

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2000-2001

14 juni 2001

VERSLAG

– van het Rekenhof –

over de uitvoering door de Vlaamse regering van de resoluties van het Vlaams Parlement

ADVIES

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door mevrouw Hilde Claes
aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting**

**(Hoofdstuk 2 Resolutie van 10 juli 1996 betreffende de bespreking van het Boek van het Rekenhof ;
Hoofdstuk 10 Resolutie van 31 maart 1999 betreffende de beheersovereenkomst met de
Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn (VVM))**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans, Paul Van Malderen ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

mevrouw Hilde Claes, de heer Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

Zie :

39 (1999-2000)

- Nr. 1 : Verslag van het Rekenhof
- Nr. 2 : Advies namens de Commissie voor Institutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken
- Nr. 3 : Advies namens de Commissie voor Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening
- Nr. 4 : Advies namens de Commissie voor Binnenlandse Aangelegenheden, Huisvesting en Stedelijk Beleid

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie heeft op 17 mei, 5 en 14 juni 2001 het verslag van het Rekenhof over de uitvoering door de Vlaamse regering van de resoluties van het Vlaams Parlement besproken.

Na een toelichting door de minister volgde een replek van vertegenwoordigers van het Rekenhof en een discussie tussen de leden van de commissie en de minister.

I. Toelichting door de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie

1. Resolutie van 10 juli 1996 betreffende bespreking van het Boek van het Rekenhof 1995

Zoals in het verslag van het Rekenhof staat vermeld, zijn de meeste resoluties uitgevoerd of werd een aanzet gegeven voor de uitvoering.

De laatste knelpunten situeren zich op het vlak van :

- het prijsonderzoek ;
- het intern controlesysteem van de overheidsinstellingen en Diensten met Afzonderlijk Beheer ;
- de verantwoordelijkheden van laakbare praktijken bij de Liefkenshoektunnel ;
- het jaarlijks omstandig verslag van het Vlaams Infrastructuurfonds ;
- de gelijkmatige spreiding van de gunningen over het jaar ;
- het vrijwaren van de beleidskredieten van verrekeringen en verwijlntresten ;
- het bijsturen van de ramingsmethoden voor de begrotingskredieten.

Prijsonderzoek

Vooreerst meldt de minister dat er een prijzendatabank in opbouw is.

Voor de administratie Wegen en Verkeer is de methodiek vastgelegd om uit een 2.000-tal standaardposten referentie-eenheidsprijzen af te leiden.

Dezelfde methodiek zal op de standaardposten van de administratie Waterwegen en Zeewezen en Elektromechanica toegepast worden. Het is de bedoeling gelijklopend met het programma Delta, waarvoor in de aangepaste begroting 2001 opnieuw een krediet wordt opzijgezet binnen het Vlaams Infrastructuurfonds, de prijzendatabank operationeel te maken.

Ook voor AWZ is, in het kader van de uitbouw van de prijzendatabank, de introductie van het standaardbestek en het gebruik van de standaardposten die hierin zijn opgenomen, een belangrijke verbetering. De prijzen kunnen nu echt vergeleken worden omdat de inhoud van de posten uniform is.

Daarenboven werd een regeling opgesteld bij omzendbrief 2000/3 van 17 mei 2000 waarin de modaliteiten worden bepaald voor overleg met de dienst Algemene Technische Ondersteuning (ATO). Deze omzendbrief wordt strikt toegepast.

De raadpleging van de vermelde dienst leidt tot een beter inzicht en kennis op het vlak van de prijzen.

Evenwel wordt opgemerkt dat de prijzen die de aannemers geven bij openbare aanbestedingen sterk afhankelijk is van de concurrentie van het ogenblik, zodat een goed prijsonderzoek niet altijd kan worden verzilverd, doch de nieuwe instrumenten met name het standaardbestek en het operationeel maken van Delta zullen de nauwkeurigheid van de kostprijsramingen alleszins verbeteren. Ook het ter beschikking zijn van een centrale prijzendatabank zou hieraan sterk ten goede komen.

Intern controlesysteem VOI's/DAB's

Door het wegvallen van het voorafgaand visum van het Rekenhof bij de uitgaven van het Vlaams Infrastructuurfonds, werd een degelijk intern systeem uitgewerkt waarbij iedere betrokken ambtenaar gewezen wordt op de precieze omschrijving van taken, controleprocedures en verantwoordelijkheden. Aldus worden de nodige waarborgen geboden inzake de juistheid, werkelijkheid en regelmatigheid van de uitgaven.

Wat betreft de wijze waarop de originele verantwoordingsstukken voor de door het VIF gedane betalingen en ontvangsten moeten worden be-

waard, werd eveneens een verantwoordelijke ambtenaar aangesteld.

De responsabilisering en sensibilisering van de betrokken ambtenaar is voor het ogenblik ruim voldoende aanwezig.

Het VIF vormt geen afzonderlijke organisatorische entiteit. Naast de rekenplichtige ambtenaar en de verantwoordelijke van het VIF is gans de afdeling Begroting en Boekhouding betrokken bij de werking van het VIF.

Verantwoordelijkheden laakbare praktijken bij de Liefkenshoektunnel

De minister benadrukt dat de bevoegdheid met betrekking tot de Liefkenshoektunnel officieel niet bij hem ligt. Het is de minister bevoegd voor Economie die de leden van de raad van bestuur aanstelt. Wat de financiële transacties betreft, deze vallen onder de bevoegdheid van de minister bevoegd voor Financiën.

De minister voelt zich dan ook niet aangesproken een onderzoek in te stellen naar de verantwoordelijkheden van de laakbare praktijken die werden vastgesteld door het Rekenhof. Hij denkt dan ook dat de commissie Financiën en Begroting hiervoor een meer geschikt platform biedt.

Jaarlijkse rapportering VIF

Op 24 maart 2000 werd het verslag over de begrotingsjaren 1992 tot en met 1998 overgemaakt aan het Vlaams Parlement en aan het Rekenhof.

Op 30 juni 2000 werd tevens het verslag over het begrotingsjaar 1999 overgezonden aan het Vlaams Parlement en aan het Rekenhof.

De minister meent dat hiermee ondertussen gevolg is gegeven aan de aanbevelingen van het Rekenhof.

Gelijkmatige spreiding van de gunningen over het jaar

Het spreiden der gunningen en vastleggingen is één van de punten die speciaal worden opgevolgd door de werkgroep Financieel Beheer.

Wat de gunningswijzen betreft, werden reeds goede resultaten geboekt. Wat betreft de spreiding der aanbestedingen 2000 kan, voor wat AWV betreft, vermeld worden dat de afdelingen Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen zeer goed scoren. De andere afdelingen werden aangespoord extra inspanningen terzake te leveren.

Aan het probleem van de eindejaarspieken in de vastleggingen kon tot op heden nog geen structurele oplossing gegeven worden. De invoering van mijlpalen, waaronder de conceptfase, het opmaken van fysische programma's voor twee jaar en het opmaken van meerjarenplannen, moet op termijn aan dit probleem een structurele oplossing geven.

Het is evenwel noodzakelijk dat een realistisch aantal personeelsleden, voornamelijk ingenieurs en technici, ter beschikking komen om de projecten tijdig op te starten en uit te werken. Dit zal mogelijkerwijze worden bekomen zodra de hervorming van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in een definitieve fase komt.

Vrijwaren van de kredieten van verrekeningen en verwijlintresten, bijsturen van de ramingsmethoden voor de begrotingskredieten

Inzake verwijlintresten heeft de Vlaamse overheid, het departement LIN in het bijzonder, vanaf 1993 het roer drastisch omgegooid. Dankzij tal van maatregelen werd het bedrag aan verwijlintresten van jaar tot jaar fors teruggedrongen, namelijk van 725 miljoen in 1993 tot 65 miljoen frank in 2000.

De steeds dalende trend werd in 2000 stopgezet met een lichte stijging tot 65 miljoen frank (rekening houdend evenwel met een paar oude dossiers uit de periode 92-96 t.b.v. 14 miljoen frank).

Betaalde intresten in 1996, 1997, 1998, 1999 en 2000

350.000.000					
300.000.000	314.228.925				
250.000.000					
200.000.000					
150.000.000					
100.000.000		118.425.592			
50.000.000			87.821.597	55.049.889	65.000.000
0	1996	1997	1998	1999	2000

Die spectaculaire daling was het gevolg van een aantal fundamentele wijzigingen in het kredietbeheer, zoals de oprichting van het Vlaams Infrastructuurfonds, de mogelijkheid tot vlotte herverdeling van de ordonnanceringskredieten over het hele departement LIN, het wegwerken van het structurele tekort aan ordonnanceringskredieten bij LIN, de invoering van een bufferkrediet en de actieve opvolging van de investeringsdossiers in de administraties Wegen en Verkeer, Waterwegen en Zeewezen.

Door een actieve en intensieve rapportering over de vastleggingen, ordonnanceringen, vereffeningsdossiers en verwijlintresten, zowel aan de directieraad als aan de afdelingshoofden werd de voortgangscontrole op het beheer van de betalingsdossiers binnen LIN nog opgedreven.

Dit alles heeft geleid tot een verhoging van het verantwoordelijkheidsgevoel en de optimalisatie van het financiële management van de afdelingen.

Tal van maatregelen werden uitgewerkt om de verwijlintresten van jaar tot jaar terug te dringen, waaronder belangrijke studies en onderzoeken met het oog op het uniformiseren van de vereffenings- en betalingscyclus.

De betrokken processen worden zo nodig bijgestuurd of geoptimaliseerd.

De verwijlintresten die nu nog voorkomen, zijn tot een minimum gereduceerd.

Deze verwijlintresten zijn in hoofdzaak het gevolg van enerzijds de zeer rigide en strakke bepalingen in de wetgeving op de overheidsopdrachten en de Rijkscomptabiliteit, o.a. verrekeningen waar niet tijdig een overeenkomst met de aannemer omtrent de prijzen kan afgesloten worden.

Anderzijds zijn verwijlintresten te wijten aan uitspraken van Hoven en Rechtbanken over dossiers

uit het verleden. Deze dossiers die geheel of gedeeltelijk worden aangerekend op het activiteitenprogramma genereren aanzienlijke intresten zonder dat de administraties hier vat op hebben.

Op het huidig ogenblik zijn de verwijlintresten die te wijten zijn aan laattijdige betaling en/of gebrek aan ordonnanceringskredieten zeer beperkt ingevolge de hierboven geciteerde en reeds genomen maatregelen.

Bovendien zal binnen het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap op 1 oktober 2001 de economische boekhouding worden ingevoerd die middels een opvolgingssysteem, namelijk “oracle financials”, een aantal gegevens zal opvolgen en rapporteringen zal mogelijk maken.

Vanaf dat ogenblik zal permanent worden beschikt over de nog openstaande verplichtingen in de economische boekhouding.

Daarnaast zal vanaf dezelfde datum ook de interne controle op het gebruik van ALLE middelen van de overheid nadrukkelijk worden versterkt, op zowel het gebruik van de middelen van de gewone begroting als van deze van de Diensten met Afzonderlijk Beheer, en dus ook het VIF.

Deze versterking van de interne controle zal vooral gebaseerd zijn op een doorgedreven functiescheiding tussen de actoren die tussenkomen in het uitvoeringsproces. De uitoefening van elke functie zal gebaseerd zijn op gedetailleerde procesbeschrijvingen, uitgebreide functiebeschrijvingen én uitgebreid gedocumenteerde gedetailleerde procedures.

Dit zijn allemaal zaken die vandaag slechts rudimentair zijn uitgebouwd.

Binnen AWZ werd bovendien een actieplan “Beter investeren” opgemaakt waarvan de realisatie bij AWZ als een topprioriteit beschouwd wordt.

Zonder hierop dieper in te gaan, worden hier toch de 5 onderdelen van het actieprogramma opgesomd :

- 1) grondige reorganisatie van de aanpak van het proces investeringen en het opzetten van ondersteunende sturingssystemen ;
- 2) het opzetten van een aantal plannings-, opvolgings- en controlesystemen ;
- 3) het inventariseren en regulariseren van problemen en onopgeloste dossiers ;

4) het invoeren van cultuurveranderingen bij de uitvoering van investeringen, onder meer door :

- het organiseren van nauwer contact en overleg met de projectingenieurs ;
- het nemen van motiverende maatregelen ;
- het aanreiken van een ondubbelzinnig en werkbaar juridisch en administratief kader waarbinnen het project investeringen dient uitgevoerd en sanctionerend optreden bij moedwillige overtredingen ;

5) optimaliseren van de communicatie met de minister inzake investeringen.

Dit actieplan zal fasegewijs moeten ingevoerd worden.

In zijn managementadvies bij de doorlichting van AWZ heeft de consultant aanbevolen dat AWZ zou evolueren naar een functionele organisatievorm. In dit kader werd reeds op 30 april 2000 door het COVA beslist het proces investeringen afdelingsoverschrijdend aan te pakken en hiervoor een directieteam op te richten.

Dit directieteam kreeg volgende opdrachten :

- sturen van de implementatie van het procesplan en het personeelsplan voor het proces ontwerp en uitvoeren van werken ;
- introductie van projectmanagement bij AWZ ;
- opzetten van een managementinformatiesysteem voor het proces investeringen.

Deze opdrachten zijn in uitvoering.

In het kader van het opzetten van een aantal plannings-, opvolgings- en controle systemen werden reeds volgende acties ondernomen :

- de opmaak van een driejarenprogramma ;
- de opmaak van een aanbestedingskalender ;
- het bijhouden van een kalender van nota's aan de Vlaamse regering.

Via het in opmaak zijnde managementinformatiesysteem zullen de geplande werken ook daadwerkelijk opgevolgd worden en zullen afwijkingen vastgesteld worden.

Het departement LIN zit niet stil om de aanbevelingen van het Hof te kunnen eerbiedigen. Toch is een ogenblikkelijke invulling van alle aanbevelingen een utopie. Met de bereikte resultaten werd reeds een belangrijke weg afgelegd, doch in de komende maanden en jaren zullen nog verder inspanningen dienen geleverd voor de verdere invulling van de controlesystemen. Veel heil wordt er in dit kader verwacht van het nieuwe systeem inzake economische boekhouding dat een degelijke opvolging en rapportering zal toelaten en dat vanaf 1 oktober 2001 operationeel wordt.

2. *Resolutie van 31 maart 1999 betreffende de beheersovereenkomst met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn*

Ingevolge de aanbevelingen die werden geformuleerd in de resolutie van het Vlaams Parlement van 31 maart 1999, kan worden toegelicht dat de goedkeuring van het decreet inzake de organisatie van het personenvervoer tot gevolg heeft dat er volledig kan tegemoetgekomen worden aan deze resolutie, met name :

- de beheersovereenkomst is toegevoegd aan het ontwerp van begrotingsdecreet ;
- de VVM heeft een meerjarenplan opgesteld inzake de realisatie van basismobiliteit en stelt jaarlijks een meer gedetailleerd actieplan op naar aanleiding van de begrotingsopmaak van het volgende jaar ;
- ingevolge de goedkeuring van het decreet inzake de organisatie van het personenvervoer zullen de normen inzake basismobiliteit en het netmanagement in uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse regering worden vastgelegd. Derhalve is het niet langer nodig om deze bepalingen onderdeel te laten uitmaken van de beheersovereenkomst. Op deze wijze wordt de sociaal-maatschappelijke opdracht van de VVM veel specifiekier gedefinieerd, zoals het Vlaams Parlement dat ook wenst ;
- het instellen van normen zal ook toelaten dat er meetinstrumenten ontwikkeld worden die toelaten om na te gaan in hoeverre de normen worden nageleefd. Terzake werd de nodige rapportering in het decreet voorzien ;
- tengevolge hiervan zal de evaluatie van de normen en van de beheersovereenkomst gemakkelijker en meetbaar worden. Dit zal worden opgenomen in de volgende beheersovereenkomst ;

hierin zal ook een procedure worden uitgewerkt, waarbij de regeringscommissarissen nauw zullen betrokken worden bij de evaluatie van de beheersovereenkomst ;

- in het decreet ter organisatie van het personenvervoer is de nodige rapportering voorzien, dewelke verder zal uitgewerkt worden in uitvoeringsbesluiten.

De goedkeuring van het decreet inzake de organisatie van het personenvervoer, het zogenoemde decreet basismobiliteit, is een zeer belangrijk nieuw feit. De normen kunnen daardoor, decretaal onderbouwd, in uitvoeringsbesluiten worden vastgelegd, zoals het parlement dit wenst.

Tengevolge hiervan is overeengekomen om de bestaande beheersovereenkomst één jaar te verlengen, in afwachting van de uitvoeringsbesluiten van het nieuwe decreet. De nieuwe beheersovereenkomst moet rekening houden met de bepalingen van het nieuwe decreet inzake personenvervoer en met de algemene aanbevelingen inzake beheersovereenkomsten van het Rekenhof.

II. Replik door de vertegenwoordigers van het Rekenhof (mevrouw Hilde Dewicke en de heer Patrick Philippaerts) en discussie

1. *Replik van mevrouw Hilde Dewicke, eerste auditeur*

Mevrouw Hilde Dewicke, eerste auditeur, geeft een repliek op het door de minister verstrekte antwoord omtrent de resolutie van 10 juli 1996.

In verband met het *prijsonderzoek* stelt het Rekenhof vast dat pas vanaf mei 2000 er een nieuwe omzendbrief is die oplegt dat de Dienst Algemene Ondersteuning meer zou geraadpleegd moeten worden. Deze omzendbrief wordt sindsdien strikt toegepast, wordt gemeld door de minister. Het Rekenhof deelt mee dat ze dit nog niet hebben geëvalueerd omdat de omzendbrief te recent werd uitgevaardigd. In 1999 en begin 2000 waren er anderszits nog veel problemen. Het Rekenhof stelt trouwens uit een onderzoek omtrent de financiële stromen van het Vlaamse Gewest naar de NV Zeekanaal vast dat er op vlak van prijsonderzoek heel wat problemen zijn.

Wat het *intern controlessysteem voor de VOI's en de DAB's* betreft stelt het Rekenhof voor dat dit item zou behandeld worden in de Commissie voor Insti-

tutionele en Bestuurlijke Hervorming en Ambtenarenzaken.

Het Rekenhof is akkoord dat het item “*verantwoordelijkheden laakbare praktijken bij de Liefkenshoektunnel*” zou behandeld worden in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting.

Mevrouw Hilde Dewicke beaamt dat de rapporten (*jaarlijkse rapportering VIF*) jaarlijks op tijd worden afgeleverd. Dit item is dus opgelost.

Wat de *gelijkmatige spreiding van de gunningen over het jaar* betreft, stelt het Rekenhof vast dat alle aangekondigde maatregelen in de verre toekomst gesitueerd worden. Er is daaromtrent nog niets concreets gerealiseerd. Zowel in 1999 als in 2000 was trouwens de decemberpiek even groot. Dat bleek ook uit het bijzonder onderzoek van de NV Zeekanaal. De vertegenwoordiger van het Rekenhof is van oordeel dat pas ten vroegste in 2002 dit item kan geëvalueerd worden. Het Rekenhof neemt akte van het engagement van de minister om meer personeelsleden aan te werven, maar ook van het voorbehoud dat dit slechts mogelijk is na de definitieve fase van de hervorming van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze maatregel kan dus veel uitstel met zich meebrengen wat dus met zich kan meebrengen dat een evaluatie in 2002 té vroeg komt.

In verband met *het vrijwaren van kredieten van verrekningen en verwijlintresten, bijsturen van ramingsmethoden voor de begrotingskredieten*, stelt het Rekenhof inderdaad vast dat er inzake verwijlintresten sprake is van een spectaculaire verbetering. De lichte stijging in 2000 is niet van dien aard dat men terugkeert naar de situatie van de beginjaren negentig. Intresten inzake dadingen, schadevergoedingen inzake gerechtelijk procedures zitten echter niet in deze cijfers. Deze bemerking moet wel duidelijk worden geformuleerd. Deze post loopt toch ook op tot een 80 à 100 miljoen frank aan intresten op jaarbasis.

Het Rekenhof stelt vast dat binnen de administratie een paar jaar geleden een cel verwijlintresten werd opgericht. Deze cel verricht goed werk : alle intresten worden betaald, de betalingen zelf gebeuren vroeger. Deze werkwijze geeft het Rekenhof meer zicht op de problematiek van de intresten, vroeger werd er teveel van de buitendiensten verwacht ; nu wordt alles centraal geregeld. Het Rekenhof waarschuwt dan ook voor een decentralisatie van de boekhouding : men moet dan terdege re-

kening houden met de expertise van deze cel verwijlintresten.

Wat de concreet getroffen maatregelen binnen AWZ betreft – actieplan- , noteert het Rekenhof dat deze maatregelen zo ver in de toekomst liggen dat men er enkel akte kan van nemen.

2. *Antwoord van minister Steve Stevaert op de repliek van het Rekenhof*

Minister Steve Stevaert verklaart dat er een aantal verbeteringen in aantocht zijn.

In verband met het procedurehandboek stelt de minister dat de aanzet hiertoe reeds werd gegeven begin 1999.

In verband met de spreiding van de gunningen benadrukt de minister dat een arsenaal van maatregelen wordt uitgewerkt.

De fysische programma's 2001 werden sneller goedgekeurd (28 februari voor de binnenwateren, 28 maart voor de wegen), doch de minister verduidelijkt dat ook zonder een goedgekeurd fysisch programma aanbestedingen gebeuren. Het is dus niet zo dat de administraties wachten met aanbestedingen of met voorbereiden zolang het fysisch programma niet is goedgekeurd.

Om een betere sturing en opvolging te kunnen doen van de wijze van gunnen enerzijds én de spreiding ervan over het jaar anderzijds, is het belangrijk dat de administraties en afdelingen over de nodige opvolgings- en rapporteringsinstrumenten beschikken.

Hiertoe werden reeds sinds begin 2000 verschillende initiatieven genomen die op het einde van dit jaar hun realisatie zullen kennen :

Delta 2001

Het syteem Delta is een opvolgingssysteem van dossiers in verband met overheidsopdrachten. Begin 2000 werd beslist tot het realiseren van een nieuwe versie van de huidige Delta, nl. Delta 2001.

Delta 2001 moet o.a. toelaten :

- de beleidsinformatie te verbeteren door het verwerken van alle dossiers/projecten inzake overheidsopdrachten in Delta 2001 ;

- het verbeteren van de beheersinformatie door het maximaliseren van bestaande en het uitbouwen van nieuwe functionaliteiten in Delta 2001. D.w.z. dat in Delta 2001 niet alleen de administratieve afhandeling zal voorzien zijn, maar ook alle informatie vanaf het starten van een dossier/project tot de uiteindelijke financiële afhandeling. Zo'n 1.500 medewerkers zullen dus kunnen gebruik maken van deze nieuwe versie ;
- het voorzien van maximale integratie met andere applicaties (o.a. prijzendatabank e.a.) ;
- de link met de economische boekhouding te realiseren.

Vlimfin

Het nieuwe financiële systeem Orafin zal zowel op begrotings-, economisch, als analytisch vlak alle financiële informatie verwerken uit Delta 2001.

BMIS

Om alle mogelijke dossier- en managementinformatie én -opvolging mogelijk te maken, besliste de directieraad van het departement op 22 mei 2001 een project BMIS (Beleids- en Management Informatie Systeem) op te starten met Deltabel 2001 als business-case.

Dit moet mogelijk maken om alle informatie uit Delta 2001 te halen én in een latere fase – in de loop van 2002 – de informatie uit Delta 2001 én Vlimfin te linken en er over te rapporteren.

Balanced Scorecard

Deze toepassing moet het lijnmanagement op elk niveau in staat stellen om de fundamentele informatie (critische indicatoren) uit de rapportering op een snelle en anschouwelijke wijze voor te stellen. Hierdoor zullen eventuele afwijkingen en evoluties periodiek worden blootgelegd en gesignaleerd zodat snel en accuraat kan worden bijgestuurd.

3. Tussenkomsten van de leden en discussie

De heer Carl Decaluwe wenst een verduidelijking en bijkomende informatie omtrent de problematiek van het prijsonderzoek en de problematiek van de leeftijds piramide van de administratie.

Voor het aspect prijzenonderzoek – de verrekeningen en de meerwaarden – verwijst het lid naar de situatie in de huisvestingssector. Normaliter wordt

in het kader van de aanbesteding een opdracht toegewezen aan de laagste inschrijver. Maar de praktijk leert dat bv. in de huisvestingssector er een vertekening optreedt via de verrekeningen en de meerwaarden. Een systematische inventarisatie en analyse leert dat altijd dezelfde aannemers de opdrachten in de wacht slepen. Een analyse kan ook leiden tot een enorme besparing. De heer Carl Decaluwe vraagt of men dergelijke werkwijze ook niet kan hanteren in de sector van de openbare werken.

De heer Carl Decaluwe herinnert aan zijn verschillende tussenkomsten omtrent de leeftijds piramide van het departement LIN bij de begrotingsbesprekingen, en meer specifiek de situatie van de ingenieurs en het technisch personeel. De problemen worden naargelang de tijd vordert, groter en groter. Hij herinnert aan het rapport daarover waar naar hij twee jaar geleden verwees tijdens de begrotingsbesprekingen : er is dringend nood aan maatregelen om dit acuut probleem op te lossen. Het argument van de aan de gang zijnde hervorming van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap voldoet hem niet. De heer Carl Decaluwe vraagt hieromtrent een duidelijke stand van zaken.

De heer Carl Decaluwe vraagt ook een verduidelijking over een eventueel nakende decentralisatie van de boekhouding. Hij vreest dat een decentralisatie geen goede zaak is voor een sluitende controle.

De heer Jan Loones wenst de problematiek van de lastenboeken en de mogelijkheid om faciliteiten toe te kennen aan aannemers die snel werken, aan te kaarten. Het gaat over modaliteiten die in het lastenboek worden ingeschreven en die verminderingen toestaan aan die aannemer die sneller werkt. Het kan dan gaan over een systeem van verhuur van de wegenis, waarbij de aannemer er alle belang bij heeft deze huur zo kort mogelijk te houden. Het lid vraagt of het Rekenhof hieromtrent reeds een standpunt i.v.m. de financiële correctheid van deze systemen heeft geformuleerd.

Mevrouw Hilde Dewicke verklaart dat het Rekenhof daaromtrent nog geen onderzoek deed.

In verband met de problematiek van de verrekeningen en de meerwaarden verklaart mevrouw Hilde Dewicke dat het Rekenhof dit item vroeger onderzocht en inderdaad tot de conclusie kwam die de heer Carl Decaluwe formuleerde. Recent is er daaromtrent echter geen onderzoek over gedaan.

De heer Carl Decaluwe dringt er op aan dat deze commissie het Rekenhof opdracht geeft om systematisch dit dossier op te volgen en te analyseren.

Mevrouw Hilde Dewicke laat in het midden of dit echt kostenbesparend zal zijn want het onderzoek is post factum. Bij een gunning via openbare aanbesteding moet de laagste inschrijver genomen worden. Achteraf kan men alleen maar vaststellen dat er misschien onterecht werd toegewezen. De heer Carl Decaluwe repliceert dat als vastgesteld wordt dat dezelfde aannemers systematisch dezelfde truc toepassen, men via controle veel kan doen : bv. bij beton gieten zal er een enorm verschil zijn naargelang er al dan niet ter plaatse gecontroleerd wordt. Hetzelfde lid benadrukt dat vanuit zijn ervaring in de huisvestingssector een dergelijke systematische aanwezigheidscontrole enorm kostenbesparend kan zijn.

Minister Steve Stevaert is het er mee eens dat er in de mate van het mogelijke een aanwezigheidscontrole moet zijn. Daarvoor zijn er ook de werfleiders. Maar het systeem is nu eenmaal zo dat de opdracht wordt gegund aan de laagste inschrijver. De minister verklaart dat hij trouwens in het Vlaams Bouwoverleg deze zaak aangekaart heeft. Hij waarschuwt er echter voor om daaruit conclusies te trekken.

In verband met de bemerking van de heer Jan Loones verklaart de minister dat hij absoluut wil evolueren naar een “renttol-systeem”. Vandaar dat er gestart werd met een aantal proefprojecten om deze formule te evalueren. Dat er incentives worden gegeven als aannemers sneller werken, is vanzelfsprekend een maatschappelijk na te streven doel. Hij stelt vast dat in andere landen andere parameters gehanteerd worden om een opdracht te gunnen, maar uiteindelijk wordt daar ook gepleit voor een systeem waarbij de opdracht wordt gegund aan de laagste inschrijver.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer stelt voor dat op basis van een analyse misschien kan overwogen worden om bij wijze van een algemene offerteaanvraag te werken. Men zou dan de opdracht niet noodzakelijk moeten gunnen aan de laagste inschrijver mits het aanduiden van een aantal criteria. Zij verklaart dat vanuit haar ervaring het vaak zo is dat de keuze voor de laagste inschrijver op een hogere prijs uitkomt.

De heer Jan Loones specificeert dat vanuit zijn ervaring als schepen van Openbare Werken men niet noodzakelijk moet gunnen aan de laagste inschrijver als deze inschrijvers een abnormaal lagere (15%) inschrijving formuleerden. Hij betwist dus

dat we in een blind systeem zitten waarbij de gunning sowieso gaat naar de laagste inschrijver.

Minister Steve Stevaert is van oordeel dat deze problematiek zich niet stelt in de sector van de wegen, maar veeleer bij de waterwegen, waar een aannemer nogal kan geconfronteerd worden met tegenslagen (die niet inschatbaar zijn) met als resultaat een rating die negatief kan zijn. Het zou dus onrechtvaardig zijn om lineair met de formule die de heer Carl Decaluwe vooropstelt, te werken.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat hij gelijkenissen ziet met de sector huisvesting, waar ook voor inbreidingsprojecten onvoorziene omstandigheden (tegenslagen) een belangrijke parameter kunnen zijn. Hij pleit opnieuw voor een analyse waarbij aannemers die systematisch meerwaarden aanrekenen, kunnen geïnventariseerd worden. Als blijkt dat aannemers voor bepaalde werken systematisch dezelfde truc gebruiken, kunnen deze worden geweerd omdat er “gebricoleerd” wordt.

De heer Jul Van Aperen benadrukt dat de gunning toch gebeurt op basis van een lastenboek dat voor iedereen hetzelfde is en dat er toch een controle gebeurt door studie- en architectenbureaus. Het zou dan ook niet logisch zijn dat bepaalde aannemers met een zelfde lastenboek meerwaarden aanrekenen.

De heer Carl Decaluwe repliceert dat deze redenering in theorie klopt maar dat de praktijk anders is.

De heer Jul Van Aperen benadrukt dat dan maar meer aandacht moet gaan naar werfcontroles.

De minister is akkoord om de suggestie van de heer Carl Decaluwe in overweging te nemen. Hij betwist wel dat de sector van de waterwegen zomaar kan vergeleken worden met de huisvestingssector, ook al omdat er in de huisvesting veel meer aannemers actief zijn.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer noteert dat de heer Carl Decaluwe wenst dat het Rekenhof voor een bepaalde periode een analyse van toewijzingen maakt en bekijkt of er herkenbare elementen zijn die terugkeren.

De heer Renier, ambtenaar bij het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, verklaart voor wat het aspect “gedecentraliseerde boekhouding” betreft, dat hij de bezorgdheid van de heer Carl Decaluwe kan wegnemen. Anderhalf jaar terug heeft de Vlaamse regering het project “procesimplementatie personeelsplan economische boekhouding” opgestart. Het personeelsplan is gebaseerd op een

aantal principes waaronder twee basisprincipes, met name functiescheiding en functiespecialisatie. Een decentralisatie van boekhouding is daarmee in tegenstrijd. Het ADL-rapport, versie mei 2000, (dat thans in aanpassing is) blijft zich baseren op deze beide principes. Dit rapport streeft naar een grotere centralisatie omdat men zo een grotere schaal-grootte krijgt, waardoor de beide principes (scheiding en specialisatie) beter kunnen gerealiseerd worden. Met een decentralisatie kan men dat niet. In een eerste fase komt er dus op 1 oktober a.s., wanneer de economische boekhouding ingevoerd wordt, een centralisatie op administratieniveau en een aansturing vanuit het departementaal niveau. Concluderend is er dus eerder sprake van een centralisatiebeweging.

4. Repliek van de heer Patrick Philippaerts

In verband met de resolutie van 31 maart 1999 omtrent de beheersovereenkomst met De Lijn, deelt de vertegenwoordiger van het Rekenhof mede dat de bestaande beheersovereenkomst nog loopt tot einde 2001. Ze zou tevens nog met één jaar worden verlengd, tot eind 2002.

De bestaande beheersovereenkomst werd nog niet gewijzigd of aangepast om rekening te houden met de aanbevelingen van het Vlaams Parlement.

Het Rekenhof heeft geen specifiek onderzoek meer uitgevoerd naar de opvolging van de uitvoering van de aanbevelingen van het Vlaams Parlement.

Het Rekenhof heeft in 2000 wel een horizontaal onderzoek uitgevoerd naar 7 beheersovereenkomsten tussen VOI's en de Vlaamse Gemeenschap (VVM, VDAB, VRT, VITO, Vlopera, Dienst voor de Scheepvaart, Vlaams Fonds voor de Letteren). Het Rekenhof zal hierover eerstdaags (midden juni) verslag uitbrengen bij de bevoegde ministers. Het verslag zal een aantal aanbevelingen i.v.m. het gebruik van beheersovereenkomsten bevatten.

Momenteel zijn er enkele belangrijke evoluties die een weerslag kunnen en zullen hebben op de beheersovereenkomst van de VVM :

- Decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, aangenomen door het Vlaams Parlement op 28 maart 2001. De verdere uitwerking en normering van de begrippen “basismobiliteit” en “netmanage-

ment” zal de inhoud van de beheersovereenkomst in belangrijke mate bepalen.

- In het kader van de reorganisatie van het Vlaams overheidsapparaat wordt aandacht besteed aan het werken met beheersovereenkomsten tussen de minister en de verzelfstandigde agentschappen. De principes en richtlijnen die daarbij zullen worden uitgewerkt, zijn uiteraard medebepalend voor de inhoud, de vorm en de organisatie van de nieuwe beheersovereenkomst met de VVM.

Inzake de bespreking van de resolutie punt per punt, verklaart de vertegenwoordiger van het Rekenhof het volgende :

1° inzake de voorbereiding en de goedkeuring van de overeenkomst

Het Vlaams Parlement had aanbevolen de overeenkomst, zoals voorgeschreven in het oprichtingsdecreet van de VVM, aan het ontwerp van decreet houdende de begroting van de Vlaamse Gemeenschap bij te voegen. Het document werd echter niet toegevoegd.

2° inzake de inhoud van de beheersovereenkomst

a) strategisch ondernemingsplan

Het Vlaams Parlement had aanbevolen het strategisch ondernemingsplan van de VVM beter te vertalen in operationele en jaarlijkse actieplannen.

Het Rekenhof stelt vast dat de VVM momenteel werkt aan de uitwerking van operationele plannen in uitvoering van het strategisch ondernemingsplan. Er komen operationele plannen voor de functionele domeinen exploitatie, marketing, personeel, financiën, investeringen. De VVM beschikt over een procedure die de vertaling van de operationele plannen in jaarlijkse actieplannen regelt.

Het meerjarenplan en de jaarlijkse actieplannen die voor de realisatie van de basismobiliteit (cfr. decreet betreffende organisatie van het personenvervoer) zullen worden opgesteld, kunnen in deze strategische planningscyclus worden geïntegreerd, bijvoorbeeld door deel uit te

maken van het operationeel plan exploitatie.

Wat de concrete normen en taken betreft, had het parlement aanbevolen dat de Vlaamse regering het principe van de “netnormering” dringend zou vastleggen.

De reeds in de beheersovereenkomst opgenomen normen moesten eenduidig worden gedefinieerd. Naast kwantitatieve, moesten in de beheersovereenkomst ook kwalitatieve maatstaven worden opgenomen.

In uitvoering van het decreet zullen de normen i.v.m. de basismobiliteit en het netmanagement in uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse regering worden vastgelegd. Vermits deze er nog niet zijn, kon ook niet worden nagegaan over welke normen het gaat en of deze concreet en eenduidig zijn.

b) meetsystemen

Voor de ontwikkeling van een transparant registratie- en meetsysteem ten behoeve van de opvolging en evaluatie van de prestatie maatstaven moet een strikte tijdsplanning worden aangehouden.

Er kan worden gesteld dat de VVM momenteel over de nodige meetsystemen beschikt om de maatstaven, die zijn opgenomen in de huidige beheersovereenkomst, op te volgen. De uitwerking van het kostenbeheerssysteem zit in een vergevorderd stadium waardoor het mogelijk wordt de kostprijs van de geleverde prestaties (aangeboden km's openbaar vervoer, ...) te kennen. Hierbij dient wel te worden vermeld dat het aantal prestatie maatstaven in de huidige beheersovereenkomst zeer beperkt is. Afhankelijk van de prestatie maatstaven die zullen worden gedefinieerd in de uitvoeringsbesluiten van het decreet inzake de organisatie van het personenvervoer en in de nieuwe beheersovereenkomst (vanaf 2003) zullen de nodige meetsystemen moeten worden ontwikkeld.

3° inzake de evaluatie en de rapportering in verband met de uitvoering van de beheersovereenkomst

Het Vlaams Parlement had aanbevolen de organisatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst beter vast te leggen, de regeringscommissarissen bij de VVM bij de evaluatie te betrekken en de Vlaamse regering jaarlijks verslag te laten uitbrengen aan het Vlaams Parlement over de uitvoering van de beheersovereenkomst.

Er is nog geen concrete evolutie op dit vlak. De evaluatieprocedure is nog niet duidelijk vastgelegd, de regeringscommissarissen worden nog niet betrokken en er is geen systematische verslaggeving over de uitvoering van de beheersovereenkomst aan het Vlaams Parlement. Het verslag over de uitvoering van de beheersovereenkomst is niet gevoegd bij de rekeningen die jaarlijks voor controle aan het Rekenhof worden voorgelegd.

De minister heeft wel geantwoord dat de nieuwe beheersovereenkomst hierop zal ingaan.

5. Tussenkomen van de leden en discussie

De heer Carl Decaluwe verklaart dat hij verrast is door de mededeling dat de bestaande beheersovereenkomst met De Lijn voor één jaar verlengd wordt. Hij vraagt of er daaromtrent een formele regeringsbeslissing werd getroffen.

Hetzelfde lid is vragende partij om over de beheersovereenkomst met De Lijn te debatteren. Over de evaluatie van de beheersovereenkomst met de VRT is er jaarlijks een debat in de Commissie voor Cultuur, Media en Sport. Hij kreeg nog nooit de gelegenheid om over de beheersovereenkomst van De Lijn te debatteren in dit parlement.

Hetzelfde lid vindt trouwens het gegeven van het decreet basismobiliteit geen argument om de bestaande overeenkomst met één jaar te verlengen, temeer daar het decreet basismobiliteit in de praktijk al twee jaar wordt geïmplementeerd. De CVP-fractie is daarom vragende partij om ten gronde te debatteren over de evaluatie van de bestaande overeenkomst, ook in het licht van de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst. Het staat de mi-

nister dan vrij om met de opmerkingen van het parlement al dan niet rekening te houden.

De heer André Denys wenst een onderscheid te maken tussen de uitvoering van de bestaande beheersovereenkomst en de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. Hij heeft begrip voor de argumentatie om de bestaande met één jaar te verlengen.

Hij is ook voorstander om te debatteren over de uitvoering van de bestaande overeenkomst, temeer daar blijkt dat van de uitvoering van de resolutie van dit parlement niet veel terecht gekomen is.

Hij wenst eveneens een stand van zaken omtrent de opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst.

De heer Dirk Holemans is van oordeel dat De Lijn hoogstwaarschijnlijk in het raam van de reorganisatie van de administratie van de Vlaamse Gemeenschap zal omgevormd worden tot een EVA. Voor de EVA's komt er een éénvormige beheersovereenkomst die duidelijk de rol van het parlement versterkt. Hij betreurt dat de bestaande beheersovereenkomst zomaar met één jaar wordt verlengd. Hij sluit zich aan bij de heer André Denys. Een aantal zaken uit de resolutie van het Vlaams Parlement zijn nog steeds niet uitgevoerd. Zeker voor wat de jaarlijkse rapportering van de uitvoering van de beheersovereenkomst aan het Vlaams Parlement betreft, blijft hij op zijn honger. Ook in andere domeinen stelt hij hetzelfde fenomeen vast.

Hij dringt aan op een stand van zaken omtrent de uitvoering van de huidige overeenkomst.

Minister Steve Stevaert kan zich akkoord verklaren met de suggestie van de heer Dirk Holemans. Hij wenst nogmaals te benadrukken dat hij geconfronteerd wordt met enerzijds de operatie bestuurlijk beleid en anderzijds met de implementatie van het decreet basismobiliteit. Dit belet echter niet dat deze commissie dit item kan bespreken.

De minister engageert zich om de bestaande beheersovereenkomst (1996-2001) aan de leden van deze commissie over te maken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer benadrukt dat een evaluatie van een beheersovereenkomst niet moet gebeuren door de instelling zelf – De Lijn – maar door de regering. Zij stipt aan dat de minister deze evaluatie moet brengen in functie

van het uitgestippelde beleid met als invalshoek of de uitvoering beantwoordt aan het door de minister gevoerde beleid. Zij betreurt dat de bestaande overeenkomst met één jaar verlengd wordt en stelt dat deze overeenkomst op basis van totaal andere gegevens werd geconcipieerd : men had geen kennis van de principes van basismobiliteit, netmanagement en derdebetalersysteem. Zij vindt het moeilijk dat men een beheersovereenkomst die gemaakt werd op andere gegevens en in andere tijden, zomaar verlengt. Er moet een nieuwe beheersovereenkomst komen op basis van een jaarlijkse permanente evaluatie.

De minister repliceert dat hij het er mee eens is dat het niet gaat om de evaluatie van De Lijn, maar over een evaluatie van de bevoegde minister. Hij stelt wel vast dat de overeenkomst van 1996 weinig indicatoren bevat die toelaten aan de minister om een evaluatie op een objectieve manier te organiseren. Dat is de uitdaging om te komen tot een betere performante beheersovereenkomst.

De heer Carl Decaluwe herhaalt dat hij geen valabel argument ziet om de bestaande overeenkomst te verlengen. De hervorming van de administratie is geen argument : de VRT kreeg ondertussen ook een nieuwe beheersovereenkomst. Het cruciale is dat recent het openbaar vervoer een zeer belangrijk politiek item geworden is met tal van nieuwe formules (derdebetaler, mobiliteitsconvenant...). Hij pleit ervoor om hetzij te werken met addendums bij de bestaande beheersovereenkomst, hetzij – zoals bij de VRT gebeurde – de bestaande beheersovereenkomst open te breken en te hernegotiëren. Al de nieuwe systemen (65-plussers, ...) fungeren naast de beheersovereenkomst in aparte begrotingsposten. Men moet perfect in staat zijn deze nieuwe systemen te integreren in een beheersovereenkomst. Hij verwijst terzake naar de politiek van mediaminister Dirk Van Mechelen om het geïntegreerd mediabeleid in te kaderen in een nieuwe beheersovereenkomst. Hij betreurt dat men de bestaande beheersovereenkomst van De Lijn die nauwelijks indicatoren bevat, niet gehernegotieerd heeft. Hetzelfde lid is dan ook vragende partij om deze beheersovereenkomst vervroegd open te breken en een nieuwe performante en transformante overeenkomst te maken met performantiemaatstaven op basis van nieuwe gegevens.

De heer André Denys doet afstand van de intenties van de heer Carl Decaluwe. Hij beschouwt wel het instrument beheersovereenkomst als een zeer belangrijk element voor het parlement om te eva-

lueren en te onderzoeken of de vooropgestelde resultaten bereikt werden. Hij is eveneens van oordeel dat de nieuwe beheersovereenkomst van de VRT een modelvoorbeeld is van hoe een overeenkomst moet geëvalueerd worden. Dezelfde spreker stelt vast dat De Lijn een zeer belangrijke VOI is in het mobiliteitsconcept en dat de bestaande overeenkomst onvoldoende resultaatgerichte evaluatie kan opleveren. Hij verwijst naar het regeerakkoord, waar geopteerd werd voor resultaatverbintenissen in plaats van middelenverbintenissen.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de resolutie van het Vlaams Parlement geen duidelijk uitsluitsel geeft over wie de evaluatie doet : er is sprake van dat de regeringscommissarissen nauw betrokken moeten worden bij de evaluatie. Men zou dan kunnen besluiten dat De Lijn de evaluatie moet doen. Hij is daarvan geen voorstander, maar is van oordeel dat de resolutie op dit punt niet echt duidelijk is. Er moet duidelijkheid komen over de taken van de administratie en de VOI's : wie doet de beleidsvoorbereiding, de controle en de uitvoering ? Alles wat met beleid te maken heeft, moet in de filosofie van "Leuven" door de administratie gebeuren, dus ook de evaluatie van de beheersovereenkomst.

De heer André Denys blijft geconfronteerd met het timingsprobleem. Er is het decreet basismobiliteit en de hervorming van de administratie. De principes van basismobiliteit kunnen worden vertaald in een nieuwe beheersovereenkomst, het is dit lid niet duidelijk hoever de hervorming van de administratie gevorderd is. Het is de vraag of men in de tussenliggende periode de bestaande beheersovereenkomst die onvoldoende is, verlengt en of men bij machte is om een nieuw type van beheersovereenkomst naar voren te brengen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer repliceert dat uit een analyse en lezing van de resolutie van het Vlaams Parlement duidelijk is dat niet De Lijn maar de administratie (het departement) en bijgevolg de minister de evaluatie moeten doen. Zij citeert uit de tekst van de resolutie.

Dezelfde spreker heeft de indruk dat als men de beheersovereenkomsten van de VRT en De Lijn vergelijkt, blijkt dat de eerste beheersovereenkomst van de VRT al een veel fundamentele beheersovereenkomst was. Zij is het eens met de minister dat het moeilijk is om de bestaande beheersovereenkomst van De Lijn te evalueren omdat ze onvoldoende indicatoren bevat.

Minister Steve Stevaert waarschuwt voor een vergelijking tussen de beheersovereenkomst van De Lijn en de beheersovereenkomst van de VRT. De Lijn wordt nu immers geconfronteerd met een totaal nieuw decreet basismobiliteit dat nog via uitvoeringsbesluiten moet geïmplementeerd worden. Er is de aan de gang zijnde reorganisatie van de Vlaamse administratie waar de VRT een ad hoc positie inneemt. Verder werd er door het Rekenhof een rapport aangekondigd over alle VOI's. De indicatoren om tot een objectieve analyse te komen zijn niet aanwezig in de bestaande beheersovereenkomst van De Lijn terwijl dit wel het geval is voor de VRT-beheersovereenkomst. De minister benadrukt dat de regering inderdaad zelf de evaluatie moet maken en dat ook de beheersovereenkomst door de regering moet ontworpen worden. Dat is geen taak van De Lijn. De minister vraagt zich wel af wie de beheersovereenkomst van de VRT geschreven heeft.

De heer André Denys herhaalt zijn vraag naar de timing : wanneer gebeurt de evaluatie en wanneer komt er een nieuwe beheersovereenkomst ?

De minister houdt een pleidooi om de bestaande beheersovereenkomst met één jaar te verlengen. Hij is zich terdege bewust van de onvolmaaktheid van de bestaande overeenkomst. De minister verklaart dat hij wel akkoord is om een verslag op te maken over de evaluatie van de bestaande overeenkomst. Hij is het eens om over dit verslag het debat aan te gaan in commissie.

De heer Dirk Holemans kan zich vinden in de voorgestelde werkwijze van de minister. Het lid vindt het wel belangrijk dat de minister meteen zou aangeven welke meetbare criteria hij denkt te ontwikkelen voor de toekomstige beheersovereenkomst. Hij wenst dus ook een debat in commissie te voeren over de meetcriteria en de te hanteren methodiek in de nieuwe beheersovereenkomst. Alleen als de minister het eens is om op een dergelijke manier de discussie te voeren, vindt de heer Dirk Holemans het voorstel om de bestaande overeenkomst met één jaar te verlengen, aanvaardbaar.

De heer Carl Decaluwe is het eens met dit voorstel van de heer Dirk Holemans en verduidelijkt dat dit ook de werkwijze was in de commissie media. Er werden toen duidelijke indicaties gegeven in de commissie over de te hanteren criteria en deze commissie ging zelf op werkbezoek bij de BBC. Hij pleit voor éénzelfde werkproces in deze commissie. Een aanzet daartoe werd reeds gegeven door het

werkbezoek aan De Lijn en het onderzoek naar de verhouding tussen eigen beheer en uitbesteding aan de private sector. Het lid wenst omtrent deze verhouding meer duidelijkheid zodat daaromtrent criteria kunnen vastgelegd worden in de nieuwe beheersovereenkomst. De heer Carl Decaluwe wil vermijden dat men met een halve evaluatie wordt geconfronteerd en wil een debat over de toetsingen die het parlement – zonder in de plaats te treden van de regering – kan doen.

De heer Jan Loones verwijst naar de veelvuldige contacten (van deze commissie) die er sinds de aanvang van deze legislatuur waren met de top van De Lijn : er was een werkbezoek aan De Lijn en er gingen in deze commissie twee hoorzittingen door met de ambtelijke top van De Lijn. Het lid is van oordeel dat er weinig anders opzit dan de bestaande overeenkomst met één jaar te verlengen omdat de problematiek een veel grondigere bespreking vergt. Hij kan zich akkoord verklaren met het voorstel van de heer Dirk Holemans, temeer ook omdat De Lijn zelf op het terrein het decreet basis-mobiliteit als leidraad hanteert en andere voorstellen afblokt met als argumentatie het decreet basis-mobiliteit. Hij zou graag in dat verband een nieuwe discussie daaromtrent hebben. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met het aangekondigde Mobiliteitsplan Vlaanderen. De problematiek van het openbaar vervoer is zo belangrijk dat men dit niet vlugvlug kan afhaspelen zonder alle elementen te kennen.

De heer Jan Loones wenst bovendien te vernemen of de Vlaamse minister van Mobiliteit zelf tevreden is over de geleverde prestaties van De Lijn.

De heer André Denys benadrukt dat het parlement in het debat over het beheerscontract in zijn rol moet blijven : niet het parlement, maar de regering stelt de beheersovereenkomst op. De rollen mogen niet worden omgekeerd. Hij opteert voor prestatienormen, maar de regering zelf moet daarover oordelen en deze in overleg met De Lijn opmaken. Het parlement moet er met het oog op controle inzage in krijgen. Het parlement moet echter in zijn controlerende rol blijven.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer resumeert dat het Vlaams Mobiliteitsplan ingediend wordt voor het reces, maar na het zomerreces wordt besproken in deze commissie. Er komt in de loop van de maand september een proeve van evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat de huidige beheersovereenkomst in een ander tijds-klimaat werd opgesteld. M.b.t. prestatienormen stelt zij dat deze worden opgemaakt aan de hand van het uitgestippelde beleid. Het parlement kan daarover wel een aantal beschouwingen maken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer verklaart dat op basis van het verslag een advies geformuleerd zal worden aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting. Er komt een evaluatie van de bestaande beheersovereenkomst in de loop van september. Zij stelt voor dat de commissie een aantal prestatienormen zal opstellen gezamenlijk vanuit de commissie.

De heer Dirk Holemans specificeert dat hij een gedachtewisseling wenst over mogelijk te hanteren prestatienormen, zonder dat de commissie zelf een aantal prestatienormen suggereert. Het heeft natuurlijk geen zin om zich niet uit te spreken over de normen en nadien alleen te kijken of deze normen gehaald werden. Daardoor wordt de controle-mogelijkheid van het parlement té beperkt. Hij is vragende partij voor een gedachtewisseling over prestatienormen, waarbij hij van de minister een aantal voorstellen verwacht waarover het parlement kan reflecteren, maar de minister beslist uiteindelijk.

De heer André Denys repliceert dat hij er geen probleem mee heeft om een gedachtewisseling te organiseren omtrent prestatienormen, maar hij waarschuwt ervoor om de capaciteit van de commissie om prestatienormen in het beleid te vertalen, niet te overschatten. Hij blijft erbij dat deze commissie zich moet beperken tot een toetsing van wat voorop wordt gesteld. Hij wenst als commissie niet betrokken te worden in de opmaak van prestatienormen.

De verslaggever,

Hilde CLAES

De voorzitter,

Wivina DEMEESTER-
DE MEYER

**ADVIES AAN DE COMMISSIE VOOR
ALGEMEEN BELEID, FINANCIËN EN
BEGROTING**

De commissie formuleert volgende aanbevelingen aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting :

- 1° de commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie zal in het najaar 2001 op basis van een verslag van de minister – dat medio september 2001 zal neergelegd worden in het Vlaams Parlement – een evaluatie maken van de bestaande beheersovereenkomst van De Lijn ;
- 2° de Commissie voor Openbare werken, Mobiliteit en Energie zal eveneens in het najaar 2001 een gedachtewisseling organiseren met de minister over de te hanteren prestatienormen in de nieuwe beheersovereenkomst voor De Lijn.

De verslaggever,

Hilde CLAES

De voorzitter,

Wivina DEMEESTER-
DE MEYER
