullen en het te behouden gedeelte van het Doeldok werd de technische haalbaarheid van een dergelijke constructie nauwelijks onderzocht. Evenmin als de bijhorende aspecten zoals de uitvoeringstermijn van de constructie en de relatie tussen de vordering der baggerwerken in het Deurganckdok en de beschikbaarheid van het Doeldok voor opvulling.

Gezien de Ausgangssituatie op het terrein zijn de randvoorwaarden voor de bouw van een dergelijke constructie echter zeer complex. De administratie heeft zulks onder andere in de nota aan de Vlaamse Regering gevoegd bij deelcontract 13/ aan de politieke overheid medegedeeld.

Zelfs op wereldschaal kan niet gerefereerd worden naar gelijkaardige reeds uitgevoerde constructies.

Het is derhalve niet verwonderlijk dat de studies die voorafgaand aan de deelcontracten met betrekking tot de bouw van de dam zijn uitgevoerd, tijdens de bouw van de dam nog dienen te worden bijgestuurd. Dergelijke bijsturingen

leiden onvermijdelijk tot prijsverhogingen.

b) Stand van studie op het ogenblik van het indienen van deelcontract 13.

De nota aan de Vlaamse Regering van 13 december 2002 bevatte in feite twee luiken namelijk :

1° Het voorstel aan de Vlaamse Regering om de uitvoering van de dam in het Doeldok te gunnen aan de Combinatie Kallo.

2° Het voorstel om het bijgevoegde ontwerp van deelcontract 13 in het kader van het baggercontract met betrekking tot de bouw van de fundering van de dam, goed te keuren.

Het bijgevoegde ontwerp van deelcontract 13, met een raming van 8.880.695 Euro was opgesteld in de loop van mei – juni 2002, en bevatte enkel de opdracht om over te gaan tot de realisatie van de funderingsconstructie onder de scheidingsdam.

In de nota aan de Vlaamse Regering werd gesteld dat de bouw van het eigenlijke damlichaam zou opgedragen worden door middel van later op te stellen deelcontracten.

De karakteristieken van de funderingsconstructie die in deelcontract 13 was beschreven, waren bepaald aan de hand van een haalbaarheidsstudie van Prof. Dr. ir. W. Van Impe, hoofd van het Laboratorium van Grondmechanica van de Universiteit van Gent.

c) Verhoging van de kostprijs van de funderingsconstructie

In het deelcontract 13 was voorzien dat de detailstudie zowel van de fundering als van het eigenlijke damlichaam diende te gebeuren door een begeleidend studiebureau en dat voor de algemene controle van het project een erkend controleorganisme moest aangeduid worden.

Het deelcontract 13 werd goedgekeurd in december 2002.

Pas daarna zijn het studiebureau en het controleorganisme kunnen aangeduid worden.

De werken op het terrein zijn gestart in februari 2003.

De naderhand opgetreden verhoging van de kostprijs van de funderingsconstructie is voornamelijk het gevolg van opmerkingen die het controleorganisme SECO heeft gemaakt tijdens de uitvoeringsperiode.

De NV Seco heeft tijdens een vergadering op 9 juli 2003 gesteld dat het horizontale vervormingsgedrag van de kolommenvelden diende te geminimaliseerd te worden.

Uit de hieropvolgende studie bleek dat hiertoe bijkomende kolommen dienden geplaatst te worden.

Het Bestuur was genoodzaakt om door middel van deelcontract 13ter, gekoppeld aan een bijkomende budget van 1.604.732 € opdracht gegeven om de bijkomende kolommen te plaatsen.

d) Verhoging van de kostprijs voor de bouw van het eigenlijke damlichaam

Op het ogenblik van het indienen van het dossier tot goedkeuring van deelcontract 13 (fundering) was de studie van de uitvoeringsaspecten van het eigenlijke damlichaam nog niet gefinaliseerd.

De verdere studie heeft onder andere het volgende uitgewezen :

- De aanvankelijke hypothese dat de zandspecie, die dient verwerkt te worden in het damlichaam, rechtstreeks zou kunnen aangeleverd worden vanuit de baggerwerken in het Deurganckdok kan in de praktijk niet toegepast worden.

Nader onderzoek heeft uitgewezen dat met deze werkwijze geen gelijkmatige laagopbouw binnen het gestelde profiel kan gegarandeerd worden.

Derhalve dient de aan te wenden zandspecie eerst in een zandstock te worden gestockeerd. Van hieruit zal het zand door middel van een volledig nieuw te bouwen installatie op een gecontroleerde wijze ter plaatse worden gebracht.

De toepassing van de aanvankelijk vooropgestelde uitvoeringsmethode zou betekend hebben dat de kost voor de bouw van de scheidingsdam gedeeltelijk in de kost van de eigenlijke baggerwerken zou begrepen worden.

De aangepaste uitvoeringswijze die een dubbele manipulatie van de zandspecie voor de scheidingsdam inhoudt, heeft een aanzienlijke kostprijsverhoging tot gevolg.

- Er was voorzien dat de taludopbouw van de dam aan waterzijde zou gebeuren door de plaatsing van “geobags”. Dit zijn zakken uit geotextiel gevuld met zand. Deze geobags laten echter geen geordende laagopbouw toe. Zij zijn bovendien gevoelig aan zandverlies bij beschadiging, waardoor aantasting van het talud kan ontstaan.

Derhalve diende besloten te worden om de geobags te vervangen door “geocontainers” met rechthoekige sectie, die op de oever gemaakt worden in een bekisting en gevuld met zandasfalt. Deze elementen laten een perfecte laagopbouw toe, en lokale beschadigingen vertonen geen voortschrijdingseffect. Deze uitvoeringswijze heeft op zijn beurt een aanzienlijke kostenverhoging teweeggebracht.