



Vlaams  
Parlement

stuk **37-K** (2012-2013) – Nr. 2  
ingediend op 22 november 2013 (2013-2014)

## Verslag

van het Rekenhof

over de verrekeningen  
bij de Afdeling Maritieme Toegang

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door de heer Wilfried Vandaele

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Jan Peumans.

*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;  
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;  
de heren Marino Keulen, Egbert Lachaert;  
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;  
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;  
de heer Peter Reekmans;  
de heer Björn Rzoska.

*Plaatsvervangers:*

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;  
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;  
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;  
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;  
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;  
de heer Lode Vereeck;  
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

37-K (2012-2013) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

## INHOUD

1. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof .....	4
1.1. Inleiding .....	4
1.2. De verrekeningen bij de afdeling Maritieme Toegang .....	4
1.3. Oorzaken van verrekeningen .....	5
1.4. Rechtmatigheid van de verrekeningen .....	6
1.5. Verwijlintresten.....	6
1.6. Beleid van aMT met betrekking tot verrekeningen .....	6
1.7. Aanbevelingen.....	7
1.8. Ontvangen reactie van de minister .....	7
1.9. Besluit .....	7
2. Antwoord van de heer Freddy Aerts, afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang .....	7
2.1. Financieel belang.....	7
2.2. Oorzaken verrekeningen.....	8
2.2.1. Complexiteit renovatie waterbouwinfrastructuur .....	8
2.2.2. Milieutechnisch onderzoek .....	8
2.2.3. Gewijzigde taakverdeling Havendecreet .....	9
2.2.4. Conclusies.....	9
2.3. Rechtmatigheid .....	9
2.4. Verwijlintresten.....	10
2.5. Beleid aMT met betrekking tot verrekeningen.....	10
2.6. Aanbevelingen.....	10
3. Antwoord van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	11
4. Bespreking .....	11
Gebruikte afkortingen .....	17

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 7 november 2013 een gedachtewisseling over het verslag van het Rekenhof over de verrekeningen bij de afdeling Maritieme Toegang (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 37-K/1). De heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof, gaf een toelichting van het rapport. De heer Freddy Aerts, afdelingshoofd afdeling Maritieme Toegang, en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, repliceerden op het verslag.

## **1. Toelichting door de heer Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof**

### ***1.1. Inleiding***

De heer *Jan Debucquoy* zegt dat het Rekenhof traditiegetrouw aandacht heeft voor de correcte toepassing van de wetgeving op de overheidsopdrachten. Dat leidt, in combinatie met voldoende marktraadpleging, tot een onmiskenbaar zuiniger overheidsbeleid, zo wijzen Europese studies uit. Dat blijkt ook uit handleidingen voor aankoopbeleid in privébedrijven.

Het gros van de overheidsopdrachten situeert zich bij Openbare Werken, en dat voor grote bedragen en dus met de grootste risicofactor. Binnen het globale beleidsdomein is enorme vooruitgang geboekt inzake het correct gunnen van opdrachten: systematische markt-raadpleging, uitzonderingsregels op die marktraadpleging worden correct toegepast, analyses gebeuren grondig en de gunningsbeslissingen worden correct gemotiveerd, aan de gunningsfase is in het verslag van het Rekenhof thans geen aandacht besteed omdat die naar behoren verloopt.

De focus van het Rekenhof ligt bij de uitvoeringsfase: het correct naleven van termijnen, oplevering van de werken enzovoort. In die fase blijken hoge bedragen naar verrekeningen te gaan. Verrekening wordt gedefinieerd als een overeenkomst tussen aannemer en bestuur in geval zich een wijziging voordoet in de aanneming tijdens de uitvoering ervan. Het Rekenhof erkent dat onverwachte omstandigheden verrekeningen onvermijdelijk kunnen maken. Zelfs met een zeer gedetailleerde voorbereiding van opdrachten, kunnen niet alle problemen voorkomen worden, weet de spreker. Verrekeningen moeten wel tot een minimum beperkt worden.

Het Rekenhof is door middel van audits gestart met een brede sensibiliseringscampagne binnen het beleidsdomein Openbare Werken om zorgzamer om te gaan met verrekeningen.

Het Rekenhof startte in 2006 met een audit over de verrekeningen bij de wegenwerken. Uit die audit onthoudt men dat er grote verschillen waren tussen de provinciale afdelingen, wat erop wijst dat met goed management en sturing, het perfect mogelijk is om de verrekeningen laag te houden. Het Rekenhof overloopt alle geledingen van het beleidsdomein en is intussen aanbeland bij de afdeling Maritieme Toegang. Het onderzoek bij het intern verzelfstandigd agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust is in uitvoering. Men overweegt ook de verrekeningen bij NV De Scheepvaart te controleren.

### ***1.2. De verrekeningen bij de afdeling Maritieme Toegang***

De afdeling Maritieme Toegang is bevoegd voor het beheer van de vaarwegen naar de vier Vlaamse zeehavens. Ze is er verantwoordelijk voor de basisinfrastructuur van de havens. Het Rekenhof wil met zijn onderzoek vooreerst een goede voorbereiding van overheidsopdrachten stimuleren zodat er zo weinig mogelijk verrekeningen volgen. Voorts wil het Rekenhof dat de verrekeningen zorgvuldiger afgehandeld worden. Dat moet ertoe leiden dat overheidsopdrachten met zo weinig mogelijk overheidsmiddelen kunnen afgerond

worden. Zo kunnen met de beschikbare budgetten meer openbare werken gerealiseerd worden.

Waarom oppassen met verrekeningen? Een aanzienlijke uitbreiding van de gegunde opdracht tijdens de uitvoering wijzigt het economisch evenwicht ten voordele van de aannemer op een manier die niet zo is bedoeld in de voorwaarden van de oorspronkelijke opdracht. Het betreft een inbreuk op de basisprincipes van de wetgeving op de overheidsopdrachten inzake gelijkheid, mededinging en forfaitaire prijs. Andere firma's zouden zich mogelijk kandidaat gesteld hebben voor een opdracht als de voorwaarden initieel waren aangebracht zoals na de wijziging.

Bij de afdeling Maritieme Toegang werden in 2010 en 2011 in totaal 36 werken opgeleverd. Niet de diensten zijn gecontroleerd, of de leveringen, noch de lopende werken, maar wel de opgeleverde werken. De 36 opgeleverde werken stonden voor een totaal initieel inschrijvingsbedrag ten belope van 165,2 miljoen euro. Daaruit volgden voor 37,6 miljoen euro (22,8%) verrekeningen in meer. Er waren ook verrekeningen in negatief, ten belope van ongeveer 9 miljoen euro, die eigenlijk moeten worden afgetrokken van de verrekeningen in plus. Aangezien het om een gemiddelde gaat, is duidelijk dat er ook uitschieters zijn in individuele dossiers, tot 40 percent meerkost omwille van verrekeningen.

Op basis van omvang van dossiers en risico, zijn er zestien selectief opgeleverde werken grondig gecontroleerd, en wel met meer dan 15 percent verrekening. Tien ervan vertonen tekortkomingen; in zes dossiers zijn de verrekeningen ook volgens het Rekenhof te rechtvaardigen en/of is het bedrag ervan tot een minimum beperkt. In een repliek vanwege de administratie wordt aangevoerd dat de tien dossiers moeten worden afgezet tegen 166 dossiers overheidsopdrachten, waartoe onder meer opdrachten voor diensten en leveringen en lopende dossiers behoren. Daarover heeft het Rekenhof zich derhalve niet uitgesproken.

De afdeling Maritieme Toegang heeft verhoudingsgewijs een stuk minder verrekeningen dan NV Waterwegen en Zeekanaal, herinnert de heer Debucquoy de leden aan een vorige rapportage<sup>1</sup>. Bij het onderzoek van de verrekeningen bij W&Z (periode 2009-2010) waren er voor 37,5 miljoen euro verrekeningen op een totaal initieel inschrijvingsbedrag van 102 miljoen euro; dat is 36,6% extra. Bij de afdeling Maritieme Toegang gaat het om een totaal inschrijvingsbedrag van 165,1 miljoen euro en 37,6 miljoen euro verrekeningen of 22,8% extra.

### **1.3. Oorzaken van verrekeningen**

Wat ligt in grote lijnen aan de basis van de verrekeningen? Heel wat konden vermeden worden met een zorgvuldiger voorbereiding. De heer Debucquoy somt leemten op zoals onzorgvuldig uitgevoerd geotechnisch grondonderzoek, gebrekkige technische voorstudie, onzorgvuldig voorbereid milieutechnisch grondonderzoek, een minder zorgvuldige raming van de werken, een onzorgvuldig opgestelde opmetingsstaat.

Een andere vastgestelde tekortkoming is dat werken worden aangevat zonder over de nodige stedenbouwkundige vergunningen te beschikken.

En ook worden omvangrijke conceptwijzigingen vastgesteld tijdens de uitvoering van de aanneming.

---

<sup>1</sup> Verslag van het Rekenhof over de verrekeningen bij het agentschap Waterwegen en Zeekanaal (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 37-E/1); het verslag van de commissiebespreking op 25 oktober 2012: *Hand.* VI.Parl. 2012-13, C28-OPE3.

#### **1.4. *Rechtmatigheid van de verrekeningen***

Het Rekenhof stelde vast dat verrekeningen soms worden misbruikt om onrechtmatig opdrachten te gunnen zonder marktraadpleging of bekendmaking. Het rapport haalt ter zake de geplande werken voor het kanaal Gent-Terneuzen aan. Via de techniek van verrekening worden vervolgens dezelfde werken opgenomen voor de achterhaven van Zeebrugge, terwijl die afzonderlijk gegund konden worden.

De regelgeving op de overheidsopdrachten stipuleert expliciet dat, als er met een prijslijst gewerkt wordt en de werkelijk uitgevoerde hoeveelheden het drievoudige overschrijden van de geraamde hoeveelheden in het bestek, een herziening van de eenheidsprijzen moet gevraagd worden. Het Rekenhof stootte op zes aannemingen met posten waarvan de gewijzigde hoeveelheid de voorziene hoeveelheid met minstens het drievoud overschrijdt, zonder aanpassing van de eenheidsprijzen.

Een andere belangrijke inbreuk is dat men bij aanzienlijke uitbreiding van de opdracht geen nieuwe aanneming doet. Nochtans stipuleert het Europese arrest-Pressetext<sup>2</sup> duidelijk dat de gelijkheid niet alleen gerespecteerd moet worden bij het moment van gunning maar net zo goed tijdens de uitvoering van een opdracht. Als die opdracht ingrijpend wordt gewijzigd tijdens de uitvoering, dan moet een nieuwe aanneming uitgeschreven worden. Er was hevig discussie over wat als ‘aanzienlijke wijziging’ moet worden beschouwd tussen Rekenhof en departement. Er is een Europese richtlijn in de maak die duidelijkheid schept. Zij stelt dat, met de principes van het arrest-Pressetext, van een wezenlijke wijziging sprake is als het gaat om een meerkost van meer dan 15 percent voor werken en van 10 percent voor diensten.

Intussen is ook een KB uitgevaardigd dat vanaf 1 juli 2013 van toepassing is en dat die grenzen ook duidelijk op 15 percent legt<sup>3</sup>. Vanaf dat punt moet een nieuwe opdracht worden uitgeschreven.

#### **1.5. *Verwijlintresten***

Verwijlintresten zijn een goede indicator om na te gaan of dossiers vlot worden behandeld en betalingen stipt gebeuren. De afdeling Maritieme Toegang blijkt erin geslaagd te zijn die tot een absoluut minimum te beperken. In de onderzochte periode 2010-2011 gaat het om een bedrag van 168.000 euro op een totaalbedrag van 164 miljoen euro, of 0,1 percent van het inschrijvingsbedrag. Dat belooft negen keer minder dan bij NV Waterwegen en Zeekanaal, merkt de spreker op.

#### **1.6. *Beleid van AMT met betrekking tot verrekeningen***

Het Rekenhof ging na of de afdeling wel zelf voldoende aandacht besteedt aan de problematiek van de verrekeningen. Dat is een kwestie van opvolging, management en sturing.

Op het ogenblik van de audit waren er in de afdeling geen specifieke doelstellingen inzake verrekeningen, noch bestond er beleidsrapportering ter zake. Men was wel volop bezig met de ontwikkeling van een interne controleprocedure en een projectmanagementsysteem. Dat is gestart in 2010. Bijkomende maatregelen om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van het Rekenhof zijn aangekondigd. Grote verrekeningen worden sinds de audit systematisch in het directiecomité besproken. Dat heeft tevens maatregelen getroffen om onderhandse uitbreiding van onderhoudscontracten voor werken tegen te gaan. Er is een omzendbrief in de maak over wat er dient te gebeuren bij contractwijzigingen. Het be-

<sup>2</sup> HvJ EG, 19 juni 2008, zaak C-454/06, Pressetext Nachrichtenagentur.

<sup>3</sup> KB tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies voor openbare werken van 14 januari 2013, KB Uitvoering 2013 (B.S. 14 februari 2013 – 1e editie).

treft een ontwerp dat toepasbaar zal zijn door de diverse geledingen van het Departement Openbare Werken. Het is nog niet geformaliseerd omdat er gewacht wordt op de exacte tekst van de nieuwe Europese richtlijn.

### **1.7. Aanbevelingen**

De aanbevelingen van het Rekenhof liggen in het verlengde van de opmerkingen. Men raadt aan meer zorg te besteden aan de voorbereiding van overheidsopdrachten. Het bestaande instrumentarium om verrekeningen te voorkomen, dient verder uitgebouwd, geactiveerd en dus effectief toegepast te worden. Voor wezenlijke wijzigingen aan een bestaande opdracht moet een nieuwe opdracht uitgeschreven worden. Voor posten waarvan de werkelijk uitgevoerde hoeveelheid het drievoud van de vermoedelijke hoeveelheid overtreft, dient de eenheidsprijs opnieuw onderhandeld te worden.

### **1.8. Ontvangen reactie van de minister**

In de reactie van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op het verslag, aanvaardt zij in globo de conclusies en aanbevelingen. Bovendien kondigt ze bijkomende initiatieven aan, bovenop de gemelde maatregelen van de afdeling Maritieme Toegang zelf. Er komt een praktische leidraad voor ingenieurs met het oog op technische voorstudies en geotechnische en milieutechnische grondonderzoeken. Een grondige voorbereiding in dat verband kan heel wat verrekeningen voorkomen, stelt de heer Debucquoy. De heronderhandeling van eenheidsprijzen bij overschrijding van het drievoud van de vermoedelijke hoeveelheden wordt als opdracht doorgegeven.

### **1.9. Besluit**

De heer Debucquoy besluit met een dankwoord aan de afdeling Maritieme Toegang, voor de positieve samenwerking en de sfeer van fair play. De auditeurs kregen de kans om de audit toe te lichten op de kennisdagen van de afdeling.

## **2. Antwoord van de heer Freddy Aerts, afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang**

De heer *Freddy Aerts*, afdelingshoofd van de afdeling Maritieme Toegang, stelt dat, zoals bij andere rapporten van het Rekenhof, ook wat voorligt gebaseerd is op een gedegen doorlichting van alle beschikbare documenten. In die zin kan de afdeling Maritieme Toegang de meeste conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof onderschrijven. Bij bepaalde vaststellingen brengt hij graag enige nuance aan. Bij het voorontwerp van verslag zijn de opmerkingen al geformuleerd. Sommige zijn ook effectief gevolgd en in het rapport verwerkt.

### **2.1. Financieel belang**

Met betrekking tot de onderzochte aannemingen geeft de spreker mee dat kosten voor meerwerken kosten betreffen voor werken waarin het bestek niet voorzag. Het blijven effectief gemaakte kosten in het kader van de uitvoering van het desbetreffende project. Doel van het Rekenhof was erop te wijzen dat die kosten in de mate van het mogelijke voorafgaandelijk vermeden dienen te worden.

De afdeling is zich ervan bewust dat het verrekeningspercentage (17,4 percent) hoger ligt dan de drempelwaarde die wordt opgelegd door het nieuwe KB Uitvoering 2013 (15 percent). De heer Aerts meent dat uit zijn uiteenzetting moet blijken dat verrekeningen bij het type werken dat de afdeling Maritieme Toegang uitvoert, moeilijk te vermijden zijn. Toch is men volop bezig met het invoeren van maatregelen om verrekeningen in de toekomst te beperken. De cijfers moeten dan ook in dat perspectief gezien worden.

In de door het Rekenhof onderzochte periode 2010-2011 had de afdeling 166 overheidsopdrachten voor aannemingen van werken, leveringen en diensten voor een totaal bedrag van 509,7 miljoen euro. De zestien doorgelichte dossiers nemen dus 10 percent van het totaal aantal overheidsopdrachten en 25 percent van het budget op. Het gemiddelde verrekeningspercentage voor de 34 opgeleverde projecten bedraagt 17,4 percent. Voor de zestien onderzochte dossiers was dat 21,4 percent. Op de overige 21 dossiers besloegen de verrekeningen maar 4,2 percent. De spreker concludeert dat de resultaten van de doorlichting bekeken moeten worden in het geheel van de werking. Het is te voorbarig om op basis van zestien doorgelichte dossiers conclusies te trekken voor heel de werking, stelt hij.

## **2.2. Oorzaken verrekeningen**

Bij tien van de zestien dossiers werd door de auditeur tekortkomingen aan het licht gebracht op het vlak van de voorbereiding van de aannemingen. De afdeling Maritieme Toegang erkent dat de voorbereiding in het merendeel van die dossiers beter had kunnen verlopen, maar nuanceert door te wijzen op een aantal factoren die niet of nauwelijks aan bod zijn gekomen in de vaststellingen van het Rekenhof.

### *2.2.1. Complexiteit renovatie waterbouwinfrastructuur*

In eerste instantie is er de complexiteit van renovatiewerken bij waterbouwinfrastructuur. De afdeling ziet zich vaak geconfronteerd met onvolledige plannen en het ontbreken van 'as built'-plannen bij oudere constructies, die er anders uitzien dan verwacht. Bij nieuwe projecten is er intussen een nauwkeuriger systeem van bijhouden van 'as built'-plannen. Met een masterside copy wordt op de werf bijgehouden hoe de 'as built'-plannen gemaakt moeten worden. Zo is men zeker dat door de aannemer ingeleverde 'as built'-plannen, uiteindelijk overeenstemmen met de werkelijke uitvoering.

Een deel van de infrastructuur ligt onder water waardoor het vaak moeilijk te voorspellen valt welke schade er is. Voorbereidingen omvatten duikonderzoek, maar het blijft moeilijk de nodige werkzaamheden correct in te schatten. Zo heeft bijvoorbeeld een sluisdeur de afmeting van een appartementsgebouw van tien lagen: een breedte van ongeveer 80 meter bij 30 meter hoog en 10 meter breed. Na 30 jaar zijn er herstel- en renovatiewerken nodig. Het is ook voor een duiker niet vanzelfsprekend om in het donker onder water exact de schade vast te stellen. Eenmaal drooggezet komt mogelijk een heel ander beeld naar voren. De omstandigheden waarin moet worden gewerkt, zijn vaak niet vanzelfsprekend. Op een foto toont de heer Aerts hoe slib belet dat herstellingen eenvoudig uitgevoerd kunnen worden. Zelfs een duiker kan er niet doorheen.

### *2.2.2. Milieutechnisch onderzoek*

Een van de opmerkingen luidt dat het bodemonderzoek door het studie bureau onzorgvuldig is uitgevoerd. Voor het project bestek 16EF/2007/32 – uitvoeren van bodemsaneringswerken kwartier Oosteroever, bleek de bodemverontreiniging inderdaad veel ernstiger dan vastgesteld door het aangestelde studie bureau. Het Rekenhof meent dat de afdeling Maritieme Toegang dat studie bureau daarvoor aansprakelijk zou moeten stellen. In de praktijk blijkt het bijzonder moeilijk aan te tonen dat er sprake is van daadwerkelijke fouten door een studie bureau dat uiteindelijk de opdracht tegen een vergoeding van ongeveer 2 tot 3 percent uitvoert.

Uiteindelijk blijft het een feit dat de meerkosten het gevolg zijn van de noodzakelijke bodemsanering en niet van foute vaststellingen. Als het studie bureau zijn werk naar behoren had uitgevoerd, dan nog zouden de kosten noodzakelijk geweest zijn, onderstreept de heer Aerts. De bedoeling van het Rekenhof is ervoor te zorgen dat er goede inschattingen gebeuren van de hoeveelheden zodat er een gelijkheid kan gelden voor de aannemers, en dat begrijpt de spreker.



### 2.2.3. *Gewijzigde taakverdeling Havendecreet*

Een andere mogelijke oorzaak van verrekeningen is de gewijzigde taakverdeling ingevolge het Havendecreet. Dat heeft de taken en bevoegdheden in het havengebied verdeeld over enerzijds de Vlaamse overheid en anderzijds het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Een aantal beheerstaken zijn doorgeschoven naar de afdeling Maritieme Toegang. Voor bepaalde zaken wordt evenwel nog een beroep gedaan op het Havenbedrijf, stelt de spreker. In het dossier van het nautisch commando aan de Van Cauwelaertsluis is plots vastgesteld dat het studiewerk van het Havenbedrijf niet volstond. Er moeten een reeks palen bij en de afdeling Maritieme Toegang moet die betalen. Het Havendecreet bepaalt immers dat het Vlaamse Gewest de kosten draagt voor basisinfrastructuur. De spreker noemt dat een verzachtende omstandigheid en stelt zeer goed samen te kunnen werken met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.

Een ander dossier ter zake was dat van de aanpassing van de wegen ter hoogte van de Van Cauwelaertsluis. Ook daar zijn de hoeveelheden aanzienlijk gewijzigd. De coördinatie was in handen van de wegbeheerder, met name het Havenbedrijf. Ook in dat geval kon de afdeling Maritieme Toegang alleen de situatie ondergaan.

### 2.2.4. *Conclusies*

De heer Aerts concludeert dat het rapport van het Rekenhof wel degelijk de vinger op de wonde legt, maar dat het niet alles vermeldt. Dat behoort ook niet tot de taken van het Rekenhof, stelt hij. De realiteit is een stuk genuanceerder dan het verslag.

Vorbereidingen kunnen beter, erkent de afdeling, maar dat impliceert ook een langere doorlooptijd van projecten. Verrekeningen moeten tot een absoluut minimum beperkt blijven. Een mogelijkheid in dat verband is meer te laten uitvoeren door derden, maar daarmee zijn de ervaringen gemengd. Het kan bijzonder mee- of tegenvallen, stelt de spreker.

### 2.3. *Rechtmatigheid*

Wat betreft de rechtmatigheid en de herziening van de eenheidsprijzen wijst het Rekenhof erop dat, als de bijkomende werken het drievoudige overtreffen van de vermoedelijke hoeveelheid, de aanbestedende overheid een herziening van de eenheidsprijzen kan eisen. Het Rekenhof vond het niet aantoonbaar dat er een heronderhandeling is gevraagd. Intussen wordt dat aspect systematisch expliciet in de dossiers opgenomen zodat door middel van brieven kan worden aangetoond dat het wel degelijk gebeurt.

Bij vier van de zes bedoelde aannemingen zou een herziening van de eenheidsprijzen niet gunstig geweest zijn, omdat de prijs al zeer laag was vastgelegd. Zelfs sinds de audit zijn geen prijsherzieningen gerealiseerd, hoewel ze systematisch worden aangevraagd. Er zijn ook voorbeelden te melden waarbij een aannemer negatief inschrijft voor een bepaalde hoeveelheid, omdat hij nog iets liggen heeft dat bruikbaar is. Als de hoeveelheden dan verdrievoudigen, dan ziet de aannemer dat met lede ogen aan. Eén van de zes gevallen is op die manier verlopen.

Met betrekking tot de wezenlijke wijzigingen van de gegunde opdracht, verwijst ook de heer Aerts naar het Pressetextarrest. De regels zijn intussen duidelijk, zeker nu ook het genoemde KB de meerwerken op maximaal 15 percent stelt. Als beheerder van kunstwerken en domeingoederen is het evenwel ook de verantwoordelijkheid van de afdeling Maritieme Toegang om ervoor te zorgen dat werken effectief gebeuren binnen een minimale termijn. Een goede voorbereiding kan het aantal verrekeningen beperken, maar als tijdens de uitvoering wordt vastgesteld dat iets stuk is, dan staat men voor de keuze om alles weer dicht te gooien, een nieuwe aanbesteding uit te schrijven en de hinder voor de klant enorm te

vergroten of de bittere pil te slikken door de verantwoordelijkheid van beheerder daadwerkelijk op te nemen in het belang van de klant. Het is zaak een goed evenwicht te vinden tussen de wetgeving en de taak als beheerder, besluit de heer Aerts.

#### **2.4. Verwijlintresten**

Met genoegen stelt de spreker vast dat ook het Rekenhof opmerkt dat de verwijlintresten bijzonder laag liggen. Hij verklaart dat dergelijke factoren intern wel onder controle te houden zijn, in tegenstelling tot onverwachte omstandigheden.

#### **2.5. Beleid AMT met betrekking tot verrekeningen**

Welk beleid is uitgestippeld om een meer zorgvuldige afhandeling te garanderen? Algemeen stelt het Rekenhof dat verrekeningen zo veel als mogelijk voorkomen moeten worden in de fase van voorbereiding. De vroegere Administratie Waterwegen en Zeewezen werd om diverse redenen opgesplitst in verschillende agentschappen: MDK, W&Z, NV De Scheepvaart. Enkel de afdeling Maritieme Toegang maakt nog deel uit van het departement MOW. Alle ondersteunende diensten zijn mee verdeeld over de agentschappen en niets daarvan is bij de afdeling teruggekeerd. De afdeling Maritieme Toegang beschikte derhalve niet meer over een volwaardig ondersteunende dienst en ze moet zich behelpen met enigszins achterhaalde instrumenten van AWZ, die niet op maat geschreven zijn van de afdeling. Alleen inhoudelijk wordt er een beroep op gedaan.

Er zijn niet echt doelstellingen geformuleerd in een specifiek document voor het beleid inzake verrekeningen, maar de geest van zo weinig mogelijk verrekeningen leeft wel, verzekert de heer Aerts. Hij geeft toe dat een uitgeschreven richtlijn wel kan helpen. W&Z heeft een verrekeningsindex opgezet. Alle gegevens van de afdeling zijn aan hen doorgegeven opdat er een benchmark kan gebeuren. De afdeling engageert zich ertoe van dezelfde methodiek gebruik te maken om systematisch voor elk opgeleverd werk het percentage verrekeningen bij te houden en na het einde van de werken terug te koppelen naar het directiecomité. Dat zou naar verluidt zelfs tot op een hoger echelon getild worden en bij de beleidsraad van het beleidsdomein MOW terecht komen voor opvolging van al wie werken doet.

Er wordt ook gewerkt aan een projectmanagementsysteem binnen de afdeling Maritieme Toegang. Alle informatie en richtlijnen worden ondergebracht in een digitaal systeem dat ter beschikking staat van alle ingenieurs. Het lijkt de heer Aerts een tool die ook voor andere agentschappen en diensten een zinvolle toepassing kan vinden.

Wat met maatregelen tijdens de uitvoerings- en opvolgingsfase? Er is intern afgesproken dat alles op technisch vlak nog eens wordt nagelezen door een technisch expert, die met zijn of haar ervaring de dossiers nog eens kan beoordelen. Ook bij de aanbesteding zelf buigt een expert in de regelgeving overheidsopdrachten zich nog over de dossiers voor ze doorgaan.

Ook werd intern een controleprocedure opgezet om de processen in het digitale systeem in kaart te brengen, risico's te vermijden en in beheersmaatregelen te voorzien.

Ten behoeve van personeel en vorming worden over de wetgeving op de overheidsopdrachten nieuwe cursussen georganiseerd door het departement. Er wordt gretig gebruik van gemaakt, zo blijkt. Er zijn ook eigen interne instructies met betrekking tot de overheidsopdrachten. Naar aanleiding van de audit zijn die geactualiseerd.

#### **2.6. Aanbevelingen**

Bij wezenlijke wijzigingen aan een overheidsopdracht zou een nieuwe opdracht uitgeschreven moeten worden, beveelt het Rekenhof aan. Behalve de opmerkingen over de

verantwoordelijkheid van de beheerder, meent de spreker dat afstemming nodig is tussen departement en agentschappen om te komen tot duidelijke algemene richtlijnen bij wettelijke wijzigingen aan een overheidsopdracht. De afdeling is te klein om dat alleen uit te werken.

Wat betreft het heronderhandelen van de eenheidsprijs bij overschrijding in drievoud van de vermoedelijke hoeveelheden, herhaalt de spreker dat ondanks afdoende onderhandelingsvaardigheden er nog geen prijsverminderingen uit zijn voortgevloeid. Het gebeurt wel systematisch.

Een beroep doen op de onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking is een uitzonderingsprocedure, zo onderschrijft ook de afdeling Maritieme Toegang. Het administratief bestek wordt intussen telkens gescreend door een expert inzake overheidsopdrachten. Het kan alleen als het in het bestek voorzien was en binnen het bedoelde kader.

In het kader van de uitbouw van een instrumentarium dat verrekeningen moet voorkomen, wordt gewerkt aan EPM, een projectmanagementsysteem. Er is ook een interne controleprocedure. Er worden tabellen opgesteld met alle opgeleverde werken en het daaraan gekoppelde percentage verrekeningen ten behoeve van een nauwgezette opvolging. Eenmaal de lijn duidelijk, kunnen verbeteracties ontwikkeld worden. De instructies van de afdeling Maritieme Toegang met betrekking tot overheidsopdrachten zijn nogmaals verspreid en er wordt verder aan gewerkt.

### **3. Antwoord van mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken**

Minister *Hilde Crevits* vindt het belangrijk dat de audits van het Rekenhof als een actief instrument worden gehanteerd. Ook het feit dat er op een studiedag over gedebatteerd kan worden, biedt ruimte voor meer wederzijds begrip. Na de audit bij W&Z is besloten om de conclusies daarvan naar de beleidsraad van het beleidsdomein MOW te halen. Wat daar wordt vastgesteld, kan allicht ook in andere onderdelen van de administratie MOW vastgesteld worden. Met het oog daarop heeft W&Z een benchmarking opgezet waarbij de percentages voor meerwerken, ook met betrekking tot de voorbereidingen, worden vergeleken. Meer synergie en transparantie moet mogelijk zijn, meent de minister.

W&Z stelt al zijn expertise ter beschikking. Er is een expertisedatabank in het beleidsdomein, waardoor ook juridische ondersteuning gedeeld wordt. Ook dat moet tot meer uniformiteit leiden.

Ook de audit van de afdeling Maritieme Toegang wordt meegenomen naar het hele beleidsdomein, voor een geïntegreerde aanpak, benadrukt de minister nog.

### **4. Bespreking**

De heer *Björn Rzoska* vindt het rapport van het Rekenhof terecht scherp, ondanks de nuancering van de heer Aerts. Hij kan weinig begrip opbrengen voor het feit dat werken worden aangevat zonder dat de nodige vergunningen verkregen zijn, zeker omdat het om een overheidsdienst gaat. Het lid vermoedt dat de heer Aerts dan ook bewust niet dieper op dat aspect is ingegaan.

Als aanbeveling weegt voor de heer Rzoska vooral door dat bij overschrijding van de wettelijk ingebouwde drempel voor de meerkosten in verrekeningen en derhalve bij ingrijpende wijziging van de opdracht een nieuwe aanbesteding moet worden uitgeschreven. De enige argumentatie die hij hoort, is dat het om een miniem aantal dossiers gaat tegenover een grote massa dossiers die wel goed lopen. Het lid kan die redenering deels volgen, maar stelt dat dergelijke dossiers er wel uit moeten. Hij onderschrijft de conclusies van

het Rekenhof. De anomalieën die het Rekenhof heeft opgemerkt in de zestien dossiers die eruit sprongen, baren de heer Rzoska zorgen.

Lichtpunt naast de dossiers die wel goed lopen, is voor de heer Rzoska het feit dat de afdeling Maritieme Toegang een zo laag percentage verwijlintresten haalt.

Dat de afdeling Maritieme Toegang niet over het geëigende instrumentarium zou beschikken om alles op te volgen, weerlegt het Rekenhof met de stelling dat die instrumenten wel aanwezig zijn, zij het onvoldoende geactiveerd. Ook personeelwissels zouden een invloed uitoefenen op de opvolging van procedures, maar het lid vindt dat dit zeker voor overheidsdiensten een opdracht van elke dag is, ongeacht wat eromheen gebeurt. Dat het niet altijd even gemakkelijk is bij voorbaat de juiste inschatting te maken, kan de heer Rzoska accepteren, maar toch zijn de slordigheden die in het opmaken van bestekken opduiken volgens hem onaanvaardbaar.

Het lijkt het lid positief dat de minister het rapport en de aanbevelingen meeneemt en extrapoleert naar alle diensten onder haar bevoegdheid. Ook hij ziet winstmogelijkheden door synergieën. Tegelijk is hij blij dat duidelijk is dat ook remediëring nodig is. Het zou volgens de heer Rzoska zinvol zijn het Rekenhof de opdracht te geven mogelijke verbetering op te volgen.

Mevrouw *Caroline Bastiaens* vindt de aanbevelingen van het Rekenhof duidelijk. Ook de minister wil ze ter harte nemen. Het lid meent dat het een goede zaak is dat uit het rapport over W&Z lessen zijn getrokken die worden uitgerold naar het hele beleidsdomein. De aanbevelingen uit het rapport omzetten in de praktijk lijkt haar een cruciale stap gezien het belang van de afdeling Maritieme Toegang en de projecten die ze realiseert. Een zorgvuldiger voorbereiding noemt mevrouw Bastiaens zeer belangrijk.

Toch heeft het lid begrip voor de aangebrachte nuanceringsen. Bij het vermelden van het Havendecreet als oorzaak voor verrekening, reageert ze verrast omdat ze dat eigenlijk vrij duidelijk vindt. Waarom die verwijzing?

De heer *Marino Keulen* ziet steeds meer een ‘sorry-democratie’ ontstaan, waarbij allicht geen moedwil te pas komt, maar er wel een duidelijke symptomatie is ontstaan. MOW is het aanbestedingsdepartement bij uitstek, stelt hij en dan gaat het om bestekken en verrekeningen. Het hoort bij het vak, besluit hij. Heel wat punten keren dan ook stevast terug en veel is onvoorspelbaar. Het rapport van het Rekenhof, controleorgaan van het parlement, spreekt echter ook over vermijdbare fouten, zoals onzorgvuldige voorbereiding, niet-correcte toepassing van zelfs Europese wetgeving. Het gaat om belastinggeld en oneerlijke competitie, herinnert de heer Keulen. Hij vraagt niet te vergeten wat het effect is van dergelijke zaken op de geloofwaardigheid van de politiek.

Hij ziet opnieuw de symbolische mea culpa en het voornemen om methodieken aan te passen en procedures op te zetten om verbetering te realiseren. MOW is behalve het aanbestedingsdepartement ook het ingenieursdepartement bij uitstek, dat erop afgerekend wordt goed te kunnen rekenen. Uit de rapporten spreekt ook enige nonchalance, meent het lid. Hoe denkt men in de toekomst verrekeningen en afwijkingen te vermijden en stelt de afdeling Maritieme Toegang zich eventueel ook bloot aan gerechtelijke vervolging van de door het Rekenhof aangeduide inbreuken op de wetgeving op de overheidsopdrachten?

De heer *Wilfried Vandaele* stelt vast dat het in de sector van de openbare werken typisch om grote bedragen draait en dat er een grote creativiteit leeft, op elk bestuursniveau (gemeenten, provincies, Vlaams Gewest). Bij de uitvoering van werken, botst men onmiskenbaar op onverwachte factoren, stelt hij. Bij openbare werken zijn ruime marges en enige rek altijd al ingecalculleerd bij projectberekeningen, weet het lid. Het rapport van het

Rekenhof maakt hem dan ook niet echt blij, met meeruitgaven netto ten belope van ongeveer 28 miljoen euro over 26 aannemingen en in zestien dossiers een budgetoverschrijding van meer dan 30 percent. In een extreem geval is er een meerwerkenpercentage van 140 percent. Flagrante inbreuken op de regelgeving op de overheidsopdrachten door potentiële inschrijvers de mogelijkheid te ontnemen mee te dingen voor wat een nieuwe opdracht is, maken het rijtje af.

Het lid verwijst naar de afwerking van de Vismijnlaan in Oostende die voor 1,4 miljoen euro moest gebeuren. In werkelijkheid kwam het project neer op een verrekening in min ten belope van 1,1 miljoen euro en een verrekening in plus van 1,6 miljoen euro. Dat behelst een foutenmarge van 189,5 percent, stelt het lid. Voor de bodemsaneringswerken op Oosteroever was dat 183,9 percent.

Dat dergelijke zaken niet nieuw zijn, is duidelijk. De verbeteringsbelofte is herkenbaar, beaamt het lid. Ook de minister spreekt van aanpakken, maar zij is uiteindelijk verantwoordelijk voor de aansturing van haar diensten, besluit het lid. Hij ziet niet in hoe de beloftes soelaas bieden voor de belastingbetaler.

De heer *Freddy Aerts* komt eerst terug op het feit dat er bouwwerken aangevat worden zonder de nodige vergunningen. Het gaat om het dossier van Oostende waarvoor het Rekenhof tot de conclusie kwam dat er een verrekening diende te gebeuren omdat er geen bouwvergunning was. Er was een aanbesteding en nog een aanbesteding, verklaart de spreker. Toen is een dame naar de Raad van State gestapt en zij werd in het gelijk gesteld. Vijf tot zes jaar later zijn de werken uiteindelijk hervat. De vastleggingen van de werken die al aanbesteed waren, zijn dan gebruikt voor het werk dat er helemaal anders zou uitzien intussen. De nieuwe aanbesteding gold voor het resterende werk en daar slaat de opmerking op, stelt de heer Aerts. Hij beklemtoont dat de afdeling Maritieme Toegang geen werken aanvat zonder bouwvergunning.

De spreker is het ermee eens dat niet alles te voorzien is. Dat de oplossing zou zijn meer in te schrijven in het bestek, weerlegt hij. Dat brengt een ander probleem mee: dat er slechts voor een bepaald percentage van het voorziene totaal wordt uitgevoerd waardoor de aannemer in kwestie een prijsherziening kan bedingen. Ingenieurs kunnen wel rekenen, maar niet de toekomst voorspellen, stelt de heer Aerts.

Krachtens het Havendecreet is de afdeling Maritieme Toegang opgericht in januari 2002. De heer Aerts mocht die samenstellen uit een fusie van vier gedeeltelijke afdelingen en één hele: de afdeling Maritieme Schelde, die zich ontfermde over de baggerwerken op de Schelde, de havenwerken van de haven van Antwerpen bij de afdeling Zeeschelde, de Havenwerken Gent, de afdeling Bovenschelde, de baggerwerken bij de afdeling Kust en de havenwerken van Oostende en Zeebrugge. Die mensen zijn samengebracht in één ploeg van ongeveer 150 teamleden van de afdeling Maritieme Toegang.

Het Havendecreet heeft er ook voor gezorgd dat men andere dingen moet doen dan voordien. Dat bleek niet altijd evident. De focus ligt op groot onderhoud en de sluizen, die voorheen beheerd werden door de havenbedrijven zelf. Daar zat derhalve ook alle kennis en expertise. Die moest overgenomen worden. Dat heeft tijd nodig, stelt de heer Aerts en daarop doelde hij ook met de oorzakelijke verwijzing naar het Havendecreet. De personeelwissel kan op dezelfde gronden verklaard worden.

De spreker hoopt dat men refereert aan de creativiteit in overheidsdiensten van het departement MOW in positieve zin. In dat geval klopt het. Er worden bij – zogezegd ruim bemeten – overheidsopdrachten inderdaad al eens kleine zekerheidsmarges ingebouwd, maar alleen wat nodig is, wordt uitgevoerd, verzekert de heer Aerts. Men let erop dat het verschil tussen 80 en 300 percent ligt. Ook de afdeling Maritieme Toegang streeft ernaar

zo goed mogelijk in te schatten, maar soms is het zeer moeilijk. Het bestek dan maar zo aanpassen om alle scenario's te voorzien is een optie waar men liever niet op uitkomt. Dan ontstaan discussies en onenigheid: als de afdeling Maritieme Toegang het niet weet, dan zeker de aannemer niet. Te stellen dat er zomaar een prijs op werken moet worden gezet ongeacht wat onder water zit en dus onzichtbaar is, gaat niet op. Bestekken worden zo nauwkeurig mogelijk opgemaakt en voor wat niet zeker kan worden vastgesteld, wordt de techniek van de vermoedelijke hoeveelheid gehanteerd.

Het dossier van de Vismijnlaan in Oostende zal zich nooit herhalen, garandeert de heer Aerts. Het ging om een wijziging van betonsamenstelling ten opzichte van de aanbesteding. In plaats van in de verrekening een 'meerprijs ten opzichte van post beton door veranderende samenstelling' te hanteren, werd de volledige bestelpost in min gebracht en een volledig nieuwe post gecreëerd. Dit zorgt voor een vertekend beeld in wijzigingspercenten. Dat is opgenomen in de richtlijn binnen de afdeling Maritieme Toegang.

De heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het departement MOW, stipt nog aan dat in het hele beleidsdomein er een aflossing van de wacht – van personeel dus – is geweest een tiental jaar geleden. Heel wat mensen met brede ervaring hebben de diensten verlaten en de nieuwe generatie was gemiddeld 20 tot 25 jaar jonger. Er gold gedurende 20 jaar een wervingsstop en dus zijn de jongere nieuwelingen meteen voor de leeuwen gegoooid. Ze moesten bestekken opmaken zonder de jarenlange ervaring van hun voorgangers. Die fase is achter de rug, weet de spreker, maar speelde volgens hem wel een grote rol in een aantal dossiers.

Hij ziet ook een evolutie naar meer uitbesteding van projecten aan studie bureaus. Dat impliceert ook dat de administratie Openbare Werken veeleer in de rol van regisseur van de projecten zal stappen dan ze uit te werken. De spreker refereert tegelijk aan negatieve ervaringen met werk van studie bureaus. De kwaliteit is niet noodzakelijk beter dan dat van eigen diensten, stelt de heer Desmyter. Dat ze hun werk goed doen en de opvolging van projecten waarover ze gaan, is een opdracht van de administratie.

Opvolging en de synergie die men wil vinden binnen het hele beleidsdomein moeten mogelijk worden door toepassing van eDelta, een performant contractmanagementsysteem. Het informaticasysteem laat toe dat alle overheidsopdrachten van het beleidsdomein opgevolgd kunnen worden. Elke projectleider, leidinggevende, afdelingshoofd, of andere sturende figuren, kan per opdracht bijhouden hoe het werk evolueert tijdens de uitvoering, ook per persoon en percentages van verrekeningen inclusief.

De voorbereiding van bestekken is niet langer de taak van ingenieurs alleen, maar voor alle belangrijke en complexe projecten worden structureel weer juristen ingeschakeld bij de opmaak van de bestekken. Ze moeten sluitend zijn en men wil zich wapenen tegen het uitspitten van dossiers van de andere kant om er het maximum uit te halen, besluit de spreker.

Minister *Hilde Crevits* wil vooral inpikken op de stelling van de heer Keulen dat men overal in hetzelfde bedje ziek blijkt. Ze stelt een groot respect te koesteren voor de analyses van het Rekenhof, en het er doorgaans wel mee eens te zijn, al is dat soms ook niet het geval, onderstreept de minister. Zo was dat het geval met de analyse van de aanbesteding voor de bijkomende trams<sup>4</sup>. Met het voorliggend rapport is ze het hoofdzakelijk eens. Volgens de minister is het zaak van actief met de rapporten om te springen en tijd te laten voor dialoog tussen Rekenhof en de diensten.

<sup>4</sup> Verslag van het Rekenhof over de onderhandse aankoop van lagevloertrams door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (*Parl. St.* VI.Parl. 2011-12, nr. 37-C/1-2).

Een probleem dat overal terugkeert, zijn de meerwerken en verrekeningen, erkent minister Crevits. Die zijn ook overal uit te halen. Elke referentie aan het feit dat er sprake is van overtredingen, moet ook refereren aan de ontwikkelingen inzake het arrest-Pressetext. De heer Desmyter heeft een intern dienstorder geschreven ter zake voor de administratie. Er is geprobeerd om tot een akkoord te komen met de administratie Financiën. Ook federaal is er regelgeving die de 15 percent maximum vooropstelt als grens om van voren af aan een aanbesteding te beginnen. Er is nog werk aan de winkel, maar de minister wil er vooral op wijzen dat het dateert van een tien jaar geleden. Alles gebeurt intussen veel rigider en strikter en dat vindt de minister prima. Niet alleen voorbereiding maar ook de nazorg verdient nauwgezette aandacht, stelt ze. Van gerechtelijke vervolgingen heeft ze geen weet, maar men moet er zeker voor zorgen dat de regels correct worden toegepast, en dat in alle administraties. Vandaar een algemeen intern dienstorder over het arrest-Pressetext.

Voor de eigen administratie ziet de minister nog een aandachtspunt in het feit dat nog altijd het gevoel heerst dat MOW zo specifiek is dat het moeilijker is om kennis te delen. Volgens haar staat dat los van de manier van organiseren als het gaat om aanbestedingen en kennis delen. Dat moet meer gebeuren, stelt ze, bijvoorbeeld inzake baggerwerken, die zowel door de afdeling Maritieme Toegang als door het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust worden uitgevoerd. Toch is de minister ervan overtuigd dat er goede afspraken worden gemaakt.

De heer *Marino Keulen* meent dat het nogal vanzelfsprekend is dat jonge onervaren ingenieurs, zoals die waarvan sprake bij de personeelsswissel, van ruim ervaren krachten bijstand moeten krijgen als het erom gaat grote projectdossiers te beoordelen en er lastenboeken voor op te maken. Dat is een vereiste voor opdrachten waarmee zoveel belastinggeld gemeoid is, stelt het lid.

Hij herinnert zich het heel kritische rapport van het Rekenhof over W&Z en waarschuwt de minister ervoor te waken over een goed beheer van dat belastinggeld, waarmee ook de geloofwaardigheid van de politiek samenhangt. Bepaalde zaken zijn onvermijdelijk, begrijpt het lid, maar het rapport wijst uit dat een aantal dingen ook echt te voorkomen zijn. Dat moet het streven zijn.

De heer *Freddy Aerts* vermeldt nog dat, als er door ‘ouwe rakkers’ gecoacht moet worden, hij in zijn afdeling als dusdanig geldt, met zijn 55 jaar. De volgende ‘oudste’ is tien jaar jonger. Die mensen zijn samen met hem binnengekomen in 1993, de eerste periode waarin weer ingenieurs werden aangeworven. De grootste werf van Vlaanderen, de Deurganckdoksluis, wordt door een vrouw van ongeveer 32 jaar geleid, stelt hij. Ze kwijt zich uitstekend van die taak en wordt gecoacht door de heer Aerts. Coaching door ervaren krachten voor grote projecten is niet zo vanzelfsprekend omdat die ruime ervaring niet zo dik gezaaid is. De heer Aerts ziet de jonge krachten op kruissnelheid komen, maar ze kunnen nog wel ondersteuning gebruiken van iemand die veel heeft meegemaakt.

De heer *Marino Keulen* repliceert dat die stelling kritiek inhoudt op de secretaris-generaal van MOW en de minister. De ervaring mag dan immers niet aanwezig zijn in de eigen afdeling Maritieme Toegang, maar dan moet ze wel te vinden zijn in het bredere Departement MOW. Voldoende coaching en ondersteuning moet dan op dat niveau georganiseerd worden, vindt het lid.

De heer *Wilfried Vandaele* vermoedt – met een kwinkslag – dat de jonge krachten nog niet over de nodige ‘creativiteit’ van de oudere garde beschikken.

De heer *Fernand Desmyter* erkent zonder meer de verantwoordelijkheid van de leidinggevenden tot het hoogste niveau voor voldoende coaching en verdeling van mensen over

de diverse diensten. De personeelsswissel loopt echter als een rode draad doorheen het integrale beleidsdomein, herhaalt hij.

Minister *Hilde Crevits* antwoordt nog dat men in de lopende legislatuur binnen de beleidsraad keer op keer heeft geprobeerd werk te maken van een geïntegreerde aanpak voor onder meer aanbestedingen, met eenzelfde leidraad. Dat moet de transparantie van alle procedures ten goede komen, maar het gaat niet op zich defensief op te stellen en alles met de eigen kennis en mensen te willen doen. Er wordt aan die kruisbestuiving gewerkt en dat is nieuw, stelt de minister. Hetzelfde geldt voor juristen: expertise kan gedeeld worden over alle diensten. Die evolutie heeft tijd nodig, net als bijvoorbeeld eDelta of een kennisdata-bank met expertise van de juristen die beide in de lopende legislatuur zijn opgezet.

De heer *Jan Peumans* wil benadrukken dat het een positieve zaak is regelmatig rapporten van het Rekenhof onder ogen te krijgen. Ook daarin is een duidelijke evolutie merkbaar: er gebeurt meer mee dan vroeger. Voor de volgende legislatuur ziet hij de ontwikkeling van een opvolgingsaudit om de vele voornemens te toetsen.

Dat de studiebureaus door de heer *Desmyter* evenmin als het ideaal beschouwd worden, acht de heer *Peumans* terecht. Het lid refereert aan een rapport over de greep van studiebureaus op de administraties. Zowat 25 tot 30 percent van de bestekken werd aan studiebureaus uitbested. De kennis die voorhanden was binnen de administratie werd op die manier in handen van de privésector gelegd, stelt de heer *Peumans*.

Jan PEUMANS,  
voorzitter

Wilfried VANDAELE,  
verslaggever



**Gebruikte afkortingen**

aMT	afdeling Maritieme Toegang
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
KB	koninklijk besluit
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NV	naamloze vennootschap
W&Z	NV Waterwegen en Zeekanaal