

# Renovatie station Gent-Sint-Pieters

Op 25 april 2019 keurde de plenaire vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers een voorstel tot resolutie goed met het verzoek aan het Rekenhof “om de aanzienlijke vertragingen van de renovatiewerken van het station Gent-Sint-Pieters te onderzoeken”.

De Kamer van Volksvertegenwoordigers vroeg aan het Rekenhof:

1. een onderzoek in te stellen naar de vernieuwing van het station Gent-Sint-Pieters, met toepassing van de wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof;
2. de oorspronkelijke budgettaire ramingen en termijnen na te gaan, en de manieren waarop die tot stand kwamen;
3. na te gaan waarom de initiële budgetten niet volstonden, waardoor de opgestelde termijnen niet konden worden gerespecteerd en het opgestelde ontwerp niet kon worden uitgevoerd.

De renovatie van het station Gent-Sint-Pieters maakt deel uit van een ruimer masterplan dat geformaliseerd werd door de ondertekening op 6 juli 2004 van een samenwerkingsovereenkomst (SWO) tussen de toenmalig unitaire NMBS, De Lijn, de stad Gent, het Vlaams Gewest en Eurostation (tot 2018 filiaal van de NMBS). Dit masterplan bevatte een eerste budgettaire raming en planning.

## Budgettaire ramingen

De oorspronkelijke budgettaire ramingen in de SWO van 2004 waren onvolledig: een aantal kostenposten was nog niet gekwantificeerd en een aantal andere kostenposten ontbrak. Het globale niveau van de ramingen in de SWO en de verdeling ervan tussen de partijen hielden echter een engagement in van elk van de partijen en waren bijgevolg bindend. Bij de voorontwerpstudie in 2007 werden de ramingen uit de SWO aangevuld en grondig herschikt. De globale toename van het budget beperkte zich hierbij tot 1,7 %. Tussen 2004 en 2019 steeg het budget voor het volledige masterplan, uitgedrukt in euro<sub>2019</sub>, met 13,8 %. Die stijging is het resultaat van een gestage toename van het budget tussen 2004 en 2014 en een kostenreductie die in 2016 werd doorgevoerd.

De voorbereidende werken werden afgewerkt tegen een kost die uiteindelijk 7,8 % hoger lag – uitgedrukt in euro<sub>2019</sub> – dan de raming uit 2007. De ramingen voor projectmanagement en overhead verdubbelden nagenoeg tussen 2004 en 2019.

De gedetailleerde raming begin 2010 voor de eerste fase van de renovatie van het station (spoor 12 tot 8) lag 20,2 % hoger dan de raming bij de voorontwerpstudie. De gedetailleerde raming voor de tweede fase van de renovatie (spoor 7 tot 1) werd eind 2013 opgemaakt en lag 22 % hoger dan in 2007. Hierop werd midden 2015 een kostenreductie van 10 % doorgevoerd in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2016-2020. Daarmee kende de toename van het budget een keerpunt. Het resultaat van die kostenreductie wordt vanaf 2016 verrekend in het budget en gebruikt als raming voor de eerste en tweede plaatsingsprocedure voor de tweede fase van de renovatie van het station.

## Raming van de termijnen

Een realistische planning was geen prioriteit in de studies die voorafgingen aan de ondertekening van de SWO. De uitvoeringstermijn werd in 2004 op elf jaar geschat (2004-2014), waarvan vier jaar voor de voorbereidende werken, zes jaar voor de renovatie van het station en één jaar voor de afwerking en omgevingswerken. De start van de voorbereidende werken was gepland in 2004. Er was dus geen tijd uitgetrokken voor de noodzakelijke voorafgaande administratieve procedures.

Na het beëindigen van de voorontwerpstudie in 2007 veranderde de totale uitvoeringstermijn weinig. Het begin van de voorbereidende werken werd doorgeschoven naar 2007 en het einde van de werken naar eind 2016. Eind 2009 werd de termijn voor de renovatie van het station (eerste fase – spoor 12 tot 8) met drie jaar verlengd tot ruim 5,5 jaar 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 fietsenstallingen. Deze nieuwe termijn vormde de basisuitvoeringstermijn voor de overheidsopdracht voor de eerste fase (spoor 12 tot 8). In 2016 werd, rekening houdende met de ervaringen bij de eerste fase, de uitvoeringstermijn voor de tweede fase (spoor 7 tot 1) met ongeveer 4,5 jaar verlengd tot ruim zeven jaar. De werkzaamheden aan het station liepen hiermee tot midden 2026. Door problemen met de plaatsingsprocedure werd de streefdatum voor de werken in 2017 doorgeschoven naar midden 2027 en in 2019 naar eind 2027.

## Overheidsopdrachten voor de renovatie van het station

De eerste fase van de renovatie van het station (spoor 12 tot 8) werd midden 2010 gegund voor 58,14 miljoen euro. Ze ging van start op 8 november 2010. Het einde van de werken was gepland op 9 juni 2017. De opdracht werd uiteindelijk voorlopig opgeleverd op 20 september 2018, 468 dagen later dan de uiterste datum. De totale kostprijs van de eerste fase bedroeg bij het afsluiten van dit onderzoek 79,18 miljoen euro. 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 van de renovatie verloopt zeer moeilijk. Om de verschillende fases op elkaar te laten aansluiten moest deze opdracht midden 2016 worden aangekondigd. Twee procedures werden inmiddels stopgezet omdat de offerteprijzen aanzienlijk hoger lagen dan de ramingen en het beschikbare budget van de NMBS en De Lijn. Het Rekenhof is van oordeel dat de NMBS grondiger naar een verklaring voor de grote verschillen tussen de raming en de ingediende 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 waarbij de grote overkapping werd gewijzigd, het aantal fietsenstallingen werd opgetrokken (onder meer door het gebruik van etagerekken, maar zonder de geplande uitgravingen waardoor toekomstige capaciteitsuitbreidingen gehypothekeerd worden) en de reizigerstunnel onder het tramstation geschrapt. Met deze aanpassingen, waarover een consensus werd bereikt met de stad Gent, beoogt de NMBS de opdracht voor de tweede fase van de renovatie te gunnen zonder nood aan bijkomend budget. De raming van de kosten voor extra

studies naar aanleiding van de wijzigingen aan de tweede fase van de renovatie van het station was begin februari 2019 opgelopen tot 3,5 miljoen euro. 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 voor de plaatsing van de opdracht.

### **Aansturing van het masterplan**

De organen voor de aansturing van het masterplan Gent-Sint-Pieters werden grotendeels conform de SWO uitgewerkt en er zijn geen aanwijzingen dat deze aansturing niet gewerkt heeft. Het projectmanagementteam heeft blijk gegeven van grote flexibiliteit bij de invulling van haar takenpakket en heeft het belang van het project altijd vooropgesteld, ook bij contractuele problemen. Er zijn geen concrete aanwijzingen dat de manier waarop het masterplan wordt aangestuurd aan de basis ligt van hogere kosten of langere termijnen.

### **Controle door de FOD Mobiliteit**

De FOD Mobiliteit en Vervoer controleert en volgt de investeringsdotaties voor de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters op. De FOD heeft de minister tijdig en in voldoende detail geïnformeerd over de vertraging bij de aanbesteding van de tweede fase van de renovatie van het station Gent-Sint-Pieters, maar drong 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.

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