

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



Zitting 2007-2008

6 november 2007

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over de baggerwerken

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heren Carl Decaluwe en Pieter Huybrechts**

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;

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

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

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

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

37-F (2006-2007)

– Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door de heer Robert Devos, eerste-auditeur-revisor van het Rekenhof.....	4
II. Replik door de administratie Vlaamse Gemeenschap en de Agentschappen Waterwegen en Zeekanaal en NV De Scheepvaart	6
III. Bespreking	9

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 9 oktober 2007 een bespreking over het verslag van het Rekenhof over de baggerwerken.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER ROBERT DEVOS, EERSTE-AUDITEUR-REVISOR VAN HET REKENHOF

De heer *Robert Devos*, vertegenwoordiger van het Rekenhof, zegt dat het Rekenhof in 2006 een audit uitgevoerd heeft naar de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen en de bevaarbare binnenwateren. Het Rekenhof wilde nagaan welke risico's aan de organisatie van de baggerwerken zijn verbonden en wat de kostprijs van de werken is.

De centrale vraag daarbij was: "Organiseert de Vlaamse overheid de baggerwerken in de maritieme toegang en de bevaarbare binnenwateren op rechtmatige wijze en neemt ze daarbij doelmatigheidsvoorwaarden in acht om de scheepvaartfunctie te kunnen waarborgen?". De spreker geeft een kort overzicht van de vaststellingen en de conclusies van het onderzoek. Bij elk aandachtspunt belicht hij zowel de maritieme baggerwerken als de baggerwerken in de bevaarbare binnenwateren.

Sinds de reorganisatie van de Vlaamse overheid is de afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken bevoegd voor de baggerwerken in de maritieme toegangswegen tot de Vlaamse zeehavens. Binnen de havens moeten de gemeentelijke havenbedrijven het onderhoud van het commerciële gedeelte voor hun rekening nemen. Het Havendecreet van 1999 heeft onder andere de kostenverdeling inzake de baggerwerken in de Vlaamse zeehavens geregeld. De decretaal beoogde regeling werd echter vertraagd toegepast. Het Vlaamse Gewest heeft een aantal baggerwerken in de commerciële ligplaatsen tijdelijk gefinancierd in plaats van de havenbedrijven. Ook was de controle van het Vlaamse Gewest op de baggerwerken die het Antwerpse Havenbedrijf in eigen beheer uitvoert, ontoereikend.

De kustjachthavens vallen onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust. Sinds de operatie beter bestuurlijk beleid staan de Agentschappen De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal elk binnen hun territorium in voor het onderhoud van de binnenvaartwegen. De baggerwerken van de scheepvaart in het Albertkanaal en de Kempische kanalen zijn niet in de audit betrokken omdat die in het geheel van het onderzoek

budgettair minder belangrijk zijn.

De kostprijs van de baggerwerken in de maritieme toegangswegen bedroeg de laatste jaren gemiddeld ongeveer 115 miljoen euro. Dat bedrag vertegenwoordigt ongeveer 40 percent van het budget dat de Vlaamse overheid jaarlijks aan haveninfrastructuur en maritieme toegang spendeert. Voor de baggerwerken in de bevaarbare waterlopen geeft de Vlaamse overheid de jongste jaren gemiddeld 15 miljoen euro uit, ruim 10 percent van het jaarlijkse budget voor het onderhoud en voor de modernisering van de Vlaamse binnenvaartwegen.

De financiële systemen van de aanbestedende overheden staan tot op heden nog niet toe een keurige analytische kostprijs van de baggerwerken samen te stellen. Die vaststelling geldt trouwens niet alleen voor de boekhouding van baggercontracten. De beschikbare informatiesystemen geven een onvolledig beeld van de kostprijs voor de baggerwerken. Overheidsdiensten en beleidsvoerders hebben daardoor weinig beheersinformatie om baggeropdrachten in hun geheel te analyseren of bij te sturen.

De verruiming van de maritieme toegangswegen en het wegwerken van de historische baggerachterstand in de waterwegen zijn beleidsdoelstellingen. Een verdere verdieping van de Westerschelde tot 13,10 meter is gepland tegen 2009. De vaarpassen op de Noordzee worden geoptimaliseerd tot 14 meter. Er zouden plannen zijn voor het zeekanaal Gent-Terneuzen.

De jongste jaren heeft sedimentatie tot plaatselijke diepgangbeperkingen geleid in sommige binnenvaartwegen. De historische baggerachterstand bij de binnenvaartwegen is vooral ontstaan door de strengere milieureglementering en een tekort aan financiële middelen.

Een sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingspecie geeft een aantal samenhangende actiepunten om tegen 2036 de historische achterstand weg te werken. Het is erop gericht de hoeveelheid baggerspecie te verminderen door stimulering van preventie en hergebruik middels resultaatgerichte acties. Het plan voor de bevaarbare waterwegen zal een veelvoud van het huidige budget vergen.

In de Vlaamse overheid is het gebruik van risicoanalyse als beheersinstrument nog in ontwikkeling. Pas recent is er een aanzet gegeven voor een systeem van risicobeheersing voor grote infrastructuurprojecten in toepassing van het decreet van november 2002. Voor het project verruiming vaargeul Westerschelde heeft het Vlaamse Gewest in samenwerking met Nederland voor het eerst een risicoanalyse opge maakt. Ook een algemene analyse op planniveau

over het omgaan met baggerspecie is voorbereid, maar nog niet in uitvoering. Het Rekenhof vernoemt ook de code goede praktijk voor bagger- en ruimingsspecie die voor de lagere overheden is opge-maakt.

Op vlak van preventie heeft het Rekenhof vastge-steld dat door studies, proefprojecten en een flexibe-le stortstrategie het Vlaamse Gewest de aanvoer van sediment en zand in de maritieme toegangswegen tracht te beperken. Ook overweegt het de bouw van een 'current deflecting wall' in de beneden-Zeeschelde om de sedimententoevoer in het Deur-ganckdok te beperken. De studies om de sediment-toevoer te analyseren, kostten reeds 4,5 miljoen eu-ro.

Hoewel de sedimentaanvoer de jongste jaren sterk is vermeerderd, onder andere door toegenomen erosie, past de overheid nog geen preventiemaatregelen op grote schaal toe. Het actuele jaarlijkse preventiebud-get bedraagt 1,7 miljoen euro, terwijl onderzoek een budget van 7 à 8 miljoen euro noodzakelijk acht.

De stortcapaciteit van de baggerspecie in de mari-tieme toegangswegen stelt in beginsel geen pro-bleem. Storten en verwerken van vervuild sediment uit binnenwateren is echter problematisch. De histo-rische baggerachterstand in bevaarbare waterwegen wordt geraamd op 11,2 miljoen ton droge stof en groeit nog steeds aan. De realisatie van het sectorale uitvoeringsplan zal een veelvoud van het huidige budget vergen.

De Vlaamse overheid gebruikt de schaars beschikba-re baggerstortplaatsen niet altijd efficiënt. Zo heeft het Agentschap Waterwegen en Zeekanaal in 2005 voor een depot een huurovereenkomst voor 15 jaar gesloten, waarvoor het al vanaf september 2006 moet betalen, hoewel pas eind 2007 een vergunning beschikbaar zal zijn voor het storten van vervuilde specie. Tot dan zou enkel zuivere specie kunnen worden geborgen.

De verwijdering van wrakken en obstakels is vooral in de Westerschelde van belang. De Vlaamse over-heid heeft nog geen volledig zicht op de nutsleidin-gen die op Nederlands grondgebied moeten worden verplaatst om de verruiming van de vaargeul in de Westerschelde te kunnen aanvatten. Ze beschikt ook nog niet over een betrouwbare kostenraming. Vol-gens de administratie zijn de te verwijderen obsta-kels en wrakken in die vaargeul nagenoeg verwaar-loosbaar.

Op het vlak van mededinging heeft het Rekenhof eerder al vastgesteld dat het Vlaamse Gewest de financieel belangrijke baggerwerken in de maritieme toegangswegen tot voor kort buiten elke mededin-

ging in toewees. Zo vonden alle baggerwerken in de Noordzee van 1984 tot 2005 plaats op grond van een onderhandse overeenkomst. Dat betekent het 21 jaar lang buiten mededinging toewijzen van enkele tien-tallen miljoenen euro onderhoudsbaggerwerken per jaar.

Daarenboven droeg het gewest ongeveer 221 mil-joen euro bijkomende werken op in het kader van hetzelfde contract. Sinds 1998 voor de Westerschel-de en sinds 2005 voor de Noordzee, kiest de over-heid voor de procedure van de beperkte offerteaan-vraag. Omdat het de gunningsprocedures voor de maritieme baggerwerken niet tijdig kon afronden, verlengde het Vlaamse Gewest de oude overeen-komsten soms meermaals zonder echt geldige grondslag. Het heeft overigens het nieuwe Noord-zeebaggercontract al buiten elke mededinging uitge-breed met financieel belangrijke meerwerking.

In vergelijking met gelijkaardige contracten in het buitenland die een maximale looptijd hebben van drie à vier jaar, zijn de looptijden van de recent ge-gunde baggercontracten voor de maritieme toegang vrij lang, immers tot zeven jaar. Zo belemmeren ze een regelmatige toetsing aan de marktsituatie en een optimalisering van de contractvoorwaarden.

De baggerwerken in de Vlaamse binnenwateren worden meestal na ruime mededinging gegund. Dat had een heilzaam effect op de prijzen. De vroegere maritieme baggercontracten kenden belangrijke kor-tingen toe voor grote baggervolumes. Het Rekenhof berekende dat die kortingen in het Westerschelde-contract van 1998 voor de periode van 1999 tot 2006 14,4 miljoen euro besparingen opleverden. Voor het Noordzeecontract van 1984 bedroeg de besparing in de periode 2000-2005 ongeveer 14,7 miljoen euro.

De nieuwe maritieme baggercontracten proberen op een andere manier, zonder kortingclausules, de kost-prijs te beheersen. Het effect van die nieuwe werk-wijze op de kostprijs van het basiscontract en van eventuele bijkomende werken moet echter nog blij-ken. De nieuwe opdrachten voor de maritieme bag-gerwerken bevatten, in tegenstelling tot de vroegere contracten, evenmin nog mogelijkheden tot nacalcu-latie. Daarmee heeft de Vlaamse overheid voordelige en nuttige instrumenten voor kostprijsbeheersing ter zijde geschoven. Het Rekenhof wijst erop dat prijs-onderhandelingen een cruciaal element zijn in con-tractsluiting via een onderhandelingsprocedure, ze-ker als het voordeel van de mededinging niet heeft kunnen spelen.

Zowel voor maritieme baggerwerken als voor bin-nenvaartwerken kan laattijdige beschikbaarheid van vergunningen voor problemen zorgen. De Vlaamse overheid betaalt gepresteerde werken soms nog altijd

laattijdig. Bij twee aannemingen van maritieme baggerwerken genereerde de administratieve slentergang ruim 0,4 miljoen euro aan verwijlintresten. Vooral de hoge intrestvoet voor laattijdige betaling, toch 10 percent voor het tweede semester 2006, deed de intrestkosten oplopen.

Voor de controle op de betaling is de meting van de gebaggerde hoeveelheden in de maritieme toegangswegen zeer belangrijk. Die meting evolueerde van een manueel naar een gemengd manueel en geautomatiseerd systeem. Het geautomatiseerde meet-systeem voor de Schelde hield nog veel risico's in. Toch bouwde de overheid het aantal toezichters voor de manuele controle daar al het sterkst af. Het prijsvormingsmechanisme en de contractvoorwaarden zijn nog niet altijd goed afgestemd op de beschikbare controlemechanismen. Volgens de administratie is het bestaande manuele toezicht niet efficiënt. Ze poogt het toezicht voort te moderniseren.

Het Rekenhof heeft eerder al een soort controleplan als intern hulpmiddel voorgesteld. De Vlaamse overheid past dit niet als instrument toe.

Het Rekenhof heeft in de audit geconcludeerd dat de voorbereiding en de organisatie van baggerwerken op een aantal punten voor verbetering vatbaar zijn. Vooral de beperkte bergingscapaciteit voor baggerspecie vormt een grote bedreiging voor voldoende diepgang van de binnenvaartwegen.

Het Rekenhof heeft dan ook volgende aanbevelingen. De Vlaamse overheid moet haar financiële systemen optimaliseren. De vooropgestelde toegankelijkheid van de waterwegen blijven garanderen, vergt een belangrijke verhoging van de financiële middelen. De initiatieven om te komen tot een algemeen systeem van risicobeheer, gesteund op het decreet van 8 november 2002, moeten worden voortgezet. Een ruimere toepassing van de maatregelen voor erosiebestrijding moet overwogen worden. Waterwegbeheerders moeten de locaties voor de berging van baggerspecie optimaler gebruiken.

Een beperking van looptijd baggercontracten kan zorgen voor regelmatige toetsing aan marktsituatie en optimalisering van de contractvoorwaarden. Bij aanwending van onderhandelingsprocedure moet de overheid ook daadwerkelijk over de prijs onderhandelen. Mogelijkheden tot nacalculatie en prijzencontrole moeten optimaal worden aanwenden. De Vlaamse overheid moet de vastgestelde risico's voor de verruiming van de vaarweg in de Westerschelde met passende maatregelen tegemoet treden. Risico's bij meting van te vergoeden baggerhoeveelheden moeten beter worden beheerst. Door de opmaak van een intern controleplan in de voorbereidingsfase van een project kunnen de contractvoorwaarden en de

controlemiddelen beter op elkaar worden afgestemd.

In zijn reactie op het ontwerpverslag van het Rekenhof ging de Vlaamse minister van Openbare Werken niet in op de algemene conclusies en aanbevelingen maar beloofde in zijn commentaar bij enkele deelconclusies voortaan rekening te zullen houden met bepaalde suggesties van het Rekenhof. Op de problemen met de specieverwerking en de baggerachterstand in de binnenvaartwegen heeft hij niet gereageerd.

II. REPLIEK DOOR DE ADMINISTRATIE VLAAMSE GEMEENSCHAP EN DE AGENTSCHAPPEN WATERWEGEN EN ZEEKANAAL EN NV DE SCHEEPVAART

De heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), zal de aanbevelingen van het Rekenhof als leidraad nemen voor zijn uiteenzetting. Het Rekenhof heeft opgemerkt dat de administratie nog onvoldoende analyses heeft van de prijzen en de evoluties van de kosten van baggerwerken, hoewel dat een zeer belangrijke uitgave is voor de Vlaamse overheid. Het is inderdaad zo dat de administratie in de vroegere contracten tot 2005 geen goed geïnformeerd systeem had om de uitgaven van baggerwerken op te volgen. Sinds 2005 is dat wel het geval, de administratie volgt alle overheidsopdrachten via het zogenaamde deltasysteem. Daarin worden alle uitgaven die betrekking hebben op overheidsopdrachten bijgehouden. Het gaat daarbij niet alleen over de zaken uit het bestek maar ook over verrekeningen en dergelijke.

Alle gegevens zoals die komen uit de 'balanced scorecard' en de uitgaven per project worden apart bijgehouden. De administratie kan dat illustreren aan de hand van grafieken. Vanaf 2000 is er een evolutie in de onderhoudsbaggerwerken op de Schelde. Tussen 2000 en 2006 dalen de prijzen. Dat heeft onder meer te maken met de efficiëntiewinst. Vanaf 2006 stijgen de uitgaven van de onderhoudsbaggerwerken. Dat heeft te maken met de bijkomende werken ten gevolge van de ingebruikneming van het Deurganckdok en de grotere streefdieptes. De grotere streefdiepte is een gevolg van de grotere omvang van de schepen.

De administratie raamt de kosten voor de onderhoudsbaggerwerken in de maritieme Schelde op 70 miljoen euro. Ze verwacht dat de kosten nog zullen stijgen, gewoon ten gevolge van de uitbreiding van de havens.

Hetzelfde geldt voor de onderhoudsbaggerwerken aan de kust. De kosten stijgen tot 2002, daarna is er

een daling tot 2005 en opnieuw een stijging vanaf 2006. De verklaringen zijn een versterkt onderhoud wegens de verdieping van het Scheur, de toegang tot de haven van Zeebrugge en grotere streefdieptes. Ook in Zeebrugge stegen de te onderhouden oppervlaktes door de ingebruikneming van het Albert II-dok. De kosten voor de onderhoudsbaggerwerken worden geraamd op 69 miljoen euro. Ook hier verwacht de administratie een stijging.

De minister-president heeft tegen april 2008 een eerste rapportering van risicoanalyse en risicobeheersmaatregelen voor grote infrastructuurwerken beloofd. De administratie heeft daar alle voorzieningen voor getroffen. De heer Desmyter wijst er wel op dat de onderhoudsbaggerwerken in feite stricto sensu niet vallen onder de definitie van het decreet. Onder een groot infrastructuurproject verstaat het decreet een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten. Hoewel de onderhoudsbaggerwerken niet vallen onder de definitie, zal de administratie toch werken met een risicobeheerssysteem.

Het Rekenhof maakt een opmerking over de verlenging van de baggercontracten vooraleer het nieuwe contract aanbesteed werd. De grootste baggerbedrijven op wereldniveau zijn van Nederlandse en van Vlaamse herkomst. De administratie wist dat de Nederlandse regelgeving over de fiscaliteit en de sociale zekerheid gewijzigd werd. Daardoor was er ontegensprekelijk een concurrentieel voordeel voor de Nederlanders. Het is vanzelfsprekend de taak van de administratie te zorgen voor concurrentie. Dat kan maar als alle bidders op gelijke voet starten.

De administratie wist trouwens ook dat een federale wetswijziging inzake sociale zekerheid in de maak was. Ze heeft gewacht op die wetswijziging zodat de bedrijven op gelijke basis konden concurreren met de Nederlandse bedrijven.

Een andere reden is dat er in de bestekken sprake was van gewaarborgde hoeveelheden. Eens die hoeveelheid bereikt, kreeg de overheid korting voor de verdere hoeveelheden. Met hetzelfde budget heeft de administratie dus meer en langer kunnen laten baggeren. Zo heeft ze voor de kust 6,4 miljoen euro bespaard.

Ook voor de verlenging kon de administratie door een efficiënte baggertechniek geld besparen. Er was een budgetoverschot, dus waren er geen bijkomende kredieten nodig tijdens de verlenging. Voor de verlenging heeft de administratie een korting van 5 percent kunnen bedingen.

De heer *Joris Vandenbroucke* vraagt of die opmer-

kingen gelden voor het contract voor de Westerschelde uit 1998. Gingen de opmerkingen over het contract van de kust van 2005 of van daarvoor?

De heer *Freddy Aerts*, leidend ambtenaar Maritieme Toegang MOW, antwoordt dat het contract van 1998 iets langer gelopen heeft dan oorspronkelijk voorzien. In het contract zat een korting voor het bedrag hoger dan de gewaarborgde som. Omdat de verlenging in de periode van korting viel, zijn de baggerwerken goedkoper geweest niettegenstaande het contract langer liep dan oorspronkelijk bepaald was. Het contract van de kust dateert van voor 2005.

De heer *Fernand Desmyter* zegt dat de volgende opmerking van het Rekenhof ging over de looptijd van de baggercontracten. Het klopt dat de looptijd van de contracten langer is dan in de buurlanden. De spreker wil erop wijzen dat baggerwerken op de Schelde tot de moeilijkste behoren. Dat is trouwens internationaal zo aanvaard. Voor de beloodsing geldt hetzelfde. Het is dan ook logisch dat een langere termijn een voordeel kan zijn.

De lengte van de contracten is trouwens een goede zaak, zeker gezien de oververhitting van de sector. Het is genoegzaam bekend dat er wereldwijd een enorme boom is van opdrachten in de baggersector. De beschikbare vloot is onvoldoende om de werken binnen de gestelde termijn uit te voeren. Door dat tekort zijn de prijzen aanzienlijk gestegen. Het is niet het moment om over nieuwe contracten te onderhandelen. In Groot-Brittannië is er een prijsstijging genoteerd van ongeveer 50 percent. Als de markt echter zou wijzigen, zou het voordelig kunnen zijn om kortere contracten af te sluiten. Dat zal allicht nog een aantal jaren duren.

De volgende opmerking van het Rekenhof ging over het ontbreken van voorschriften voor nacalculaties en kortingclausules. De contracten van voor 1998 waren anders opgesteld en gebaseerd op een ander bestek. In de vroegere contracten waren er veel overeengekomen prijzen op basis van CMK-tarieven. Dat is een publicatie van de aannemerssector die in samenwerking met de overheid tarieven aangeeft voor de inzet van materieel. Het zijn eenheidsprijzen. Dergelijke manier prijsbepaling noodzaakt het vastleggen van kortingen als er een bepaalde hoeveelheid overschreden wordt. Ook nacalculatie is dan nodig.

Voorheen waren er ook waarborgen voor een minimumhoeveelheid in de contracten, daarboven was er korting. Voor de Schelde bedroeg die korting 30 percent voor een bedrag boven 37 miljoen euro, voor de kust was er een korting boven verschillende gewaarborgde hoeveelheden. Die hoeveelheid varieer-

de onder meer naargelang de haven.

Nu is er geen sprake meer van gewaarborgde hoeveelheden. De prijzen in de aanbesteding zijn marktprijzen. Er zijn wel minimumvereisten: voor de Schelde 32 miljoen euro en voor de kust 40 percent van de inschrijvingsprijs. Die minima worden sowieso bereikt.

Het nieuwe Scheldecontract is 15 percent goedkoper dan het oude. De oude gewaarborgde hoeveelheid van 37 miljoen euro is nog niet bereikt.

Het is te vroeg om nu een definitieve beslissing te nemen over het al dan niet toepassen van kortingen. De administratie zal de evolutie van de kostprijs nauwgezet volgen. Zelfs als er geen sprake is van kortingclausule of nacalculatie zal elke overeen te komen prijs getoetst worden aan de prijzendatabank van het prijzenbureau bij de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (MOW). Er zijn weinig overheden die over dergelijke performante afdeling beschikken.

De verwijlintresten zijn een oud zeer. De spreker denkt dat de administratie er alles aan doet om tijdig te betalen, ook voor baggerwerken. De vorige problemen zijn geanalyseerd. De afdeling Maritieme Toegang heeft de nodige maatregelen genomen om dat te voorkomen. Dat blijkt al uit de cijfers van vorig jaar.

Het Rekenhof maakte ook een opmerking over de metingen, het toezicht en de controle. Een deel van de metingen gebeurt manueel. Daarmee bedoelt de spreker de toezichters op de baggerschepen. Ook hier tracht de administratie zich meer en meer te steunen op geïnformatiseerde systemen. De afdeling Maritieme Toegang heeft daarvoor het zogenaamde baggerinformatiesysteem (BIS-systeem) ontwikkeld. Dat is een systeem aan boord van de schepen dat de positie van het schip, de baggerdiepte, de status van het schip en van twee onafhankelijke productiemetingen continu registreert. Die informatie wordt van boord naar wal gestuurd. Daar worden de gegevens gecontroleerd. Er zijn ook camera's aan boord voor de visuele inspectie van de baggerspecie. Ondertussen loopt er ook een proefproject voor de automatische meting van de hoeveelheid zand.

De spreker durft dus te stellen dat de combinatie van het BIS-systeem, de telemetrie en de camera's een continu toezicht garanderen. De administratie poogt de aanwezigheid van controleurs op het schip tot een minimum te beperken. Ze evolueert naar minder maar meer gerichte boordcontroles met toezicht en analyse vanuit het kantoor. Deze nieuwe methodiek laat toe 83 percent van de reizen op te meten in plaats van 57 percent voorheen. De overige 17 per-

cent wordt onrechtstreeks gecontroleerd onder meer door de inzinking te vergelijken met de gemeten reizen, camera's enzovoort.

De heer *Pieter Huybrechts* vraagt in hoeverre het BIS-systeem garandeert dat er werkelijk betaald wordt wat er gebaggerd wordt? Hij denkt dat het toegenomen percentage van de controles een aanvaardbare evolutie is. Hij veronderstelt dat er nog gestreefd wordt naar verbeteringen.

De heer *Freddy Aerts* antwoordt dat 100 percent van de schepen gecontroleerd worden, 83 percent worden daadwerkelijk gemeten. Het baggeren van fijn zand en slib wordt met elektronische apparatuur gemeten. Enkel voor het meten van zand is een controleur ter plaatse nodig. 83 percent van de reizen wordt daadwerkelijk gemeten, de andere 17 percent onrechtstreeks. De administratie werkt aan een systeem om ook de 17 percent zandreizen geautomatiseerd te krijgen.

De heer *Leo Clinckers*, gedelegeerd bestuurder van NV Waterwegen en Zeekanaal, zal ingaan op enkele opmerkingen van het Rekenhof. Een eerste punt betreft de hoeveelheid te baggeren specie in de binnenvaart. Er is inderdaad een achterstand in de baggerwerken. Grosso modo is er in de binnenvaartwegen een 10 à 11 miljoen kubieke meter specie aanwezig. Er komt jaarlijks circa 1 miljoen kubieke meter specie bij. De jaarlijks gebaggerde hoeveelheid is kleiner. Dat is het gevolg van budgettaire beperkingen maar ook van onvoldoende bergingscapaciteit. De spreker heeft de voorbije jaren met genoeg vastgesteld dat de financiële middelen voor baggerwerken en bergingscapaciteit verhoogd zijn. Dat heeft bijkomende acties mogelijk gemaakt.

Het is evident dat de inzet van de middelen voor de uitvoering van de baggerwerken zelf geconcentreerd wordt op de hoofdvaarwegen. Daardoor is men erin geslaagd de vroegere diepgangbeperkingen te stabiliseren. Maar dit heeft natuurlijk wel tot gevolg gehad dat de hoeveelheden baggerspecie op de secundaire of minder prioritaire vaarwegen toenemen.

Voor de berging heeft Waterwegen en Zeekanaal een beleidsplan uitgewerkt. Dit gaat uit van een ruime bergingscapaciteit die oordeelkundig is gespreid over het hele Vlaamse Gewest. De spreker kondigt aan dat hij later zal ingaan op de bergingscapaciteit in de omgeving van de Zeeschelde. Ook in het Gentse zijn nog enkele mogelijkheden, maar toch zal men moeten gaan zoeken naar extra bergingscapaciteit, als men niet op middellange tot lange termijn volledig wil overgeleverd worden aan noodoplossingen.

Doelstelling is uiteraard het waarborgen van de scheepvaartfunctie van onze waterwegen, wat ook

past in het beleid van de Vlaamse Regering om de binnenvaart een meer prominente plaats te geven binnen het totale Vlaamse vervoer.

Waterwegen en Zeekanaal onderschrijft de aanbevelingen van het Rekenhof. Hij wijst erop dat het agentschap het initiatief nam om de analytische boekhouding aan te passen op het punt van de opname van de onderhoudsbaggerwerken onder een apart begrotingsartikel, en op andere punten. Die operatie moet tegen het einde van het jaar afgerond zijn.

Het is niet omdat de baggerwerken van het agentschap van kleinere orde zijn dan die voor de Maritieme Toegang, dat men geen initiatieven neemt inzake risicobeheer. Men doet zoveel mogelijk aan vooronderzoek, maar de baggerspecie in de binnenvaartwegen is vrij uiteenlopend. Men werkt daarom met monsters, waarvan de representativiteit uiteindelijk pas blijkt bij het opbaggeren. De spreker meldt dat het systeem van risicobeheer verder versterkt zal worden binnen de controleprocedures van het agentschap, zoals ook is bepaald in de beheersovereenkomst.

Sinds kort kan het agentschap ook advies verlenen bij de initiatieven voor erosiebestrijding in onbevaarbare waterlopen. Het is immers zo dat de specie in de vaarwegen geproduceerd wordt in andere dan de bevaarbare waterlopen, met name rivieren, beken of riolen. Zij vormen uiteindelijk de bron van het sediment en dus ook van zijn kwaliteit. De spreker wijst in dat verband ook op een studie over erosie, waaruit onder meer bleek dat 15% afkomstig is van de eigen oevers van de bevaarbare waterwegen. Daarom is ook het degelijke onderhoud daarvan belangrijk.

Vervolgens gaat hij in op de zoektocht sinds 2002 naar bergingsruimte voor de afdelingen Zeeschelde en Zeekanaal. Een uitvoerige studie leverde zes potentiële locaties op voor niet-herbruikbare specie. Na maatschappelijke evaluatie bleef er één over, met name de kleiput te Kruibeke-Zwijndrecht. Vervolgens werd onderhandeld met de eigenaar met het oog op de aankoop van een capaciteit van 4 miljoen kubieke meter. Men kwam uit op een prijs van 17 euro per kubieke meter, waarvan de betaling gespreid wordt over 15 jaar. De prijs was substantieel lager dan wat men elders moest betalen voor bergingsruimte.

Bovendien wordt de put ingehuurd in zijn huidige toestand. De overheid zal de nodige milieuvergunningen aanvragen, waarna hij dan kan gebruikt worden als bergingssite. Had men daarentegen een huurprijs moeten betalen voor de storting van vervuilde specie, dan was de prijs circa dubbel zo hoog geweest.

Daarna gaat de heer Clinckers in op het probleem met de wijziging van de baggerreglementering, voor de baggerwerken op het kanaal Leuven-Dijle. Bij de start van het dossier werden de op dat moment voorgeschreven monsternames uitgevoerd. Op grond van het OVAM-certificaat werd een aanbesteding uitgeschreven. Maar daarna is de reglementering strenger geworden, waardoor men de aanneming heeft moeten bijstellen. De spreker wijst in dit verband op het belang van de stabiliteit in de regelgeving voor de prijsbeheersing.

Ten slotte benadrukt de spreker dat het agentschap de regels voor de inperking van de verwijlintresten ook hier toepast. Hij noemt de betaling van het onbetwiste gedeelte, het gebruik van voorbehouden sommen en het opmaken van ramingstaten. Ook het accurate opmeten van de baggerwerkzaamheden is een continu aandachtspunt. Dat gebeurt op twee plaatsen, namelijk bij de bakken waarin de specie vervoerd wordt en bij de storting. Van eventuele nuttige toepassingen van de studies ter zake bij de maritieme toegangswegen zal men graag gebruik maken.

III. BESPREKING

De heer *Carl Decaluwe* dankt het Rekenhof voor het ook voor niet-specialisten leesbare rapport. Zijn eerste vaststelling is dat het over veel geld gaat. Hij kan leven met het antwoord van de administratie op de opmerkingen van het Rekenhof. Hij heeft ook begrip voor de onderhandse toewijzing en het jarenlange gebrek aan mededinging, want de Vlaamse baggeraars hadden het vroeger niet gemakkelijk. Ook andere landen willen hun eigen bedrijven kansen geven om knowhow te ontwikkelen. Een baggeraar die in de wereld wil meedingen, heeft een mooi visitekaartje als hij kan zeggen dat hij de Schelde doet, merkt het lid op. Inmiddels zijn de twee Vlaamse groepen echter wereldspelers geworden, zodat men mededinging kan tolereren.

Het Rekenhof vindt de looptijden van de baggeropdrachten vrij lang. De heer Decaluwe wijst hen op de moeilijkheidsgraad van de werken. In het buitenland werkt men blijkbaar niet met zeven maar met drie tot vier jaar. Zijn dat soortgelijke werken of hebben zij een andere moeilijkheidsgraad?

Vervolgens gaat het lid in op de controle, die altijd belangrijk is bij de uitgave van belastinggeld, en zeker als het, zoals hier, om grote sommen gaat. Sommige controles worden blijkbaar uitgevoerd door de administratie zelf, andere door private ondernemingen, na aanbesteding. De technische en administratieve voorbereiding van de overheidsopdracht lijkt het lid perfect te verlopen. Maar het lid

wijst er wel op dat men in het buitenland, bijvoorbeeld in Roemenië, belangrijk vindt dat wie een peiling uitvoert noch rechtstreeks noch onrechtstreeks gebonden is aan een of andere baggerfirma. Externe firma's die controles uitvoeren, moeten een soort onafhankelijkheidsverklaring ondertekenen. Het lid vindt ook hier een waterdichte garantie belangrijk. Wat is bijvoorbeeld de relatie tussen peilers als de Zwitserse groep GEMS met de groep DEME? Hij wijst erop dat een centimeter meer of minder over een afstand van vele kilometers grote hoeveelheden en dus grote bedragen inhoudt. De heer Decaluwe vraagt of de administratie dit idee kan meenemen in opvolging van het rapport van het Rekenhof.

Ook de heer *Pieter Huybrechts* dankt het Rekenhof voor de degelijke en onderbouwde audit. Een van de pijnpunten volgens hem is het niet altijd even efficiënte gebruik van de schaarse stortplaatsen voor baggerspecie. De Argexput in Kruibeke is een van de probleemgevallen. Zijn er nog andere baggerstortplaatsen waarvoor het milieudossier niet in orde is?

De heer *Rudi Daems* dankt eveneens het Rekenhof voor het grondige rapport. Het is hem opgevallen dat het Rekenhof vindt dat optimalisering mogelijk is in verband met de looptijd van de contracten terwijl de heer Desmyter net vindt dat de overheid voordeel deed met de lange looptijd in een oververhitte markt. Wie heeft gelijk?

Het contract dat de Vlaamse overheid – volgens de berichtgeving – afsloot over de Argexput in Kruibeke-Zwijndrecht dateert al van 2005 maar er is nog geen kubieke meter baggerspecie in de kleiput gestort, bij gebrek aan vergunning. Klopt het dat de overheid toch al twee jaar huur betaalde? In het fysisch programma van Waterwegen en Zeekanaal staat voor dit jaar een bedrag van 4.500.000 euro ingeschreven voor de aankoop van ruimte in de Argexput. Hoever staat de procedure voor de milieuvergunning? Nam men eigenlijk geen risico door al twee jaar geleden een huurcontract af te sluiten? Werd de wet op de overheidsopdrachten gerespecteerd bij de afsluiting van het contract? Welke andere locaties en bedrijven werden bevraagd?

De heer *Pieter Huybrechts* meldt bij motie van orde dat hij op woensdag 10 oktober over dit thema een vraag om uitleg stelt aan de minister-president. De minister-president zal antwoorden, repliceert de *voorzitter*, maar dat sluit niet uit dat het onderwerp aan bod komt tijdens de hoorzitting met het Rekenhof en de agentschappen. De heer *Rudi Daems* preciseert dat het hem thans gaat om het technische aspect van de vraag, terwijl bij de behandeling van de vraag om uitleg, dat van de (politieke) opportuniteit aan bod kan komen.

Mevrouw *Annick De Ridder* dankt op haar beurt de sprekers voor hun professionele uiteenzetting. Zij werd getroffen door de aanbeveling om de financiële middelen op belangrijke wijze te verhogen als men de thans vooropgestelde toegankelijkheid wil realiseren. Zo zouden de preventiebudgetten van 1,7 miljoen euro naar 7 tot 8 miljoen euro moeten gaan. Ook voor de stortingscapaciteit zou een veelvoud van het budget noodzakelijk zijn. Wat is de concrete raming voor het geheel?

Vervolgens informeert zij of er een doorlichting bestaat van de looptijden van de contracten in de buurlanden en of er bij de vergelijking wordt rekening gehouden met de moeilijkheidsgraad.

De heer *Joris Vandenbroucke* vraagt naar het definitieve kostenplaatje voor de verdieping van de Westerschelde naar 13,10 meter. In het rapport worden namelijk uiteenlopende bedragen genoemd.

Verder merkt hij op dat aan de studies over de bouw van de stroomgeleiding – 'current deflecting wall' – al evenveel euro's werden gespendeerd als het kunstwerk zelf zou kosten. Wordt het nu gebouwd of gaat men nog verder onderzoeken?

Kan de verantwoording van de looptijden van de contracten in Vlaanderen – tot twee keer zo lang – standhouden in een vergelijking met het geografisch en morfologisch toch niet zo erg verschillende Nederland?

De heer *Jos De Meyer* sluit zich aan bij de opmerking uit het verslag dat de middelen die worden vrijgemaakt voor baggerwerken in bevaarbare en onbevaarbare waterlopen eigenlijk vrij laag zijn en best verhoogd worden, met het oog op bevaarbaarheid én veiligheid. Hij wil meer evenwicht met de middelen die worden vrijgemaakt voor het onderdeel natuurlijkheid in het project Westerschelde en voor het Sigmaplan.

De heer *Fernand Desmyter* herhaalt dat de looptijden in Vlaanderen weliswaar langer zijn dan in Nederland – 7 jaar voor de Schelde en 6 jaar voor de kust, tegenover 4 jaar in Nederland – maar dat de Schelde morfologisch zijn gelijke niet kent. De stroom vergt kennis en ervaring. Een bedrijf moet zich daarvoor kunnen uitrusten. De spreker erkent wel dat er een bepaald optimum is. De administratie is niet van plan om voortaan altijd voor respectievelijk zeven en zes jaar te opteren. Hij wijst erop dat het Scheldecontract startte in 2006. Toen men medio 2005 met de voorbereiding begon, kende men al de aan de gang zijnde evolutie op de wereldmarkt. Men heeft dus bewust een contract van langere duur afgesloten, wat voordelig bleek. Buurlanden betalen thans voor zeer dure contracten. Andere landen als

Brazilië vinden zelfs geen aannemers die op korte termijn werken kunnen uitvoeren. De Vlaamse overheid wint op dit ogenblik bij het contract, dat is zeker, al geeft de spreker toe dat een globale beoordeling pas bij de afloop kan worden gemaakt.

De heer *Freddy Aerts* stelt dat 100% gecontroleerd wordt. De metingen van de schepen worden voor 83% daadwerkelijk gemeten, elektronisch of manueel. Vroeger was het inderdaad zo dat de peilingen aan de kust in het onderhandse contract zaten. Toen in 2005 van start werd gegaan met een nieuw contract werd dat evenwel afgezonderd en werden dus de peilingen apart uitbesteed. De spreker wijst erop dat de peilingen niet dienen voor de betaling. Daarvoor wordt de schipsinhoud gebruikt en gemeten. De peilingen dienen veeleer om de baggerwerken aan te sturen. Maar dat gebeurt dus voortaan door een onafhankelijke partij, al kan de spreker niet garanderen dat het kapitaal van GEMS 100% Zwitsers is. Maar belangenvermenging is dus uitgesloten, aangezien de peilingen alleen voor aansturing worden gebruikt.

Het milieueffectrapport (MER) over de verdieping is nog maar enkele weken geformaliseerd. Op basis daarvan wordt op dit ogenblik de kostprijs berekend. De Nederlandse studie bureaus die in een consortium met het Vlaamse agentschap samenwerken, maakten het niet gemakkelijk, want ook in Nederland worden de milieueisen strenger. Zand storten op plaatranden – om natuurlijkheid te creëren – kost bijvoorbeeld geld. De oorspronkelijke raming van 90 tot 100 miljoen euro voor het aanlegbaggerwerk blijft behouden maar het onderhoudsbudget zal recurrent verhogen met 20 tot 25%. Maar ook die berekening is nog in volle gang. De spreker legt uit dat de verdieping van de drempel met zich meebrengt dat de te onderhouden oppervlakte aanzienlijk toeneemt. Zelfs de beste morfologen kunnen vandaag nog geen voorspelling over de onderhoudskosten doen, want de onzekerheidsfactor neemt toe. Vanaf 2009, na het uitvoeren van de verdieping, zal wellicht bijkomend een bedrag van 20 miljoen euro nodig zijn voor het onderhoud van de Schelde.

De heer *Joris Vandenbroucke* concludeert dat het bedrag van 59,4 miljoen euro dat was ingeschreven voor de verdieping dus per definitie niet volstaat. De heer *Aerts* antwoordt dat in de aanbesteding van het onderhoudscontract voor de Schelde posten werden ingeschreven met de kennis die men toen had.

In die hypothese is de aanbesteding gebeurd, mede omdat het Rekenhof geen opmerkingen meer zou kunnen maken. Dat kwam uit op 59 miljoen euro. Men wist toen nog niet hoeveel kuub zou worden opgespoten of welke de vaarafstanden zouden zijn. De opgegeven kostprijs in de aanbesteding was een

rekenoefening in een bepaalde hypothese.

Dezelfde spreker legt in verband met het slib in het Deurganckdok nog uit dat aan de current deflecting wall al 4,7 miljoen euro is besteed. Als het Deurganckdok helemaal is uitgebaggerd, wat nog tot maart of april 2008 zou duren, kan het onderhoud ervan jaarlijks zo'n 15 tot 20 miljoen euro kosten. Met een mogelijke besparing van 20 percent per jaar, of ongeveer 4 miljoen euro, is de 4,7 miljoen euro aan studiewerk niet te veel betaald. Dit werk is grotendeels ook geïntegreerd in de studie voor de MER over de verdieping. Er zijn zo ook kosten bespaard.

De heer *Joris Vandenbroucke* stelt dat de current deflecting wall dus zeker zal worden gebouwd, aangezien er met zekerheid kosten kunnen worden bespaard zoals blijkt uit de studies?

De heer *Freddy Aerts* bevestigt dat dit is opgenomen in de begroting voor 2008. De winst zou variëren tussen 10 en 25 percent. Zelfs met de kleinste waarde, blijft het een goede investering, stelt hij.

De heer *Leo Clinckers* licht toe dat er geen uitbesteding gebeurt van de controle op de baggerwerken op de binnenvaartwegen. Dat gebeurt door de eigen diensten. Peilen gebeurt voor en na de werken om een goed beeld te krijgen van hoeveel kubieke meter gebaggerd zijn. Er zijn verscheidene baggerstortplaatsen waarvoor milieudossiers moeten worden opgemaakt en milieuvergunningen moeten worden aangevraagd. Waterwegen en Zeekanaal beschikt over een aantal plaatsen waar de ruimte voorhanden is, maar daarvoor moeten conform de wetgeving de milieudossiers worden opgesteld.

De heer *Pieter Huybrechts* verduidelijkt zijn vraag. Hij wil weten of er nog andere baggerstortplaatsen zijn waarvoor de Vlaamse Regering intussen betaalt en waarvoor er geen milieudossier is.

De heer *Leo Clinckers* stelt dat, als men eigenaar is van een terrein dat men heeft onteigend, er bij voorbaat al betaald is. In het geval van de put van Kruike is een ruimte van 4 miljoen kubieke meter aangekocht en wordt de betaling gespreid over een periode van vijftien jaar. De put van Nazareth is volledig aangekocht en daarvoor is op een zeker ogenblik betaald. Na aankoop is dan de milieuvergunning aangevraagd, die na circa vijf jaar verkregen is.

Voor Beernem gaat het over terreinen waar vroeger onteigeningen zijn gebeurd. Voor de aangekochte terreinen wordt na aankoop een milieudossier aangevraagd.

Voor de put van Kruike is intussen ongeveer de som van 4,5 miljoen euro betaald, verklaart de heer

Clinckers, of 17 euro per kubieke meter. Voor het totale bedrag moet de eenheidsprijs vermenigvuldigd worden met 4 miljoen kubieke meter en dat komt neer op ongeveer 70 miljoen euro, gespreid over 15 jaar. De vergunning wordt aangevraagd, maar daarvoor moet men beschikken over een MER. Deze zal kortelings afgewerkt zijn in eerste versie en worden ingediend bij de cel MER. Het contract zelf is volledig conform met de wetgeving op de huurovereenkomsten.

De heer Clinckers antwoordt op de vraag of er ook andere locaties onderzocht zijn, dat de studie, die ertoe leidde dat de keuze op Kruibeke is gevallen, liep in het gebied van de afdeling Zeeschelde en de afdeling Zeekanaal en daarbinnen alle opties heeft bekeken. Het was de bedoeling een plan-MER op te maken met alle mogelijke locaties. Dit werd een lange lijst, stelt hij. Het gegeven is ook in de actualiteit gekomen omdat erover werd gecommuniceerd en omdat een aantal lokale overheden hierover werden bevraagd. Er zijn uiteindelijk een beperkt aantal plaatsen overgehouden voor het storten van baggerspecie, omdat dit een maatschappelijk gevoelig item is. Het bos van Aa in Zemst is zo weggevallen en zo ook locaties in de streek van de Rupel waar voorheen aan kleiwinning is gedaan. Alleen de put van Kruibeke bleef over. Daar kon een ruimte van 4 miljoen kubieke meter worden benut voor storten van baggerspecie na uitwinning van 10 miljoen kubieke meter in totaal. Uit het dossier van OVAM bleek bovendien dat gezien de diepte van de kleilagen, het gebruik voor die doeleinden aangewezen was.

Hoeveel middelen zijn besteed aan het baggeren en storten van baggerspecie en op hoeveel zijn ze begroot? Het gemiddelde krediet voor Waterwegen en Zeekanaal schommelt rond 15 miljoen euro, zegt de heer Clinckers. In ideale omstandigheden is voor het storten en baggeren van specie, minimaal ingevuld, bij Waterwegen en Zeekanaal zo'n 35 miljoen euro nodig. De spreker verwijst in die zin naar het sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie (kortweg SUP). Hij vestigt daarbij wel de aandacht op de inspanningen die worden geleverd om niet enkel middelen te hebben maar ook om de beschikbare middelen zo zorgzaam mogelijk aan te wenden. Hij verwijst daarbij naar de put van Kruibeke, waarvoor het reeds vermelde contract aan 17 euro per kubieke meter over 15 jaar is afgesloten. Mocht de put gehuurd zijn mét een milieuvergunning om te mogen storten, dan zou die prijs op 40 euro per kubieke meter liggen. De middelen worden dus zo efficiënt mogelijk ingezet, stelt hij.

Dezelfde spreker verklaart niet zo veel inzicht in de situatie van buurlanden te hebben. Binnen de PIANC, de Permanent International Commission for Navigation Congresses, leeft wel het aanvoelen dat

de problematiek zich ook in de omliggende landen op gelijkaardige wijze aandient, geeft hij mee. Dat is ook het geval in Wallonië. De schaarste aan bergingscapaciteit is overal een heikel punt en dat zal er niet eenvoudiger op worden, besluit de heer Clinckers.

De heer *Constant De Koninck*, eerste auditeur bij het Rekenhof, stelt dat het Rekenhof inzake de looptijd een aanbeveling geformuleerd heeft aan de hand van een elementaire benchmarking in Nederland, waar werd meegedeeld dat de looptijd korter is. Het Rekenhof houdt het echter bij de aanbeveling omdat men geen appels met citroenen kan vergelijken. De minister komt in zijn antwoord aan het Rekenhof zelf tot de conclusie dat de looptijden van baggercontracten niet te ruim mogen worden bepaald. Wat dit concreet inhoudt, is aan de technici om over te oordelen, stelt de spreker. Het zou volgens hem wel kunnen dat het momenteel voordeliger is een langere looptijd te hanteren.

Minister-president *Kris Peeters* bevestigt de conclusie waarvan sprake. Hij stelt dat de looptijd van dergelijke contracten principieel een concrete zorg inhoudt voor de administratie.

De heer *Rudi Daems* stelt vast dat er eigenlijk ruimte in de put van Kruibeke gekocht is en niet de put zelf en dat er voorts sprake is van een huurcontract. Hij gaat ervan uit dat, als de wet op de overheidsopdrachten met betrekking tot huurovereenkomsten volledig gerespecteerd is, diverse bedrijven konden meedingen. Uit vroegere communicatie van de minister-president (toen deze nog minister van Openbare Werken was) en uit het verhaal van de heer Clinckers begrijpt hij dat andere locaties bij gebrek aan maatschappelijk draagvlak zijn afgeketst. Dan vraagt hij zich toch af wie er verder in aanmerking kwam om mee te dingen.

De heer *Leo Clinckers* herhaalt dat slechts één locatie overbleef na grondige studie. Hij stelt dat dan ook alleen kan worden onderhandeld met de eigenaar van die put. Hij bevestigt nogmaals dat voor de zogenaamde aankoop middels huurovereenkomst voor ruimte in de put, de respectieve wetgeving wel degelijk volledig gevolgd is. Van overheidsopdrachten is geen sprake geweest, stelt hij. De heer *Rudi Daems* refereert aan wat hij terugvindt in een communicatie van toen nog minister van Openbare Werken, merkwaardig genoeg op briefhoofding van NV Waterwegen en Zeekanaal. Hij leest dat er contact is gelegd met verscheidene gegadigden, van wie slechts één positief reageerde. Dat zou de reden zijn waarom slechts met één partij kon worden onderhandeld. Wie zijn dan de anderen waarvan sprake, wil het lid weten.

De heer *Leo Clinckers* stelt dat de studie van start is gegaan bij de rechtsvoorganger, de administratie Waterwegen en Zeewezen. Alle mogelijkheden werden bekeken in de ruime regio. Uiteindelijk werd een lijst van een aantal plaatsen opgesteld. In de regio Rupelstreek bleek dat er geen oplossing kon worden gevonden in de aangewezen putten. Na die procedure is dan slechts één put overgebleven. Er zijn dus contacten gelegd voor andere gegadigde locaties die eventueel een uitweg konden bieden, maar zonder resultaat. De heer *Rudi Daems* wil graag de namen van die gegadigden.

De heer *Joris Vandenbroucke* leest in het rapport van het Rekenhof dat de verlengingsmogelijkheid na een looptijd van vier jaar voor het Noordzeecontract en dat van de kusthavens eigenlijk strijdig is met de wetgeving inzake overheidsopdrachten. Is het een bewuste keuze geweest van in die verlenging na vier jaar te voorzien, in plaats van na drie jaar, wat wel kan? Het lid wil weten of er sprake is van een keuze of van een fout.

Het blijkt om een fout te gaan, verklaart de heer *Freddy Aerts*, en er wordt een bijakte opgesteld om dit in orde te maken. Oorspronkelijk was het de bedoeling een contract te sluiten voor zes jaar. De heer *Joris Vandenbroucke* vraagt of dit extra kosten zal genereren, waarop de heer *Freddy Aerts* antwoordt van niet en verklaart dat er zelfs onderhandelingen lopen om nog een korting te krijgen.

Mevrouw *Annick De Ridder* refereert aan het feit dat ook het Rekenhof zich zorgen maakt over de noodzaak aan een verhoging van de financiële middelen, niet alleen om in de toekomst meer te doen, maar ook om de in de beleidsverklaring van de minister-president vooropgestelde toegankelijkheid te halen. Hoe staat de minister-president tegenover de verhoging van het budget? Heeft hij daar al over nagedacht en is hij bereid middelen in te schrijven in de budgettaire meerjarenplanning voor baggerwerken, wil het lid nog weten.

Vervolgens haalt ze nog het gebrek aan marktwerking uit het verleden aan, waarop ook het Rekenhof heeft gewezen. Ze wil weten of er al meer garanties zijn voor marktconforme baggerprijzen. Die zouden nog steeds onvoldoende zijn en er zouden nog meerwerken onderhands gegund zijn zonder voldoende onderhandelingen van de overheid met aannemers over prijszetting. Mevrouw De Ridder wijst er nog op dat ook de looptijden van de contracten nog steeds langer zijn dan in het buitenland, ondanks de reeds ingevoerde verkorting. Dat bemoeilijkt volgens haar de markttoetsing. Hoe zou de minister-president dit oplossen, vraagt ze en is hij bereid de looptijd van de contracten voor baggerwerken te laten screenen met die in het buitenland voor werken

van een gelijkaardige moeilijkheidsgraad?

Ten slotte wil hetzelfde lid nog weten of de minister-president specifieke maatregelen plant inzake preventiemaatregelen voor bodemerosie. Die bleken immers nog steeds ontoereikend.

De heer *Pieter Huybrechts* wijst erop dat de minister-president steeds terecht het vrachtvervoer over de weg heeft willen herkanaliseren naar de binnenwateren. Dat vergt hoe dan ook een voldoende diepgang. Hij stelt dat één van de moeilijkheden, namelijk de berging van de baggerspecie, die garantie op diepgang van de binnenwaterwegen bedreigt. De andere moeilijkheid is al aangehaald, met name het feit dat de budgettaire middelen aanzienlijk zullen moeten worden verhoogd om de toegankelijkheid van de binnenwateren te blijven garanderen. Hoe denkt de minister dat concreet waar te maken, zowel bergingscapaciteit als financiële middelen?

De heer *Joris Vandenbroucke* borduurt voort op de reeds gestelde vragen. Hij heeft vastgesteld dat er inderdaad een tegenstrijdigheid bestaat tussen de doelstelling om het vrachtverkeer van de weg naar de binnenwateren te verschuiven en de enorme historische achterstand inzake het uitbaggeren van die laatste. Het sectoraal uitvoeringsplan bagger- en ruimingsspecie (SUP) voorziet in het wegwerken van die achterstand tegen 2036. Wanneer zal dat plan gefinaliseerd worden en wanneer zal het definitief goedgekeurd worden, wil hij weten. Wat met het vereiste budget, dat een veelvoud van het huidige zou moeten zijn? Hoe denkt de minister-president dit te financieren?

Hetzelfde lid ziet eveneens de nood aan preventiemaatregelen en stelt dat er extra maatregelen nodig zullen zijn voor bodemerosiebestrijding. Ook in dit verband wordt waar er nu 1,7 miljoen euro voor wordt vrijgemaakt, verwacht dat dit zal oplopen tot 7 of 8 miljoen euro per jaar. Zal die budgetverhoging in die mate worden doorgevoerd?

De heer *Carl Decaluwe* vraagt met betrekking tot de onafhankelijkheid bij controles of men bereid zou zijn bij aanbestedingen degene die de peiling of controletoeits uitvoeren een onafhankelijkheidsverklaring te laten ondertekenen ten aanzien van de bagge- raars. Het lijkt hem zeer belangrijk dat de totale onafhankelijkheid gegarandeerd wordt om na het baggeren te controleren. Hij stelt dat één centimeter meer of minder immers al een wezenlijk verschil in volume en dus belastinggeld betekent.

Minister-president *Kris Peeters* stelt dat reeds is gezegd dat technisch gezien al voor de onafhankelijkheidsverklaring wordt gezorgd. Hij zal wel de suggestie ter harte nemen om ze te formaliseren en te garanderen.

Hij stelt dat de bevoegdheid over de havens hem is toevertrouwd, en dat de problematiek van de binnenvoerwateren en het SUP zeer belangrijk zijn, maar wel een bevoegdheid zijn gebleven van de minister voor Openbare Werken. Hij veronderstelt dat men daar op de concrete vragen kan antwoorden.

Over de verhoging van de middelen kan hij de leden verzekeren dat voor de verdieping van de Schelde de middelen zijn voorzien. Voor het probleem van de binnenvaart en de baggerspecie is zowel door NV Scheepvaart als door NV Waterwegen en Zeekanaal in eerste instantie gezocht naar plaatsen om de baggerspecie te storten, bevestigt de minister-president nogmaals. Hij heeft net als de leden de commotie ter zake gevolgd en is ervan overtuigd dat de heer Clinckers met zijn mensen dit met de grootste zorg hebben behandeld. Naar de bijkomende middelen die daarvoor zullen nodig zijn, zal de minister-president samen met de minister voor Openbare Werken helpen zoeken, gezien het belang van de binnenvaart. Eerlijkheidshalve voegt hij eraan toe dat bij de aanvang er inderdaad een klein historisch contingent was dat men heeft geprobeerd aan te pakken. Het zal een stap-voor-stap-proces worden, stelt hij, maar begrijpt dat de leden hem wijzen op de urgentie van het probleem. Hij gaat er tevens van uit dat de nieuwe minister van Openbare Werken dit zal beamen.

Voor wat de marktwerking betreft, legt de minister-president uit dat het werken met openbare aanbestedingen de marktwerking garandeert. Het verleden wil hij in dit verband achter zich laten.

De heer *Jos De Meyer* herhaalt zijn vraag of er niet meer middelen kunnen worden vrijgemaakt zoals ook in het rapport van het Rekenhof staat, voor het ruimen van bevaarbare en onbevaarbare waterlopen. Hij stelt dat er voor de grote projecten zoals Sigma en de verdieping van de Westerschelde ruime bedragen ter beschikking worden gesteld en vergelijkt dit met wat maar aan andere baggerwerken wordt besteed. Dat is zeer moeilijk uit te leggen. Hij haalt het voorbeeld aan van Hamme en de Durme, die al lang niet meer bevaarbaar is, maar de natuurlijke afwatering voor de waterlopen van tweede en derde categorie kan nog slechts als er permanent door boten 'geroerd' wordt in de specie die in de Durme ligt. Dit is geen structurele oplossing op de lange termijn, stelt het lid. Tegelijk zien de mensen dan het Sigmaplan dat als belangrijkste beweegreden de veiligheid van de mensen aanhaalt. De heer De Meyer oppert dat hij het als parlements lid zeer moeilijk vindt om duidelijk te maken dat het ene moet en dat voor het andere geen middelen voorhanden zijn. Zo zijn er nog vele voorbeelden, meent het lid.

De *minister-president* stelt dat mensen gevoeliger zijn voor de veiligheid en dat het bij zaken die om de 'natuurlijkheid' draaien, inderdaad vaak nog moeilijker uit te leggen is. Hij benadrukt dat van de drie pijlers van het beleid: veiligheid, natuurlijkheid en toegankelijkheid, blijvend werk wordt gemaakt. Hij begrijpt wel dat de andere werken ook moeten worden aangepakt, maar stelt dat er moet worden gezocht naar een budgettair evenwicht. Waar moeten de middelen worden ingezet? Dat is een moeilijke vraag, maar niemand lijkt de verdieping van de Schelde en het belang van dit project te betwisten, stelt de minister-president. Ook voor de veiligheid wordt gezorgd, oppert hij en inzake natuurlijkheid worden de nodige initiatieven genomen. Minister-president Peeters treedt de vraagsteller bij en stelt dat hij zal nagaan waar in de toekomst ook andere waterlopen kunnen worden aangepakt waar het slib is toegenomen en de toestand ernstig blijkt.

De heer *Joris Vandenbroucke* wil toch graag een timing voor het SUP. Of moet men daarvoor bij de minister van Openbare Werken zijn, vraagt hij.

Minister-president *Kris Peeters* stelt dat hij al geruime tijd probeert de bevoegde minister het gras niet voor de voeten weg te maaien en ziet de vraag dus liever aan haar voorgelegd. De heer *Leo Clinckers* kan wel meegeven dat er voor het SUP een voorlopige goedkeuring is door de Vlaamse Regering en dat het openbaar onderzoek loopt. Hij vindt zelf dat het SUP een heldere weergave biedt van de problematiek inzake het ontstaan van specie in de waterwegen. Het is ook grensoverschrijdend, stelt hij, en daar zijn de waterwegenbeheerders gelukkig mee. De productie van het slib gebeurt niet zózeer op de bevaarbare waterwegen, maar elders. Het geheel en de coherentie van de maatregelen start bij het vermijden van slib. Hij stelt te hopen dat het SUP zal worden goedgekeurd zoals het voorligt, maar wacht de resultaten van het openbaar onderzoek af.

De verslaggevers,

De voorzitter,

Pieter
HUYBRECHTS
Carl
DECALUWE

Marc
VAN DEN ABELEN