

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



Zitting 2007-2008

21 maart 2008

GEDACHTEWISSELING

**over de greep van de studiebureaus
op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Jan Peumans**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

mevrouw Annick De Ridder, de heren Jul Van Aperen, Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, John Vrancken, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloi Glorieux.

INHOUD

Blz.

I.	Toelichting door de administratie.....	4
II.	Bespreking.....	9
1.	Vragen van de leden.....	9
1.1.	Tussenkost van de heer Jan Peumans.....	9
1.2.	Tussenkost van de heer Rudi Daems.....	11
1.3.	Tussenkost van mevrouw Annick De Ridder.....	12
1.4.	Tussenkost van de heer Carl Decaluwe.....	12
1.5.	Tussenkost van de heer Frans Peeters.....	12
2.	Antwoorden.....	13
	Bijlage: Bijkomende informatie van de Vlaamse administratie.....	19

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op dinsdag 19 februari 2008 op verzoek van een aantal leden van de commissie een gedachtewisseling met de administratie en de bevoegde ministers over de greep van de studiebureaus op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De heer *Frans Peeters*, dienstdoend voorzitter merkt op dat de commissie voorheen al geregeld heeft aangedrongen om zicht te krijgen op de visie van de Vlaamse administratie over het uitbesteden van studies aan externe studiebureaus versus het uitvoeren van studies in eigen beheer. Tegelijkertijd beseffen de parlementsleden dat beide opties kansen en bedreigingen inhouden.

Hij wijst erop dat de informatie die de commissie vooraf wou inkijken, vrij laat toegezonden is. Niet alle vragen worden daarenboven beantwoord in de powerpoint die zal getoond worden.

In bijlage worden de (schriftelijk) bezorgde antwoorden en de aanvullende informatie opgenomen.

De verslaggever laat na een grondig nazicht van het verslag en de bijkomend verstrekte antwoorden, opmerken dat niet op alle gestelde vragen geantwoord werd. De verslaggever laat een aantal bijkomende elementen opvragen. Deze bijkomende gegevens worden desgevallend gebundeld in een addendum bij dit verslag.

I. TOELICHTING DOOR DE ADMINISTRATIE

De heer *Fernand Desmyter*, secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, zegt dat de commissie de administratie meer uitleg gevraagd heeft onder een titel die verwijst naar een toenemende greep van de studiebureaus op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Vooraf heeft de administratie de studies van de twee laatste jaren voor het departement en de verschillende agentschappen die vallen onder het beleidsdomein MOW, opgelijst. In de lijst staat de aard van de studie, de kostprijs en de datum. Daaruit valt de diversiteit van de opdrachten en de omvang van de contracten af te leiden.

De studies zijn gegroepeerd per onderwerp. Sommige studies hebben te maken met strategische plannen, streefbeeldstudies, plan-MER's, project-MER's, maatschappelijke kosten-batenanalyses, mobiliteitsstudies, infrastructuurstudies en andere. De studies die te maken hebben met het tot stand komen van regelgeving, zijn niet in het overzicht opgenomen.

Volgens de spreker handelt de gedachtewisseling immers vooral over de projecten. Als er nog bijkomende vragen zijn, kan de lijst altijd vervolledigd worden.

Waarom wordt er vandaag meer beroep gedaan op studiebureaus dan tien tot vijftien jaar geleden? Door de leefmilieuregelgeving, niet alleen van het Vlaams Parlement maar ook van het Europese niveau, moeten er heel wat meer studies gebeuren vooraleer een ontwerp uitgevoerd kan worden. De spreker verwijst naar de plan-MER, de wetgeving over veiligheidscoördinatie, de streefbeelden, de risicoanalyse en de risicorapportage voor grote projecten, de convenants. Dat heeft tot gevolg dat bij keuzes voor belangrijke projecten veel meer dan voorheen alle belangrijke alternatieven onderzocht moeten worden.

Ook de omgeving is complexer geworden. Vlaanderen is een dichtbebouwde regio met veel verkeer. Mensen zijn veel gevoeliger voor milieu- en andere overlast. Ook minderhindermaatregelen treden meer en meer op de voorgrond. Dat zijn relatief nieuwe evoluties die een belangrijke invloed hebben op projecten. Veel projecten vergen ook overleg met heel wat diensten, in eerste instantie de lokale overheid. Er moeten ook heel wat complexe procedures toegepast worden. Voor mobiliteit verwijst de spreker naar de provinciale auditcommissies en de gemeentelijke begeleidingscommissies.

De administratie tracht ook meer dan voorheen werk met werk uit te voeren. De spreker bedoelt daarmee dat de verschillende overheden hun projecten samen trachten uit te voeren om de hinder te concentreren. Zo komt het dat er veel meer dan voorheen samengewerkt wordt tussen de Vlaamse overheid, de lokale overheid, Aquafin, De Lijn, de havenbedrijven enzovoort. Dat vergt meer overleg en afstemmingswerk.

Veel projecten worden ook op een integrale wijze aangepakt. De spreker verwees al naar de nogal uitgebreide regelgeving die ook door de Europese Commissie opgelegd wordt. Het heeft soms voordelen om de MER-studie en de projectstudie samen uit te voeren omdat er een natuurlijke interferentie is tussen de elementen die nodig zijn voor een project-MER en voor de studie van het project zelf.

Het gevolg is dat de administratieve taken voor de projectleiders, in dit beleidsdomein meestal ingenieurs, enorm toegenomen zijn in vergelijking met voorheen. Ingenieurs waren twintig jaar geleden voor 80 percent bezig met de technische aspecten van hun taak, de planopmaak, de opvolging van de uitvoering. Nu is de verhouding helemaal anders, de spreker denkt dat ze twee derde van hun tijd besteden aan procesbegeleiding en procedureopvolging.

Het behelst veel meer dan de technische opvolging van een project.

Het beleidsdomein MOW is vooral de laatste jaren geconfronteerd met een relatief grote personeelsuitstroom. De gemiddelde leeftijd van de ingenieurs bij MOW is nu 42-43 jaar. Ongeveer een derde is ouder dan 55 jaar. Die groep verdwijnt de komende vijf tot zes jaar uit de organisatie. Ze moeten vervangen worden door de jongere generatie. De bevolkingspiramide van MOW heeft de vorm van een zandloper, een groot aantal 45 tot 55-jarigen en heel wat 30-jarigen of jonger. Dat heeft alles te maken met de vijftien jaar durende federale wervingsstop bij Openbare Werken. De meeste oudere werknemers hebben trouwens hun strepen verdiend bij het federale departement Openbare Werken. Vanaf de jaren zeventig tot het begin van de jaren tachtig is er een bijna absolute wervingsstop geweest van tien jaar, bij de overheveling naar het Vlaamse Gewest op het einde van de jaren tachtig, zijn er gedurende vijf bijkomende jaren weinig of geen ingenieurs in dienst gekomen.

Sinds een drietal jaar is er een krapte op de arbeidsmarkt. MOW heeft behoefte aan nogal wat zogenaamde knelpuntberoepen, zeker ingenieurs en technici. MOW stelt vast dat ingenieurs en technici vandaag de dag een relatief geringe belangstelling hebben voor taken bij de overheid. De privésector kampt met gelijkaardige problemen en heeft het ook heel moeilijk om ingenieurs en technici te vinden. MOW heeft een twintigtal vacatures voor ingenieurs die niet ingevuld geraken.

Technici en ingenieurs werken per definitie resultaatgericht. De spreker bedoelt daarmee dat ze gemotiveerd zijn als ze op korte termijn het resultaat van hun werk zien. Vijftien jaar geleden werden plannen waaraan een jaar gewerkt was, een tot maximum twee jaar later gerealiseerd. Dat werkte motiverend. Vandaag komen de meeste Europese landen in Nederlandse toestanden terecht. Vooraleer een project daar start, gaat er een vijfjarige procedure aan vooraf. In Vlaanderen is die periode ook meer en meer van toepassing.

De spreker waarschuwt dat de huidige regelgeving een gevaar inhoudt. Bij de plan-MER moet de administratie de alternatieven onderzoeken. Alle documenten maken deel uit van het openbaar onderzoek. Door het feit dat er veel tijd verstrijkt tussen het eerste onderzoek en de start van de werken, is het niet denkbeeldig dat er in de tussenperiode nieuwe alternatieven gevonden worden, door het zogenaamde voortschrijdende inzicht. Die nieuwe alternatieven hebben dan niet alle fasen van de procedure doorlopen. Dat houdt een gevaar in voor procedurefouten bij de bouwvergunning.

Een ander element is dat de bevoegdheden voor openbare werken nu opgesplitst zijn over vier verschillende entiteiten. Dat betekent dat ervaringsuitwisseling minder evident is.

De spreker vervolgt met de motieven voor de uitbesteding van studies. Hij heeft al gewezen op de complexe regelgeving en het feit dat een project niet alleen op technische aspecten beoordeeld wordt maar dat een multidisciplinaire aanpak nodig is. Een studie moet rekening houden met de omgeving, met de mobiliteitsgegevens, met de milieueffecten, met de impact op de natuur, met de inpassing in de omgeving, met de veiligheidsaspecten. De expertise van alle disciplines die aan bod moeten komen in een ontwerp, zijn zeker niet in dezelfde mate aanwezig bij de diensten. Het is logisch dat de administratie daarvoor beroep doet op externe competenties.

Bij grote infrastructuurwerken houdt het voor de overheid voordelen in om te werken met grote internationale studiebureaus die ervaring hebben met analoge projecten, onder andere in het buitenland. Zo kan de administratie de specifieke kennis ook zelf verwerven. De bureaus hebben voldoende kritische massa om de verschillende disciplines te beheersen.

Het is ook zo dat de diensten geen kennis of ervaring hebben met bepaalde disciplines, bijvoorbeeld architectonische studies. Het uitbesteden van studies is ook nodig om pieken in taakbelasting op te vangen. De meeste autosnelwegen zijn aangelegd op het einde van de jaren zestig en in het begin van de jaren zeventig. Op dat ogenblik werden een zevental Belgische intercommunales voor autosnelwegen opgericht. Voor de eerste intercommunale heeft men personeel in dienst genomen, voor de volgende niet meer. Voor die intercommunales werd beroep gedaan op het personeel van het departement Openbare Werken. Het personeelsbestand werd daarvoor fors uitgebreid, onder meer gefinancierd door het Wegenfonds. Op een bepaald ogenblik waren er 4000 ambtenaren aangeworven bij het Wegenfonds. Dat was nodig om het autosnelwegenprogramma te realiseren. In sommige jaren werd er trouwens 100 kilometer autosnelweg aangelegd.

In het begin van de jaren tachtig moest er fors bespaard worden. Dat gebeurde vooral in de investeringen. In een paar jaar tijd vielen de realisaties tot een derde terug. In die periode was er onvoldoende werk voor alle personeelsleden in dienst gekomen onder het Wegenfonds. Met de anekdote bedoelt de spreker dat het niet zinvol is om het personeelsbestand te configureren in functie van een tijdelijke werkbelasting.

Een andere reden om beroep te doen op externe bu-

reus is de onafhankelijkheid. Als de Vlaamse overheid, als wegbeheerder of als waterbeheerder, bouwheer is van een bepaald project, moet ze overleggen met de lokale autoriteiten, met doelgroepen enzovoort. De neutrale rol van de overheid wordt ter discussie gesteld als ze zelf haar plannen opstelt. In die omstandigheden is het logischer dat een extern bureau daarvoor aangeduid wordt.

Voor MER-studies is de administratie verplicht om beroep te doen op externe, officieel erkende deskundigen. De eerste conclusie is dat MER zonder studie bureaus onmogelijk is. Als de administratie meer zelf moet doen, moet ze over meer personeel beschikken. Het is zaak om een gezond evenwicht te vinden. De spreker benadrukt dat het uitbesteden van studies niet betekent dat de diensten er geen werk meer mee hebben. Het blijft de taak van de overheid om de opdracht goed te omschrijven, op te volgen, te sturen en te controleren.

Wat wil de administratie niet uitbesteden, wat is dus de kerntaak van de overheid? De sturing van projecten en het bouwheerschap zijn bij uitstek overheidstaken. De overheid moet niet altijd de uitvoerder zijn maar moet wel de regie van de uitvoering in handen houden. Voor belangrijke infrastructuurwerken moet de overheid de krijtlijnen uitzetten, de visie en de contouren ontwikkelen. Bij pps-projecten is het aangewezen dat de overheid een referentieontwerp uitwerkt als standaard voor de privéstudiebureaus die het ontwerp meer in detail uitwerken of het een eigen design geven.

De eindverantwoordelijkheid op technisch, financieel en maatschappelijk vlak moet ook bij de overheid liggen. De burger, de aangelande mogen niet doorverwezen worden naar studie bureaus. De opdrachtgever blijft verantwoordelijk.

Voor specifieke studies, bijvoorbeeld van burgerlijke bouwkunde, beschikt de overheid over meer competentie dan de privésector. De knowhow op het vlak van het ontwerpen van sluizen of van bepaalde onderdelen ervan, bijvoorbeeld beweegbare bruggen, zit veel meer bij de overheid dan bij de privé. Ook het toezicht en de controle op de uitvoering van de werken moet in handen blijven van de overheid. De algemene tendens neigt van een middelenverbintenis, bestekken met een gedetailleerde omschrijving van de werken, de kwaliteitsnormen enzovoort naar een resultaatsverbintenis. Dat betekent dat de aannemers zelf een grotere verantwoordelijkheid dragen voor de kwaliteit van het afgeleverde product. Ze moeten een eigen systeem van interne controle opzetten. Het risico wordt dus overgedragen aan de uitvoerders. De overheid moet dan gewoon controleren of het kwaliteitssysteem van de aannemer deugdelijk is.

Zelfs bij uitbesteding is het belangrijk dat de overheid de kennis behoudt, anders kan ze onmogelijk de studie bureaus controleren. Ook de eindbeslissing, de keuzes bij MER-studies, bij gebiedsvisies en bij streefbeelden moeten door de overheid genomen worden. Het feit dat de eigen diensten zelf projecten voorbereiden en volledig uitwerken, is trouwens zeer motiverend.

De administratie is niet blind voor de risico's van uitbesteding. Zeker in Vlaanderen smelten de laatste jaren veel kleinere studie bureaus samen of worden ze opgekocht door grote studie bureaus. Dat betekent een risico op verschraling en kwaliteitsdaling. De overheid kan echter niet ingaan tegen de spelregels van de markt. De concentratiebeweging is ingegeven door de complexiteit en de multidisciplinariteit. Alleen studie bureaus die voldoende kritische massa hebben om alle disciplines in huis te halen en ook voldoende werk hebben, kunnen overleven en krijgen werk van grote klanten zoals de overheid.

Geregeld bieden de studies onvoldoende kwaliteit en wordt de timing niet gerespecteerd. De overheid beschikt niet altijd over voldoende of geschikte sanctiemogelijkheden. Daaraan moet geremedieerd worden. Ook het Agentschap Wegen en Verkeer zal daar een initiatief voor nemen.

Een ander belangrijk punt is kennisoverdracht van het bureau aan de overheid. De administratie tracht steeds te leren uit de ervaringen van de bureaus. Het risico bij uitbesteden is dat het niet tot dergelijke kennisoverdracht komt. Bij latere problemen, bijvoorbeeld bij onderhoud, is het dan moeilijker om oorzaak en gevolg te vinden.

Een ander aandachtspunt is dat het ereloon bepaald wordt als een percentage van de kostprijs van het project. Dat zijn internationale barema's met als gevolg dat het studie bureau er geen belang bij heeft om de kostprijs te drukken. Hoe hoger de kosten, hoe hoger het ereloon.

De studie bureaus hebben weinig kennis over onderhoud en exploitatie. Dat komt zeker tot uiting omdat bepaalde projecten nu ook onderhoud en exploitatieaspecten behelzen. De spreker denkt aan pps-projecten waarin een deel van de risico's gedragen wordt door de privépartner. Die partner is dan dikwijls niet alleen verantwoordelijk voor het bouwrisico of het beschikbaarheidsrisico, maar ook voor het onderhoud en de exploitatie. De studie bureaus beschikken niet over veel expertise op dat vlak.

Een ander gevaar is de opbouw van specifieke kennis bij een bepaald studie bureau dat dan incontournable wordt voor vervolg- of aanvullende studies.

MOW heeft ook al negatieve ervaringen met de hoge kostprijs van infrastructuurstudies met architecturale meerwaarde. Als architecten de vrije hand krijgen, kan dat grote gevolgen hebben voor de totale kostprijs. De administratie heeft ook al zogenaamde cultuurverschillen ondervonden als ze buitenlandse studiebureaus inschakelt. Door de concentratiebeweging zijn er zoals gezegd verschillende studiebureaus overgenomen door buitenlandse studiebureaus, vooral Nederlandse en Franse. Voor bepaalde studies worden dan Nederlandse experts gestuurd. Ze hebben een ander referentiekader voor projectvoorbereiding dan Vlamingen.

In gerechtelijke procedures is het oordeel van een rechter over de verantwoordelijkheid van de studie-bureaus zeker niet eenduidig, dus onzeker. Zo was de bouw van de Katelijnebrug in Brugge in de jaren zeventig uitbesteed aan een privéstudiebureau. Kort na de uitvoering van de werken zijn er belangrijke gebreken vastgesteld. Het was bewezen dat de gebreken voortkwamen uit onjuiste berekeningen van het studiebureau. De rechter heeft jaren nadien beslist de overheid verantwoordelijk te stellen voor een derde van de kosten van de mankementen, terwijl de overheid de studie alleen maar geaccepteerd had. De rechter heeft geoordeeld dat de overheid per definitie meer moet weten dan andere partners.

Bij discussies tussen studiebureau en aannemer is het bestuur soms het onterechte slachtoffer. Bij uitbesteedde projecten is de betrokkenheid en de motivatie van het eigen personeel om bijvoorbeeld nieuwe technieken aan te leren, kleiner. Studie-bureaus worden ook minder gevat door contractwijzigingen, verrekeningen bij de uitvoering van de werken. Dat is de ver-van-hun-bedshow.

De heer Desmyter vervolgt met een aantal specifieke aandachtspunten per entiteit. Voor het departement MOW wijst de spreker op de onvoldoende aandacht die besteed wordt aan de evaluatie van studies. Het departement moet ook meer inspanningen doen voor kennisoverdracht, zowel intern, tussen de afdelingen als van extern naar intern. Voor de aansturing van studies moet de overheid zich goed voorbereiden op haar regisseursrol. Werken zonder studie-bureaus is niet langer mogelijk, dus moet de overheid haar nieuwe rol grondig voorbereiden. Het is niet zo dat de beste ingenieurs op technisch vlak de beste regisseurs zijn.

De heer *Chris Caestecker*, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), wijst erop dat de uiteenzetting door alle sprekers samen voorbereid is.

Het gevaar bestaat dat streefbeeldstudies door een gebrek aan financiële middelen in de kast belanden.

Soms zijn er geen bindende documenten waardoor ze van kracht worden. Streefbeeldstudies hebben desalniettemin waarde. Ze bekijken het totaalbeeld van de gewestwegen en niet weg per weg. Daardoor wordt een verhakkelde beeld vermeden. De spreker geeft het voorbeeld van de N8, de Ninoofsesteenweg. Die weg loopt over vier gemeenten en twee provincies. Aanvankelijk werden er enkel studies gemaakt voor het wegdeel in Dilbeek. Daarna is het idee gegroeid om het totale wegbeeld te bestuderen. Zo zijn de eerste streefbeeldstudies ontstaan.

De oplossingen die sommige streefbeeldstudies naar voren schuiven, zijn zeer duur. Iets beperktere en meer concrete streefbeeldstudies zijn wenselijk. De streefbeeldstudies gelinkt aan rooilijnplannen, die dus wel een bindend karakter hebben, zouden een oplossing kunnen bieden. Streefbeelden zijn dus nuttig, maar vooral als ze beperkt en concreet zijn. Eigenlijk moeten het bijna voorontwerpen zijn.

De Tijdelijke Vereniging Veilig Verkeer Vlaanderen (TV 3V) is verantwoordelijk voor het wegwerken van de gevaarlijke punten. In november vorig jaar heeft de Vlaamse Regering het contract met TV 3V tot 20 november 2008 verlengd. Tegelijkertijd werd aan het agentschap gevraagd om een duidelijk scenario uit te werken voor het verder afwerken van de projecten zodat de doelstellingen volledig gerealiseerd worden. Tegen de zomer zal de administratie daarover uitsluitsel geven aan de Vlaamse Regering.

Er circuleren al een aantal scenario's voor de periode na 20 november 2008. Het meest waarschijnlijke is dat het agentschap na die datum alle projecten overneemt die nog niet aanbesteed zijn. Wat voor 20 november 2008 aanbesteed wordt, wordt verder gevolgd door TV 3V. Daarover moet echter nog overlegd worden zodat de beste oplossing, ook op financieel vlak, uit de bus komt. In elk geval pleit het AWV ervoor om het bouwheerschap voortaan niet langer te delegeren maar in handen te laten van het agentschap.

Het agentschap kan ook een aantal studies zelf uitvoeren: onder meer voor structureel onderhoud, voor kunstwerken, voor verkeersveiligheid, behalve de zwarte punten enzovoort. Het agentschap is inderdaad bezig met het ontwerpen van een kwaliteitslabel voor studie-bureaus. Daarvoor zou het gebruikmaken van de methode van Aquafin.

De heer *Fernand Desmyter* overloopt de aandachtspunten van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (AMDK). Volgens het agentschap zouden de technische studie en MER-studie best in één contract aanbesteed worden.

Bij gemeenschappelijke projecten met lokale bestu-

ren duiden die besturen de studiebureaus aan. Dan bestaat er geen contractuele band tussen studiebureau en bestuur. Het is nodig om daar vooraf een samenwerkingskader voor tot stand te brengen.

Soms gebeurt het dat de expertise noch in het agentschap, noch bij studiebureaus aanwezig is: dan is de inschakeling van universitaire onderzoekscentra noodzakelijk. De spreker denkt aan de nautische toegankelijkheid, de proeven op aanslibbing enzovoort. Daarvoor worden contracten gesloten met de universiteiten.

Het AMDK vraagt ook aandacht voor de verjonging en de verruiming van het ingenieursbestand. Het komt erop aan mensen aan te werven die vertrouwd zijn met nieuwste (reken)technieken. Dat zou er kunnen toe leiden dat het agentschap zelf een aantal studies terug kan uitvoeren. De spreker wijst op de aanwervingsmoeilijkheden.

De heer *Leo Clinckers*, gedelegeerd bestuurder Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z), is het eens met de voormelde algemene visie. Dat geldt trouwens ook voor de nv De Scheepvaart. Beide organisaties worden geconfronteerd met de praktische problemen. Ze beschouwen het uitbesteden van studies als een vorm van flexibele arbeid om lacunes op te vullen, op het vlak van kennis of op het vlak van werkvolume. De hoeveelheid en de aard van de opdracht fluctueert immers.

Uitbesteden is een efficiënt middel om de opdrachten te beheersen. Daarvoor zijn immers diverse specialisaties vereist die onmogelijk allemaal in een agentschap of beleidsdomein aanwezig kunnen zijn. Enerzijds zou het aantrekken van allerlei specialisten de personeelskosten exponentieel verhogen, anderzijds is het onmogelijk om continu werk te vinden voor alle specialisten. Het uitbesteden van studies zorgt er ook voor dat werknemers, in het bijzonder jongeren, kennis kunnen vergaren door samen te werken met studiebureaus. Nadeel is dat jongere werknemers met een grotere kennis een gegeerde prooi zijn op de schraler wordende arbeidsmarkt. Het is niet zo eenvoudig om die jongere werknemers in de organisatie te houden.

Een knelpunt van uitbesteding is de tijdsdruk, niet alleen ten gevolge van de toekenning van budgetten op jaarbasis, maar ook omdat de voorbereidingstijd en de kost van de studiefase in de loop der jaren gestegen is. Uitbesteding laat toe om extra middelen in te zetten om binnen een begrotingsjaar een en ander al dan niet af te ronden.

De organisaties ondervinden moeilijkheden om hoog opgeleide personeelsleden aan te werven en te behouden. De evolutie in de samenleving wijst op een

grotere mobiliteit van de werkende bevolking. Daarenboven heerst er in overheidsdienst een stringent loonsysteem.

De spreker geeft het voorbeeld van het Sigmaplan dat het moet doen met te weinig ingenieurs. Nogtans zijn er al drie examens geweest. Ten gevolge daarvan zijn er twee werknemers aangeworven terwijl er in dezelfde periode drie vertrokken zijn.

De controle en opvolging van werken en studies wordt niet uitbesteed. Dat is een kerntaak van de overheid en de verantwoordelijkheid die de organisatie draagt voor de gemeenschap. Het zou een specialiteit van de organisatie moeten zijn. Dat is immers zijn directe verantwoordelijkheid als opdrachtgever en gebruiker. De uitbesteding van controle en opvolging is daarenboven relatief duur omdat er een overdracht van verantwoordelijkheid aan gekoppeld is.

Ook toezicht en inspectie van infrastructuur is een kerntaak van een overheidsinstelling. Dat uitbesteden houdt ook een overdracht van verantwoordelijk in en valt dus duur uit. Toezicht en inspectie gebeuren best door vaste personeelsleden die zo kennis daaromtrent kunnen vergaren en zogenaamd vergroeien met de infrastructuur. Bij problemen kunnen zij de situatie op korte termijn correct inschatten en op de juiste manier handelen.

Een derde aspect dat de organisaties niet wensen uit te besteden, is de analyse van de vraag. De organisatie wil zelf de aard van de studie, het eindproduct, het gebruik enzovoort, grondig bestuderen en formuleren. Het dwingt de opdrachtgever om grondig na te denken over de wijze waarop een probleem moet worden aangepakt. Dat kan alleen maar voordelen geven voor het latere gebruik en de inschatting van de impact op de omgeving. Tot slot is de vraag verbonden aan het eindproduct waarvoor het agentschap de eindverantwoordelijkheid blijft houden.

Ook de knowhow van het gebruik wil het agentschap voor zich houden. W&Z wenst te weten hoe de infrastructuur zal functioneren en zal moeten onderhouden worden. Zo kan beoordeeld worden waarop de inspectie juist moet worden gefocust. Daaruit vloeit kennis voort over de eventuele knelpunten en de manieren om daaraan te verhelpen. Er zijn aldus aspecten van creativiteit en innovatie aan verbonden.

Om studies op een juiste manier uit te besteden, moet de administratie oog hebben voor bepaalde aandachtspunten. Het eerste is het zo precies mogelijk inschatten en garanderen van de duurzaamheid van de voorstellen. De meeste projecten in de waterbouw hebben een lange tot zeer lange levensduur. Zo moet een sluis 50 tot zelfs 100 jaar meegaan. Daar-

om is het belangrijk te kunnen inschatten hoe het product zich over die periode zal gedragen. Dat geldt niet alleen voor de bouw maar ook voor de wijze van onderhoud. Hoe langer de levensduur, hoe meer er bespaard wordt.

Als tweede aandachtspunt moeten de gebruiksvriendelijkheid en de effectiviteit centraal staan, zeker voor producten met een lange gebruiksduur. Fouten of mankementen kunnen immers een zware hypothek leggen, zijn moeilijk te herstellen en geven voor een langere tijd problemen. De gebruiksvriendelijkheid is op langere termijn echter moeilijk in te schatten. De sluizen op het kanaal naar Charleroi bijvoorbeeld, zijn in 1928 gebouwd. Toen volstond het dat ze 300 ton schepen konden versassen, maar de ingenieurs hebben destijds hun capaciteit op vier maal 300 ton vastgelegd. Dat zorgt ervoor dat de sluizen momenteel nog volstaan en schepen tot 1350 ton, de huidige referentiemaat, kunnen versassen.

Ook de meerwaarde van de uitbestede studie is een belangrijk aspect. Uitbesteding vangt niet alleen directe knelpunten op, op het vlak van volume of kennis, maar moet ook nieuwe ideeën genereren. Daarbij is het een uitdaging ideeën uit andere disciplines, om te zetten naar bruikbare technieken voor dit beleidsdomein. Het managen van deze toegevoegde waarden van uitbesteding is een belangrijk aandachtspunt, maar is niet gemakkelijk.

Uiteraard moet het bestek voor een studie kwaliteitsvol zijn. Een bestek moet op voorhand de relatie vastleggen tussen de opdrachtgever en het studiebureau. Het moet de vraag en het resultaat zo goed mogelijk omschrijven. Een kwaliteitsvol bestek is geen gemakkelijke opdracht.

De kostprijsbeheersing en de tijdigheid van de studie zijn relevante elementen omdat ze een continue inzet van personeel van de opdrachtgever vereisen. Werken met een globale studieopdracht is voor het agentschap soms een middel om snel een opdracht te geven, vermits het organiseren van aparte gunningprocedures ook een ernstige kost meebrengt. Die staat in functie van de opdracht. Voor genoemde aandachtspunten bewijzen dat uitbesteding niet altijd veel arbeidstijd bespaart. Ook de voorbereiding en controle vergen een serieuze inzet van de eigen personeelsleden.

Nv De Scheepvaart streeft bij het uitvoeren van onderzoeken en studies naar een maximale inzet van beschikbare expertise aanwezig binnen het agentschap en binnen het beleidsdomein MOW. De nv doet beroep op externe studiebureaus voor onderzoeken waar specifieke expertise vereist is: MER's, maatschappelijke kosten-batenanalyses en architectuurontwerpen.

De heer Fernand Desmyter vervolgt met de specifieke aandachtspunten voor de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. Zij legt ook de nadruk op het behoud van interne kerncompetenties, vooral inzake spooraanleg, stelplaatsen, onderhoud. Ze wijst ook naar de gewijzigde financieringsvorm van de pps. Dat zijn over het algemeen heel complexe projecten waarvoor de interne expertise, vooral op vlak van financiering en juridische structuren, ontoereikend is.

Bij gecombineerd bouwheerschap is het zaak om de greep en de sturing op het studiebureau te behouden. De Lijn wil ook de inspraak behouden op studieconcept en de materiaalkeuze in functie van onderhoudskosten. Een studiebureau is niet altijd geneigd te kiezen voor de meest duurzame oplossing met grotere onderhoudskosten tot gevolg.

Werken met studiebureaus vergt een standaardisatie onder meer van de bestekken. Ook De Lijn pleit voor meer resultaatsverbintenissen. Het voorbereiden en opvolgen van uitbestede studies vergt nog belangrijke personeelsinzet.

Studiebureaus moeten de innovatieve concepten implementeren en bewaken. Het bestuur moet de regisseursrol bij specifieke studies zoals MER, gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP), energieprestatie en binnenklimaatregeling (EPB), geluidsstudie, trillingsstudie, stabiliteit, veiligheidscoördinatie behouden.

Tot slot verwijst de spreker naar de tabel van de uitbestede studies. Het volledige beleidsdomein organiseert jaarlijks voor 1,4 miljard euro infrastructuuropdrachten. De totale studiekosten voor alle agentschappen en het departement bedraagt ongeveer 32 miljoen euro. Het gaat dus over 2 tot 2,5 percent. Voor de hogesnelheidslijn (hsl) gaat Nederland uit van een studiepercentage van 12 tot 15 percent. De studies die in 2006 gemaakt worden, gaan niet alleen over de opdrachten die in 2006 uitgevoerd worden. Bepaalde studies gaan bijvoorbeeld over werken die pas vijf tot zes jaar later uitgevoerd worden.

II. BESPREKING

1. Vragen van de leden

1.1. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

De heer *Jan Peumans* uit zijn ongenoegen over het feit dat de commissie de informatie zo laat kreeg. Hij richt zich specifiek tot de secretaris-generaal met de

klacht dat de commissie laattijdig een onvolledig overzicht krijgt van de studies die door het departement uitbesteed worden. De beslissing om de gedachtewisseling te organiseren, dateert immers van december 2007. Hij is geen tegenstander van het werken met studiebureaus maar wil graag concrete gegevens. Niet alleen waren de documenten laat bezorgd, ze zijn ook niet altijd duidelijk. Hij heeft geen toelichting gekregen bij de drie bijlagen die verstrekt werden. Die bijlagen zijn weinig duidelijk. Een ervan bestaat uit één blaadje met bovenaan de tabel de afkorting DC. De spreker neemt aan dat die afkorting deelcontract betekent. In deze tabel staan voorts nog tal van raadselachtige termen, bijvoorbeeld 'Maria Teunckens'.

Hij verwijst naar antwoorden op parlementaire (schriftelijke) vragen. Daaruit blijkt dat er 95 streefbeeldstudies zijn. Op een schriftelijke vraag van de heer Sauwens van 29 november 2006 (*Vr. en Antw. VI. Parl. 2006-07*, 29 november 2006 (*Vr. nr. 95 SAUWENS*)) gaf minister Peeters, toen bevoegd voor openbare werken, een uitgebreid overzicht van uitbestedingen, onder meer van buitendiensten, die niet in de lijst van het departement staan. In het antwoord op een schriftelijke vraag staat daarenboven dat het departement MOW nog nooit een formele evaluatie van de uitbestedingen uitgevoerd heeft.

De toelichting van de administratie bevat bovendien een aantal tegenspraken. De missie en de doelstelling van het departement worden blijkbaar op verschillende manieren ingevuld. W&Z besteedt enorm veel uit, de nv De Scheepvaart bijna niets. Dat blijkt uit het antwoord op de vraag van de heer Sauwens van 29 november 2006.

Het AMDK wil een verjonging en een verruiming van het ingenieursbestand, met ingenieurs vertrouwd met de nieuwste rekentechnieken om zelf een aantal studies terug uit te voeren. De andere organisaties willen dat helemaal niet.

De spreker heeft recent een schriftelijke vraag gesteld aan drie ministers, aan minister Peeters omdat die bevoegd is voor havens, aan mevrouw Crevits en aan mevrouw Van Brempt, over externe bureaus in alle beleidsdomeinen voor alle administraties, alle agentschappen, alle DAB's en alle IVA's en EVA's voor de periode van 2000 tot 2007. De spreker hoopt daarmee een totaaloverzicht te krijgen van de uitbestedingen aan studiebureaus.

Hij overloopt de bijlagen: een eerste overzicht gaat over de periode 2006-2007. Voorts is er nog een overzicht van TV 3V, goed voor 30 miljoen euro. Kunnen de parlementsleden een volledig overzicht van alle studies die het departement uitbesteed heeft, krijgen?

De toelichting bevat een aantal vanzelfsprekende uitgangspunten. De spreker zou daar graag een onderbouwing van horen. Er zijn inderdaad nieuwe studies. Het is goed dat de ingenieurs van het departement niet langer over het beslissingsrecht beschikken. Hoe is de verhouding tussen eigen werk van de administratie en de uitbestedingen aan studiebureaus? Uit deze analyse is dat niet af te leiden.

Ingenieurs zijn schaars, desondanks krijgen ze meer administratieve taken. Volgens de spreker is een ingenieur te duur betaald om administratieve taken te vervullen. Hij denkt dat anderen die taken moeten uitvoeren. Is daar al over nagedacht?

Welke stappen heeft het departement genomen om het grote personeelsverloop tegen te gaan en de kloof, door de wervingsstop van vijftien jaar, te dichten? Door het grote volume uitbestedingen zijn de studiebureaus in staat om, met gemeenschapsgeld, de beste ingenieurs aan te werven. Als de concurrentie zo groot is, moet er dringend nagedacht worden over het overheidsloon voor ingenieurs en een aantal andere personeelscategorieën. Heeft de administratie die problemen al gesignaleerd aan de ministers?

Het is niet omdat de ingenieurs gemiddeld 55 jaar zijn dat ze niet meer meetellen. Minister Vandenbroucke heeft opgeroepen om de vijftigplussers de plaats op de arbeidsmarkt te geven die ze verdienen.

De spreker vraagt een motivatie van de multidisciplinaire aanpak. Welke criteria hanteert de administratie om een project uit te besteden aan een bureau? Hij is niet zeker dat bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad een multidisciplinaire aanpak vergt. Als het voordeel van studies het opvangen van overdreven werkbelasting is, zijn er blijkbaar continu pieken. Welke criteria hanteert de administratie om te bepalen of er werkpieken zijn? De investeringen in de wegen vertonen geen echte pieken, tenzij in Vlaams-Brabant maar dat heeft met het START-project te maken.

Het klopt dat voor MER-studies beroep gedaan wordt op erkende deskundigen. Van de 30 miljoen euro is het MER-aandeel 4,6 miljoen euro. De vraag is hoe de andere 25 miljoen euro gemotiveerd worden.

In de vier jaar dat de spreker parlements lid is, heeft hij een viertal rapporten van het Rekenhof over het beleidsdomein MOW en een drietal audits van buitendiensten van dit departement gekregen. Is de administratie dan zo'n goede controleur? De risico's van het uitbesteden zijn heel duidelijk, maar kan de administratie die risico's staven? Er zijn nog vier grote studiebureaus: Arkadis Gedas, Technum (ei-

gendom van Suez), Oranjewoud en Grontmij. Een opsomming van welke bureaus waar wat doen, zal dus steeds dezelfde bureaus vernoemen. De spreker heeft daar een schriftelijke vraag over gesteld.

De administratie zegt dat de verhoging van de uitvoeringskost meer ereloon betekent. De minister heeft dat trouwens toegegeven. De kostprijs van bepaalde doortochten en schoolmodules is zodanig hoog omdat de studiebureaus vrij spel hebben. Met welke maatregelen denkt de overheid de risico's van uitbesteden in te perken? Welk studiebureau dreigt incontournable te worden voor vervol- of aanvullende studies? Kunnen de sprekers voorbeelden geven over de cultuurverschillen bij buitenlandse studiebureaus?

Wat bedoelt de heer Desmyter met het specifieke aandachtspunt over evaluaties van studies door MOW? Na vijftien jaar wordt het wel tijd dat er een evaluatie komt. In het antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Sauwens staat immers dat er nog geen formele evaluatie is.

De heer Caesteckers wil de studiebureaus beter onder controle krijgen. Wat bedoelt hij daar precies mee? Die uitspraak wijst erop dat er nu nog onvolgende controle is.

Bij het AMDK staat "gemeenschappelijke projecten met lokale besturen die studiebureaus aanduiden: geen contractuele band tussen studiebureau en bestuur = aandachtspunt voor samenwerkingskader". Wat betekent dat precies? Bij de convenants wordt dat principe wel toegepast.

De heer Clinckers heeft moeilijkheden om ingenieurs aan te trekken terwijl het agentschap Waterwegen en Zeekanaal NV daar blijkbaar anders over oordeelt. Kan de secretaris-generaal de juiste personeelsevolutie beschrijven?

Hoe verklaren de sprekers de verschillen in uitbestedingsvolume tussen Waterwegen en Zeekanaal NV en de nv De Scheepvaart? Op basis van het antwoord op de vraag van de heer Sauwens, concludeert de spreker dat het AWW in de periode 1990-1995 38 projecten uitbesteedde, waarvan 9 in Antwerpen en 29 in West-Vlaanderen. In de periode 1995-2000 waren er in totaal 55 projecten, waarvan 12 in Antwerpen, 28 in West-Vlaanderen, 8 in Limburg, 5 in Oost-Vlaanderen en 2 in Vlaams-Brabant. In de periode 2000-2005 zijn het er al 86, in Antwerpen 10, in West-Vlaanderen 46, in Limburg 11, in Oost-Vlaanderen 14 en in Vlaams-Brabant 5. Zijn er duidelijke criteria om projecten uit te besteden? Kampt West-Vlaanderen met een personeelstekort?

Wat is de invloed van de concentratie van studiebu-

reaus? Oranjewoud heeft via Soresma Belconsulting en Belcoplan opgekocht. Voorts zijn er Arcadis, Grontmij en Technum.

1.2. Tussenkomen van de heer Rudi Daems

De heer *Rudi Daems* deelt de mening van de vorige spreker dat de voorafgaande informatie moeilijk te ontcijferen en heel onoverzichtelijk is. Het zou nuttig zijn als de administratie iets toegankelijker informatie zou bezorgen, bijvoorbeeld over de evolutie van de uitbesteding van studieopdrachten van de laatste vijftien jaar. Welke factoren hebben meegespeeld in een neerwaartse of opwaartse trend? Is er, sinds de Vlaamse overheid werkt met publiek-private samenwerking (PPS), een knik in een bepaalde richting?

De kennis van de Vlaamse overheid mag zeker niet verloren gaan. Daarenboven moet de overheid kennis distilleren uit de samenwerking met studiebureaus. De spreker vraagt een iets ruimer overzicht dan alleen maar een summier evaluatie van de studies in relatie tot het beleidskrediet van de laatste twee jaar.

Welke studiebureaus spelen mee op Vlaams niveau? Zijn het er effectief maar vier? Wat is het aandeel van elk van hen? Wie haalt de belangrijkste contracten binnen?

Bij de risico's van uitbesteden wordt de hoge kostprijs van studies met architecturale meerwaarde gekoppeld aan minder aandacht voor exploitatie en onderhoud. Waar zit precies het conflict? Het bestuur is soms slachtoffer van discussies tussen studiebureaus en aannemer. Wat betekent dat precies?

In het BAM-dossier manifesteert zich ook een conflict tussen enerzijds de architecten, de ontwerpers, de designers, de planologen en anderzijds de bouwheren. Zou het niet nuttig zijn om te streven naar een duidelijke scheiding tussen diegenen die de kwaliteit moeten bewaken en diegenen die het project moeten uitvoeren? Zo ontstaat immers een wederzijdse controle.

De heer Caestecker heeft het over de zin en onzin van streefbeeldstudies. Vindt de minister ook dat er nadien te weinig mee gebeurt? Streefbeeldstudies hebben net de verdienste om verder te kijken dan de grenzen van een bepaald project. Het heeft immers geen zin mobiliteitsproblemen te verleggen.

Het contract met TV 3V zal in november 2008 eindigen. Zullen alle projecten dan klaar zijn of is de administratie niet tevreden met de geleverde prestaties en zal ze de aanpak van de zwarte punten in eigen handen nemen?

1.3. Tussenkoms van mevrouw Annick De Ridder

Mevrouw *Annick de Ridder* vindt het goed dat de overheid de taken die niet tot haar kernopdracht behoren, uitbesteedt aan onafhankelijke studiebureaus. Nochtans zijn er een aantal risico's. De evolutie van de totale prijs van studies moet nu toch duidelijk zijn. Is er een verschil tussen de kostprijs in eigen beheer en de prijs bij uitbesteding? Zorgt de uitbesteding voor extra ruimte voor de administratie? Wordt die vrijgekomen tijd ingevuld door de bijkomende administratieve last ten gevolge van de samenwerking met studiebureaus?

De concentratiebeweging in de studiebureausector is een gevolg van de wet van vraag en aanbod. Daar is niet direct een oplossing voor te bedenken. Hoe denkt de administratie daaraan te verhelpen en te verhinderen dat er uiteindelijk een monopoliepositie ontstaat?

Zou het openstellen van de markt voor buitenlandse werknemers een oplossing kunnen bieden voor het tekort aan ingenieurs en technici? Het federale niveau werkt aan een initiatief om buitenlandse werknemers aan te trekken voor knelpuntberoepen. Bestempelt de minister de ingenieurs als knelpuntberoep en is ze bereid daarover te overleggen met haar federale collega's?

1.4. Tussenkoms van de heer Carl Decaluwe

De heer *Carl Decaluwe* hoopt dat bij de eventuele verlenging van het contract met TV 3V de ervaringen in rekening zullen worden gebracht. Er is een spanningsveld tussen gemeentebesturen, administratie en studiebureaus. De gemeentebesturen worden vaak pas in een latere fase geïnformeerd. Als ze iets willen wijzigen, wenden ze zich tot de administratie. De administratie moet zich zelfs voor gefundeerde wijzigingen aan het project tot het studiebureau wenden en afwachten of ze al dan niet duidelijke antwoorden krijgt. De spreker pleit dan ook voor duidelijke afspraken in de bestekken over de communicatie met de besturen en de burgers.

Streefbeeldstudies ter waarde van 1,5 miljoen euro zullen allicht nooit gebruikt worden. De studies gaan vooral over Limburgse projecten. Wat is de reden waarom de studies niet gebruikt worden? Ook de heer Decaluwe vraagt verduidelijking van de gegevens, onder meer over de PPS-constructies en de betrokken studiebureaus.

1.5. Tussenkoms van de heer Frans Peeters

De heer *Frans Peeters* vindt het overzicht van de

administratie vrijblijvend. Hij heeft vandaag niets nieuws geleerd, alleen meer inzicht in de manier waarop de verschillende diensten ermee omgaan. Is er een omvattende visie van alle administraties over het al dan niet uitbesteden van studieopdrachten? Beschikken de diensten over een handleiding met criteria voor de uitbesteding? De criteria zijn niet-limitatief. Het gaat om alle criteria die objectief verantwoord kunnen worden om al of niet uit te besteden.

Er is een personeelsuitstroom en een personeelsstop geweest. Is er de dag van vandaag voldoende competentie in huis voor visieontwikkeling, sturing, controle en evaluatie? Het evalueren van de studiebureaus zelf vergt een vergelijking van de opdracht met de resultaten, maar ook de timing en de prijs. Hij is blij te horen dat er werk gemaakt wordt van een kwaliteitslabel.

Het verlies aan ervaring en kennis in eigen huis is een probleem. Dat heeft niet alleen te maken met het tekort aan ingenieurs, maar ook met hun taakinhoud. Twee derde van hun taak bestaat uit procesbegeleiding. Ingenieurs zijn niet opgeleid voor die registersrol, maar wel voor technische taken. Het is goed na te gaan welk soort personeelsleden, met welk soort opleiding best geschikt zijn voor de registersrol. Tegelijkertijd moet nagegaan worden of de ingenieurs voldoende betaald worden. Een groot loonverschil tussen de privésector en de overheid kan ook resulteren in een groot verschil in kwaliteit waardoor de overheidsingenieurs niet op gelijke voet kunnen onderhandelen met hun collega's van de studiebureaus. De overheid moet erover waken dat ze voldoende talent in huis haalt, zowel voor ingenieurs, projectregisseurs en projectmanagers.

Streefbeeldstudies zijn belangrijk om een juist beeld te krijgen van een traject dat gemeentegrenzen en provinciegrenzen overschrijdt. Ze zijn volgens de spreker vrij theoretisch en verliezen soms alle zin voor realiteit. Het gaat soms om futuristische ontwerpen die totaal onbetaalbaar zijn. Met minder middelen en meer zin voor realiteit kan er wel een degelijk beeld geschetst worden van hoe een traject er moet uitzien.

Het is verstandig om de uitvoering van de zwarte punten terug in eigen regie te nemen. De spreker stelt vast dat er enorm veel conflicten zijn, ook met lokale besturen. De studiebureaus beschikken over te weinig terreinkennis. Het gaat echter niet om de meest ingewikkelde projecten. De administratie moet voldoende kennis hebben of in huis halen om dat zelf aan te sturen. Het herinrichten van zwarte punten heeft vaak een gebrekkige doorstroming tot gevolg. Het komt de veiligheid ten goede, maar de files op de primaire wegen, zowel van categorie 1 als

van categorie 2, nemen enorm toe. Welke gevolgen zal het in eigen beheer nemen van de zwarte punten hebben op de diensten van het AWW? Beschikken die over voldoende personeel?

De communicatie en informatie van de administratie en de studiebureaus verlopen gebrekkig, hoewel iedereen de mond vol heeft van goede informatie aan de burger en de lokale besturen. De lokale besturen vinden slechts moeilijk mensen die bereid zijn plannen van aanpak van zwarte punten of streefbeeldstudies te toetsen bij een adviesraad Mobiliteit of bij de bevolking.

2. Antwoorden

De heer *Fernand Desmyter* verduidelijkt dat de overzichten enkel handelen over het jaar 2006 en 2007. Er is gepoogd een zo volledig mogelijk overzicht te geven van alle studies die te maken hebben met de infrastructuurprojecten, zelfs van die studies die zich in een voortraject bevinden. Het zou kunnen dat de omschrijving van bepaalde studieopdrachten onvolledig is. Het is geen probleem om dat te vervolledigen met de juiste opdracht van de studie.

Nogal wat parlementsleden stellen vragen over de evolutie van de uitbestedingen. De PPS, de milieuregeling enzovoort kunnen daar een rol in spelen. De administratie zal de gegevens met bedragen en percentages verzamelen en een eventuele evolutie pogen te verklaren. Zelfs als studies uitbesteed worden, blijft de administratie een belangrijke taak hebben. Dat aandeel moet zeker in rekening gebracht worden.

De heer *Chris Caestecker* verklaart dat het AWW jaarlijks 250 projecten heeft, de projecten van TV 3V en de subsidiemodules 10 en 13 niet inbegrepen. Van die 200 à 250 projecten worden er 40 à 50 uitbesteed aan studiebureaus. Dat is ongeveer 20 procent.

De heer *Fernand Desmyter* verklaart dat ingenieurs nu beschouwd worden als volwaardige projectleiders, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering. Bij de voorbereiding van een project moet met alle aspecten rekening gehouden worden, niet alleen de technische maar ook de financiële componenten, de inpassing in de omgeving, de communicatie. Die maatschappelijke evolutie is onomkeerbaar. Ingenieurs die louter technéut zijn, komen minder aan de bak. Er zijn natuurlijk nog wel ingenieurs die zich beperken tot bureauwerk en bijvoorbeeld stabiliteitsstudies uitvoeren. Voor hen primeert de technische kant van het werk. Het is niet zo gemakkelijk om de administratieve taken aan andere werknemers toe te vertrouwen. De ingenieur moet het zicht op het ge-

heel behouden. Hij moet ook het financiële aspect bewaken. Projectleiders moeten alle projectfacetten beheersen en een heel brede kennis hebben onder meer van de hoofdlijnen van de plan-MER. Ze moeten ook weten hoe aan een bouwvergunning te komen. Dat heeft de consequentie dat er van de ingenieurs andere bagage dan de louter technische verwacht wordt. Het is niet zo eenvoudig om dergelijke mensen te vinden.

De vijfenvijftigplussers stoppen gelukkig nog niet met werken. Ondanks de wijziging van de regelgeving en de informatica wil de overgrote meerderheid van de ingenieurs en de technici de inspanning leveren om bij te blijven. Door de aanwervingsstop moet de kennis van de vijftigers overgedragen worden aan de dertigers. Die hebben meestal maar een vijftal jaren ervaring, dat is weinig, vooral bij de complexe projecten. De jonge ingenieurs hebben vaak een brede kijk, maar de ervaring missen ze.

Het probleem is niet gemakkelijk op te lossen. Daarbovenop komt de krapte op de arbeidsmarkt. Er worden al heel wat initiatieven genomen. De administratie spreekt de laatstejaarsstudenten aan en heeft een project voor campusrekrutering. Bij dergelijke campagnes worden de diensten vertegenwoordigd door ingenieurs die enkele jaren in dienst zijn en die aan hun jongere toekomstige collega's kunnen uitleggen wat werken bij de overheid inhoudt. Die campagnes kennen meer en meer succes. Heel wat laatstejaars kennen de mogelijkheden bij de overheid niet.

Nochtans kan niet ontkend worden dat het loon een rol speelt. De administratie kan nu gelukkig flexibeler de jaren die men in de privésector gewerkt heeft, valoriseren. Dat is niet onbelangrijk want ook de veertigers en de vijftigplussers zijn een belangrijk doelpubliek.

Een hoger loon moet zeker bespreekbaar zijn maar mag niet indruisen tegen het gelijkheidsprincipe. Daarom moet goed bewaakt worden welke categorie werknemers wel een hoger loon krijgt en welke niet. Projectvoorbereiding vergt een multidisciplinaire aanpak. Het gaat dus niet op om de ene discipline een beter loon te geven dan een andere, zonder het takenpakket van beide te beschouwen.

Een achttal jaar geleden waren er te weinig informatici. De Vlaamse overheid heeft dan beslist om alle informatici 20 procent meer te betalen. Vier jaar nadien waren er voldoende informatici. Daarmee bedoelt de spreker niet dat de situatie over vier jaar gekeerd zal zijn. Veel hangt af van de economische ontwikkeling, onder meer de economische oververhitting van de bouwsector. Het managementcomité brainstormt daar continu over.

Er bestaat geen lijst van criteria om de beslissing tot uitbesteding op te baseren. In de uiteenzetting heeft de spreker de, weliswaar niet gekwantificeerde, overwegingen toegelicht op basis waarvan de overheid oordeelt om taken al dan niet uit te besteden. Er is wel een grijze zone. Wel of niet uitbesteden is vaak afhankelijk van de werkbelasting van een bepaalde afdeling, de beschikbaarheid van ingenieurs enzovoort. Ook is het zo dat gecombineerde dossiers, dus projecten samen met de lokale overheid, Aquafin, De Lijn, bijna vanzelfsprekend uitbesteed worden aan een studiebureau. Als die projecten afgezonderd worden, blijkt duidelijk dat er heel wat in eigen beheer uitgevoerd wordt. De cijfers maken duidelijk dat er absoluut nog niet kan gesproken worden over een greep van de studiebureaus op het beleidsdomein, zeker in vergelijking met de buurlanden. De commissie vraagt meer transparantie en een grotere objectivering van de criteria. De administratie zal rekening houden met die zorg.

De heer *Chris Caestecker* legt uit dat gemeenten in het kader van module 13 de opdracht krijgen om de fietspaden te ontwerpen. Ze zijn niet bij machte om het zelf te doen en doen dus beroep op studiebureaus.

De heer *Jan Peumans* vraagt de verschillen tussen de provincies te verklaren. De convenants over de fietspaden bestonden nog niet in de periode 1990-1995, nochtans staan er in de lijst fietspaden, doortochten enzovoort.

De heer *Chris Caestecker* zegt dat Vlaams-Brabant veel minder fietspaden heeft aangelegd via module 13 dan West-Vlaanderen. Daardoor is er in West-Vlaanderen meer beroep gedaan op studiebureaus. Dat zou een plausibele uitleg kunnen zijn.

De heer *Fernand Desmyter* kan de concentratiebeweging bij de studiebureaus niet tegenspreken. Er zijn inderdaad vier grote groepen. In de omringende landen is het echter niet anders. De concentratiebeweging is later gestart in Vlaanderen dan in Nederland. Misschien is dat de reden dat ze overgenomen zijn door Nederlandse en Franse bureaus. Die bureaus waren immers sneller multidisciplinair georganiseerd. De overheid heeft niet veel instrumenten om regulerend op te treden maar moet er wel voor zorgen dat de concurrentie maximaal kan spelen. Het is een knelpunt waarvoor de administratie niet meteen een pasklare oplossing heeft. De overheid moet heel waakzaam zijn voor afspraken tussen de bureaus.

Doordat de middelen voor investeringswerken sterk gestegen zijn, is de bouwmarkt uitgebreid, maar de Vlaamse markt is niet groot genoeg om tien grote bureaus werk te geven. De markt zoekt immers een evenwicht tussen vraag en aanbod.

Met de opmerking over incontournable had de spreker niet meteen een bepaald bureau voor ogen. De overheid moet gewoon waakzaam zijn dat een bureau dat de haalbaarheidsstudie gemaakt heeft niet incontournable wordt voor de andere vervolgstudies. De kennis uit de haalbaarheidsstudie moet overgedragen worden aan de overheid zodat die kennis deel kan uitmaken van het bestek voor vervolgstudies.

De opmerking over cultuurverschillen ging vooral over de Nederlandse bureaus. Voor de renovatie van de R1 werkte de administratie samen met een Vlaams studiebureau, dochteronderneming van een Nederlandse multinational. Door personeelsgebrek deden zij beroep op Nederlandse experts. Het minste dat kan gezegd worden, is dat het de eerste maanden niet echt klikte. Het heeft een hele tijd geduurd vooraleer ze konden omgaan met de omgeving, de aannemers enzovoort.

De administratie beseft dat de studies onvoldoende geëvalueerd worden. De meeste projectleiders hebben een goed inzicht in de positieve en negatieve punten van een bepaald bureau. Meestal is het niet het bureau dat geëvalueerd wordt, maar wel het team dat het bureau ter beschikking stelt. De bureaus beschikken vaak over honderden werknemers, het maakt een hemelsbreed verschil welke mensen ze precies afvaardigen. Daarom vraagt de overheid ook meer informatie over de personeelsleden die een bepaald project toegewezen krijgen. De beoordeling van een bepaald studiebureau is misschien wel bekend bij de projectleider en bij de afdeling, maar die kennis stroomt onvoldoende door naar de rest van het agentschap of het departement.

De situatie dat er geen contractuele band is met het studiebureau, is zeer specifiek. In de kuststreek worden contracten voor het vernieuwen van de dijken, voor dijkverhardingen, voor ondergrondse garages enzovoort meestal gesloten door de kustgemeente. Het agentschap sluit zich daar dan bij aan. Gemeente en agentschap zijn medebouwheren, maar er is niet direct een contractuele band tussen het studiebureau en het agentschap. Dat kan gecompenseerd worden door een samenwerkingsovereenkomst af te sluiten.

De heer *Leo Clinckers* verklaart dat een zeer belangrijk deel, ongeveer 80 percent van de studies die W&Z uitbesteed heeft in 2006, voor het Sigmaplan bestemd waren. De oorzaak daarvan is terug te vinden in de beslissingen van de regering in 2005-2006 om het geactualiseerde Sigmaplan uit te voeren om voor 2010 voor een aantal projecten de schop-in-de-grond te hebben. Dat heeft te maken met overeenkomsten met Nederland. Voor de Hedwige-Prosperpolder bijvoorbeeld bestond slechts een zeer rudimentaire planning, die moest worden uitgewerkt tot een GRUP, om finaal een bouwvergunning te

kunnen verkrijgen. Het volledige voorbereidende werk moet door W&Z en andere agentschappen uitgevoerd worden. Dat is een enorme opdracht waarin onder andere de opmaak van de MER's begrepen is, alsook het begeleiden van de GRUP. Die specialisaties heeft de administratie niet. Daarom moet ze die studies uitbesteden.

Ook voor andere studies moet worden beoordeeld welk onderdeel precies wordt toevertrouwd aan een studiebureau. Elk jaar houdt het agentschap een overlegvergadering met de technische ondersteunende diensten van het departement. Dan wordt het programma overlopen en de capaciteit van de technische ondersteunende diensten bepaald om de technische studies in eigen beheer doen. Ook wordt nagegaan welke studies het agentschap zelf kan uitvoeren en welke niet. Daaruit wordt gedistilleerd welke studies uitbesteed worden. Uit de lijst blijkt dat het een vrij beperkt aantal is. Volgens de criteria blijven het opvolgen, het controleren, het formuleren van de vraag enzovoort in eigen beheer ten einde de maximale controle te behouden over de uitbesteede projecten.

Door de schaarste aan ingenieurs tracht het agentschap hen te bevrijden van de zuivere administratieve taken. Het managen van een project heeft echter veel technische facetten. Zowel bij het uitwerken, het begeleiden als het gebruiken van het project zijn de technische facetten zodanig belangrijk dat de ingenieur de leidende rol moet behouden.

W&Z tracht de communicatie over een project zoveel mogelijk in eigen handen te houden, ook als het project uitbesteed is aan een studiebureau. Het is belangrijk de informatie af te stemmen op de communicatie over het beleid van de overheid en van de voogdijminister.

De heer *Fernand Desmyter* engageert zich om na te gaan welk aandeel de grote studiebureaus hebben in het totale studiepakket.

De doortocht van Kortrijk bewijst hoe een project kan uit de hand lopen als men de architecten hun gang laat gaan. Dat kan de kostprijs vermenigvuldigen.

De heer *Chris Caestecker* geeft meer details over dat project. De Vlaamse bouwmeester speelde ook een rol bij het bepalen van de architectuur van de bruggen. Het AWW heeft nog niet zo lang geleden een protocol afgesloten met de Vlaamse bouwmeester waarin een aantal categorieën gedefinieerd en overlegmomenten vastgelegd werden. Het AWW bespreekt jaarlijks het programma en bij voorkeur ook het meerjarenprogramma, met de Vlaamse bouwmeester. Zo kan beoordeeld worden welke projecten

voor de bouwmeester dermate van architecturaal belang zijn dat hij een architectuurstudie wenst. Er zijn met hem ook afspraken gemaakt over de studies die de administratie liefst zelf uitvoert. Daarbij zijn er geen architectuurstudies nodig. De spreker geeft het voorbeeld van de Bavobrug in Gent die gisteren ingehuldigd is. Het volledige ontwerp inclusief het architecturale deel, is gemaakt door een ingenieur van Waterwegen en Zeekanaal NV. Dat is een voorbeeld van hoe projecten in eigen beheer de werknemers motiveren.

Kortom, samen met de bouwmeester is bepaald voor welke projecten geen externe architectuurstudie nodig is, voor welke projecten enkel een externe architecturale ondersteuning is, en voor welke projecten de technische en architectuurstudie best uitbesteed wordt. Als een architect een studie maakt die los staat van financiële bekommernissen, ontstaan er wel degelijk spanningen met de overheid die een zuinig kunstwerk wil. Soms zijn de technische vereisten van dien aard dat het niet gemakkelijk is om het kunstwerk te bouwen. Het is niet eenvoudig om al die verschillen in de hand te houden.

De heer *Rudi Daems* vraagt of het bestuur dan opdraait voor de meerkosten.

De heer *Chris Caestecker* antwoordt dat een heel mooi architecturaal ontwerp moeilijk genegeerd kan worden. Daarvoor kiezen heeft soms consequenties op de prijs.

De heer *Dirk de Kort* vraagt of van een architect niet alleen de verantwoordelijkheid over de kwaliteit maar ook de verantwoordelijkheid over het budget kan worden gevraagd. Als hij beide facetten kan combineren, mag zijn ereloon misschien wat hoger zijn. In hoeverre kan een architect in de nieuwe PPS-constructies nog een onafhankelijke rol vervullen ten aanzien van de opdrachtgever? Bij Bafovereenkomsten werkt hij immers voor de aannemer en kan dus geen onafhankelijke opdrachten vervullen voor de opdrachtgever. Hoe verhouden architect en Vlaamse overheid zich in die nieuwe constructies?

De heer *Jan Peumans* wijst op het verschil tussen de ramingen en de uiteindelijk aanbestede bedragen. Welke verantwoordelijkheid heeft het studiebureau daarbij? De spreker geeft het voorbeeld van de brug over het Albertkanaal in Vroenhoven. Die is 40 procent duurder bij de aanbesteding dan bij de raming. Dat heeft tot gevolg dat een aantal andere bruggen niet kan worden aangelegd. Studiebureaus hebben er blijkbaar belang bij dat de modules voor schoolomgevingen zo veel mogelijk kosten. Krijgt een studiebureau de opdracht op zo'n goedkoop mogelijke manier een zo goed mogelijk ontwerp te maken? Dat

zou immers het uitgangspunt moeten zijn. In Noorse landen worden schoolomgevingen op een efficiënte manier met eenvoudige middelen veilig gemaakt.

In Vlaanderen kost een module gemiddeld 400.000 euro. Vooraf is gezegd dat de privésector dat op een goedkope en snelle wijze zou uitvoeren. De zwarte punten zijn nog lang niet allemaal weg. Daarenboven kosten de gerealiseerde projecten ontzettend veel geld en de inbreng van privéstudiebureaus heeft de gemeenschap geen goedkopere oplossing geleverd. Een aantal schoolomgevingen zal daardoor nooit volledig afgewerkt geraken terwijl het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen tot doel heeft het aantal doden fors terug te brengen. De spreker vraagt evaluatie en bijsturing. Hoe waakt de administratie over de concurrentie tussen de studiebureaus?

De heer *Fernand Desmyter* verwijst op vlak van architecturale criteria naar de breuk van een vijftiental jaar geleden. Destijds kregen de diensten van Openbare Werken de kritiek dat de projecten voor doortochten op vlak van ingenieurswerk goed waren maar dat de inkleding in de omgeving, dus het architecturale gehalte tegenviel. Door de START-nota's, informatieavonden en de inschakeling van architectuurbureaus werd er van dergelijke doortochten iets moois gemaakt.

Er kan heel wat kritiek geuit worden op het gebruik van materialen in een aantal doortochten. In veel gevallen zijn de kosten uit de hand gelopen. Heel wat doortochten die de laatste vijftien jaar aangelegd zijn, zijn esthetisch mooi. Ze hebben een meerwaarde geboden aan de stadscentra en aan de langsbewoners. Telkens zo'n project uitgevoerd wordt, beginnen ook de aangelanden te renoveren. Het heeft dus een positieve invloed.

De kunstwerken, de bruggen, werden tot voor vijftien jaar bijna allemaal door de administratie ontworpen. Het waren heel functionele bruggen. Steden en gemeenten waren minder opgetogen. Vooral voor bruggen dicht bij het centrum vroegen ze esthetisch verantwoorde ontwerpen. Dat vergt de inbreng van architecten. Hun realisaties werden algemeen geapprecieerd waardoor het moeilijk was om terug te krabbelen.

Om het architectonische gehalte te verzoenen met de kostprijs, moet de architect geresponsabiliseerd worden. Dat is niet zo gemakkelijk want het is meestal de bouwmeester die een oproep doet en het ontwerp selecteert. Als een ontwerp gekozen wordt, moet de administratie dat realiseren. Dat heeft consequenties voor de prijs. De kostprijs is soms te hoog, het is dan aan de projectleiding van de overheid om de grenzen te bepalen.

Aan de opsplitsing van de projectvoorbereiding en uitvoering zijn er ook nadelen verbonden. Het is een groot voordeel dat dezelfde personen het project voorbereiden en de uitvoering volgen. Ze kennen het project door en door, weten wat het bestek precies inhoudt en kunnen veel beter dan wie ook de uitvoering volgen. De spreker sluit een splitsing niet uit, maar ziet ook wel de voordelen van een geïntegreerd concept.

Bij PPS-constructies horen design en build ook samen. Het ene beïnvloedt immers het andere. De ontwerpers hebben er alle belang bij om oog te hebben voor de duurzaamheid, want dat zorgt voor minder onderhoud.

De heer *Chris Caestecker* herhaalt dat sommige ontwerpen van streefbeeldstudies overdreven zijn. Streefbeeldstudies zijn zeker nuttig. Daarom pleit hij ervoor om de studies te verankeren, bijvoorbeeld aan de rooilijnplannen die een wettelijk document zijn, en concreter te maken.

Het contract met TV 3V eindigt op 20 november van dit jaar. De voorontwerpen van de 762 van de 800 zwarte punten zijn af. Dat heeft TV 3V gedaan. TV 3V schuift de projecten via aanbestedingen, dus via de wet op de overheidsopdrachten, door naar andere bureaus die de ontwerpen maken. TV 3V is een tijdelijke vennootschap van Aracadis, Grontmij en Technum. De contracten worden per provincie doorgeschoven naar andere bureaus, kleinere bureaus. Die maken het ontwerp waarvoor de aanbesteding gebeurt. Van de 800 zijn er al 520 afgewerkt. In aanbesteding zijn er 434 van de 800 gegund, 284 projecten worden uitgevoerd.

Het AWW zal aan de regering voorstellen dat de administratie na november 2008 alle nog aan te besteden projecten overneemt. De administratie zal niet alleen aanbesteden, maar ook uitvoeren en controleren. Het AWW is momenteel technici en ingenieurs aan het aanwerven. Het is niet altijd gemakkelijk om op de arbeidsmarkt de nodige mensen te vinden, maar het AWW heeft ondertussen al relatief veel mensen kunnen aanwerven. Het agentschap is ervan overtuigd voldoende mensen te vinden om de projecten voor de zwarte punten integraal over te nemen.

De heer *Rudi Daems* vraagt welke overwegingen meegespeeld hebben om de samenwerking stop te zetten. Was de evaluatie niet zo positief? Of zijn de werken gewoon zo ver genoeg gevorderd dat de administratie het kan overnemen?

De heer *Chris Caestecker* antwoordt dat de werken inderdaad ver genoeg gevorderd zijn. Iedereen weet hoe het contract in 2002-2003 ontstaan is. De administratie vindt dat ze nu bij machte is om de projec-

ten over te nemen. In het begin zijn er inderdaad problemen geweest met de samenwerking met TV 3V, onder andere over de communicatie. Nu gaat het veel beter. Het agentschap heeft meegewerkt aan het handboek veiligheid dat de basis vormt voor de ontwerpen. De administratie denkt mans genoeg te zijn om het over te nemen.

De voornaamste reden is dat de administratie vindt dat het principe van gedelegeerd bouwheerschap waarbij de overheid alle facetten van het project uit handen geeft, achteraf gezien een verkeerde zaak is.

De heer Caestecker ontkent dat hij daarmee toegeeft dat de hele operatie fout was. Op het moment van de contractsluiting waren er goede redenen voor, onder meer personeelsgebrek. Nu kan de administratie het wel aan.

De heer *Jan Peumans* vraagt naar de samenhang tussen de tabellen in de eerste en meest omvangrijke informatiebundel die vooraf verstrekt werd en de tweede bijlage. De tweede bijlage geeft blijkbaar een overzicht van de studiebureaus. Er is sprake van afkortingen van studiebureaus. Wat is de link?

De heer *Chris Caestecker* verwijst naar het vorige antwoord. TV 3V is bouwheer en maakt de voorontwerpen en besteedt daarna de ontwerpen en de uitvoering uit aan kleinere studiebureaus. LAD, SWK en VDS zijn kleinere studiebureaus.

De heer *Carl Decaluwe* dringt aan dat hij een duidelijk antwoord krijgt over zijn vraag over de streefbeeldstudies in Limburg.

Minister *Kathleen Van Brempt* zegt dat er terechte beleidsvragen gesteld zijn alsook bijkomende vragen naar cijfers en evoluties. Die gegevens zullen ongeveer over een maand aan het parlement bezorgd worden. Samen met de verdere rapportering van de cijfers zal de minister met minister Crevits een aantal beleidsaanbevelingen voorleggen. Beleidsaanbevelingen kunnen handelen over het al dan niet werken met criteria, over de aanpak van personeelsproblemen. Een en ander overschrijdt de bevoegdheid van beide ministers. Criteria voor het uitbesteden van studies gelden immers niet alleen voor het departement MOW. De Vlaamse Regering voert zeer boeiende discussies over het personeelsbeleid. De minister is een grote voorstander van een sterke overheid. Daarmee wil ze zeggen dat de overheid over voldoende knowhow moet beschikken. Niet alle regeringspartijen denken daar zo over. Het aanwervings- en loonbeleid moet zeker het voorwerp uitmaken van een grondige discussie. Ze is het ermee eens dat er een billijke regeling moet komen die niet alleen geldt voor ingenieurs, maar ook voor andere beroepsgroepen. Die discussies overstijgen de be-

leidsdomeinen Mobiliteit en Openbare Werken.

De heer *Carl Decaluwe* vindt het logisch dat de corebusiness van de administratie eerst vastgelegd wordt. Pas als daar politieke overeenstemming over is, kan beoordeeld worden of er voldoende personeel is.

Na een discussie en een hoorzitting is het wel gebruikelijk dat het parlement, in samenspraak met het kabinet, beleidsaanbevelingen doet. Het kabinet moet geen beleidsaanbevelingen aan het parlement geven om daarover te discuten. Hij wil vermijden dat het parlement voor het blok gezet wordt en een tekst moet nemen of laten.

De heer *Fernand Desmyter* wijst op de moeilijkheden om de kostprijs van projecten in eigen beheer te vergelijken met de kostprijs van projecten die uitbesteed worden. De kostprijs voor de overheid wordt vaak berekend als de loonkost van alle betrokkenen gedurende het project samen met de overheadkosten. Dat wordt dan vergeleken met de totaalprijs die het studiebureau rekent.

Hij verwijst naar zijn verhaal over het autosnelwegennet in de jaren zeventig. De duizenden aanwervingen zijn eigenlijk maar zinvol als er continu werk is voor die personen. Een reëel beeld van de kostprijs van het autosnelwegennet zou eigenlijk de loonkost van het bijkomende personeel van bij aanwerving tot pensionering moeten omvatten.

De berekeningen zijn dus niet zo gemakkelijk en moeten vanuit verschillende invalshoeken bekeken worden. De duurtijd van de personeelsinzet telt. Het is onmogelijk te voorspellen welke competenties binnen 25 jaar nodig zullen zijn. Het departement zal desalniettemin pogen om de vergelijking tussen studiebureaus en eigen beheer te maken.

De heer *Jan Peumans* denkt dat het gewoon te maken heeft met de criteria waarom een project al dan niet uitbesteed wordt. Hij hoopt dat het parlement ook over deze criteria kan beschikken.

De heer *Fernand Desmyter* repliceert dat de criteria ook evolueren in de tijd.

De spreker wil het aantrekken van buitenlandse knowhow zeker niet uitsluiten. Ook de studiebureaus doen immers beroep op buitenlandse werknemers.

Met de opmerking over het beter onder controle krijgen van de studiebureaus wou de heer *Chris Caestecker* gewoon zeggen dat het agentschap stappen wil ondernemen om de kwaliteit van de studiebureaus beter onder controle te krijgen, beter te kunnen beheersen. Het agentschap werkt aan een sys-

teem om de kwaliteit voor te schrijven, te bewaken en met een puntensysteem de studiebureaus te categoriseren. Bij toekomstige opdrachten zal daarmee rekening gehouden worden.

De heer *Fernand Desmyter* engageert zich om de overige openstaande vragen schriftelijk te beantwoorden.

De commissie zal zich beraden in het kader van de regeling van de werkzaamheden over het vervolgtraject van deze gedachtewisseling.

De verslaggever,

De voorzitter,

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABELEN

BIJLAGE:

Bijkomende informatie van de Vlaamse administratie

BIJLAGE: Bijkomende informatie van de Vlaamse administratie**1. Evolutie van de uitbesteding van studieopdrachten over de laatste tien jaar (1998 – 2007):**

Bij het voorstellen van de evolutie moet gewezen worden op het feit dat de organisatie van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken sterk is gewijzigd in deze periode van 10 jaar, in het bijzonder in het beleidsveld waterinfrastructuur.

Departement (vóór 2006: Departement LIN zonder AROHM, AMINAL, AWV en AWZ)

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
1998	44.630.750,00	165.868,24	0,37
1999	44.095.300,00	838.996,87	1,90
2000	44.459.704,00	194.772,42	0,44
2001	50.817.513,00	4.664,24	0,01
2002	50.200.000,00	131.398,74	0,26
2003	50.110.000,00	427.320,71	0,85
2004	5.779.000,00	158.623,74	2,74
2005	6.002.000,00	251.535,00	4,19
2006	446.785.000,00	2.636.227,42	0,59
2007	454.476.000,00	2.308.139,59	0,51

(Administratie/Agentschap) Wegen en Verkeer

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
1998	345.866.004,00	151.785,50	0,04
1999	365.424.803,00	2.213.405,35	0,61
2000	381.607.292,00	1.155.642,15	0,30
2001	433.606.210,00	5.363.495,76	1,24
2002	473.379.000,00	23.681.708,82	5,00
2003	461.663.000,00	19.464.299,48	4,22
2004	444.143.000,00	1.345.633,74	0,30
2005	437.462.000,00	3.652.122,07	0,83
2006	462.734.000,00	20.547.480,46	4,44
2007	499.630.000,00	14.207.571,88	2,84

Waterwegen en Zeewezen (inclusief Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen/Waterwegen en Zeekanaal NV en Dienst voor de Scheepvaart/nv De Scheepvaart)

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
1998	478.913.799,00	2.290.489,93	0,48
1999	527.961.894,00	689.446,87	0,13
2000	570.901.408,00	6.235.547,23	1,09
2001	598.237.042,00	8.173.166,33	1,37
2002	604.117.307,00	7.158.046,36	1,18
2003	661.242.692,00	5.625.573,59	0,85
2004	716.324.700,00	6.491.920,51	0,91
2005	659.658.000,00	7.436.908,19	1,13

Maritieme Dienstverlening en Kust (vanaf 2006)

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
2006	43.310.000,00	1.944.144,00	4,49
2007	92.137.000,00	622.720,00	0,68

Waterwegen en Zeekanaal NV (vanaf 2006)

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
2006	84.506.540,00	4.664.730,00	5,52
2007	139.372.000,00	5.366.242,00	3,85

nv De Scheepvaart (vanaf 2006)

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
2006	38.276.000,00	79.070,00	0,21
2007	48.812.000,00	596.044,00	1,22

Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
1998	35.853.042,58	1.387.304,97	3,87
1999	42.060.288,78	834.802,69	1,98
2000	54.605.277,69	1.075.434,83	1,97
2001	48.601.001,27	2.603.098,99	5,36
2002	40.185.505,34	886.568,62	2,21
2003	38.294.238,61	1.134.310,06	2,96
2004	58.209.623,29	3.717.874,36	6,39
2005	61.101.758,78	2.729.720,43	4,47
2006	63.617.245,14	3.816.951,92	6,00
2007	56.691.312,00	1.445.524,14	2,55

Totaal MOW

jaar	beleidskrediet	bedrag studies	%
1998	905.263.595,58	3.995.448,64	0,44
1999	979.542.285,78	4.576.651,78	0,47
2000	1.051.573.681,69	8.661.396,63	0,82
2001	1.131.261.766,27	16.144.425,32	1,43
2002	1.167.881.812,34	12.057.722,54	1,03
2003	1.211.309.930,61	26.651.503,84	2,20
2004	1.224.456.323,29	11.714.052,35	0,96
2005	1.164.223.758,78	14.070.285,69	1,21
2006	1.139.228.785,14	33.688.603,80	2,96
2007	1.291.118.312,00	24.546.241,61	1,90

2. Verklaring van deze neerwaartse / opwaartse trend:

Er is nergens sprake van een herkenbare neerwaartse / opwaartse trend, hoogstens zijn er bepaalde jaren die pieken vertonen ingevolge de vastlegging van een belangrijke studie, zo bijvoorbeeld bij AWV in 2002 en 2003 of een belangrijk contract in 2006 voor Maritieme Dienstverlening en Kust of de opstart van de realisatie van het Sigmaplan volgens de opgelegde timing. Dit laatste vertegenwoordigt 7,01 miljoen euro. Wel valt een stijging aan uitbestede studies te noteren bij AWV in 2006 en 2007.

Het bedrag aan studies ligt in de periode 2006-2007 hoger dan de jaren voorheen omwille van de uitbesteding van drie missing links projecten waarvoor in het kader van de financiering via een pps-constructie een referentieontwerp moet opgemaakt worden en gefinancierd via het VIF. Alleen al deze drie studieopdrachten vertegenwoordigen een studiekost van 10,4 miljoen euro. De uiteindelijke projectkost weerspiegelt zich uiteraard niet rechtevreeks in ons investeringsbudget op het VIF (omwille van de pps-constructie) en zorgt daarom voor een vertekend beeld.

3. Aandeel van de grote studiebureaus in de uitbestede studies (al of niet afzonderlijk of in samenwerkingsverband):

		Totaal bedrag studies	Aandeel grote bureaus	%
2006	Departement MOW	8.721.642,00	84.945,03	0,97
	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	1.944.144,00	823.920,75	42,38
	Agentschap Wegen en Verkeer	14.465.591,00	2.135.092,25	14,76
	De Scheepvaart NV	79.070,00	0,00	0,00
	Waterwegen en Zeekanaal NV	4.664.730,00	3.445.122,00	73,85
	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn	3.816.952,00	1.550.984,35	40,63
TOTAAL:		33.692.129,00	8.040.064,38	23,86
2007	Departement MOW	7.543.190,00	1.845.215,65	24,46
	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	622.720,00	0,00	0,00
	Agentschap Wegen en Verkeer	18.167.560,00	11.192.088,72	61,60
	De Scheepvaart NV	596.044,00	320.344,00	53,75
	Waterwegen en Zeekanaal NV	4.955.433,27	1.893.739,54	38,22
	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn	1.445.524,00	442.314,84	24,34
TOTAAL:		33.330.471,27	15.693.702,75	47,09

4. Invloed van de concentratie van studiebureaus:

Ondanks de concentratie van studiebureaus werden tot op heden geen abnormale prijsstijgingen vastgesteld die zouden wijzen op een verminderde concurrentie. Anderzijds heeft de concentratie ook een positieve invloed, namelijk de toename van de ervaring in complexe en multidisciplinaire studies.

Nochtans zou een toestand waarbij de (unieke) kennis geconcentreerd wordt bij een paar studiebureaus (bijvoorbeeld inzake de Vlaamse kustproblematiek) niet bevorderlijk zijn voor een open concurrentie.

De overheid heeft in deze evenwel geen middelen om op het marktmechanisme, invloed uit te oefenen. Overigens gebeurt het toewijzen van de studies volgens de normale mededingingsregels van de overheidsopdrachtenreglementering op basis van vooraf vastgestelde selectie- en gunningscriteria.

De Vlaamse administratie moet erover waken dat zij voldoende kennis en ervaring behoudt over het eigen werkveld.

5. Criteria die de Vlaamse overheid hanteert om een project uit te besteden:

De beslissingsboom als bijlage 1, verduidelijkt welke criteria aan de basis liggen om tot uitbesteden over te gaan.

6. Verhouding tussen eigen werk van de administratie en de uitbestedingen aan studiebureaus:

Bij AWW worden 4/5 studies in eigen beheer uitgevoerd en wordt 1/5 uitbesteed. Rekening houdend met een gemiddelde van 40 projecten/provincie/jaar, komt dit overeen met een 5 projecten/ingenieur/jaar.

Deze tendens tekent zich ook af bij de andere entiteiten van MOW. In grote orde kan gesteld worden dat de studiekost voor projecten schommelt tussen 12% à 15% van de totale projectkost.

Dit percentage moet afgezet worden tegenover het percentage dat uitbesteed wordt.

Ook als taken uitbesteed worden blijven er taken die door de administratie moeten gebeuren, zoals de opmaak van het bestek voor de uitbesteding van de studies, de sturing en opvolging van de studie en tenslotte de oplevering en evaluatie. Dit zijn taken die thans door de administratie worden uitgevoerd maar waarvoor de competenties enkel bij ervaren ingenieurs aanwezig zijn. Gelet op het personeelsverloop bij de oudere ingenieurs zullen op korte tijd jongere ingenieurs de nodige ervaring moeten opdoen om op dezelfde wijze deze 'registreursrol' te kunnen vervullen.

7. Verschil tussen de kostprijs in eigen beheer en de prijs bij uitbesteding:

Het is quasi onmogelijk een vergelijking te maken tussen de kostprijs van studies die in eigen beheer worden uitgevoerd en studies die uitbesteed worden.

- a. De context in de private sector is totaal verschillende van de openbare sector. De activiteiten van ingenieurs in de private sector concentreren zich op de core business van het studiebureau. Een ingenieur bij de overheid heeft vele andere taken (beleidsvoorbereiding, beleidsevaluatie, antwoorden op beleidsvragen, parlementaire vragen, kabinetsnota's) waarvan de impact sterk kan variëren van dag tot dag, van jaar tot jaar.
- b. Ook bij het uitbesteden van studies blijft een taak weggelegd voor de ingenieur van de overheid (opvolgen, coördineren, opleveren en evalueren) die niet mogen opgenomen worden in een vergelijking.
- c. De erelonen voor studies variëren ook zeer sterk. Bijvoorbeeld in het TV3V-contract is het ereloon 4,4%, waarvan 80% voor het voorontwerp en 20% voor de taak van gedelegeerd bouwheer; maar daar bovenop komt het ereloon van het studiebureau dat varieert van de ene provincie tot de andere, gaande van 4,72% tot 7,4% voor het ontwerp en de uitvoering.
- d. De aanrekening van vaste kosten (huur/afschrijving van gebouwen, materieel, uitrustingen, onderhoud, verwarming, verlichting enzovoort) die in de erelonen zijn verrekend, is in een overheidsomgeving die niet over een analytische boekhouding beschikt, zeer moeilijk te bepalen.
- e. De loonlast van een ingenieur in de private sector is moeilijk vergelijkbaar met deze van een ingenieur bij de overheid (bijvoorbeeld pensioenlast of extra legale voordelen).
- f. In een overheidsomgeving is de overhead zeer moeilijk vast te stellen: het gaat hier niet alleen om de overhead in de dienst zelf (bijvoorbeeld secretariaat) maar ook om de zogenaamde managementondersteunende dienstverlening die zich op verschillende niveaus situeert (departement/agentschap, beleidsdomein, horizontale beleidsdomeinen) waarover de Vlaamse Regering recent een interne audit bestelde om deze overhead te kennen. Deze overhead verschilt ook per beleidsdomein en per agentschap. Sommige agentschappen staan zelf in voor hun managementondersteuning (Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn, Waterwegen en Zeekanaal NV, nv De Scheepvaart), andere delen deze ondersteuning (departement, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust).

Ten slotte moet opgemerkt worden dat de sterk gewijzigde reglementering maakt dat tal van studies een multidisciplinaire aanpak vergen waardoor niet enkel ingenieurs alleen verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van studies.

8. Acties om het grote personeelsverloop (in het bijzonder ingenieurs) binnen de Vlaamse administratie tegen te gaan:

Binnen het Vlaams ministerie Mobiliteit en Openbare Werken werd (op 13 februari 2007) de strategienota 'dynamisch aanwervingsbeleid' goedgekeurd

Binnen deze strategie werden acht 'bouwstenen van een dynamisch aanwervingsbeleid' ontwikkeld:

- Arbeidsmarktanalyse (onderzoek van de interne en de externe arbeidsmarkt) analyseert de evolutie van negen knelpuntberoepen (waaronder burgerlijk ingenieur) naar leeftijds-analyse, personeelsverloop, personeelsbeleid, knelpuntkarakter op externe arbeidsmarkt en geeft aanbevelingen voor de invulling van deze knelpuntberoepen.
- Imagobuilding en arbeidsmarktcommunicatie (ontwikkeling van een communicatieplan op middellange termijn).
- Analyse objectieve arbeidsvoorwaarden (onderdeel imago-onderzoek.).
- Campusrekrutering ('bouw mee aan vlaanderen') door deelname tijdens het academiejaar 2006- 2007 aan 14 jobbeurzen, herhaald tijdens het academiejaar 2007-2008 voor 16 jobbeurzen, en het aanbieden van stageplaatsen voor burgerlijk ingenieurs. Hieraan wordt ook deelgenomen door W&Z.
- Direct mailing / searching (onder meer voor alle bezoekers van de jobbeurzen).
- Transparantie in de wervingsprocessen.
- Uitbreiden van de interne rekruteringscapaciteit (om de doorlooptijd voor wervingen in te korten).
- Wervend werven van kansengroepen: de acties van het beleidsdomein MOW inzake het wervend werven van kansengroepen kaderen in de strategie dynamisch aanwervingsbeleid. Centraal staat het uitgangspunt dat het hier een onderbenut potentieel aan werknemers betreft.

Noot: Het openstellen van de markt voor buitenlandse werknemers biedt geen oplossing voor het tekort aan ingenieurs en technici, vermits de werving van buitenlandse werknemers zowel door de Vlaamse administratie als door de studiebureaus mogelijk is.

Als bijlage 2 wordt de personeelsevolutie wat de ingenieurs betreft, geschetst. Hoewel het aantal ingenieurs vrij constant is gebleven, is de tijdsbesteding van een ingenieur binnen de Vlaamse overheid gewijzigd. Het aandeel administratief werk (onder andere ingevolge nieuwe regelgeving) is in die periode in verhouding sterk gestegen, met een daling van het inhoudelijke werk tot gevolg.

9. Evaluaties van studies en studiebureaus:

Inzake de evaluaties van studies en studiebureaus heeft AWW een werkgroep opgericht die hiervoor de nodige richtlijnen aan het uitschrijven is. De uitgetekende manier van werken is gespiegeld aan de manier van werken bij Aquafin. Er is afgesproken om reeds dit jaar te starten met de evaluatie van de in uitvoering zijnde studies, maar deze beoordelingen nog niet onmiddellijk te gebruiken bij de aanwijzing van nieuwe studiebureaus. Hiervoor dient eerst een voldoende aantal evaluaties te gebeuren vooraleer deze als basis voor toewijzing van nieuwe contracten kunnen gebruikt worden.

10. Verschillen in uitbestedingsvolume tussen Waterwegen en Zeekanaal NV en de nv De Scheepvaart:

Een eerste reden om het verschil te verklaren in het aantal uitbestede diensten bij respectievelijk Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart ligt hem in het volume aanbestedingsopdrachten, dat door beide agentschappen wordt uitgeschreven.

Dit aantal ligt duidelijk hoger bij W&Z dan bij nv De Scheepvaart (op jaarbasis respectievelijk circa 150 – 50 uitgeschreven procedures).

Deze schaalvergroting voor het investeringsprogramma projecteert zich uiteraard ook in het aantal uitbestede studies voor de uitvoering van het investeringsprogramma.

Eveneens dient rekening gehouden te worden met de techniciteit, specificiteit en diversiteit van de projecten van beide agentschappen.

Bij nv De Scheepvaart betreft de grote meerderheid van de projecten werken voor het onderhoud en de bouw van infrastructuur op en in de omgeving van de kanalen.

Gelet op het feit dat W&Z naast kanalen ook tijgebonden waterwegen beheert, is er bij W&Z een grotere diversiteit en specificiteit in de uit te voeren projecten, waarvan de voorbereiding en opvolging een meer multidisciplinaire aanpak vergt en die vaak ook gepaard gaan met complexere (vergunnings-)procedures. Alle competenties hiervoor zijn niet voldoende aanwezig binnen W&Z, zodat meer dan bij nv De Scheepvaart een beroep op studie-bureaus moet gedaan worden.

11. Redenen waarom bepaalde streefbeeldstudies niet gebruikt worden:

Er zijn in het verleden streefbeeldstudies opgemaakt zonder dat er concrete plannen bestonden om deze (geheel of gedeeltelijk) op het terrein te realiseren. Hierdoor blijven deze streefbeeldstudies dode letter. Anderzijds blijkt dat tussen de opmaak van een streefbeeld (waar alle betrokkenen op dat moment konden achterstaan) en de (gehele of gedeeltelijke) realisatie op het terrein er in een aantal gevallen teruggekomen wordt op eerder ingenomen standpunten. Vandaar dat er soms nieuwe compromissen moeten gezocht worden, die afwijken van het oorspronkelijke streefbeeld.

12. Gevolgen van het in eigen beheer nemen van de zwarte punten op de diensten van de AWW

Dit wordt momenteel nog onderzocht. Maar in de praktijk zal het vooral het voeren van de aanbestedingsprocedure (beperkte impact) en het volgen van de uitvoeringsfase zijn. Aangezien hier ook nog steeds ontwerp bureaus voor gecontracteerd zijn, is ook hier de impact van de overname beperkt. Een bijkomende reden waarom de impact beperkt is, is de budgettaire spreiding in de tijd, waarbij jaarlijks voor maximaal 100 miljoen euro kan vastgelegd en dus ook uitgevoerd worden.

13. Gemeenschappelijke projecten met lokale besturen. Aanstelling consultant door lokaal bestuur.

Dit betreft vooral infrastructuurprojecten voor vernieuwing van de zeedijkpromenades. Deze projecten hebben naast een zuivere zeeweringfunctie eveneens een toeristisch/recreatieve meerwaarde. Elke gemeente of stad wenst een eigen karakter te geven aan haar zeedijk. Vandaar de huidige aanpak dat het lokale bestuur een eigen studiebureau aanduidt voor opmaak ontwerp van de zeedijkrenovatiwerken maar ook instaat voor de aankoop van de tegelbevloering.

De ervaring leert nu dat de ontwerpen steeds ‘prijziger’ worden op aansturing van de stad of gemeente, dat hieromtrent onvoldoende overleg gepleegd wordt met MDK, afdeling Kust en de consultants, de richtlijnen van het lokale bestuur volgen met wie ze een contractuele band hebben. Vandaar dat door het agentschap MDK, afdeling Kust, werd beslist om naar de toekomst toe in de samenwerkingsovereenkomsten een stappenplan aangaande het studieproject op te nemen met de voorziening van tussentijdse overleg- en beslissingsmomenten waarbij de afdeling haar rol van opdrachtgevend bestuur kan opnemen: tussentijdse goedkeuring van concept, voorontwerp, ontwerp en bestek.

14. Kostprijs architecturale studies versus exploitatie en onderhoud

Het realiseren van architectonisch waardevolle ontwerpen voor kunstwerken (vooral bruggen) leidt vaak tot een hogere kost voor het bouwen én voor onderhoud en instandhouding van het kunstwerk dan in het geval van een klassiek concept. Daarnaast kan er ook een extra kost ontstaan voor gebruik (beweegbare bruggen) en inspectie. In dit opzicht zou het nodig zijn om het architectonische te kunnen inperken ten aanzien van het functionele.

Het aangehaalde ‘conflict’ tussen studiebureaus (architectuur) en aannemer bestaat er in dat studiebureaus (architectuur) bij het uitwerken van het ontwerp zich in de regel moeilijk laten leiden door budgettaire overwegingen, daar waar het objectief van de aannemer er op gericht is binnen het budget een maximale opbrengst te genereren. Dit spanningsveld kan weerslag hebben op de houding van de aannemer ten aanzien van het opdrachtgevende bestuur.

15. Kennisbeheer

Sinds eind 2004 is er binnen AWW een projectleider kennisbeheer aangesteld. Deze aanstelling heeft specifiek tot doel de binnen het agentschap aanwezige kennis te verzamelen en te ontsluiten naar nieuwe personeelsleden toe, zodat bij vertrek van ervaren personeelsleden de aanwezige kennis op peil kan gehouden worden. Onder aansturing van deze projectleider werd een centrale intranetsite opgebouwd waarop alle binnen de organisatie opgebouwde kennis kan worden verzameld en ontsloten.

De ontsluiting gebeurt in eerste instantie via 12 kennisclusters:

1. Beheren en onderhouden bestaande wegennet
2. Aanleggen en vernieuwen van een gewestweg
3. Ontwikkelen en verspreiden van kennis over aanleg en onderhoud weg
4. Ontwikkelen en verspreiden van kennis over verkeer en mobiliteit
5. Ontwikkelen en verspreiden van kennis over milieu en natuur
6. Beheren van de IT middelen
7. Beheren van de HRM middelen

8. Beheren AWV patrimonium en materieel
9. Voorbereiden, uitvoeren, evalueren en bijsturen het beleid AWV
10. Samenwerken met andere besturen en bedrijven
11. Verzorgen externe communicatie
12. Verbeteren werking van AWV.

Uiteraard zijn de eerste vijf clusters de meest belangrijke naar de projectstudies toe. Alle aanwezige kennis wordt in deze clusters maximaal ontsloten, bevestigingen hierop via de klassieke W-vragen (wie? waarom? waarmee? wat? waar? wanneer? enzovoort) zijn mogelijk. Deze databank wordt nog steeds verder aangevuld met informatie en wordt sinds een tweetal jaar meer en meer geconsulteerd door de eigen personeelsleden. Ook het lopende project om een ISO-certificaat te behalen voor alle activiteiten van het agentschap met betrekking tot haar werkzaamheden rond investeringswerken, zal ertoe bijdragen dat procedures, instructies en formulieren duidelijker ontsloten worden naar alle personeelsleden toe.

Biilage 1**Beslissingsboom voor uitbesteden of zelf uitvoeren van studies:****Vraag 1:**

Gaat het om een studie waarvoor verplicht beroep moet gedaan worden op een externe deskundige (bv. mer-studie)?

Ja: **Uitbesteden**

Neen: ga naar vraag 2

Vraag 2:

Vereist de studie een integrale aanpak waarvan voor een deel beroep moet gedaan worden op een externe deskundige?

Ja: **Uitbesteden**

Neen: ga naar vraag 3

Vraag 3:

Is neutraliteit gewenst voor het uitvoeren van de functie?

Ja: **Uitbesteden**

Neen: ga naar vraag 4

Vraag 4:

Zijn er verschillende competenties (multidisciplinair) nodig om deze studie tot een goed einde te brengen?

Ja: ga naar vraag 7

Neen: ga naar vraag 5

Vraag 5:

Is de gewenste competentie aanwezig in de eigen entiteit?

Ja: ga naar vraag 8

Neen: ga naar vraag 6

Vraag 6:

Zijn er andere entiteiten binnen de Vlaamse overheid waar deze competenties aanwezig zijn en waarop beroep kan gedaan worden?

Ja: **Beroep doen op de entiteit binnen de Vlaamse overheid waar de competentie aanwezig is, om de studie samen uit te voeren**

Neen: ga naar vraag 9

Vraag 7:

Ontbreken er competenties?

Ja: ga naar vraag 10

Neen: ga naar vraag 8

Vraag 8:

Beschikt de entiteit over de capaciteit qua deskundigheid?

Ja: **Zelf uitvoeren**

Neen: ga naar vraag 9

Vraag 9:

Is de ontbrekende deskundigheid recurrent nodig voor de entiteit?

Ja: ga naar vraag 11

Neen: **Uitbesteden**

Vraag 10:

Kunnen de ontbrekende competenties in aparte studies uitbesteed worden?

Ja: **Uitbesteden**

Neen: **Uitbesteden van een globale studie** waarin ook competenties aan bod komen die binnen de Vlaamse overheid beschikbaar zijn

Vraag 11:

Is er voldoende tijd om een deskundige medewerker binnen de entiteit te werven en op te leiden?

Ja: **Onmiddellijk werven van een deskundige medewerker**

Neen: **Uitbesteden van de studie maar gelijktijdig een deskundige medewerker werven**

Biilage 2**Personeelsevolutie wat de ingenieurs betreft, binnen het Vlaams ministerie Mobiliteit en Openbare Werken:**

In volgende 2 tabellen (voor en na BBB) wordt de evolutie geschetst van het aantal burgerlijk ingenieurs (graden ‘ingenieur’ en ‘directeur-ingenieur’).

Noot: op 1 november 2005 werden, in het kader van BBB en de eraan gekoppelde overdrachten van bevoegdheden, 29 ingenieurs overgedragen aan de agentschappen Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart. De daling in de cijfers op die datum binnen het Vlaams ministerie is dus logisch.

Tabel 1 – ingenieurs voor BBB (1 april 2006)

Datum	AOSO	AWZ	AWV	Bovenbouw	Tot
1/01/2003	49	72	59	7	187
1/01/2004	50	79	59	6	194
1/01/2005	48	83	57	7	195
1/01/2006	48	54	55	6	163

Tabel 2 – ingenieurs na BBB (1 april 2006)

Datum	Dep.	AWV	MDK	Totaal
1/04/2006	87	62	16	165
1/01/2007	82	61	15	158
1/01/2008	87	63	17	167