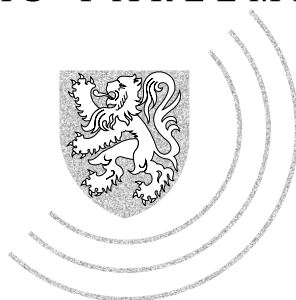


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

5 februari 2008

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over de aanleg van het Deurganckdok

Tweede 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, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;
mevrouw Annick De Ridder, de heren Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen;
de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijk, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;
de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;
de heren Marc Cordeel, Patrick Lachaert, Hugo Philtjens;
de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;
de heer Eloi Glorieux.

Zie:

37-F (2004-2005)

- Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
- Nrs. 2 en 3: Verslagen

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de administratie	4
II. Replik van het Rekenhof	7
III. Bespreking	9
1. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder	9
2. Tussenkoms van de heer Bart Martens	9
3. Tussenkoms van de heer Rudi Daems	10
4. Tussenkoms van de heer Jan Peumans	10
5. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort	11
6. Tussenkoms van de heer Jos Stassen	11
7. Replik van het Rekenhof	12
8. Repliken van de administratie en de minister-president	12
IV. Bijlagen	17
1. Opvolging audit Rekenhof Deurganckdok – Openstaande vragen en antwoorden	19
2. Algemeen toepasbaar risicobeheersysteem en algemeen toegepaste MKBA	25
3. Stand van zaken Deurganckdok	29
4. Gedetailleerd overzicht kosten Deurganckdok	33
5. Vergelijking verwijlntresten sinds 2004	43
6. Aanvullend antwoord van de minister-president	47

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 22 januari 2008 in opvolging van de bespreking van oktober 2005 conform de gemaakte afspraken een tweede opvolgingsbespreking over het verslag van het Rekenhof over de aanleg van het Deurganckdok.

I. TOELICHTING DOOR DE ADMINISTRATIE

De heer *Rik Goetinck*, algemeen directeur departement Mobiliteit en Openbare Werken, legt bij het begin van zijn toelichting uit dat de negen aanbevelingen van het Rekenhof het voorwerp vormen van een opvolgingsnota met een beperkt aantal bijlagen. Hij zal kort de stand van zaken geven voor wat betreft de uitvoering.

De eerste aanbeveling vroeg om kosten-batenanalyses op te maken volgens een standaardmethodiek, die daarvoor zou worden ontwikkeld. Daartoe werd een studieopdracht uitgeschreven, die inmiddels is afgerond. Het resultaat, inclusief een ontwerp van omzendbrief, is voor advisering aan de Vlaamse Havencommissie overgemaakt. Zij bezorgde haar advies op 24 september 2007. De opmerkingen werden verwerkt in de brief, die eerstdaags ter ondertekening aan de minister wordt voorgelegd.

De kosten-batenanalyses voor de belangrijke projecten worden trouwens nu al volgens die methodiek uitgevoerd. Het betreft met name het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP)-project in Zeebrugge en het project voor de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven in de haven van Antwerpen. Zoals gevraagd wordt een nieuwe analyse gemaakt bij fundamentele wijzigingen in het project. Voor het SHIP-project gebeurde dat inderdaad.

De spreker herinnert eraan dat de standaardmethodiek werd ontwikkeld op initiatief van de toenmalige administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ). Zij slaat dan ook in de eerste plaats op projecten inzake havens en maritieme toegang. Het was uiteraard wel steeds de bedoeling dat zij ook in andere projecten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zou toegepast worden. Daarom werd de opmaak mee opgevolgd door vertegenwoordigers van de toenmalige administratie Wegen en Verkeer (AWV). De eerste ervaringen, die thans worden opgedaan, zullen dan ook worden gedeeld met het huidige agentschap Wegen en Verkeer. Op basis

daarvan moet het mogelijk worden – dat werd met de heer Caestecker, hoofd van het agentschap afgesproken – om de methodiek zo vlug mogelijk toe te passen op projecten van dat agentschap. In een latere fase is uitbreiding naar nog andere agentschappen mogelijk. De heer Goetinck denkt in het bijzonder aan het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en beide EVA's (externe verzelfstandigde agentschappen) die verantwoordelijk zijn voor beheer en exploitatie van de bevaarbare waterwegen.

Er werd verder zoals gevraagd werk gemaakt van de maximale afstemming van de verschillende meerjarenplannen. In de strategische visienota die in februari aan de Vlaamse Regering is meegedeeld, is in bijlage een meerjarenplan opgenomen voor de zeehavens, hun ontsluiting en de projecten die daarvoor nodig zijn bij de verschillende administraties.

Het Rekenhof suggereerde ook om de kosten-batenanalyse voor het Deurganckdok te actualiseren. De spreker verwijst hiervoor naar het antwoord van de minister-president op de drie gekoppelde interpellaties over het beleid van de Vlaamse Regering over Doel en de Linkerscheldeover (*Hand. VI. Parl. 2006-07, C4 OPE 1 – 2 oktober 2007*). De minister gaf daarin aan dat dit geen goed idee is. De originele analyse is om te beginnen niet opgemaakt volgens de standaardmethodiek. Een herberekening volgens die methodiek zou leiden tot een vergelijking van appels en citroenen. Verder werden, onder meer dankzij het Rekenhof, al heel wat lessen uit het project Deurganckdok getrokken. Ten slotte kan de heer Goetinck zich voorstellen dat vooral bij projecten waarvan men het economische rendement ernstig betwijfelt, een herberekening te overwegen valt. Dat is hier op het eerste gezicht niet het geval. Het departement twijfelt dan ook aan de zin en meerwaarde van deze actualisering, die ongeveer 150.000 euro zou kunnen kosten.

Wat de beleidsdomeinoverschrijdende meerjarenplannen betreft, geeft de spreker het voorbeeld van de hinterlandstrategie voor de havens. Dit is alvast een bijzonder thema geworden van het project Flanders Port Area. Andere voorbeelden zijn de langetermijnvisie op het Schelde-estuarium en het Sigmaplan.

De tweede aanbeveling vraagt dat de budgettaire meerjarenplanning rekening houdt met de verwachte prijsevolutie en de btw. Voor langlopende projecten moet een extracomptabele projectbegroting worden opgemaakt, zodat de kostprijsevolutie kan opgevolgd en beter beheerst worden. Inmiddels worden meerjarenbegroting en fysisch programma inderdaad

inclusief btw berekend. Voor de herzieningen is dat op dit ogenblik niet het geval, al behoort het tot de mogelijkheden om in een afzonderlijke post in de basisallocatie te voorzien voor de herziening. In de praktijk is het echter zo dat het fysisch programma altijd opgemaakt wordt voor een totaal volume van ongeveer 120% van het beschikbare budget. De ervaring leert immers dat altijd, om diverse redenen, projecten kunnen vertraagd worden.

Wat de begrotingstechnische opvolging van de projecten betreft, werd beloofd om een nieuwe versie van Historia uit te werken en dat ook vertaalslagen en interfaceprocedures zouden worden ontwikkeld. Het departement zag vrij snel in dat dit een werk van lange adem is en daarom werd in afwachting op het niveau van de afdeling Maritieme Toegang, die zeer grote projectbudgetten beheert, al een vrij eenvoudige tool ontwikkeld. Het gaat om uitgebreid bestand van het Excel-type en daarmee is de dossieropvolging tot en met de vastlegging mogelijk. Zowel de budgettaire inpasbaarheid voor het lopende jaar als die in de meerjarenbegroting worden er permanent mee opgevolgd en bijgestuurd in overleg met het kabinet van de betrokken minister.

Historia zou in orde zijn, volgens de aankondiging, tegen het derde kwartaal van 2007, maar dat is helaas niet gelukt. Er zijn twee belangrijke redenen voor. De eerste is het gewijzigde convenantbeleid, de tweede de hervormingen in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid. Het is namelijk zo dat Historia weliswaar voornamelijk gebruikt wordt door AWV, terwijl de entiteiten verschillende doelstellingen inzake opvolgingstools hebben, ook al wijzen ze in dezelfde richting. Daarom was er toch discussie en afstemming nodig om Historia zodanig te hervormen dat het alle agentschappen en departementen kan dienen. Dat vroeg tijd.

In november 2006 werd een nieuwe offerteaanvraag uitgeschreven. Er volgden diverse besprekingen inzake behoeftedefinitie en analyse. Het departement ontving kortgeleden een definitieve offerte van EDS-Telindus. De nieuwe toepassing is besteld in december. Er is een startvergadering met EDS-Telindus op 8 februari. Het hele project heeft een doorlooptijd van 34 weken, waarna ook nog enige tijd zal nodig zijn voor acceptatietests en dergelijke. De heer Goetinck meent te mogen zeggen dat men uiterlijk eind 2008 rond moet zijn met het nieuwe Historia, dat niet alleen voor AWV maar ook voor de andere agentschappen en het departement bruikbaar is.

Het is ondertussen wel zo dat een 'datawarehouse' bestaat voor rapportering inzake overheidsopdrachten, waarin de gegevens van verschillende toepassingen worden verenigd. Dit is dit ogenblik operationeel, wat Historia betreft enkel bij AWV, maar wat Delta, Orafin en Vlimpers betreft ook bij de andere entiteiten.

Aanbeveling drie stelt dat het risicobeheerssysteem spoedig moest worden ontwikkeld en geoperationaaliseerd. De administratie heeft vrij snel beslist dat de implementatie van het risicomangement bij grote infrastructuurprojecten een prioriteit is. Daarom heeft ze niet gewacht op een algemeen toepasbaar risicobeheerssysteem, maar een voorbeeldbestek gemaakt. Dat maakt het mogelijk om al in praktijk risicomangement uit te voeren op de grote infrastructuurprojecten. Daarvoor bestaan verschillende risicomangementmethoden. Uit een evaluatie zullen lessen getrokken worden die eventueel kunnen leiden tot een algemeen toepasbaar risicobeheerssysteem. De projecten waarvoor het risicobeheerssysteem al is opgestart, worden in de nota opgelijst.

Er is ook een forum opgericht voor de uitwisseling van ervaringen inzake risicomangement tussen projectleiders. De onderwerpen die het forum al besproken heeft, zijn opgenomen in de nota. Het algemene inzicht over het belang van het risicobeheer, niet alleen voor technische, maar ook voor juridische, financiële en andere risico's, rijst. Tevens is het belangrijk om het risicobeheer in een vroeg stadium van de projecten op te starten. De Vlaamse Regering zal voor 30 april 2008 rapporteren aan het Vlaams Parlement over het risicobeheer van de grote infrastructuurwerken.

Voor projecten zoals de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium en de Sigmaplan, doet de administratie al langer aan risicoanalyse, grotendeels met eigen middelen.

De vierde aanbeveling gaat over het overleg tussen de verschillende administraties en agentschappen die bij een project betrokken zijn. Dat loopt. De Kruispuntcommissie zet haar werk voort. Ook op projectniveau wordt beleidsdomeinoverschrijdend gewerkt. Voor elk project is er een stuurgroep waarin alle beleidsdomeinen betrokken zijn. De stuurgroep Deurganckdok met onder andere de beleidsdomeinen Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO), Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), is uitgebreid tot een stuurgroep Linkeroever die alle projecten voor de Waaslandhaven bespreekt.

De vijfde aanbeveling gaat over de natuurtoets, het natuurbeheersplan en de meetsystemen. Vorig jaar heeft de minister al gezegd dat die aanbeveling uitgevoerd wordt en voor het grootste deel opgevangen wordt door de manier waarop project-MER en plan-MER moeten worden toegepast (MER: milieu-effectrapport). De opdracht van het instituut voor Natuur- en Bosonderzoek was destijds beperkt tot het monitoren van de natuurontwikkeling in de natuurcompensatiegebieden. Dat is uitgebreid tot een monitoring op het gehele Linkerscheldeoevergebied van de instandhouding van de habitatten en de soorten die Europees zijn aangemeld. Iets gelijkaardigs geldt voor de beheerscommissie Natuurcompensaties Linkerscheldeoever. Voorheen was haar taak beperkt tot het opvolgen en begeleiden van de natuurcompensaties voor het Deurganckdok. Het geografische gebied is nu uitgebreid tot het volledige linkeroevergebied. Daarenboven is de opdracht ook uitgebreid, naast opvolgen en begeleiden van natuurcompensaties controleert de commissie ook de realisatie van de gunstige staat van instandhouding van habitat en soorten.

De zesde aanbeveling handelt over de beperking in tijd van de overheidsopdrachten en het respecteren van de mededingingsvoorwaarden. Die aanbeveling is uitgevoerd en wordt verzekerd door de regels inzake overheidsopdrachten. Die wordt zeer nauwgezet toegepast.

Ook de zevende aanbeveling, inbouwen van controlemaatregelen op gesubsidieerde werken, is uitgevoerd. Vorig jaar heeft de administratie gemeld dat ze de werken zelf leidt vanaf het ogenblik dat het Vlaamse Gewest minstens 50 percent zelf betaalt. Voor de werken waar het aandeel van het Vlaamse Gewest minder is dan 50 percent gaat de administratie ervan uit dat de havenbedrijven zelf toezien op de goede besteding van hun middelen. Anderzijds zijn er toch de nodige administratieve controlemechanismen. Ook bij de beslissingen over de opportuniteit van de projecten worden een aantal basisregels gevolgd. De spreker refereert aan de standaardmethodiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De achtste aanbeveling gaat over de schadeclaims en het beperken van de verwijlintersten. De handleiding voor schadeclaims is nog niet officieel uitgevaardigd. Alle hangende geschillen over het Deurganckdok zijn afgehandeld. Ondanks het ontbreken van de handleiding, blijft het voor het departement een belangrijk aandachtspunt. Voor het gros van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, met name het departement en de Intern Verzelfstandigde Agentschappen

(IVA's), AWV en Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), is het gelukt om de verwijlintersten van 2,5 miljoen euro in 2006 tot 1,7 miljoen euro in 2007 te verminderen, weliswaar exclusief de werken aan de ring Antwerpen en aan de Leien. De weg is nog lang, maar de evolutie gaat in de goede richting.

De negende aanbeveling vraagt een aangepaste informatievoorziening voor het Vlaams Parlement. Daarvoor is er een dienstenopdracht uitgeschreven. Die is voltooid op 31 mei 2007. Op basis van de resultaten ervan zijn alle gegevens beschikbaar, onder meer de sjablonen voor de rapportering. Het is evident dat de sjablonen rekening houden met de randvoorwaarden van het decreet van 8 november 2002. Er zijn verschillende sjablonen voor de voorbereidings- en voor de uitvoeringsfase. Er is ook een zogenaamd rapport op hoofdlijnen zodat de parlementsleden in een oogopslag de grote knelpunten terugvinden. Voorts is er een sjabloon voor een zogenaamd overkoepelend rapport. Heel wat projecten maken immers deel uit van overkoepelende projecten. In de nota is het voorbeeld gegeven van de projecten kustbeveiliging en de haventoeegang Oostende. Die maken deel uit van een overkoepelend project. Een meer voor de hand liggend voorbeeld is de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium waar onder andere een groot aantal natuurprojecten maar ook de Scheldeverruiming zelf deel van uitmaken. In totaal gaat het om 26 projecten waaronder ook het Sigmaplan. Het is niet mogelijk om daarover één gedetailleerd rapport te maken, daarom is er per deelproject een rapport en een overkoepelend rapport voor de totaliteit.

Voor wat de risicobeheersing betreft, heeft de Vlaamse Regering op 30 november 2007 een lijst van projecten goedgekeurd die als grote infrastructuurprojecten worden gedefinieerd. Die lijst staat ook in de nota. Over die projecten zal er uiterlijk op 30 april 2008 gerapporteerd worden aan het Vlaams Parlement.

Over de projecten die tot stand komen met alternatieve financiering, bestaat er een resolutie van het Vlaams Parlement. Die vraagt grotendeels dezelfde informatie als aanbeveling negen. De rapportering-sjablonen zijn voor die projecten aangevuld met de gegevens die door de resolutie worden gevraagd. De wensen van het parlement worden vervuld, zij het dat voor een aantal technische punten miniem afgeweken wordt. Voor de alternatieve financiering wordt bijvoorbeeld een zesmaandelijkse rapportering gevraagd aan de commissie Algemeen Beleid, Finan-

ciën en Begroting. Het decreet vraagt de rapportering aan de commissie Openbare Werken. Misschien is het mogelijk te rapporteren aan beide commissies samen.

Voor de grote projecten met alternatieve financiering, zal de rapportering, zoals voor andere grotere infrastructuurprojecten, jaarlijks gebeuren, weze het dat er een tussentijdse rapportering komt om de zes maanden.

II. REPLIEK VAN HET REKENHOF

De heer *Robert Devos*, eerste-auditeur-revisor bij het Rekenhof, zegt dat het Rekenhof in 2004 een onderzoek uitgevoerd heeft naar de aanleg van het Deurganckdok.

Op 5 oktober 2005 heeft deze commissie het auditverslag besproken. De minister en het departement hebben toen hun visie gegeven over de wijze waarop het departement zou omgaan met de aanbevelingen uit het auditrapport. De parlementscommissie heeft in januari 2007 al een eerste opvolgingsbespreking aan het auditverslag gewijd. Voor de tweede opvolgingsbespreking heeft het departement opnieuw een opvolgingsnota voorbereid, die hier zojuist is toegelicht en waarin voor elke aanbeveling uit het auditverslag de genomen maatregelen zijn weergegeven.

Het Rekenhof heeft in de aanloop naar de opvolgingsvergadering geen nieuwe audit uitgevoerd over het project Deurganckdok en de recente ontwikkelingen. Het heeft wel bij het departement de recente informatie opgevraagd en nagezien of de informatie onderbouwd was.

De spreker geeft, namens het Rekenhof, enige commentaar bij de opvolgingsnota van het departement, waarin de toepassing van de aanbevelingen is toegelicht.

Het departement heeft eind 2006 een nieuwe standaardmethodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses laten ontwikkelen. Voor de nieuwe haveninfrastructuurprojecten die het Vlaamse Gewest volgens het nieuwe besluit van 14 december 2007 zal subsidiëren is een maatschappelijke kosten-batenanalyse volgens de nieuwe methodiek verplicht als verantwoording. De subsidieregeling van 14 december 2007 is een herwerking van het subsidiebesluit van 13 juli 2001, waarbij enkele knelpunten inzake

het Deurganckdok geregulariseerd worden en tegemoet gekomen wordt aan enkele aanbevelingen uit het auditrapport. De methodiek wordt toegelicht in een circulaire. Die circulaire is nog niet formeel goedgekeurd.

Inmiddels zouden al vernieuwde kosten-batenanalyses voor twee havenprojecten in voorbereiding zijn: voor het SHIP-project in Zeebrugge en voor de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven. Op dit moment kan het Rekenhof geen inhoudelijke beoordeling geven van de vernieuwde kosten-batenanalyses. Het is hoe dan ook van belang dat alle relevante kosten en baten op Vlaams niveau in rekening worden gebracht en dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet beperkt wordt tot de lokaaleconomische visie van een havenbedrijf.

Het toepassingsgebied van de circulaire en de standaardmethodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyses is voorlopig beperkt tot haveninfrastructuurprojecten. Het departement overweegt een stapsgewijze veralgemening van de methodiek naar het agentschap Wegen en Verkeer en naar andere agentschappen. Zoals al bij de eerste opvolgingsbespreking van vorig jaar aangehaald, lijkt een toepassing van de methodiek voor alle belangrijke infrastructuurprojecten uit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) nodig volgens het Rekenhof. De voorgenomen veralgemening lijkt het Rekenhof een goede zaak.

De nieuwe methodiek zou ook voorzien in ex-postanalyses. Daarmee kan enerzijds de methodiek nog worden geoptimaliseerd. Anderzijds kan daarmee ook het rendement van al uitgevoerde investeringen worden geëvalueerd. Voor het Deurganckdok zou een dergelijke ex-postanalyse ook mogelijk zijn en tegemoet komen aan de twee genoemde doelstellingen. Dergelijke evaluatie is formeel nog niet uitgevoerd, hoewel het departement en het Antwerps havenbedrijf momenteel al over een groot aantal basisgegevens moeten beschikken om zo'n evaluatie te maken. De beslissing om voor het project Deurganckdok al dan niet een ex-postanalyse te maken komt aan de beleidsverantwoordelijken toe. De spreker heeft gehoord dat de heer Goetinck dat niet opportuun acht.

In dit verband wijst het Rekenhof er wel op dat zowel de bevoegde Vlaamse minister als beleidsverantwoordelijke als het havenbedrijf als begunstigde voor dergelijke grote infrastructuurprojecten verantwoording

zouden kunnen afleggen aan dit parlement over het gerealiseerde of nog te realiseren maatschappelijk rendement van het geïnvesteerde overheidsgeld. Dat kan een aandachtspunt zijn voor de toekomst.

De volgende aanbeveling handelt over de budgettaire meerjarenplanning. Om projecten budgettair gemakkelijker te kunnen opvolgen had het ministerie aanpassingen gepland en de integratie van diverse dossierinformatiesystemen in een datawarehouse. In afwachting werkt de afdeling Maritieme Toegang met een zelf ontwikkeld systeem voor de opvolging van meerjarige projecten. Een veralgemening van een eenvormig dossieropvolgingsysteem kan alleszins de transparantie voor alle betrokkenen ten goede komen.

De datawarehouse RIO is inmiddels operationeel. Het nut en de bruikbaarheid ervan voor de beleidsvoorbereiding en de projectopvolging zijn afhankelijk van de tijdigheid, de volledigheid en de eenduidigheid van de invoer van gegevens in het systeem. De spreker verwijst ook naar de toelichting bij de opvolging van de audit over verrekeningen bij wegenwerken.

In de derde aanbeveling van het auditrapport had het Rekenhof gewezen op de ontwikkeling van een risicobeheerssysteem, zoals bedoeld in het decreet van 8 november 2002. Binnen het ministerie zijn er intussen voor een tiental infrastructuurprojecten al risicoanalyses opgestart. Voor projectleiders is het forum Risicomanagement opgericht om leerervaringen uit te wisselen. In de opvolgingsnota worden de eerste leerervaringen opgesomd. Die ontwikkelingen kunnen een belangrijke en positieve trend vormen in het Vlaams overheidsmanagement.

Het decreet van 8 november 2002 stelt de invoering voorop van een systeem van risicobeheersing voor alle grote infrastructuurprojecten. De spreker wijst erop dat in principe bij elk infrastructuurproject enige vorm van risicoaltherheid nuttig en noodzakelijk is. De projectleiders zouden bij de initiatie van elk infrastructuurproject van een zekere omvang moeten nagaan hoeveel aandacht ze in het aspect risicomanagement moeten investeren om het project met succes te kunnen realiseren.

Wat betreft de voortzetting van het gestructureerde overleg tussen administraties en agentschappen over de complexe reglementering inzake milieu en ruimtelijke ordening verwijst het departement naar de opvolgingsnota van vorig jaar. Het ministerie verwees

toen naar de voortzetting van de activiteiten van de Kruispuntencommissie en de aangepaste stuurgroep Deurganckdok.

De spreker wijst op een belangrijk risico van het project Beter Bestuurlijk Beleid. Door de reorganisatie is de beleidsuitvoering bij de Vlaamse overheid bij diverse onafhankelijke departementen en agentschappen ondergebracht. Die organisatiestructuur vergemakkelijkt een gestructureerd overleg zeker niet. De versnipperde organisatie hypothekeert ook een vlotte realisatie van de eerder genoemde aanbevelingen. De Vlaamse Regering zou erover moeten waken dat – waar nodig – een gestructureerd overleg tussen diverse betrokken diensten wordt heringevoerd of bestendigd en dat een zekere uniforme of overkoepelende beleidsopvolging mogelijk blijft.

Voor de opzet en de meting van noodzakelijke natuurcompensatiemaatregelen wijst de opvolgingsnota naar het verruimde werkveld van de beheerscommissie voor natuurcompensaties in het Linkerscheldeovergebied. Die commissie volgt niet alleen de natuurcompensatieprojecten voor het project Deurganckdok, maar alle natuurgebieden in het gehele Linkerscheldeovergebied. Die commissie rapporteert zowel aan de Vlaamse Regering als aan de Europese Commissie. Het Rekenhof hoopt dat de rapporten van die beheerscommissie voldoen aan de informatiebehoeften van de diensten van de Europese Commissie.

De zesde aanbeveling ging over de tijdsbeperking overheidsopdrachten en prijzencontrole. Over de afbakening en beperking van het voorwerp en de looptijd van overheidsopdrachten om de mededinging niet te hypothekeren en het uitvoeren van prijzencontroles en nacalculaties wanneer de markt beperkt is, heeft het departement vorig jaar al aangekondigd dat de bestaande regelgeving in principe volstaat en daarom geen specifieke maatregelen nodig zijn. Het Rekenhof kan daarmee instemmen. De toepassing van de vooropgestelde principes van mededinging en prijzencontrole blijven evenwel een permanent aandachtspunt in de controles en audits van het Rekenhof.

Voor de controlemaatregelen van het Vlaamse Gewest op gesubsidieerde werken verwijst de opvolgingsnota naar de opvolgingsnota van vorig jaar. De Vlaamse Regering heeft de subsidieregeling voor haveninvesteringen van 13 juli 2001 in december 2007 op een aantal punten aangepast en vereenvoudigd. Op basis

van de subsidieregeling heeft de minister de mogelijkheid een financiële en administratieve controle of een werfcontrole te laten verrichten.

De handleiding betreffende schadeclaims is nog altijd niet officieel uitgevaardigd. De geschillen over de werken aan het Deurganckdok zijn volledig afgehandeld. Het Rekenhof heeft de laatste afhandeling van die geschillen niet nader onderzocht.

De laatste aanbeveling ging over een aangepaste informatievoorziening voor grote infrastructuurprojecten. Het departement MOW verwijst naar de rapporteringstool die werd ontwikkeld en waarmee, in uitvoering van het decreet van 8 november 2002 op de grote infrastructuurprojecten, in april 2008 een eerste maal aan het Vlaams Parlement zal worden gerapporteerd.

De sjablonen die voorbereid zijn, beantwoorden volgens het Rekenhof aan de informatievoorziening die in het decreet van 8 november 2002 wordt beoogd. De sjablonen zullen niet enkel worden gebruikt voor de verantwoording aan het Vlaams Parlement maar als beleidsinformatie voor de bevoegde minister.

De rapportering die de Vlaamse Regering in april 2008 aan het Vlaams Parlement zal voorleggen moet alleszins ook een duidelijk beeld geven hoe de risicobeheersing en de risicomonitoring voor grote infrastructuurprojecten in het algemeen evolueert bij de betrokken diensten van de Vlaamse overheid. De spreker verwijst naar de artikelen 3 en 4 van het decreet. Wat de lijst van concrete projecten betreft kan het Vlaams Parlement op basis van de artikelen 5 en 6 van het decreet bepaalde grote infrastructuurprojecten aanwijzen waarover informatie moet worden verstrekt.

Het Rekenhof concludeert dat de initiatieven die het departement en de regering hebben genomen conceptueel tegemoet komen aan de aanbevelingen uit zijn auditverslag. In vergelijking met vorig jaar is een zekere vooruitgang geboekt. Het Rekenhof kijkt nu uit naar de verdere toepassing van een aantal initiatieven.

Specifiek verwacht het de spoedige uitvaardiging van de aangekondigde circulaire en de rapportering over de risicobeheersing van grote infrastructuurprojecten.

Het Rekenhof wijst erop dat de ex-postanalyse volgens de nieuwe methodiek voor maatschappelijke kosten-batenanalyse een waardevol instrument van

verantwoording kan zijn van het rendement van het geïnvesteerde overheidsgeld. De spreker brengt nogmaals het risico van Beter Bestuurlijk Beleid in herinnering, waarbij een gestructureerd overleg en een overkoepelend beleid bij de verzelfstandigde agent-schappen er zeker niet gemakkelijker op worden.

III. BESPREKING

1. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick De Ridder* vraagt om de standaardmethodiek maatschappelijke kosten-batenanalyse aan het parlement ter beschikking te stellen. Wanneer zal de nieuwe versie van *Historia* die spijtig genoeg op zich laat wachten, ter beschikking zijn?

Het is een goede zaak dat in afwachting van een algemeen toepasbaar systeem het risicobeheer al partieel wordt toegepast op de nieuwe projecten. Wanneer zal het algemeen toepasbaar systeem er zijn? Open Vld kijkt uit naar de rapportage voor 30 april 2008, in de commissie bevoegd voor Financiën en Algemeen Beleid. Wanneer zal de handleiding betreffende schadeclaims officieel uitgevaardigd worden?

2. Tussenkoms van de heer Bart Martens

De heer *Bart Martens* zegt dat het Rekenhof een ex-postanalyse een schitterende methode vindt om verantwoording af te leggen over het maatschappelijke rendement van het overheidsgeld. Het Rekenhof neemt er nota van dat de administratie dat niet nuttig of nodig acht voor het Deurganckdok. Betreurt het Rekenhof dat ook of zijn de aanbevelingen over de ex-postanalyse enkel op de toekomst gericht?

Ook deze spreker vraagt inzage in de circulaire met de standaardmethodiek voor de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Is er daarin ook een kennisgevingsprocedure zoals die bestaat voor de milieueffectrapporten? Op basis van een kennisgevingsdossier organiseert men in de beginfase een soort openbaar onderzoek, waarin alle betrokkenen kunnen vragen om bijkomende scenario's te onderzoeken, om bijkomende effecten te meten. Die procedure wordt samengevat in een startnota op basis waarvan de analyse gemaakt wordt.

De standaardmethodiek wordt al toegepast op twee projecten. Is het niet raadzaam om naar analogie met de milieueffectrapportbeoordeling ook eerst op plan-

niveau een maatschappelijke kosten-batenanalyse op te maken vooraleer af te zakken tot een maatschappelijke kosten-batenanalyse op projectniveau? Het milieueffectrapport over het Deurganckdok is door de Europese Commissie bekritiseerd omdat het de gecumuleerde milieueffecten niet bestudeerde. Het rapport ging voorbij aan de milieueffecten die de havenindustriezones, de MIDA-zones, met zich mee zouden brengen. Europa heeft België opgelegd om de gecumuleerde effecten van het Deurganckdok, het Verrebroekdok, de havenindustrie in rekening te brengen. Het milieueffectrapport is toen overgedaan.

Europa hanteert een systeem van plan-MER's en project-MER's. De milieueffecten van een beleidsvoornemen worden dan al op planniveau bestudeerd, vooraleer nadien op projectniveau hetzelfde gebeurt. Diezelfde uitgangspunten indachtig is het volgens de spreker nuttig en nodig om ook maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) te beoordelen op planniveau. In hoeverre is dat bijvoorbeeld het geval voor het strategische plan dat voor het zeehavengebied Antwerpen opgesteld wordt? Maken de verschillende inrichtingsvarianten die met een plan-MER bestudeerd zijn, ook het onderwerp uit van een plan-MKBA? Dat is zinvol onder meer wegens het maatschappelijke debat over de mobiliteitseffecten van de verschillende inrichtingsvarianten. Zo woedt er in de pers een discussie over het Saeftinghedok. Transporteconomen verwachten dat bij de ingebruikneming van dat dok de wegen, ondanks alle geplande investeringen, oververzadigd zullen geraken. Kortom, wordt er in de standaardmethodiek een onderscheid gemaakt tussen plan-MKBA en project-MKBA? Is er voor het strategische plan zeehavengebied Antwerpen een plan-MKBA in opmaak?

Enkele maanden geleden heeft het Vlaams Parlement een resolutie goedgekeurd waarin gevraagd wordt om voor de bouwwerken waarvoor het Vlaamse Gewest de bouwheer is, een vorm van risicobeheer te hanteren die erop neerkomt dat het gewest niet tot de aanbesteding van werken overgaat, of geen bevel tot aanvang van de werken geeft, vooraleer duidelijk is dat beroepsmogelijkheden bij de Raad van State uitgesloten zijn. In welke mate is die resolutie al verwerkt in het risicobeheerssysteem?

3. Tussenkoms van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* stelt vast dat stilaan ook sp.a vragen begint te stellen bij de logistieke evoluties

waar de Vlaamse Regering heel erg op inzet. De artikelen in Knack (onder meer op 16 januari 2008: 'Het ergste moet nog komen') leveren voldoende stof voor debat op. Een directe aanleiding kan de interpellatie van de heer Stassen over de mobiliteitseffecten van de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven zijn. De spreker sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Martens bij de maatschappelijke kosten-batenanalyse. De motivatie van de heer Goetinck tegen een ex-postanalyse komt vreemd over. De methodiek zou veranderd zijn en het zou enkel een meerwaarde hebben voor vragen bij het economische rendement. De meerwaarde van een maatschappelijke kosten-batenanalyse is net dat ze het economische rendement overstijgt en ook zaken als transport en milieu beoordeelt. De spreker vraagt aan de minister-president om te overwegen om de actualisering alsnog te doen.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse zou in de eerste plaats op het hoogste niveau moeten gebeuren. Momenteel wordt de plan-MER over de haven van Antwerpen, Linkeroever opgesteld. Er zijn nog verschillende scenario's. Is er een maatschappelijke kosten-batenanalyse, is die voldoende ruim? Een maatschappelijke kosten-batenanalyse enkel voor de tweede sluis van de Waaslandhaven is iets te eng, het moet verruimd worden tot de volledige Linkeroever.

Het Rekenhof merkt op dat door de versnippering ten gevolge van Beter Bestuurlijk Beleid, gestructureerd overleg over een aantal materies ontbreekt. Op welke manier wordt daar beleidsmatig iets mee gedaan?

Er wordt verwezen naar het decreet van 2002 voor de controle op grote infrastructuurwerken. De artikelen 3, 4, 5 en 6 gaan over risicobeheersing en de projecten waarvoor dat nodig is. Is de lijst van projecten al opgesteld? Is het mogelijk het parlement die lijst te bezorgen?

4. Tussenkoms van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* merkt op dat dit departement de meeste rapporten van het Rekenhof heeft. In tegenstelling tot anderen heeft de heer Caestecker, hoofd van het agentschap Wegen en Verkeer, zich in zijn replieken beperkt tot losse uitspraken. De ring rond Antwerpen en de Leien zouden holderdebolder aanbesteed zijn. De werken op de Leien hebben dubbel zo veel gekost dan geraamd, vorig jaar zijn er nog voor 500.000 euro verwijlinstresten betaald. Er

is dus een fundamenteel probleem. De heer Peumans is blij dat de heer Goetinck, naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof, gezegd heeft dat de uitbreiding tot AWW ook in andere departementen toegepast zal worden. Sommigen doen dat af als een lachertje, maar verwijlntresten minimaliseren, is een abnormale manier van managen.

Ook de termijnen voor risicobeheer zijn niet gehaald. Daarvoor zijn er allerhande excuses, dit keer Beter Bestuurlijk Beleid. De spreker vraagt om de aanbevelingen van het Rekenhof, zoals die al uitgevoerd zijn in AWW, ook in de rest van het departement, zowel voor de intern als voor de extern verzelfstandigde agentschappen, toe te passen.

Op een schriftelijke vraag van 19 juli 2007 heeft de minister-president geantwoord dat de maatschappelijke kosten-batenanalyses van de Waaslandhaven en van het strategische haveninfrastructuurproject in Zeebrugge, ter beschikking gesteld konden worden van het parlement. Het eindrapport van de tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven werd verwacht in december 2007. Dat zou ter kennisgeving aan het Vlaams Parlement bezorgd worden.

Hoe wordt de objectieve behoefteanalyse toegepast? In het decreet van 8 november 2002 is sprake van een lijst, opgesteld door het Vlaams Parlement voor 30 april 2003. Vijf jaar later is de lijst er nog niet. Klopt het dat het parlement dergelijke lijst moet opstellen?

Voorheen was er het departement Leefmilieu en Infrastructuur, nu zijn er drie departementen Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO) en Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Een van de knelpunten bij het Deurganckdok was de versnippering. Wat zijn de ervaringen van de Kruispuntencommissie?

Hoeveel verwijlntresten zijn er tot nog toe in het kader van het Deurganckdok betaald? De minister-president sprak eerst over 2,5 miljoen euro in 2006 en later over 1,7 miljoen euro. Volgens de heer Caestecker waren ze gezakt, volgens het Rekenhof zijn ze gestegen. De heer Caestecker vertrok natuurlijk van het referentiejaar dat hem het beste uitkwam. Wat ervoor is gebeurd, is volgens hem de verantwoordelijkheid van anderen.

Zal het risicobeheerssysteem nu eindelijk starten? De minister-president heeft op 19 juli 2007 in zijn ant-

woord op de schriftelijke vraag gezegd dat hij er alles aan zou doen om het systeem versneld in te voeren.

De spreker vraagt een actueel kostenplaatje, onderverdeeld naar voorstudies, bijkomende studies, kaaimuren, schadevergoedingen, baggerwerken enzovoort.

De perceptie in de pers en de samenleving over dit soort projecten is heel negatief. De heer Goetinck lijkt schrik te hebben voor een ex-postanalyse. Wat is de toekomstvisie over het volledige gebruik van het Deurganckdok? Zelfs de Nationale Bank heeft gezegd dat de haven van Zeebrugge overgedimensioneerd is. Het zou dus goed zijn om de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de ex-postanalyse toe te passen. Het gaat niet op zich te verschuilen achter de kostprijs van 150.000 euro. Ook het Rekenhof heeft dat trouwens al gevraagd.

5. Tussenkoms van de heer Dirk de Kort

De heer *Dirk de Kort* vraagt of de ex-postanalyse ook kan worden toegepast op andere aspecten van belang voor de verdere ontwikkelingen zoals het Albertkanaal. Dat kanaal zou zijn saturatiepunt bereikt hebben. Er zijn plannen voor een verhoging van de capaciteit. Kan de standaardmethodiek op het Albertkanaal toegepast worden?

Een tweede vraag gaat over de aanbeveling inzake de natuurtoets en het meetsysteem. De methodiek van beheerscommissies wordt verruimd tot het volledige Linkerscheldeovergebied. Er wordt gerapporteerd aan de Vlaamse Regering en de Europese Commissie. Kan het rapport ook bezorgd worden aan deze commissie? De spreker heeft vooral interesse in de kosten van die projecten en de eventuele aanbevelingen voor de aanpassing van de regelgeving.

6. Tussenkoms van de heer Jos Stassen

De heer *Jos Stassen* vertelt dat zijn partij in de regeerperiode 1995-1999 de aanleg van het Deurganckdok mee goedgekeurd heeft. Dat was niet vanzelfsprekend voor een ecologische partij in de oppositie. Door die houding heeft de partij wel op een geloofwaardige manier een en ander kunnen wijzigen toen ze het wel voor het zeggen had. Het ging om kleine wijzigingen zoals een leefbaarheidsbuffer. Groen! geloofde wel de uitgangspunten, namelijk de behoefte aan een groei

van de Antwerpse haven en de inhaalbeweging op het vlak van containers. Daarom heeft de partij zelfs ingestemd met de weinig democratische procedure van een validatiedecreet. De maatschappelijke en economische kosten van langer wachten waren immers te hoog. Toen werd trouwens voorspeld dat de mobiliteitseffecten van het Deurganckdok beheersbaar zouden zijn.

De ramingen zijn ondertussen verdrievoudigd. Dat heeft te maken met bijkomende projecten. Nu, nog voor het dok volledig klaar is, worden er door mensen die dat voorheen nooit gedaan hebben, economische vraagtekens gesteld bij het dok, onder meer de voorzitter van de Havencommissie. Die kritiek komt dus uit onverdachte hoek.

De huidige inschatting van de mobiliteitsgevolgen van het Deurganckdok, maar ook de wijzigende mobiliteitssituatie hebben gezorgd voor een serieuze maatschappelijke meerkost. Het is goed dat er maatschappelijke kosten-batenanalyses gemaakt worden, maar door de beperkte gegevens heeft de spreker, een bescheiden politicus, zich in de afgelopen tijd een paar keer bekocht gevoeld. Een heleboel mobiliteitsproblemen komen niet voor in de studies van destijds. Nog voor het dok klaar is, is de volledige situatie volledig gewijzigd.

Het is goed dat het Rekenhof de wijzigende situatie nauwlettend in de gaten houdt, maar de personen die de studies opstellen, moeten meer rekening houden met de omgevingsfactoren. De effecten en de kosten van het Deurganckdok nagaan is belangrijk, maar ook de studies moeten op hun merites beoordeeld worden. Daaruit kunnen lessen getrokken worden. Niet alle gegevens van tien jaar geleden zijn waar gebleken.

7. Replik van het Rekenhof

De heer *Robert Devos* zegt dat de eerste aanbeveling van het Rekenhof verwijst naar de kosten-batenanalyse. Er is een standaardmethodiek opgesteld waarin ook sprake is van een ex-postevaluatie. Het Rekenhof heeft daarop ingepikt en gevraagd om ook voor het Deurganckdok een ex-postevaluatie te maken. Dat wordt blijkbaar niet opportuun geacht om verschillende redenen waaronder de kostprijs. Daarvan neemt het Rekenhof akte, het kan alleen maar hopen dat er voor andere grote werken wel degelijk werk zal worden gemaakt van een degelijke ex-postevaluatie,

ofschoon de kostprijs daar een belangrijke belemmering zal zijn.

8. Replieken van de administratie en de minister-president

De heer *Rik Goetinck* zegt dat er nog geen omzendbrief standaardmethodiek maatschappelijke kosten-batenanalyse is, er is wel een ontwerp. De minister moet de omzendbrief nog goedkeuren. Daarna zal het parlement er vast over kunnen beschikken.

Minister-president *Kris Peeters* verduidelijkt dat het ontwerp dat aan de Havencommissie overgemaakt is, beschikbaar is. Op basis van het advies zijn er wel een aantal aanpassingen aangebracht. Hij zal die omzendbrief nog bekijken; van zodra de omzendbrief ondertekend is, kan die aan deze commissie bezorgd worden.

De heer *Rik Goetinck* zegt dat de opdracht voor Historia in december van vorig jaar gegeven is. Er is een startvergadering op 8 februari. De doorlooptijd voor de uitwerking bedraagt 34 weken. Na de acceptatietesten, kan de nieuwe Historia operationeel zijn tegen het einde van 2008.

Wat de risicobeheerssystemen betreft, denkt dezelfde spreker dat het goed zou zijn eerst lering te trekken uit de huidige projecten van risicobeheer en uit de resultaten van het overlegforum. Pas nadien kunnen de randvoorwaarden van een risicobeheerssysteem vastgelegd worden.

Over de handleiding inzake schadeclaims is er discussie geweest tussen de juridische dienst overheidsopdrachten en het ministerie. De spreker kent de huidige stand van zaken niet, maar zal die nagaan.

Minister-president *Kris Peeters* vult aan dat minister Bourgeois dat moet concretiseren. Hij gaat ervan uit dat het snel klaar zal zijn.

De heer *Rik Goetinck* vervolgt dat de minister al geantwoord heeft over de ex-postanalyse van de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Deurganckdok.

De heer *Jan Peumans* vond dat antwoord waar naar de heer Goetinck verwijst, niet terug. De heer Goetinck verwijst naar interpellatie 179, maar die interpellatie gaat over Doel.

De heer *Rik Goetinck* zal nagaan of er een materiele vergissing in het spel is, maar het is in ieder geval behandeld. Als deze discussie wijzigingen in de argumentatie brengt, zal de minister daar vast zijn conclusies uittrekken.

In het voorstel van de administratie is er geen sprake van een openbare kennisgevingsprocedure in de standaardmethodiek. In overleg met alle betrokkenen en op basis van het advies van de Havencommissie is wel bepaald dat alle 'stakeholders' van in het begin worden betrokken. Als men tot de conclusie komt dat er geen belangrijke externe stakeholders zijn, zullen de adviezen van de Havencommissie en de Minaraad blijven gelden.

Een MKBA moet per definitie gaan over een project, op planniveau is dat niet mogelijk. Het is immers geen zuiver economisch gegeven. Mobiliteitsgevolgen komen wel aan bod in de plan-MER. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is geen instrument dat gebruikt wordt voor de beoordeling van ruimtelijke aspecten.

De heer *Bart Martens* repliceert en verwijst naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse over de ontwikkelingsschets van het Schelde-estuarium. Daar werden de maatschappelijke kosten en baten toch op planniveau beoordeeld, dus in het stadium vóór de projecten. Ook bij het masterplan Antwerpen was het mogelijk. Waarom kan het nu niet?

De heer *Rik Goetinck* antwoordt dat het woord 'planniveau' bij de ontwikkelingsschets eigenlijk een beetje een misleidende term is. De langetermijnvisie Schelde-estuarium is een geheel van een aantal projecten. Die worden samen aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderworpen. Als het gaat om een ruimtelijk plan is dat heel anders.

De heer *Bart Martens* repliceert dat het strategische plan voor de zeehaven Antwerpen ook een combinatie van projecten is. Daar gaat het over verschillende inrichtingsvarianten.

De heer *Rik Goetinck* werpt op dat de projecten van de langetermijnvisie al veel concreter waren. De projecten voor het strategische plan voor de haven van Antwerpen en de GRUP zijn onvoldoende gedetailleerd. Belangrijke projecten, de tweede sluis, de tweede toegang tot de Waaslandhaven, maar uiteraard ook het Saefthinghedok, zullen vanzelfsprekend

aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderworpen worden.

De heer *Bart Martens* vindt dat Vlaanderen op die manier echt niet tegemoet komt aan wat de Europese Commissie bedoelt met een plan-MER. Ze wil immers dat de gecumuleerde effecten in kaart gebracht worden in plaats van gesaucissoneerde besluitvorming.

Op de opmerking van de heer *Rik Goetinck* dat dit gebeurt in de plan-MER, repliceert de heer *Martens* dat het enkel klopt voor de milieueffecten. Het interesseert hem om de gecombineerde mobiliteitseffecten van de toekomstige inrichtingen van de zeehavengebieden te kennen.

De heer *Rik Goetinck* wijst erop dat de mobiliteitseffecten ook bestudeerd worden in de plan-MER.

Minister-president *Kris Peeters* repliceert dat de plan-MER verder gaat dan de milieueffecten.

De heer *Jan Peumans* zegt dat de minister op een schriftelijke vraag van 19 juli 2007 heeft geantwoord dat de conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse afgewogen moeten worden tegenover de conclusies van andere projectevaluaties, bijvoorbeeld het MER. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse beoogt om zowel economische als niet-economische effecten van een zeehavenproject te beoordelen maar dan wel vanuit een economische invalshoek. Voor de beleidsmatige besluitvorming is de economische invalshoek een belangrijke maar niet de enige invalshoek, aldus de minister-president in het antwoord op de schriftelijke vraag.

De heer *Jos Stassen* vraagt of de tweede sluis dan uit het strategische plan gehaald is.

Volgens de heer *Freddy Aerts*, afdelingshoofd Maritieme Toegang, zullen de resultaten van de plan-MER daarover duidelijkheid scheppen. Parallel wordt er gewerkt aan verschillende mogelijkheden voor de tweede maritieme toegang. De project-MER volgt na de plan-MER. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is gebaseerd op de verschillende scenario's in de plan-MER. Op een bepaald moment zal het meest geschikte scenario gekozen worden.

De heer *Jan Peumans* leest voor dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de tweede nautische toegang tot de Waaslandhaven nog lopende is. Het

eindrapport wordt verwacht in december 2007 en zal dan aan het Vlaams Parlement bezorgd worden. De standaardmethodiek maatschappelijke kosten-baten-analyse zal maximaal worden gevolgd.

De heer *Freddy Aerts* zegt dat die maatschappelijke kosten-batenanalyse nog niet klaar is.

De heer *Jos Stassen* herhaalt zijn opmerking dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse dan los staat van het verdere planningsproces voor de Waaslandhaven.

De heer *Freddy Aerts* ontkent dat. Die houdt rekening met de plan-MER. Er werden verschillende varianten bekeken en er wordt gewacht op de conclusies van de plan-MER om ook die documenten te finaliseren.

De heer *Jos Stassen* herformuleert die conclusie: er zal nooit beslist worden over een tweede sluis zonder het volledige plaatje te beschouwen.

De heer *Rik Goetinck* zegt dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse wel degelijk met het volledige beeld rekening zal houden. Dat betekent niet dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse op plan-niveau voor het volledige plan uitgevoerd wordt. Dat is niet mogelijk.

Dezelfde spreker ontkent niet dat de operatie Beter Bestuurlijk Beleid de verantwoordelijkheden meer gespreid heeft. Dat is een belangrijke stimulans voor het beleidsoverschrijdende overleg. Dat gebeurt op projectniveau in de stuurgroepen die voor de verschillende projecten vanaf het prille begin beleidsoverschrijdend werken. Dat geldt ook voor de stuurgroep Deurganckdok die ondertussen uitgebreid is tot een stuurgroep Linkeroever.

Voor alle projecten van het departement MOW, in eerste instantie de projecten inzake havens en maritieme toegang, wordt risicobeheer en maatschappelijke kosten-batenanalyse toegepast. De ambtenaren van AWW hebben het voorbereidingstraject meegeemaakt, daarom is met de heer Caestecker afgesproken dat ze zo snel mogelijk ook het risicobeheer en de maatschappelijke kosten-batenanalyse zullen toepassen.

Het Albertkanaal is de verantwoordelijkheid van het extern verzelfstandigd agentschap nv De Scheepvaart. De spreker heeft al gezegd dat het de bedoeling

is het risicobeheer zo snel mogelijk uit te breiden tot de extern verzelfstandigde agentschappen. Dat belet niet dat er nu al frequente contacten zijn. Ondanks het feit dat er de standaardmethodiek nog niet formeel ingevoerd is, lijkt het de spreker evident dat ook de verzelfstandigde agentschappen met de uitgangsprincipes van die standaardmethodiek rekening zullen houden.

De heer *Jan Peumans* vraagt wanneer het risicobeheer formeel ingevoerd zal worden. Hij is blij dat het allicht op alle niveaus zal worden toegepast, de EVA's geven immers ook veel geld uit. Hij betreurt nogmaals dat de secretaris-generaal niet aanwezig is.

De heer *Rik Goetinck* zal die vraag schriftelijk beantwoorden. Zodra de maatschappelijke kosten-batenanalyse van de tweede sluis Waaslandhaven, allicht binnen een paar weken, afgewerkt is, zal die aan het parlement bezorgd worden. Er bestaat al een lijst van projecten waarop risicobeheer toegepast wordt. Voor die projecten is er al een toewijzing gebeurd. Ook voor projecten die niet op de lijst staan, gebeurt een minimale vorm van risicoanalyse. De administratie tracht de risico's zo goed mogelijk in kaart te brengen vooraleer het project van start gaat. Alleen voor de grote projecten zal risicobeheer met gebruik van de gestandaardiseerde rapporteringtools verplicht zijn.

De heer *Jan Peumans* vraagt of daar middelen voor vrijgesteld zijn?

De heer *Rik Goetinck* repliceert dat het begrip grote infrastructuurwerken gedefinieerd is. Hij zal die definitie bezorgen aan de commissie.

De heer *Marc van den Abeelen*, voorzitter verduidelijkt dat vijf parlementsleden van de commissie Financiën een voorstel kunnen doen aan de parlementsvoorzitter over welke infrastructuurwerken als groot beschouwd dienen te worden.

De heer *Rudi Daems* begrijpt dat de Vlaamse Regering dat voor het parlement al gedaan heeft. In de lijst, goedgekeurd op 30 november, staan er bepaalde projecten die zeker de moeite zijn om te onderwerpen aan een risicobeheer. In een eerder lijstje stonden andere 'missing links', die zijn nu geschrapt. Moet het parlement dan zijn werk niet beter doen?

Minister-president *Kris Peeters* durft niets op te leggen aan het parlement. Het kan de regering echter

niet verwijten dat ze, bij het uitblijven van een beslissing, zelf beslist.

De heer *Rudi Daems* stelt voor om deze lijst dan voor 30 april nog eens grondig te herbekijken.

Hoe sneller de heer *Rik Goetinck* de extra wensen kent, hoe sneller hij erop kan inspelen. Hij zal trouwens een stand van zaken over het Deurganckdok aan de commissieleden bezorgen. Ook het gedetailleerde financiële overzicht is beschikbaar en zal worden overgemaakt.

De heer *Freddy Aerts* weet dat de totale kosten 673 miljoen euro bedragen.

De heer *Rik Goetinck* zegt dat de beheerscommissie Linkeroever rapporteert aan de Vlaamse Regering en aan de Europese Commissie. De commissie zal gevraagd worden om ook aan het Vlaams Parlement te rapporteren.

Ook het Saeftinghedok zal aan een maatschappelijke kosten-batenanalyse onderworpen worden. Alle effecten maken ook deel uit van de plan-MER in het kader van het strategische plan.

Minister-president *Kris Peeters* zegt dat de verwijlintresten in 2006 2.485.490,29 euro bedroegen, in 2007 1.725.339,27, exclusief de ring rond Antwerpen en de werken aan de Leien. De cijfers gelden voor het departement MOW, het agentschap Infrastructuur en het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.

De heer *Rudi Daems* vraagt naar het standpunt van de minister-president over het al dan niet uitvoeren van een ex-postanalyse van het Deurganckdok.

Minister-president *Kris Peeters* engageert zich om zijn eerder antwoord op de interpellaties over Doel en meer specifiek over de ex-postevaluatie opnieuw over te maken aan de commissie. De minister zal deze antwoorden van destijds herbekijken in functie van de discussie vandaag. Het belangrijkste is dat er heel wat lessen getrokken zijn uit de Deurganckdok-saga.

De heer *Jan Peumans* verwijst naar de aanbevelingen van het Rekenhof in verband met verrekeningen en verwijlintresten. Is het de bedoeling om dat toe te passen in alle geledingen van het ministerie? Op bladzijde 3 van zijn toelichting spreekt de heer Goetinck over het datawarehouse RIO. De heer Caestecker zegt dat Orafin, een vrij belangrijk softwarepakket,

pas opnieuw operationeel werd op 14 januari 2008. Het lid vraagt een overzicht van hoe de opmerkingen van het Rekenhof in alle departementen toegepast worden. Het gaat niet op dat de ene de verwijlintresten moet reduceren en de andere er niets mee te maken wil hebben.

Minister-president *Kris Peeters* repliceert dat hij alleen bevoegd is voor de havens. Hij zal over die kwestie dus eerst intern binnen de regering overleggen om een afdoend antwoord aan deze commissie te bezorgen.

De heer *Dirk de Kort* herhaalt zijn vraag over de natuurtoets en het meetsysteem. Hoe werkt de natuurtoets en hoe is het meetsysteem opgebouwd?

De heer *Freddy Aerts* antwoordt dat er voor de natuurcompensaties van het Deurganckdok een meetmethode ontwikkeld is door specialisten van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO). Het is moeilijk om de methode gedetailleerd toe te lichten. In elk geval is er een standaardmethode met bepaalde marges. Zo kunnen de analysators rekening houden met normale fluctuaties van populaties in Europa en nagaan of de doelstellingen gehaald worden.

De heer *Bart Martens* vraagt of dat instrument door het departement LNE ook gebruikt wordt voor andere speciale beschermingszones, die Vlaanderen, conform de Europese natuurbehoudwetgeving, moet instandhouden. Het kan een nuttig instrument zijn om aan de Europese informatieplicht te voldoen. Blijkbaar moeten de instandhoudingsdoelstellingen in veel gevallen nog opgemaakt worden. Wordt werk gemaakt van die doelstellingen en een vergelijkbaar monitoringsysteem voor andere Vogel- en Habitatrichtlijngebieden?

Minister-president *Kris Peeters* stelt voor dat de heer Martens die vraag zelf aan minister Crevits stelt omdat het haar bevoegdheid is. Hij is ook bereid om de vraag door te geven zodat er een afdoend antwoord komt naar deze commissie.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Opvolging audit Rekenhof Deurganckdok – Openstaande vragen en antwoorden

Bijlage 1: Opvolging audit Rekenhof Deurganckdok – Openstaande vragen en antwoorden

– Standaardmethodiek MKBA : omzendbrief beschikbaar?

Op dit ogenblik is dit nog maar een ontwerp. Zodra goedgekeurd door de minister dient deze omzendbrief ter beschikking worden gesteld.

Actie blijft open staan tot na goedkeuring omzendbrief door de MP.

– Nieuwe versie Historia : datum inproductiestelling?

Zie uiteenzetting zelf : besteld 11/2007, startvergadering 08/02/2008, 34 weken + acceptatietesten en dergelijke ⇒ naar verwachting uiterlijk einde 2008 in productie.

– Risicobeheerssysteem : voor wanneer voorzien?

Keuze is gemaakt om eerst ervaring op te doen met risicobeheer in concrete projecten (vandaar ook het voorbeeldbestek, dat de projectingenieurs moet ondersteunen voor concretisering van het risicobeheer op projectniveau). Pas na voldoende ervaring zullen we kunnen beoordelen of het opleggen van een specifieke systematiek zinvol is. Dit belet uiteraard niet dat de rapportering naar Vlaams Parlement toe wel is gestandaardiseerd (zie antwoord op aanbeveling 9).

– Handleiding schadeclaims : wanneer?

De heer Goetinck moest tijdens de vergadering het antwoord schuldig blijven (er was discussie tussen Juridische Dienst Overheidsopdrachten en politieke niveau, maar huidige stand van zaken was onbekend).

Aanvulling door minister-president Peeters : verwijzing naar collega Bourgeois.

+ stand van zaken geven.

Volgens informatie ontvangen van de Juridische Dienst Overheidsopdrachten, die het ontwerp van rondzendbrief heeft opgemaakt, heeft het kabinet van Vlaams minister Geert Bourgeois, ter zake bevoegd, dit ontwerp in augustus 2007 voor opmerkingen voorgelegd aan Bouwunie, Vlaamse Confederatie Bouw (VCB) en Agoria. Enkel de Bouwunie heeft gereageerd. In februari zal een vergadering worden belegd met Bouwunie om hun opmerkingen te bespreken.

– Ex-post MKBA-analyse Deurganckdok (zie ook suggestie Rekenhof) : waarom niet?

Zie argumentatie ook al gegeven tijdens uiteenzetting van de heer Goetinck.

Bijkomende discussie : verschillende commissieleden volgen die redenering niet – toezegging vanwege minister-president Peeters : destijds gegeven argumentatie wordt heroverwogen, rekening houdend met wat in de commissievergadering is besproken – op die basis wordt beslissing om geen ex-postanalyse te doen al of niet gehandhaafd.

Zoals afgesproken, wordt hierover eerstdaags bijkomend verslag uitgebracht door de administratie aan de minister-president, die aansluitend zal beslissen of hij zijn vroeger standpunt handhaaft.

– Standaardmethodiek MKBA : kennisgevingsprocedure voorzien, naar analogie met bvb planMER?

Openbare kennisgeving : neen.

Wel is in het ontwerp omzendbrief voorzien : diverse stakeholders worden reeds van in een vroege fase geconsulteerd ; en in het geval dat er geen specifieke externe stakeholders worden geïdentificeerd, dan nog blijft advies Vlaamse Havencommissie en Minaraad voorzien (via dewelke de 'klassieke' stakeholders sowieso hun inbreng kunnen doen).

OK, geen verdere actie vereist.

– Waarom geen MKBA's op planniveau?

MKBA gaat per definitie altijd over een project of over een cluster van projecten, en niet over bv. ruimtelijke aspecten. Specifieke bezorgdheden die buiten de scope van de MKBA vallen, worden meegenomen in het planMER. PlanMER is dus niet beperkt tot milieu in de enge zin van het woord : bv. socio-economische gevolgen, problematiek mobiliteit en congestie, ... zitten ook in het planMER.

Geen verdere actie vereist.

- Opgelet : niet voortijdig opstarten van projecten met grote risico's

Risicoanalyse en risicobeheer houden ook in dat de risico's en de beheersmaatregelen om die risico's maximaal op te vangen op voorhand duidelijk in kaart worden gebracht, voordat de projecten effectief worden opgestart.

Geen verdere actie vereist.

- Structureel beleidsdomeinoverschrijdend overleg : quid invloed BBB?

BBB maakt het natuurlijk op dat specifieke vlak niet gemakkelijker. Toch menen we te mogen stellen dat het beleidsdomeinoverschrijdend overleg, voornamelijk tussen MOW, LNE en RWO, zowel via Kruispuntencommissie als via diverse stuurgroepen – zowel projectgerelateerd als inzake planvorming (planMER, GRUP, ...) – op een efficiënte wijze wordt voortgezet.

Voortzetting van het beleidsdomeinoverschrijdend overleg zoals toegelicht.

- Standaardmethodiek MKBA en risicobeheer uit te breiden tot alle agentschappen van het beleidsdomein MOW (ook de EVA's) = expliciete opdracht voor de Secretaris-generaal van MOW!

Het is de bedoeling de scope in die zin stelselmatig uit te breiden op basis van de opgedane ervaringen. Op vraag van de heer Peumans is toegezegd om hier in de mate van het mogelijke een na te streven timing op te plakken.

Wat de veralgemeende toepassing van de standaardmethodiek betreft (voor de projecten die ervoor in aanmerking komen) : het is natuurlijk niet omdat ze (nog) niet overal is opgelegd, dat men bv. niet in onderling overleg kan beslissen om de elementen ervan reeds maximaal toe te passen in de mate van het mogelijke. (bvb ingevolge concrete vraag van de heer de Kort over Albertkanaal : we kunnen dit suggereren aan NV De Scheepvaart, waarmee we vanzelfsprekend nauwe contacten onderhouden).

Actie voor de secretaris-generaal van MOW, in overleg met de collega's van het managementcomité van het beleidsdomein MOW. Zie afzonderlijke nota in bijlage.

- Kunnen de MKBA's ter beschikking worden gesteld van de leden van de commissie?

Op het eerste gezicht staat niets dat in de weg, van zodra ze afgewerkt zijn. Voor MKBA tweede maritieme toegang Waaslandhaven is dit vermoedelijk een kwestie van enkele weken.

Actie blijft open staan. MKBA's ter beschikking te stellen zodra afgewerkt.

- Risicobeheer en rapportering : Op welke projecten? Wanneer starten we ermee?

Projecten waarvoor het nu reeds is beslist : zie nota MOW. Is voor die projecten reeds aangevat of op korte termijn voorzien.

Definitie 'grote' infrastructuurprojecten voorlopig ingevuld door Vlaamse Regering. Vlaams Parlement kan bijsturen (zie procedureregels terzake).

Daarnaast wordt er in de praktijk natuurlijk ook voor kleinere projecten in principe een minimale vorm van risico-analyse en risicobeheer uitgevoerd (zie ook suggestie van het Rekenhof), ook al is dit niet formeel geregeld.

Geen bijzondere actie vereist, behalve uitbreiding volledig beleidsdomein (zie hoger).

- Financieel overzicht Deurganckdok + stand van zaken en vooruitzichten inzake benuttingsgraad, toegevoegde waarde, tewerkstelling, ...?

Gegevens beschikbaar en ook al toegelicht aan het Rekenhof. Financieel overzicht (in detail !) zal aan de leden van de commissie worden bezorgd. Desgewenst idem voor tweede luik van deze vraag. Inzake financieel overzicht : slechts lichte stijging in vergelijking met de vorige rapportering ; totaal blijft ruim onder de 700 miljoen €.

Zie gedetailleerde overzichten in bijlage.

- Beheerscommissie Linkerscheldeoeverbied rapporteert aan Vlaamse Regering en Europese Commissie. Kan dit ook aan commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement?

Bij nader toezien is dit thans reeds het geval : bij brief van 5 juni 2007 werd het jaarverslag 2006 aan het Vlaams Parlement overgemaakt met het oog op de mededeling ervan aan de leden van de betrokken commissies.

– Quid effecten van de plannen op lange termijn? (zie ook eerdere vraag over MKBA op planniveau)

Tijdens de planvorming (strategisch plan, planMER, GRUP) worden de lange termijneffecten bestudeerd (ook socio-economische effecten, mobiliteitseffecten en andere effecten die niet gerekend worden tot ‘milieu’ in de enge zin van het woord).

Daarnaast worden de grote projecten als zodanig uiteraard ook onderworpen aan een MKBA (op projectniveau). Dit zal bv. vanzelfsprekend ook gelden voor het Saeftingedok.

Geen verdere actie vereist.

– Toepassing aanbevelingen Rekenhof i.v.m. verrekeringen en verwijlintresten op alle geledingen van het ministerie

Er was engagement van minister-president Peeters om daarover een afdoend antwoord te bezorgen aan de commissie.

Zie in bijlage de overzichten van de verwijlintresten 2004 en 2005 voor het toenmalig departement LIN, en 2006 en 2007 voor het volledige ministerie MOW (departement en intern verzelfstandigde agentschappen Wegen en Verkeer en Maritieme Dienstverlening en Kust).

– Vraag van de heer Bart Martens over instrument natuurtoets – instandhoudingsdoelstellingen

Er was engagement van minister-president om ook na intern overleg binnen regering daarover een antwoord te bezorgen.

Dit was in feite in het midden gelaten, zie ontwerpverslag commissievergadering, laatste passus : “Minister-president Kris Peeters stelt voor dat de heer Martens die vraag zelf aan minister Crevits stelt omdat het haar bevoegdheid is. Hij is ook bereid om de vraag door te geven zodat er een afdoend antwoord komt naar deze commissie”.

Om te vermijden dat de vraag verkeerd geïnterpreteerd wordt (bv. wat bedoelt de heer Martens precies met ‘dat instrument’), is het wellicht efficiënter indien de eerste optie wordt gevolgd (vraag rechtstreeks stellen aan bevoegde minister Crevits).

Bijlage 2:
Algemeen toepasbaar risicobeheerssysteem en algemeen toegepaste MKBA

Bijlage 2: Algemeen toepasbaar risicobeheerssysteem en algemeen toegepaste MKBA

In de praktijk bestaan verschillende risicomanagementmethoden. In afwachting van een beslissing voor een algemeen toegepast risicobeheerssysteem hebben we voor de grote infrastructuurprojecten vandaag de mogelijkheid om de verschillende, op de markt beschikbare risicobeheerssystemen te gebruiken / te testen. Eens voldoende ervaring opgedaan zal dan een gefundeerde keuze gemaakt kunnen worden voor een algemeen toegepast risicobeheerssysteem. Om de opgedane ervaring te kunnen delen werd een forum voor de projectleiders voor deze grote infrastructuurprojecten opgericht.

Met de opmaak van een MKBA werd gestart door de toenmalige administratie Waterwegen en Zeewezen. Na de hervormingen binnen het kader van Beter Bestuurlijk Beleid werd deze taak onder het departement Mobiliteit en Openbare Werken ondergebracht.

Het departement MOW wou niet wachten op een verplichting tot MKBA en past op vandaag de techniek van een maatschappelijke kosten – baten analyse toe op alle projecten van het departement die daarvoor in aanmerking komen. Een maatschappelijke kosten – baten analyse werd reeds opgemaakt voor het SHIP-project in Zeebrugge en voor de tweede maritieme toegang tot de Waaslandhaven, hierbij werd de standaardmethodiek zo maximaal mogelijk gevolgd.

De opmaak van de standaardmethodiek MKBA werd ook gevolgd door vertegenwoordigers van de toenmalige administratie Wegen en Verkeer (nu het Agentschap Wegen en Verkeer). De ervaringen die met de standaardmethodiek worden opgedaan (zoals in bovenvermelde projecten) kunnen gedeeld worden met alle agentschappen van het beleidsdomein MOW.

Voor het toepassen van het risicobeheer werden ondertussen afspraken gemaakt met alle agentschappen van het beleidsdomein MOW.

Op initiatief van de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken is de vraag van het Vlaams Parlement tot veralgemening van de standaardmethodiek MKBA en van het risicobeheer, naar alle geledingen van het Beleidsdomein MOW, besproken tijdens de vergadering van het Managementcomité van het Beleidsdomein van dinsdag 29 januari 2008.

De nodige initiatieven worden genomen om op zo kort mogelijke termijn een na te streven planning voor deze veralgemening op te maken.

Bijlage 3:
Stand van zaken Deurganckdok

Bijlage 3: Stand van zaken Deurganckdok

Tewerkstelling

De tewerkstelling van het Deurganckdok is rechtstreeks verbonden aan de gerealiseerde trafiek op de terminal. Bij volledige operationaliteit van het Deurganckdok mag worden verwacht dat ongeveer 3.000 directe bijkomende arbeidskrachten (minimaal 2.150 en maximaal 3.300) noodzakelijk zijn om de trafiek te kunnen behandelen. Dit aantal wordt onderverdeeld in technici, bedienden en havenarbeiders.

Dit dient aangevuld te worden met een belangrijke hoeveelheid aan indirecte tewerkstelling. De ratio directe / indirecte tewerkstelling wordt in de meeste gevallen bepaald op 1/1,1; wat impliceert dat de totale tewerkstelling van minstens het dubbele bedraagt van de directe tewerkstelling en geraamd kan worden op ongeveer 5.600 tot maximaal 6.000 arbeidsplaatsen. In het meest recente rapport van de Nationale Bank naar het economische belang van de Belgische zeehavens wordt bovendien nog een hogere multiplier in de maritieme cluster gebruikt: in de studie wordt uitgegaan van een verhouding 1/1,35 tussen directe en indirecte tewerkstelling. Een toepassing van deze factor zou resulteren in een totale rechtstreekse en onrechtstreekse tewerkstelling van 7.080 arbeidsplaatsen (3000 rechtstreeks en 4080 onrechtstreeks).

Toegevoegde Waarde

De meest recente studie van de Nationale Bank van België geeft een overzicht van de evolutie van de toegevoegde waarde tot en met 2005. Hieruit blijkt dat de laatste jaren de toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster in Antwerpen sterk is gestegen (bijvoorbeeld een stijging met 21% tussen 2004 en 2005). Dit is voor een belangrijk deel te danken aan de goederenbehandeling en aan de evolutie van de trafiek in de haven van Antwerpen.

In 2005 werd een jaarlijkse directe toegevoegde waarde van 2.912 miljoen EUR opgetekend. Deze dient nog aangevuld te worden met een indirecte toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster van 3.120 miljoen EUR of een totale toegevoegde waarde van 6.034 miljoen EUR per jaar.

De exacte bijdrage van de containerbehandeling en van het Deurganckdok wordt door de Nationale Bank niet verschaft en is ook moeilijk exact te bepalen gezien de belangrijke netwerk effecten. Een indicatie dat de sterke stijging van de toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster toe te schrijven is aan goederenbehandeling van containers kan wel worden gevonden in het feit dat in de top 10 van de creators van toegevoegde waarde PSA/HNN op een zesde plaats staat en als eerste van de maritieme cluster en goederenbehandeling, volgend op partijen uit handel en industrie dewelke niet onder de maritieme cluster worden beschouwd.

Benuttingsgraad

In 2006 realiseerde het Deurganckdok 810.000 TEU, wat hoog is bij het beginjaar van ingebruikname. In 2007 realiseerde het Deurganckdok 1,6 miljoen TEU. Er wordt op gerekend dat tegen 2013-2014 de volledige ingebruikname van het dok zal plaatsvinden (80 %), dit wil zeggen 5 miljoen TEU.

Bijlage 4:
Gedetailleerd overzicht kosten Deurganckdok

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
Projecten Vlaams Gewest					
VOORBEREIDENDE STUDIES					
ZIE TABBLAD KREDIETVASTLEGGINGEN					
Landschappelijk en archeologisch onderzoek		100%			
Vastgelegd					
1999	parentese-overeenkomst nr 1	61.973	61.973,38		
2000	parentese-overeenkomst nr 2	119.980	119.980,47		
2001	parentese-overeenkomst nr 3	109.321	109.321,04		
2003	parentese-overeenkomst nr 4	123.700	123.700,00		
2004	parentese-overeenkomst nr 5	123.816	123.816,00		
2005	Slotfase archeologisch onderzoek	272.655	272.655,00		
TOTAAL		811.445,89	811.445,89	0,00	
BIJKOMENDE STUDIES					
ZIE TABBLAD KREDIETVASTLEGGINGEN					
KAAIMUREN					
Kaaimuren DEEL I					
		60%		40%	
Vastgelegd					
1998	DC1 - werken	51.231.316	30.738.789,81	20.492.526,54	GHA
2002	DC1 - verrekening 1	4.237.567	2.542.540,33	1.695.026,89	GHA
2004	Ramingsstaat 1 (20 %)	393.938	236.363,00	157.575,33	GHA
2005	DC 1 - verrekening 2	377.746	226.647,64	151.098,43	GHA
2006	Ramingsstaat 1 (40 %)	787.877	472.726,00	315.150,67	GHA
2007	DC 1 - verrekening 3 (geen vastlegging)				
2007	DC 1 - verrekening 4 (in eindverrekening)				
2007	Eindverrekening (geen vastlegging)				
TOTAAL		57.028.445	34.217.066,78	22.811.377,85	
Kaaimuren DEEL I - 400m		60%		40%	
Vastgelegd					
2002	Werken	14.524.300	8.714.580,00	5.809.720,00	GHA
2005	Verrekening 1	46.027	27.616,00	18.410,67	GHA
2005	Ramingsstaat 1	21.289	12.773,60	8.515,73	GHA
2006	Verrekening 2 (geen vastlegging)				
2007	Verrekening 3	3.121	1.872,64	1.248,42	GHA
2007	Eindverrekening (geen vastlegging)				
TOTAAL		14.594.737,06	8.756.842,24	5.837.894,82	
Kaaimuren DEEL II		60%		40%	
Vastgelegd					
1999	DC 1 - werken	28.094.492	16.856.695,36	11.237.796,90	GHA
2000	DC 2 - werken	4.545.253	2.727.152,00	1.818.101,33	GHA
2000	DC 3 - werken	7.230.234	4.338.140,48	2.892.093,65	GHA
2000	DC 5 - werken	8.254.842	4.952.905,09	3.301.936,73	GHA
2001	DC4 - werken	12.394.676	7.436.805,64	4.957.870,43	GHA
2001	DC6 - werken	4.139.445	2.483.666,84	1.655.777,89	GHA
2004	DC 8 - werken	2.214.132	1.328.479,00	885.652,67	GHA
2004	Verrekening 1	703.819	422.291,69	281.527,79	GHA
2006	Verrekening 2 (geen vastlegging)				
	Ramingsstaat 1	758.106	0,00	758.105,50	GHA
2007	Verrekening 3 (in eindverrekening)				
2007	Verrekening 4 (in eindverrekening)				
2007	Eindverrekening (geen vastlegging)				
TOTAAL		68.334.999,00	40.546.136,10	27.788.862,90	
Kaaimuren DEEL III		60%		40%	
Vastgelegd					
2003	DC 1 - werken	16.864.410	10.118.646,00	6.745.764,00	GHA

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
2004	DC 2 - werken	16.666.666	9.999.999,48	6.666.666,32	GHA
2004	DC 3 - werken	29.469.392	17.681.635,30	11.787.756,87	GHA
2004	DC 4 - werken	6.854.532	4.112.719,22	2.741.812,81	GHA
2005	Verrekening 1 (geen vastlegging)				
2006	Verrekening 2	619	371,12	247,42	GHA
2007	Verrekening 3	702	421,27	280,84	GHA
2007	Eindverrekening (geen vastlegging)				
TOTAAL		69.856.320,65	41.913.792,39	27.942.528,26	
Kaaimuren DEEL III - 400 m			60%	40%	
Vastgelegd op het FFEU 2002					
2003	werken	15.826.637	9.495.982,00	6.330.654,67	GHA
2005	Verrekening 1	117	70,05	46,70	GHA
2006	Verrekening 2	225.688	135.412,91	90.275,27	GHA
2007	Eindverrekening (geen vastlegging)				
TOTAAL		16.052.441,60	9.631.464,96	6.420.976,64	
Technische controle				100%	
	werken	1.715.052		1.715.051,74	GHA
TOTAAL		1.715.051,74	0,00	1.715.051,74	
Bewarende maatregelen en doorlopende kosten			60%	40%	
Kaaimuren DEEL I					
2001	Deel 1 DC2 - bewarende maatregelen	1.860.103	1.116.061,52	744.041,01	GHA
2002	Deel 1 DC3 - doorlopende kosten	1.345.419	807.251,21	538.167,47	GHA
Kaaimuren DEEL II					
2001	Deel 2 DC7 - bewarende maatregelen	1.347.788	808.672,95	539.115,30	GHA
2002	Deel 2 DC9 - doorlopende kosten	812.834	487.700,36	325.133,57	GHA
TOTAAL		5.366.143,39	3.219.686,04	2.146.457,36	
Herzieningen			60%	40%	
Kaaimuren DEEL I					
1998	herzieningen	3.619.400	2.171.639,99	1.447.759,99	GHA
2005	herzieningen	1.037.021	622.212,74	414.808,49	GHA
2007	herzieningen	196.440	117.864,01	78.576,01	GHA
Kaaimuren DEEL I 400 m					
2003	herzieningen	2.033.563	1.220.138,00	813.425,33	GHA
2005	herzieningen	243.762	146.257,18	97.504,79	GHA
Kaaimuren DEEL II					
2001	DC 1 - Herzieningen	727.154	436.292,60	290.861,74	GHA
2001	DC 2 - Herzieningen	123.947	74.368,06	49.578,70	GHA
2001	DC 3 - Herzieningen	123.947	74.368,06	49.578,71	GHA
2002	DC4 - Herzieningen	234.754	140.852,50	93.901,67	GHA
2003	Deel 2 - Herzieningen	3.930.202	2.358.121,08	1.572.080,72	GHA
2005	herzieningen	1.372.638	823.582,99	549.055,33	GHA
2007	herzieningen	55.365	33.219,14	22.146,09	GHA
Kaaimuren DEEL III					
2004	herzieningen	2.474.167	1.484.500,06	989.666,71	GHA
2005	herzieningen	8.506.925	5.104.154,81	3.402.769,87	GHA
Kaaimuren DEEL III 400 m					
2004	herzieningen	958.537	575.122,49	383.414,99	GHA
2007	herzieningen	196.607	117.964,01	78.642,67	GHA
TOTAAL		25.834.429,53	15.500.657,72	10.333.771,81	
Bijakten voor prijsstijging staal			60%	40%	
Vastgelegd					
2007	Bijakte staalprijsen deel III	376.918	226.150,72	150.767,15	GHA
2006	Bijakte staalprijsen befendering	167.000	100.200,00	66.800,00	GHA
TOTAAL		543.917,87	326.350,72	217.567,15	
Stilligkosten			60%	40%	
Betaald					
2001	Deel 1 Stilstand materieel	4.303.450	2.582.070,23	1.721.380,16	GHA
2001	Deel 1 Rendementsverliezen	2.510.719	1.506.431,70	1.004.287,80	GHA
2002	Deel 1 Omzetsderving	3.639.980	2.183.987,71	1.455.991,81	GHA
2003	Deel 1 Heropstart	2.562.187	1.537.312,27	1.024.874,84	GHA

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
2002	Deel 2 Stilstand materieel	2.868.323	1.720.993,68	1.147.329,12	GHA
2001	Deel 2 Rendementsverliezen	4.219.390	2.531.634,16	1.687.756,11	GHA
2002	Deel 2 Omzetderving	2.639.740	1.583.844,08	1.055.896,06	GHA
2003	Deel 2 Heropstart	2.099.054	1.259.432,60	839.621,73	GHA
2002	Onderaannemers	4.846.259	2.907.755,56	1.938.503,70	GHA
2004	Dubbeltelling 17 % stilstand materieel	-751.124	-450.674,25	-300.449,50	GHA
2004	Minposten	-779.982	-467.989,20	-311.992,80	GHA
2005	Afsluitende dading	-939.876	-563.925,60	-375.950,40	GHA
TOTAAL		27.218.121,57	16.330.872,94	10.887.248,63	
BAGGERWERKEN					
Baggerwerken Fase 1 100%					
Vastgelegd op programma 73.21					
1999	DC 5: Voorbereidingswerken	2.708.681	2.708.681,11		
2000	DC 9	3.527.705	3.527.705,10		
2002	DC 9bis	8.495.372	8.495.371,52		
2002	DC 9ter	20.385.827	20.385.827,29		
Vastgelegd op programma 64.6 51 11					
2003	DC 18: Droge grondwerken + werfwerking 20	492.226	492.226,09		
TOTAAL		35.609.811,11	35.609.811,11	0,00	
Baggerwerken Fase 2 100%					
Vastgelegd op programma 73.21					
2003	DC 19 - baggerfase 2	24.599.957	24.599.957,32		
TOTAAL		24.599.957,32	24.599.957,32	0,00	
Baggerwerken Fase 3 100%					
Vastgelegd op programma 73.21					
2004	DC 21 - baggerfase 3 - voortzetting	30.250.016	30.250.016,48		
2005	DC 24 - baggerfase 3 - 3de schijf	7.944.247	7.944.246,65		
2006	DC 26 - baggerfase 3	22.798.547	22.798.546,87		
2007	DC 27 - ontmanteling pompput	4.404.853	4.404.852,67		
Vastgelegd op programma 51.11					
2004	DC 20 - baggerfase 3 - aanvang	2.799.923	2.799.923,09		
2005	DC 23 - dr.grondw. en werfkosten 2005	1.871.599	1.871.598,92		
TOTAAL		70.069.184,68	70.069.184,68	0,00	
Afvoer bovengrond: Specie naar KBR 100%					
Vastgelegd op programma 73.21					
2003	DC 15 - Afvoer specie naar KBR (deel AMT)	4.600.000	4.600.000,00		
Vastgelegd op programma 64.6 73 01					
2003	DC 15: Afvoer specie naar KBR (Deel AZS)	5.904.791	5.904.790,62		
TOTAAL		10.504.790,62	10.504.790,62	0,00	
Afvoer bovengrond: Specie naar Steendorp 100%					
Vastgelegd op programma 73.21					
2005	DC 22 - Afvoer specie naar Steendorp	12.354.635	12.354.634,84		
TOTAAL		12.354.634,84	12.354.634,84	0,00	
Herzieningen 100%					
Baggerwerken Fase 1					
2000	DC 5 - actualisatie	509.009	509.009,29		
2000	DC 9 - actualisatie	566.016	566.016,20		
2002	DC 5 - bijk.prijsherzieningen	1.239.450	1.239.450,00		
2002	DC 9bis - actualisatie	1.502.615	1.502.614,62		
2002	DC 9ter - actualisatie	3.659.009	3.659.008,96		
2003	DC 9 - bijkomende prijsherzieningen	546.690	546.690,00		
2005	DC 9 - bijkomende prijsherzieningen	693.637	693.636,85		
2003	DC 18: bijkomende prijsherzieningen	16.671	16.670,91		
Baggerwerken Fase 2					
2005	DC 19 - bijkomende prijsherzieningen	500.000	500.000,00		
2005	DC 19 - bijkomende prijsherzieningen	1.886.728	1.886.727,79		
2005	DC 19 - bijkomende prijsherzieningen	264.345	264.345,11		

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
2005	DC 19 - bijkomende prijssherzeringen	8.609	8.609,45		
Baggerwerken fase 3					
2005	DC 21 - baggerfase 3 - bijk.prijshez.	1.730.807	1.730.807,34		
2007	DC 21 - baggerfase 3 - bijk.prijshez.	2.420.349	2.420.349,33		
2005	DC 24 - baggerfase 3 - actualisatie	3.068.386	3.068.385,82		
2005	DC 20 - baggerfase 3 - bijk.prijshez.	212.147	212.146,90		
2005	DC 23 - actualisatie	699.578	699.578,22		
2007	DC 27 - actualisatie	2.036.649	2.036.649,18		
Afvoer bovengrond naar KBR					
2003	DC 15 - Bijkomende prijssherzening (deel AMT)	110.110	110.110,00		
2005	DC 15 - Bijkomende prijssherzening (deel AMT)	260.508	260.507,87		
2003	DC 15: Bijkomende prijssherzening (Deel AZS)	10.366	10.366,05		
2004	DC 15 - Bijkomende prijssherzening	239.606	239.606,22		
Afvoer bovengrond naar Steendorp					
TOTAAL		22.181.286,11	22.181.286,11	0,00	
Vrijbaggeren Schelde t.b.v. toegankelijkheid					
Deurganckdok en opspuiten terminalterreinen met specie, niet afkomstig van de baggerwerken					
Deurganckdok				100%	
Vastgelegd					
1999	Opspuiten vanuit Verrebroekdok (dc 6 bis)	4.465.864	4.465.864,29		
1999	Opspuiten vanuit Verrebroekdok (dc 6 ter)	1.593.039	1.593.039,32		
2000	Verdiepingswerken drempels	3.966.296	3.966.296,40		
2002	Verdieping vaargeul Ben-ZS tot DGDK	3.966.296	3.966.296,40		
2004	Verdieping drempels + zwaaiplaats	4.300.079	4.300.078,92		
2004	Zandlevering DGDK vanuit Schelde	2.311.765	2.311.764,94		
TOTAAL		20.603.340,27	20.603.340,27	0,00	
Dam Doeldok				100%	
Vastgelegd op programma 73.21					
2002	DC 13 - Fundering	7.742.272	7.742.272,22		
2002	DC 13 - Fundering - actualisatie	1.138.424	1.138.423,71		
2003	DC 13 - Bijkomende prijssherzening	369.860	369.859,98		
2003	DC 13 ter - bijkomende funderingskolommen	1.399.020	1.399.020,23		
2003	DC 13 ter - actualisatie	205.712	205.711,93		
2003	DC 13 quater - Damlichaam dam Doeldok	12.525.224	12.525.223,79		
2004	DC 13 bis - bijk. prijssherzening	1.001.697	1.001.697,34		
2005	DC 13 bis - bijk. prijssherzening	1.639.865	1.639.864,87		
2005	DC 13 bis - bijk. prijssherzening	562.211	562.210,89		
2007	DC 13 cinque - Damlichaam dam Doeldok fase 3	1.071.192	1.071.191,60		
2007	DC 13 cinque - actualisatie	484.961	484.960,57		
Vastgelegd op het FFEU 2003					
2003	DC 13bis - Damlichaam dam Doeldok	9.403.479	9.403.478,90		
2003	DC 13bis - actualisatie	1.595.864	1.595.864,41		
TOTAAL		39.139.780,44	39.139.780,44	0,00	
ANDERE AANLEGWERKEN					
Leefbaarheidsbuffer					
				100%	
Vastgelegd op programma 73.21					
2003	DC 17 - voorbereidende werken	1.847.219	1.847.218,50		
2003	DC 17 - actualisatie	345.244	345.243,94		
2003	DC 17 - bijkomende prijssherzeringen	156.401	156.401,16		
2004	DC 17bis - leefbaarheidsbuffer	2.418.870	2.418.870,33		
2005	DC 17bis - bijk.prijshezeringen	179.651	179.651,00		
Vastgelegd op programma 64.6 51 11					
2002	DC 16 - droge grondw. + werfwerking 2001	517.911	517.910,98		
2003	DC 16 - bijk. Prijshezeringen	10.387	10.387,14		
TOTAAL		5.475.683,05	5.475.683,05	0,00	

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
Verplaatsen van de hoogspanningslijnen			100%		
Vastgelegd					
2001	Verplaatsen HS-lijnen	5.418.705	5.418.704,56		
2001	Verplaatsen HS-lijnen: actualisering protocol	412.137	412.137,31		
Verplaatsen van de radartoren					
			100%		
Vastgelegd					
1998	Verplaatsing van de radartoren aan de Verkortingsdijk	395.187	395.187,15		
Lichtenlijnen					
			20%		80%
Vastgelegd					
	Verplaatsing van de radartoren aan de Verkortingsdijk	247.890	49.578,00	198.312,00	GHA
WEGENIS					
Ontsluiting waslandhaven noord					
			Vlaams Gewest; GHA; Maatschappij incl. BTW		
Vastgelegd op het FFEU 2002					
2003	werken	16.568.969	12.648.120,77	3.920.848,30	GHA
		1.602.775		1.602.774,68	Mij
2003	herziening	1.018.400	1.018.400,00		
2004	Verrekening meerwerken	1.221.018	1.221.017,70		
	eindverrekening + andere	-1.179.931	-1.179.931,38		
TOTAAL		19.231.230,07	13.707.607,09	5.523.622,98	
Aanleg ringweg rond Deurganckdok			100%		
Vastgelegd					
1998	werken	6.138.335	6.138.335,01		
1999	Verrekening 1	1.054.700	1.054.700,28		
2000	herzieningen	262.106	262.105,91		
2001	Verrekening 2	190.603	190.603,35		
TOTAAL		7.645.744,55	7.645.744,55		
Aanleg van de wegenis De Blikken			60%		40%
Vastgelegd					
2001		2.672.848	1.603.708,69	1.069.139,12	GHA
Westelijke ontsluiting via de verlenging van de havenweg Blikken (incl. aanleg spoorzaten Bundel Arenberg en vanaf Doelbundel via Z2-gebied)				100%	
Vastgelegd					
2006	werken	3.277.699	0,00	3.277.699,06	GHA
ONTEIGENINGEN MIDA					
Onteigeningen MIDA (73.21)			100%		
Vastgelegd					
2000	Onteigeningen	4.957.870	4.957.870,50		
2001	Onteigeningen	2.478.935	2.478.935,25		
2002	Onteigeningen	4.957.860	4.957.860,00		
TOTAAL		12.394.665,74	12.394.665,74		
Personeel aankoopcomité			100%		
Vastgelegd					
1998	Personeel ter ondersteuning van aankoopcomité	136.349	136.349,37		
1999	Personeel ter ondersteuning van aankoopcomité	46.397	46.396,99		
1999	Personeel ter ondersteuning van aankoopcomité	20.563	20.562,77		
TOTAAL		203.309,13	203.309,13	0,00	

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden	
Overeenkomst maatschappij			100%		
Vastgelegd					
1999	Uitgaven m.b.t. het leveren van prestaties in het kader van een af te sluiten overeenkomst met de Maatschappij.	247.894	247.893,52		
TOTAAL		247.893,52	247.893,52	0,00	
SOCIAAL BEGELEIDINGSPLAN DOEL					
Onteigeningen woonkern Doel (71.10)			100%		
Vastgelegd					
1999	Onteigeningen Doel	2.478.935	2.478.935,25		
2000	Onteigeningen Doel	12.890.463	12.890.463,29		
2001	Onteigeningen Doel	8.430.334	8.430.333,59		
2002	Onteigeningen Doel	13.392.000	13.392.000,00		
2003	Onteigeningen Doel	1.420.000	1.420.000,00		
2004	Onteigeningen Doel	3.000.000	3.000.000,00		
2005	Onteigeningen Doel	1.475.000	1.475.000,00		
2006	Onteigeningen Doel	1.089.860	1.089.860,00		
TOTAAL		44.176.592,13	44.176.592,13	0,00	
Leefgemeenschapspremie			bevere		
Vastgelegd					
TOTAAL		2.257.056,76	2.257.056,76		
Sociaal bemiddelaar			vna		
Vastgelegd					
TOTAAL		1.155.606,00	1.155.606,00		
Supplementaire projecten					
Vastgelegd					
TOTAAL		203.977,64	203.977,64		
Beheersvergoeding Intercommunale LvW			100%		
Vastgelegd					
1999	Beheersvergoeding LvW	49.579	49.578,70		
2000	Beheersvergoeding LvW	49.579	49.578,70		
2001	Beheersvergoeding LvW	49.579	49.578,70		
2002	Beheersvergoeding LvW	49.579	49.578,70		
2003	Beheersvergoeding LvW	51.666	51.665,56		
2004	Beheersvergoeding LvW	20.000	20.000,00		
2005	Beheersvergoeding LvW	20.000	20.000,00		
2006	Beheersvergoeding LvW	20.000	20.000,00		
TOTAAL		309.980,37	309.980,37	0,00	
Sociaal begeleidingsplan Doel - herhuisvesting			33%	67%	
Vastgelegd					
2003	Herhuisvesting	360.000	120.000,00	240.000,00	Mij
2004	Herhuisvesting (betaalde bedragen herhuisvesting)	18.300	6.100,05	12.200,10	Mij
2005	Herhuisvesting (betaalde bedragen herhuisvesting)	56.205	18.735,02	37.470,04	Mij
2006	Herhuisvesting (betaalde bedragen herhuisvesting)	29.175	9.725,13	19.450,26	Mij
2007	Herhuisvesting (betaalde bedragen herhuisvesting)	5.690	1.896,82	3.793,64	Mij
TOTAAL		469.371,06	156.457,02	312.914,04	
NATUURCOMPENSATIES					
Flankerend beleid: Verwerving gronden compensatiegebieden + herstructuratieaanbod voor de landbouw (VLM)					
Vlaams Gewest: 100% ; incl. BTW					
Vastgelegd					
2002		3.718.403	3.718.402,87		
2003		5.281.597	5.281.597,13		
2004		750.000	750.000,00		

Aandeel partijen in euro		Totaal	Gewest	Andere overheden
2005		3.426.910	3.426.910,00	
2006		2.980.000	2.980.000,00	
2007		277.613	277.612,54	
TOTAAL		16.434.522,54	16.434.522,54	
Verwerving gronden compensatiegebieden door afdeling Zeeschelde				
			Vlaams Gewest: 100% ; incl. BTW	
Vastgelegd				
TOTAAL		7.888.401,50	7.888.401,50	
Verwerving gronden compensatiegebieden in het verleden				
			Vlaams Gewest: 100% ; incl. BTW	
Vastgelegd				
TOTAAL		1.264.800,00	1.264.800,00	
Studies - Vergunningen - Inrichting -Werkingskosten				
			Vlaams Gewest: 100% ; incl. BTW	
Vastgelegd				
TOTAAL		15.416.378,26	94.077,16	15.322.301,10

groep	omschrijving	startnota 1995		RAMING principebeslissing 1998			raming bij aanbesteding	WERKELIJKE VERBINTENISSEN			** gewijzigd sinds 23/02/07
		totaal		totaal	Vlaams Gewest	andere overheden		totaal	Vlaams Gewest	andere overheden	
voorbereidende studies											
	kostenbatenanalyse	86.762,73 EUR		86.762,73 EUR		86.762,73 EUR		70.649,65 EUR		70.649,65 EUR	
	hydraulisch sedimentologische studie	557.760,43 EUR		557.760,43 EUR	557.760,43 EUR			711.336,22 EUR	591.498,54 EUR	119.837,68 EUR	
	nautilus proeven	24.789,35 EUR		24.789,35 EUR	24.789,35 EUR			182.418,70 EUR	182.418,70 EUR		
	grondmechanisch onderzoek	198.314,82 EUR		198.314,82 EUR	198.314,82 EUR			78.438,47 EUR	78.438,47 EUR		
	verkeerssimulatie	61.973,38 EUR		61.973,38 EUR	61.973,38 EUR			- EUR			
	controleverzekering	49.578,70 EUR		49.578,70 EUR	49.578,70 EUR			- EUR			
	MER studie	173.525,47 EUR		173.525,47 EUR	173.525,47 EUR			65.779,34 EUR	65.779,34 EUR		
	leefbaarheid Doel	24.789,35 EUR		24.789,35 EUR	24.789,35 EUR			105.580,83 EUR	98.144,02 EUR	7.436,81 EUR	
	ecologische studie	37.184,03 EUR		37.184,03 EUR		37.184,03 EUR		53.297,11 EUR		53.297,11 EUR	
	opmeting terreinen	99.157,41 EUR		99.157,41 EUR	99.157,41 EUR			48.120,00 EUR		48.120,00 EUR	
	proeven	247.893,52 EUR		247.893,52 EUR	247.893,52 EUR			76.007,62 EUR	76.007,62 EUR		
	enquêtes landbouw							20.386,76 EUR	20.386,76 EUR		
	inplanting radarmast							86.625,90 EUR	86.625,90 EUR		
	studie bemaling							13.586,87 EUR	13.586,87 EUR		
	G-modulus							12.394,68 EUR	12.394,68 EUR		
	grondmonitors							27.518,86 EUR	27.518,86 EUR		
	milieubelasting op LO							136.594,72 EUR	136.594,72 EUR		
	ontwerp en aanbesteding	PM		PM				- EUR			
	archeologie	PM		PM				811.445,89 EUR	811.445,89 EUR		
	TOTAAL 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	
bijkomende studies											
	landschapstudie buffer Waasland							145.929,24 EUR	145.929,24 EUR		
	natuurontwikkelingsstudie zuidelijke groenzone							32.421,99 EUR	32.421,99 EUR		
	ecohydrologische studie De Putten							64.169,62 EUR	64.169,62 EUR		
	Current Deflecting Wall							27.499,99 EUR	27.499,99 EUR		
	onderzoek 18 grondmonitors							12.786,10 EUR	12.786,10 EUR		
	onderkenningproeven							26.227,13 EUR	26.227,13 EUR		
	Menard pressiometerproeven							10.588,28 EUR	10.588,28 EUR		
	dringende stabiliteitsstudie stillig							129.559,64 EUR	8.091,81 EUR	121.467,83 EUR	
	opmaak validatiedecreet							179.892,77 EUR	179.892,77 EUR		
	leefbaarheid woonkern Doel 1999							136.341,44 EUR	136.341,44 EUR		
	juridische studies							11.013,19 EUR	11.013,19 EUR		
	nieuwe MER en aanvullende studies							477.227,50 EUR		477.227,50 EUR	
	nota Europese Commissie							4.000,00 EUR		4.000,00 EUR	
	studie onderhoudsbaggerwerken							267.850,00 EUR	267.850,00 EUR		
	website Deurganckdok							6.700,00 EUR	6.700,00 EUR		
	akoestisch onderzoek							3.600,00 EUR	3.600,00 EUR		
	TOTAAL BIJKOMENDE STUDIES	- EUR		- EUR	- EUR	- EUR		1.533.807,09 EUR	654.961,76 EUR	880.845,33 EUR	
kaaimuren											
	rebourbement	9.915.740,99 EUR		9.915.740,99 EUR	5.949.444,59 EUR	3.966.296,40 EUR			inbegrepen in kaaimuurwerken		
	kaai deel I	29.995.115,50 EUR		29.995.115,50 EUR	17.997.069,30 EUR	11.998.046,20 EUR	47.910.933,34 EUR	57.028.444,63 EUR	34.217.066,78 EUR	22.811.377,85 EUR	**
	kaai deel I +400m							14.594.737,06 EUR	8.756.842,24 EUR	5.837.894,82 EUR	**
	kaai deel II	38.175.602,82 EUR		38.175.602,82 EUR	22.905.361,69 EUR	15.270.241,13 EUR	67.635.889,03 EUR	68.534.999,00 EUR	40.546.136,10 EUR	27.988.862,90 EUR	**
	kaai deel III	64.080.476,15 EUR		64.080.476,15 EUR	38.448.285,69 EUR	25.632.190,46 EUR	73.989.200,00 EUR	69.856.320,65 EUR	41.913.792,39 EUR	27.942.528,26 EUR	**
	kaai deel III +400m							16.052.441,60 EUR	9.631.464,96 EUR	6.420.976,64 EUR	
	binneenschapvaart	8.676.273,37 EUR		8.676.273,37 EUR	5.205.764,02 EUR	3.470.509,35 EUR			vervangen door containerkaaimuur		
	rijdijke dijken	1.189.888,92 EUR		1.189.888,92 EUR	713.933,35 EUR	475.955,57 EUR			inbegrepen in kaaimuurwerken		
	oeververdediging	8.676.273,37 EUR		8.676.273,37 EUR	5.205.764,02 EUR	3.470.509,35 EUR			inbegrepen in kaaimuurwerken		
	technische controle kaaimuurwerken							1.715.051,74 EUR		1.715.051,74 EUR	
	bewarende maatregelen en doorlopende kosten							5.366.143,39 EUR	3.219.686,04 EUR	2.146.457,35 EUR	**
	herzieningen							25.834.429,53 EUR	15.500.657,72 EUR	10.333.771,81 EUR	
	pristelling staal	37.184.028,72 EUR		37.184.028,72 EUR	22.310.417,23 EUR	14.873.611,49 EUR		543.917,87 EUR	325.350,72 EUR	217.567,15 EUR	
	claim eerste stillig								niet meer uitvoerbaar		
	stilletand materieel							7.171.773,19 EUR	4.303.063,91 EUR	2.868.709,28 EUR	
	rendementsverliezen							6.730.109,77 EUR	4.038.065,86 EUR	2.692.043,91 EUR	
	ontzuivering							6.270.719,67 EUR	3.767.631,80 EUR	2.511.087,87 EUR	
	heropstart							4.661.241,44 EUR	2.796.744,86 EUR	1.864.496,58 EUR	
	onderaannemers							4.846.259,26 EUR	2.907.755,56 EUR	1.938.503,70 EUR	
	controle stilletand materieel							751.123,75 EUR	450.674,25 EUR	300.449,50 EUR	
	controle claim onderaannemers							779.982,00 EUR	467.989,20 EUR	311.992,80 EUR	
	dading							939.876,00 EUR	563.925,60 EUR	375.950,40 EUR	
	TOTAAL KAAIMUREN	197.893.399,84 EUR		197.893.399,84 EUR	118.736.039,90 EUR	79.157.359,94 EUR		286.544.607,05 EUR	170.442.869,88 EUR	116.101.737,16 EUR	**
baggerwerken											
	bagger deel I	32.226.158,22 EUR		38.993.651,45 EUR	38.993.651,45 EUR	-	28.606.912,76 EUR	35.609.811,11 EUR	35.609.811,11 EUR		
	bagger deel II	24.491.880,25 EUR		29.635.175,10 EUR	29.635.175,10 EUR	-	24.789.352,48 EUR	24.599.957,32 EUR	24.599.957,32 EUR		
	bagger deel III	40.127.764,32 EUR		48.554.594,83 EUR	48.554.594,83 EUR	-	36.316.401,38 EUR	70.069.184,68 EUR	70.069.184,68 EUR		**
	afvoer KBR							10.504.790,62 EUR	10.504.790,62 EUR		
	afvoer Steendorp							12.354.634,84 EUR	12.354.634,84 EUR		
	herzieningen							22.181.286,11 EUR	22.181.286,11 EUR		**
	drempel Frederik en opspuitingen	17.104.653,21 EUR		20.696.630,38 EUR	20.696.630,38 EUR	-		20.603.340,27 EUR	20.603.340,27 EUR		**
	dam Doeldok						20.905.000,00 EUR	39.139.780,44 EUR	39.139.780,44 EUR		**
	TOTAAL BAGGERWERKEN	113.950.456,00 EUR		137.880.051,76 EUR	137.880.051,76 EUR	- EUR		235.062.785,39 EUR	235.062.785,39 EUR	- EUR	**
andere baggerwerken											
	bescherming Doel / leefbaarheidsbuffer	3.718.402,87 EUR		3.718.402,87 EUR	2.231.041,72 EUR	1.487.361,15 EUR		5.475.683,05 EUR	5.475.683,05 EUR		
	verplaatsen HS-lijnen	8.676.273,37 EUR		8.676.273,37 EUR	8.676.273,37 EUR			5.830.841,87 EUR	5.830.841,87 EUR		
	verplaatsen radartoren							395.187,15 EUR	395.187,15 EUR		
	lichtenlijnen							247.890,00 EUR	49.578,00 EUR	198.312,00 EUR	
	TOTAAL ANDERE	3.718.402,87 EUR		12.394.676,24 EUR	10.907.315,09 EUR	1.487.361,15 EUR		11.949.602,07 EUR	11.791.290,07 EUR	198.312,00 EUR	**
wegen											
	aansluiting R2	3.718.402,87 EUR		4.499.267,47 EUR	4.499.267,47 EUR	-	13.847.029,02 EUR	19.231.230,07 EUR	13.707.607,09 EUR	5.523.622,98 EUR	
	ringweg	8.676.273,37 EUR		10.498.290,78 EUR	10.498.290,78 EUR	-	5.689.941,03 EUR	7.645.744,55 EUR	7.645.744,55 EUR		
	wegens De Blikken							2.672.847,81 EUR	1.603.708,69 EUR	1.069.139,12 EUR	
	ontsluiting havenweg Blikken							3.277.699,06 EUR	- EUR	3.277.699,06 EUR	
	TOTAAL WEGEN	12.394.676,24 EUR		14.997.558,25 EUR	14.997.558,25 EUR	- EUR		32.827.521,49 EUR	22.957.060,33 EUR	9.870.461,16 EUR	**
ontteingenen MIDA											
	ontteingenen MIDA	14.687.691,34 EUR		14.687.691,34 EUR	10.967.900,27 EUR			12.394.665,74 EUR	12.394.665,74 EUR		
	personeel aankoopcomité							203.309,13 EUR	203.309,13 EUR		
	overeenkomst Maatschappij							247.893,52 EUR	247.893,52 EUR		
	TOTAAL ONTEINGENEN	14.687.691,34 EUR		14.687.691,34 EUR	10.967.900,27 EUR	- EUR		12.845.868,39 EUR	12.845.868,39 EUR	- EUR	
sociaal begeleidingsplan Doel											
	ontteingering Doel centrum/omgeving	40.307.487,13 EUR		40.307.487,13 EUR	850.308,93 EUR			44.176.592,13 EUR	44.176.592,13 EUR		
	leefgemeenschapspremie	446.208,34 EUR		446.208,34 EUR	446.208,34 EUR		850.308,93 EUR	2.478.935,00 EUR		2.478.935,00 EUR	
	sociaal bemiddelars	1.735.254,67 EUR		1.735.254,67 EUR	1.735.254,67 EUR			1.155.606,00 EUR		1.155.606,00 EUR	
	supplementaire projecten	247.893,52 EUR		247.893,52 EUR	247.893,52 EUR			203.977,64 EUR	203.977,64 EUR		
	beheersvergoeding Intercomm LwV	4.322.271,50 EUR		4.440.757,17 EUR	2.881.514,33 EUR			309.980,37 EUR	309.980,37 EUR		
	co-fin bouw woningen	3.448.198,89 EUR		1.149.399,63 EUR	2.298.799,25 EUR			469.371,06 EUR	156.457,02 EUR	312.914,04 EUR	**
	co-fin uitruising kavels							- EUR			
	TOTAAL SOCIAAL BEGELEIDINGSPLAN	- EUR		51.357.622,97 EUR	45.327.000,46 EUR	6.030.622,51 EUR		48.794.462,20 EUR	46.002.613,16 EUR	2.791.849,04 EUR	**
natuurcompensaties											
	Grondeisen verworven i.k.v. nooddecreet							24.322.924,04 EUR	24.322.924,04 EUR		**
	Grondeisen verworven in verleden							1.264.800,00 EUR	1.264.800,00 EUR		
	Studies - Vergunningen - Inrichting-werkingskosten										
	Algemeen (werkingskosten)							1.694.223,31 EUR	31.177,56 EUR	1.663.045,75 EUR	**
	Gedempt deel Doeldok							49.579,00 EUR		49.579,00 EUR	
	Oogspelen MIDA's							49.579,00 EUR		49.579,00 EUR	
	Vlaakte van Zwijndrecht							82.701,42 EUR		82.701,42 EUR	

Bijlage 5:
Vergelijking verwijntresten sinds 2004

Departement Leefmilieu en Infrastructuur

Vergelijking tussen betaalde intresten tijdens de periode van 01/01/2004 tot 31/12/2004 en 01/01/2005 tot 31/12/2005

Administratie	2004			2005			Verschil
	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal	
aankoopcomité	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
administratie Algemene Administratieve Diensten	956,93	1.207,83	2.164,76	7.328,57	1.262,31	8.590,88	6.426,12
administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten	64.409,49	78.035,92	142.445,41	60.635,94	101.372,13	162.008,07	19.562,66
administratie Overheidsopdrachten, Gebouwen en Gesubsidieerde Infrastructuur	9.450,22	522,35	9.972,57	1.419,90	6.424,43	7.844,33	-2.128,24
administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten & Landschappen	0,00	0,00	0,00	82,21	0,00	82,21	82,21
administratie Waterwegen en Zeewezen	515.887,31	332.954,98	848.842,29	322.943,43	562.356,87	885.300,30	36.458,01
administratie Wegen en Verkeer	202.351,67	1.582.602,55	1.784.954,22	244.385,45	1.924.024,44	2.168.409,89	383.455,67
dienst voor de Scheepvaart	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
secretariaat-generaal	0,00	1.062,70	1.062,70	183,11	1.511,60	1.694,71	632,01
zeekanaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Algemeen totaal	793.055,62	1.996.386,33	2.789.441,95	836.978,61	2.596.951,78	3.233.930,39	444.488,44

Mobiliteit en Openbare Werken

Vergelijking tussen betaalde interesten tijdens de periode
01/01/2006 tot 31/12/2006 en
01/01/2007 tot 31/12/2007

Entiteiten	2006			2007			Verschil 2007 verus 2006
	Gewone begroting	VIF	Totaal	Gewone begroting	VIF	Totaal	
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	84.516,04	678.196,80	762.712,64	53.139,88	227.986,38	281.126,26	-481.586,38
Agentschap Infrastructuur*	187.701,13	1.312.789,19	1.500.490,32	311.981,60	1.013.311,55	1.325.293,15	-175.197,17
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	52.785,44	169.501,89	222.287,33	24.800,29	94.119,57	118.919,86	-103.367,47
Algemeen totaal	325.002,61	2.160.487,68	2.485.490,29	389.921,77	1.335.417,50	1.725.339,27	-760.151,02

* exclusief Ring Antwerpen en Werken aan de Leien

Ring Antwerpen	0,00	490.663,76	490.663,76	0,00	487.467,65	487.467,65	-3.196,11
Werken aan de Leien	0,00	158.288,35	158.288,35	0,00	539.970,20	539.970,20	381.681,85
Totaal (01/01/2006 tot 31/12/2006 en 01/01/2007 tot 31/12/2007)	0,00	648.952,11	648.952,11	0,00	1.027.437,85	1.027.437,85	378.485,74

Bijlage 6:
Aanvullend antwoord van de minister-president

Vlaamse overheid

Vlaamse Overheid
Departement Mobiliteit en Openbare WerkenHaven- en Waterbeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 5 – 1000 Brussel
Tel. 02-553 77 56– Fax 02-553 77 15
E-mail: haven.waterbeleid@vlaanderen.beAan de leden van de Commissie Openbare Werken
Vlaams Parlement
1011 Brussel

uw kenmerk

vragen naar / e-mail

Nele Terrie
nele.terrie@mow.vlaanderen.be

ons kenmerk

ALG/COM
16EP-U-08-0056

telefoonnummer

02/553 79 75

bijlagen

datum

18 FEB. 2008

Betreft: Opvolgingsbespreking audit Deurganckdok – ex post evaluatie
Deurganckdok

Geachte,

Naar aanleiding van de opvolgingsbespreking van de audit Deurganckdok in de Commissie Openbare Werken van 22 januari werd mij gevraagd een ex post evaluatie van het Deurganckdok te overwegen.

Hierbij kunt u mijn overwegingen met betrekking tot dergelijke evaluatie terugvinden:

- Uit de ervaring van het Deurganckdok zijn reeds vele lessen getrokken, onder andere dankzij de audit aangeleverd door het Rekenhof. Vernieuwende inzichten zijn uit de resultaten van een ex post MKBA niet te verwachten. Ook vanuit die optiek biedt een ex post MKBA dus geen enkele meerwaarde.
- Het rendement van het Deurganckdok is duidelijk. Twijfels over dit rendement zijn niet terecht. Ter illustratie kan verwezen worden naar de bijkomende informatie inzake tewerkstelling, toegevoegde waarde en benuttingsgraad, die door de administratie werd bezorgd aan de commissie Openbare Werken naar aanleiding van de bespreking van 22 januari 2008 (nogmaals toegevoegd als bijlage aan onderhavige nota).
- Een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse uitvoeren met dezelfde uitgangspunten als destijds, zou logischerwijze eenzelfde resultaat opleveren, weliswaar in de veronderstelling dat dezelfde methodiek wordt toegepast als bij de eerste MKBA.

Een MKBA maken met alle gegevens die we achteraf kennen, zou uiteraard een ander resultaat opleveren.

- De initiële MKBA voor het Deurganckdok is niet uitgevoerd volgens de standaardmethodiek, die slechts later ontwikkeld werd. Wat dus ook de resultaten mochten zijn van een ex post analyse, het zou erg moeilijk of zelfs onmogelijk zijn om die met de oorspronkelijk uitgevoerde MKBA te vergelijken.
- De uitvoering van ex post MKBA's zit vervat in de opgestelde standaardmethodiek, zodat een degelijke uitvoering van ex post MKBA's in de toekomst mogelijk wordt, waarbij resultaten tegenover elkaar kunnen afgewogen worden.

Bijgevolg handhaaf ik mijn beslissing om geen ex-post evaluatie van het Deurganckdok uit te voeren.

Hoogachtend,



Kris Peeters
Minister-president
Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw,
Zeevisserij en Plattelandsbeleid