



VLAAMSE RAAD

ZITTING 1993-1994

OPENBARE COMMISSIEVERGADERINGEN

HANDELINGEN

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN EN VERVOER

VERGADERING VAN 15 JUNI 1994

Interpellatie van de heer P. Hostekint tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de reorganisatie van de administratie waterinfrastructuur en Zeewezen

VOORZITTER : de heer E. Beysen

— *De interpellatie wordt gehouden om 10.20 uur.*

Interpellatie van de heer P. Hostekint tot de heer T. Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de reorganisatie van de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen

De voorzitter : Aan de orde is de interpellatie van de heer Hostekint tot de heer Kelchtermans, Vlaamse minister van Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden, over de reorganisatie van de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen.

De heer Hostekint heeft het woord.

De heer P. Hostekint : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is momenteel een organisatieplan klaar — de zogenaamde HOOP, Homogene Organisationsontwikkelingsplannen — dat voorziet in een hertekening van de structuur van het ministerie in drie bestuurlijke niveaus : het departement, de administratie en de afdeling. Het plan zou één van de komende weken aan de Vlaamse regering ter goedkeuring worden voorgelegd.

In dat verband vraag ik de aandacht van de minister voor de reorganisatie in de administratie Waterinfra-

structuur en Zeewezen, meer bepaald voor de situatie van de huidige directie Kortrijk, die thans 120 personeelsleden tewerkstelt.

Volgens de informatie waarover ik beschik, zou in de nieuw uitgetekende structuur voor deze administratie, die tien afdelingen telt, niet meer voorzien zijn in een afdeling Kortrijk. Dit zou eveneens het geval zijn voor de dienst die te Sint-Niklaas is gevestigd, de Dolso — Dienst Ontwikkeling Linker-Scheldeoever.

Nochtans wordt in het project Vlaanderen-Europa 2002 van de Vlaamse regering expliciet bepaald dat de binnenvaart met 25 percent moet toenemen. De binnenvaart biedt inderdaad een valabel alternatief voor het transport van industriële vrachten. Het vervoer te water kan een oplossing bieden voor de oververzadiging van de wegen en de milieuproblemen die het vrachtwagenvervoer in het sterk verstedelijkte Vlaanderen, en in het bijzonder in Zuid-West-Vlaanderen, teweegbrengt. Bovendien zijn de infrastructuurkosten ten laste van de gemeenschap, laag.

Waterwegen vergen weinig onderhoud. Een zeer intensief gebruik van de waterwegeninfrastructuur resulteert eveneens in lagere kosten. Per kilometer infrastructuur wordt via de waterwegen 3,5 miljoen ton vervoerd, tegenover 2,5 miljoen ton via het spoor en 1,5 miljoen ton via de weg. Ter illustratie : één schip

met een capaciteit van 1.200 ton vangt 40 goederenwagens en 60 vrachtwagens. Bovendien verbruiken binnenschepen weinig energie per ton-kilometer. Daarom zijn ze niet alleen goedkoop, maar veroorzaken ze ook aanzienlijk minder lucht- en waterverontreiniging.

Wat de situatie in Kortrijk en Zuid-West-Vlaanderen betreft, is de binnenvaart voor deze streek erg belangrijk. Het is een economische troef, die in de toekomst ongetwijfeld kan worden uitgespeeld. De binnenvaart vervult een speerpuntfunctie van Zuid-West-Vlaanderen naar Wallonië en Frankrijk en kan meer mogelijkheden bieden voor onze havens van Antwerpen en Gent. In Frankrijk strekt het waterwegennet van Nord-Pas de Calais zich uit over 680 kilometer, waarvan 215 kilometer bevaarbaar zijn door schepen tot 1.350 ton, de zogenaamde schepen met groot gabarit. Een aansluiting van de havens van Halluin en Lille met de grote zeehavens biedt ook voor Zuid-West-Vlaanderen nieuwe perspectieven. Rijsel zou dan niet alleen optimaal verbonden zijn met Duinkerke, wat nu het geval is, maar ook met Gent en Antwerpen. Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor de haven van Roeselare, die dan niet meer uitsluitend zou zijn verbonden met de haven van Gent, maar een intensieke trafiek zou kunnen ontwikkelen met de Noordfranse metropool.

Hostekint

Sedert oktober 1986 kunnen schepen van 1.350 ton met 2,50 meter diepgang de havens van Roeselare en Izegem aandoen. Sedertdien is de scheepvaarttrafiek er met 50 percent toegenomen.

De stop te Kortrijk belet evenwel dat belangrijke bevoorradingstrafieken voor de olie- en veevoedersector, die in de streek van Roeselare, Izegem en Kortrijk zeer belangrijk zijn, de Mandelstreek bereiken. Terwijl in onze streek hard wordt gewerkt aan projecten om de binnenvaart en de Leie te herwaarderen en druk wordt uitgeoefend op de Vlaamse regering — de motie in verband met de doortocht door Kortrijk — stelt het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap voor om de dienst Waterwegen te Kortrijk af te schaffen of over te plaatsen naar Gent. De verbinding Kortrijk-Rijsel wordt dus volgens de plannen beter geleid vanuit Gent.

Uit de plannen blijkt dat bij de reorganisatie een filosofie van centralisatie van het beleid wordt verdedigd rond de havens Gent, Antwerpen en Oostende. Brussel krijgt echter vier van de tien afdelingen toegewezen die lager scoren dan de norm van 300 a 400 personeelsleden voor de zogenaamde buitendiensten.

Op een ogenblik dat decentraliseren aan belang wint, wil de Vlaamse Gemeenschap de waterbeheersing centraliseren. De overstromingen van vorig jaar hebben echter duidelijk aangetoond hoe belangrijk de kennis van de situatie ter plaatse door ervaren personeel is.

De dienst te Kortrijk en te Sint-Niklaas opdoeken is in het nadeel van het waterbeheer, de binnenvaarttrafiek, de klantgerichte dienstverlening en de kalibreringswerken in de binnenstad van Kortrijk. Een uitbouw van deze dienst met het oog op de verdere samenwerking met Noord-Frankrijk zou wenselijk zijn en zelfs in het voordeel spelen van de dienst

te Gent, die zich dan volledig op de haven van Gent, de ringvaart en het kanaal Gent-Terneuzen kan concentreren.

In dit kader had ik graag van de minister vernomen of de HOOP-plannen reeds aan de Vlaamse regering werden voorgelegd. Indien dit het geval is, is het dan juist dat de plannen inzake de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen inderdaad in geen afdeling te Kortrijk voorzien? Heeft de regering reeds een standpunt ingenomen ten opzichte van deze plannen? Kan het behoud van een afdeling te Kortrijk in het kader van een herverdeling van de stroombekkens vooralsnog worden overwogen, gelet op het belang van de waterbeheersing en de scheepvaart in Zuid-West-Vlaanderen en de mogelijke verbinding met Wallonië en Frankrijk?

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer J. De Meyer : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit mij aan bij de interpellatie van de heer Hostekint.

Dolso, de Dienst Ontwikkeling linker-Scheldeoever, wordt eveneens betrokken bij de reorganisatie van het Zeewezen. Deze dienst, die momenteel is gevestigd te Sint-Niklaas, dreigt te worden afgeschaft, teneinde op te gaan in één afdeling Antwerpse Zeediensten, gevestigd te Antwerpen.

Dolso werd opgericht in 1969 en had als taak het ontwerp en het toezicht op de uitvoering van alle water- en wegebouwkundige infrastructuurwerken, nodig voor de ontwikkeling van de Waaslandhaven en voor de voorbereiding van de daarmee gepaard gaande massale onteigeningen, met grote aandacht voor de sociale begeleiding.

Sedert de oprichting van Dolso is voldoende gebleken dat deze dienst op zijn taak was berekend. De verwachtingen ter zake werden dan ook ten volle ingelost. Niet alleen bij

het ontwerp van en het toezicht op de infrastructuurwerken, ook op de rechteroever en bij de begeleiding van de onteigeningen, die vaak en voor zeer velen hard zijn aangekomen, heeft Dolso, door de wijze waarop hij zich van zijn taak heeft gekwetend, onschatbare diensten bewezen. Als technisch, concipiërend en ondersteunend instrument voor de Maatschappij voor Grond- en Industrialisatiebeleid van het linker-Scheldeoevergebied en voor het Havenbedrijf Antwerpen, vervult Dolso eveneens een onvervangbare rol.

Bovendien werd door de vestiging van een afzonderlijke dienst voor de ontwikkeling van de Wase linker-Scheldeoever, het Waasland dichter bij de gehele ontwikkeling op zijn grondgebied betrokken en konden de aspiraties en verzuchtingen die er leefden gemakkelijker en meer rechtstreeks naar de bestuurlijke en uitvoerende echelons worden geventileerd.

Het zou dan ook onverantwoord zijn deze in de regio verankerde dienst zomaar af te schaffen. De uitbouw van de infrastructuur is immers nog niet ten einde, de bouw van onder andere het Verrebroekdok staat voor de deur.

Het verlies van een specifieke dienst voor de begeleiding van deze uitbouw zou als een groot verlies worden gevoeld, en het Waasland zou een valabele gesprekspartner verliezen. Tevens zou de mogelijkheid om de infrastructuurontwikkeling binnen zijn grenzen bij te sturen, sterk worden gehypothekerd.

Ik dring er dan ook op aan om de aanbevelingen inzake de overheveling van Dolso niet te volgen, aangezien zij blijkbaar uitsluitend zijn gebaseerd op een koele en vermeende rationalisatie, waarbij geen rekening werd gehouden met de niet in cijfers uit te drukken meerwaarde van de menselijke verankering en van het functioneren van een openbare dienst dicht bij de burger.

De Meyer

Dit standpunt wordt ingenomen door alle politieke partijen.

De voorzitter : De heer Cordeel heeft het woord.

De heer M. Cordeel : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit mij volkomen aan bij wat de heer De Meyer heeft gezegd.

De voorzitter : Minister Kelchtermans heeft het woord.

Minister T. Kelchtermans : Mijnheer de voorzitter, over dit onderwerp werd op 17 maart 1994 reeds een parlementaire vraag gesteld.

Wat voorligt, zijn een aantal voorbereidende discussies en eveneens een aantal deelbeslissingen die een rechtstreeks gevolg zijn van het Vlaamse personeelsstatuut van 24 november 1993, met betrekking tot de organisatie van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze reorganisatie blijft uiteraard niet beperkt tot Waterinfrastructuur en Zeewezen. De ambitie binnen deze administratie is, om van 300 besturen te komen tot ongeveer 135 afdelingen.

De heer Van den Bossche, minister voor Ambtenarenzaken, werd hierover door de heren Van der Poorten en Vautmans overigens uitvoerig geïnterpelleerd tijdens de vergadering van 19 mei 1994. In deze interpellatie komt dus ook het antwoord voor van de verantwoordelijke minister voor de globale opzet van deze operatie.

Wij voelen ons vanzelfsprekend betrokken bij datgene wat er gebeurt in de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen. Welnu, in het kader van deze homogene organisatieontwikkelingen, stapt men af van het bestaande hiërarchisch opgebouwde organisatie-model en wil men dit herleiden tot drie bestuurlijke niveaus, namelijk het departement, in dit geval de LIM, onder de leiding van de secretaris-generaal, de administratie, onder de leiding van de directeur-generaal en de afdelingen,

onder de leiding van een afdelingshoofd. In het kader van de veranderingsstrategie in de Vlaamse administratie, zal het aantal van 300 besturen dus worden verminderd tot 135.

De nieuwe indeling van de zes departementen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in administraties en afdelingen past in het kader van de responsabilisering, uit te werken door de departementale stuurgroepen en in feite door de administratie zelf die hiervoor het best is geplaatst. Zij worden evenwel bijgestaan door externe organisatie-deskundigen.

Het ontwerp van het interdepartementaal organisatieplan zou overigens tijdens de eerstvolgende weken bij de Vlaamse regering moeten worden ingediend door het college van secretarissen-generaal dat ter zake verantwoordelijk is.

Vervolgens zal ik antwoorden op de concrete vragen.

Ten eerste, de homogene organisatie- en ontwikkelingsplannen werden nog niet aan de Vlaamse regering voorgelegd.

Ten tweede, bijgevolg is er nog geen standpunt bepaald.

Ten derde, inzake de vraag of de regering de bedoeling heeft om de administratie Waterinfrastructuur en Zeewezen te centraliseren, kan ik antwoorden dat uitdrukkelijk werd vermeld dat het niet de bedoeling was om te centraliseren, maar integendeel om te decentraliseren. Decentraliseren mag dus geen synoniem zijn voor een opdeling van het management. De opdracht was om de concrete dienstverlening en het management te centraliseren vanop het meest functionele niveau. Deze niveaus zijn niet noodzakelijk gelijk; men kan dus ook een opdeling maken tussen het niveau van de dienstverlening en van het management.

Het management is beperkt tot het functionele niveau, bijgevolg kan er meer coördinatie tot stand komen.

Ten vierde, op de vraag of de afdeling te Kortrijk en Dolso in hun huidige vestigingsplaats kunnen worden behouden, kan ik een bevestigend antwoord geven. Dit kan inderdaad. Het is logischer om in de organisatiestructuur het management en de afdelingen logischer en functioneler te groeperen.

Mijnheer de voorzitter, ik meen dat ik hiermee heb geantwoord op de essentie van de vragen, namelijk of het uitvoerende niveau zo dicht mogelijk bij de plaats van het gebeuren zal zijn gevestigd, ofwel of het zal worden verplaatst naar een aantal verafgelegen vestigingsplaatsen. Dit is dus wel het geval voor de algemene leiding, maar niet voor de uitvoerende diensten en de buitendiensten. Het is perfect mogelijk dat deze diensten een andere vestigingsplaats hebben dan het afdelingshoofd, de coördinatie en de leiding.

De voorzitter : De heer Hostekint heeft het woord.

De heer P. Hostekint : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, dat voor het betrokken personeel ongetwijfeld een geruststelling is.

De structurele reorganisatie betekent concreet dat de afdeling Kortrijk behouden blijft.

Minister T. Kelchtermans : Kortrijk is geen afdeling, maar een buitendienst, die als dusdanig blijft bestaan. Ik zal ervoor pleiten dat de vestigingsplaats onafhankelijk wordt beoordeeld. Het afdelingshoofd stelde echter voor om een aantal diensten te coördineren.

De heer P. Hostekint : Kortrijk blijft dus een buitendienst die ressorteert onder een afdeling. Ik vermoed dat men hiervoor Gent zal kiezen.

Minister T. Kelchtermans : Er moet een voorstel worden ingediend door

Kelchtermans

het college van secretarissen-generaal, gebaseerd op het advies van de departementale stuurgroep, die het voorstel in zijn geheel aan de Vlaamse regering moet voorleggen.

De voorzitter : De heer De Meyer heeft het woord.

De heer J. De Meyer : Mijnheer de minister, ik heb begrepen dat er op dit ogenblik nog maar enkel sprake is van voorbereidende gesprekken, maar dat er in de Vlaamse regering nog geen definitieve beslissing werd genomen. Driehonderd besturen worden teruggebracht tot 135 afdelingen.

DOLSO kan dus verder blijven functioneren in zijn huidige vestigingsplaats te Sint-Niklaas. De leiding van deze dienst zal echter elders gevestigd zijn.

Kunt u mij meedelen welk rechtstreeks voordeel dit zal opleveren ?

Minister T. Kelchtermans : Het uitgangspunt, met name het terugbrengen van driehonderd besturen tot 135 afdelingen, werd door de Vlaam-

se regering aanvaard. Dit zal dus ongetwijfeld consequenties hebben.

Zowel wat Dolso als wat Kortrijk betreft, zal de dienst als dusdanig zijn zelfstandigheid als buitendienst behouden. Enkel het coördinerend management zal op een andere plaats gebeuren.

De heer J. De Meyer : Mijnheer de minister, ik wil enkel weten of de vestiging van het beleid op een andere plaats voordelen oplevert.

Minister T. Kelchtermans : Het voordeel is dat het huidig strak hiërarchisch model wordt vereenvoudigd. Wij zullen evolueren naar drie niveaus : het departement, de administratie onder leiding van de directeur-generaal, en 135 afdelingen in plaats van de huidige 300 besturen, die onvermijdelijk een aantal overlappingsen en desorganisatie meebrengen. De toekomstige 135 afdelingen zullen een coördinerend management voeren, gegroepeerd in afdelingen.

De buitendiensten kunnen binnen dit management hun huidige activiteiten blijven ontwikkelen. Daarom bestaat geen tegenstrijdigheid.

Er is een duidelijk onderscheid tussen een werkingsplaats in zijn huidige vorm en een afdeling waar het coördinerend management via de afdelingshoofden gebeurt. Dit organigram is rationeel zeker te verantwoorden.

De heer P. Hostekint : Het coördinerend management wordt uitgeoefend vanop een andere plaats. Kan dit eventueel repercussies hebben op de personeelsformatie, meer specifiek te Kortrijk en Sint-Niklaas ?

Minister T. Kelchtermans : Het is te vroeg om hierover een uitspraak te doen. Ik kan u wel zeggen dat dit niet noodzakelijk repercussies hoeft te hebben. De vestiging van het algemeen management heeft niet noodzakelijk gevolgen voor het personeel en de betrokken diensten. Buiten de algemene coördinatie en de hoofdverantwoordelijkheid, verandert er niets.

— *Het incident wordt gesloten om 10.45 uur.*

HANDELINGEN

De handelingen zijn het woordelijk verslag van de plenaire vergaderingen en van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties.

Ze worden in twee edities uitgegeven :

- de eerste, met witte kaft en het embleem van de Vlaamse Raad in goudkleur, bevat de handelingen van de plenaire vergaderingen ;
- de tweede, met witte kaft en met onderaan rechts de letter C met een chronologisch volgnummer, de vermelding van de commissie met het volgnummer van de vergadering per commissie, bevat de handelingen van de in openbare commissievergaderingen gehouden interpellaties. Per commissie en per vergadering wordt een editie van de handelingen uitgegeven.

AZRV : Commissie voor de Algemene Zaken, het Reglement en de Verzoekschriften

BAAZ : Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden en Ambtenarenzaken

BEAG : Commissie voor Buitenlandse en Europese Aangelegenheden

CULT : Commissie voor Cultuur

EELW : Commissie voor Economie, Energie, Landbouw en Werkgelegenheid

FIBE : Commissie voor Financiën en Begroting

HROL : Commissie voor Huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Landinrichting

LENA : Commissie voor Leefmilieu en Natuurbehoud

MEDI : Commissie voor de Media

ONVW : Commissie voor Onderwijs, Vorming en Wetenschapsbeleid

OPWV : Commissie voor Openbare Werken en Vervoer

SAMW : Commissie voor Samenwerking

WEGE : Commissie voor Welzijn en Gezondheid