

PERSBERICHT

4 juli 2007

Vlaamse overheid beheert baggerwerken volgens het Rekenhof niet optimaal

Hoewel zij jaarlijks ongeveer 130 miljoen euro van de Vlaamse begroting vergen, heeft de Vlaamse overheid weinig inzicht in de kostprijs van de verschillende baggerwerken in de maritieme toegangswegen en in de Vlaamse binnenwateren. De beleidsverklaringen willen toegankelijker vaarwegen, maar in de praktijk zijn daar vooralsnog weinig waarborgen voor. Integendeel, aanslibbing heeft al voor enkele diepgangbeperkingen in de binnenwateren gezorgd. De Vlaamse overheid analyseert sinds kort de risico's bij sommige baggerwerken, maar zij trof te weinig maatregelen tegen de aanslibbing en de baggerachterstand in de binnenwateren en slaagde er niet in voldoende toezicht op de baggerwerken te houden. Dat zijn de belangrijkste conclusies die het Rekenhof uit een recent onderzoek trok. Positief was dat de Vlaamse overheid bij de gunning van baggerwerken vandaag meer mededinging toestaat. Toch blijven belangrijke werken buiten de mededinging vallen en lopen de Vlaamse contracten nog altijd langer dan in het buitenland.

Geen analytisch zicht

Het Rekenhof heeft in 2006 een audit uitgevoerd naar de onderhouds- en verdiepingsbaggerwerken in de maritieme toegangswegen en in de bevaarbare binnenwateren. Het becijferde dat de baggerwerken in de maritieme toegangswegen gemiddeld ongeveer 115 miljoen euro per jaar of 40% van het budget voor haveninfrastructuur en maritieme toegang opslorpen. Voor de baggerwerken in de bevaarbare waterwegen geeft de Vlaamse overheid gemiddeld 15 miljoen euro per jaar uit, ruim 10% van het budget voor binnenvaartwegen. Ondanks dit budgettaire belang, staan de financiële systemen van de aanbestedende overheden tot op vandaag niet toe een nauwkeurige, analytische kostprijs van de baggerwerken samen te stellen.

Baggerachterstand

De Vlaamse minister van Openbare Werken schoof de verruiming van de maritieme toegangswegen en het wegwerken van de historische baggerachterstand in de binnenwateren als beleidsdoelstellingen naar voren. Daarvoor is het huidige budget echter veel te klein. De historische baggerachterstand in de binnenvaartwegen is vooral ontstaan door de strenge milieureglementering en een tekort aan financiële middelen. Deze achterstand heeft al tot enkele tijdelijke diepgangbeperkingen geleid. Er is een plan ontworpen om de achterstand tegen 2036 weg te werken, o.m. door preventie en hergebruik van baggerspecie te stimuleren. Dit plan dat voor de bevaarbare waterwegen een veelvoud van het huidige budget zal vergen, is nog niet definitief goedgekeurd. De

Vlaamse overheid gaat overigens niet altijd efficiënt om met de schaarse stortplaatsen voor vervuilde specie. Zij huurt bv. al sinds eind 2005 een depot, waarvoor zij pas eind 2007 een stortvergunning zal hebben.

Mededinging

Het Vlaams Gewest gunde de baggeropdrachten voor de binnenwateren meestal na ruime mededinging. Dat had een voordelig effect op de prijzen. De baggerwerken in de maritieme toegangswegen daarentegen werden tot voor kort meer dan 20 jaar onderhands, buiten elke mededinging om, toegewezen. Sinds 2005 wil de overheid mededinging organiseren, maar omdat zij de procedure niet tijdig kon afronden, verlengde zij nog meermaals oude onderhandse overeenkomsten. Bovendien gunde zij bij het nieuwe Noordzee-baggercontract al grote meerwerken zonder mededinging.

Looptijden

In vergelijking met het buitenland zijn de looptijden van de recent gegunde Vlaamse baggeropdrachten voor de maritieme toegang (zeven jaar) vrij lang. Dat belemmert een regelmatige toetsing aan de marktsituatie en een optimalisering van de contractvoorwaarden.

Kostprijsbeheersing

De nieuwe maritieme baggercontracten bevatten geen clausules meer voor korting bij grote baggervolumes. Dergelijke kortingen leverden in het Westerscheldecontract tussen 1999 en 2006 nochtans 14,4 miljoen euro besparingen op en in het Noordzeecontract tussen 2000 en 2005 ongeveer 14,7 miljoen euro. De nieuwe opdrachten voor de maritieme baggerwerken bevatten evenmin nog mogelijkheden tot nacalculatie, in tegenstelling tot de vroegere contracten. Daarmee heeft de Vlaamse overheid nuttige en voordelige instrumenten van kostprijsbeheersing opzijgeschoven. De nieuwe prijsvormingsmechanismen hebben hun deugdelijkheid nog niet bewezen.

Controle

De meting van de gebaggerde hoeveelheden in de maritieme toegangswegen evolueerde van een manueel systeem naar een half geautomatiseerd systeem, dat voor de Schelde nog veel risico's inhoudt. Toch bouwde de overheid het aantal toezichters voor de manuele controle daar al het sterkst af. Het prijsvormingsmechanisme en de contractvoorwaarden zijn trouwens nog onvoldoende afgestemd op de beschikbare controlemiddelen. Volgens de administratie was het manuele toezicht inefficiënt. Zij tracht het toezicht dan ook verder te moderniseren.

Conclusie

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

Reactie minister

De Vlaamse minister van Openbare Werken heeft op 10 april 2007 beloofd in de toekomst rekening te zullen houden met bepaalde suggesties van het Rekenhof. Hij beloofde een systeem van risicobeheer toe te passen en nacalculaties uit te voeren bij belangrijke onderhandse overeenkomsten. De minister was het ermee eens dat de duurtijd van baggercontracten niet te ruim mag worden bepaald.

Het verslag van het Rekenhof *Baggerwerken* staat integraal op de internetsite van het Rekenhof (www.rekenhof.be).

Met eventuele vragen kan u terecht bij Marc Galle of Terry Weytens, stafdienst Publicaties, telefoon: 02/551.86.65 of 02/551.84.66