

## PERSBERICHT

16 november 2020

Verslag aan het federale parlement:

Renovatie station Gent-Sint-Pieters



Op vraag van het parlement onderzocht het Rekenhof de vertragingen en budgetoverschrijdingen bij de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters.

Het Rekenhof stelt vast dat de meerprijs en vertraging bij de eerste fase van de renovatie (sporen 12 tot 8) hoofdzakelijk het gevolg zijn van een herfasering van de werken om de veiligheid van de reizigers en de stiptheid van de treinen te garanderen tijdens de renovatie. Deze fase werd ruim 15 maanden te laat opgeleverd. De overheidsopdracht ervoor was in 2010 gegund aan een prijs die 20 % lager lag dan de raming, maar de totale kostprijs van deze eerste fase lag begin 2020 36,2 % hoger dan het gegunde bedrag.

De plaatsing van de overheidsopdracht voor de tweede fase van de renovatie (sporen 7 tot 1) verloopt zeer moeilijk. Een eerste overheidsopdracht werd begin 2017 stopgezet vanwege te hoge offerteprijzen, net zoals een tweede begin 2020, ondanks een belangrijke inperking van de opdracht. Midden september 2020 zou een derde procedure bekendgemaakt worden op basis van een vereenvoudigd ontwerp. Dit betekent een vertraging van ruim vier jaar voor het plaatsen van de opdracht voor deze tweede fase. De NMBS schuift eind 2027 naar voor als streefdatum voor de werken aan het station.

Op 25 april 2019 vroeg de Kamer van Volksvertegenwoordigers aan het Rekenhof om te onderzoeken hoe de aanzienlijke vertragingen van de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters ontstonden, waarom de initiële budgetten niet volstonden en het opgestelde ontwerp niet kon worden uitgevoerd.

### Aansturing

De renovatie van het station Gent-Sint-Pieters maakt deel uit van een ruimer masterplan voor de herinrichting van het station en de stationsomgeving. Dit masterplan werd in 2004 geformaliseerd door een samenwerkingsovereenkomst tussen de toenmalige unitaire NMBS, De Lijn, de stad Gent, het Vlaams Gewest en Eurostation. Het Rekenhof vond geen aanwijzingen dat de aansturing van het masterplan aan de basis ligt van de hogere kosten of langere termijnen voor de renovatie van het station.

## Budget

De budgettaire raming voor het masterplan nam tussen 2004 en 2019 met 13,8 % toe (uitgedrukt in euro<sub>2019</sub>). Het grootste deel daarvan is voor rekening van de NMBS en Infrabel. Sinds 2007 worden de ramingen voor de fases van de renovatie van het station duidelijk afgezonderd binnen het masterbudget. Het Rekenhof stelde vast dat het budget voor de eerste fase (spoor 12 tot 8) in februari 2019 17,3 % hoger lag dan in 2007. Het budget voor de tweede (spoor 7 tot 1) en derde fase (tram- en busstation) lag, uitgedrukt in euro<sub>2019</sub>, begin 2020 niet hoger dan in 2007.

## Termijnen

Het Rekenhof stelde vast dat een realistische planning geen prioriteit was bij de studies die voorafgingen aan de opstart van het masterplan in 2004. De initiële planning trok elf jaar uit voor de uitvoering van het masterplan en geen tijd voor de noodzakelijke administratieve procedures. Eind 2009 werd de termijn voor de eerste fase van de renovatie van het station met drie jaar verlengd tot ruim 5,5 jaar. Dat gebeurde om rekening te houden met de tijd die Infrabel nodig had voor de spoorwerken, de voorwaarden van het buiten werking stellen van de sporen, extra pompwerkzaamheden in de kelders van het station en aanpassingen aan de fietsstallingen. In 2016 werd, mee op basis van de ervaringen bij de eerste fase, de uitvoeringstermijn voor de tweede fase met ongeveer 4,5 jaar verlengd tot ruim 7 jaar. De werkzaamheden zouden aldus lopen tot midden 2026. Door problemen met de plaatsingsprocedure werd de streefdatum in 2017 doorgeschoven naar midden 2027 en in 2019 naar eind 2027.

## Overheidsopdrachten

Het Rekenhof stelde vast dat de eerste fase (spoor 12 tot 8) begin 2020 bijna 80 miljoen euro gekost had, dat is 36,2 % meer dan het gunningsbedrag (79,18 miljoen euro tegenover 58,14 miljoen euro). De opdracht werd voorlopig opgeleverd op 20 september 2018, dat is ruim vijftien maanden (468 dagen) te laat. De voornaamste oorzaak van zowel de vertraging als de meerprijs is een herfasering van de uitvoering van de opdracht. Daardoor konden tijdens de werken perronbreedtes van minimaal zes meter behouden worden in plaats van de vooropgestelde drie meter, wat noodzakelijk bleek na de indienstname van het eerste vernieuwde spoor.

De plaatsing van de overheidsopdracht voor de tweede fase (sporen 7 tot 1) verloopt zeer moeilijk. Nadat het budget begin 2014 met 11 % verhoogd was op basis van een gedetailleerde raming, werd het begin 2016 met 10 % verminderd om binnen het beschikbare budget te blijven. Twee plaatsingsprocedures werden stopgezet omdat de offerteprijzen de raming van de opdracht en de financiële draagkracht van de NMBS en De Lijn overschreden. Het Rekenhof is van oordeel dat de NMBS grondiger naar een verklaring voor de grote verschillen tussen de raming en de offertes had moeten zoeken. Een diepgaandere analyse had eventuele gebreken in de raming en/of marktversturende factoren kunnen aantonen. Een derde procedure zal in de loop van 2020 gestart worden op basis van een aangepast en vereenvoudigd concept waarover de stad Gent en de NMBS een consensus bereiken.

Volgens de planning bij het afsluiten van dit onderzoek zou deze nieuwe plaatsingsprocedure midden september 2020 bekendgemaakt worden, wat een vertraging van ruim vier jaar betekent.

### **Controle door de FOD Mobiliteit en de minister van Mobiliteit**

Het Rekenhof kon vaststellen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer de minister tijdig en in voldoende detail geïnformeerd heeft over de vertraging bij de aanbesteding van de tweede fase van de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters. De FOD drong daarentegen niet verder bij de NMBS aan op een grondigere analyse van de hoge offerteprijzen die aan de basis van deze vertraging liggen. De beleidscel van de minister vroeg geen bijkomende informatie op over de gerapporteerde problemen.

### **Antwoord van de geauditeerden en de minister**

De NMBS, Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer onderschrijven de vaststellingen van de audit. De minister van Mobiliteit reageerde niet op het ontwerpverslag.

---

### **Informatie voor de pers**

*Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.*

Het verslag *Renovatie station Gent-Sint-Pieters* werd aan het federale parlement bezorgd. Het is samen met de samenvatting en dit persbericht terug te vinden op [www.rekenhof.be](http://www.rekenhof.be).