



Vlaams
Parlement

ingediend op **586** (2015-2016) – Nr. 1
23 november 2015 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Paul Van Miert en Joris Vandenbroucke

over het kerntakenplan
Mobiliteit en Openbare Werken

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Ben Weyts	4
2.	Toelichting van het kerntakenplan door secretaris-generaal Filip Boelaert	4
2.1.	Context	4
2.2.	Kerntakenplan beleidsdomein MOW	5
2.3.	De impact van optimaliseren, afbouwen en overhevelen	6
2.4.	Synergieprojecten	6
2.5.	Naar een nieuwe structuur voor het beleidsdomein MOW	8
3.	Bespreking.....	9
	Gebruikte afkortingen	13
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 29 oktober 2015 van gedachten met Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn en Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken over het kerntakenplan Mobiliteit en Openbare Werken.

De presentatie van Filip Boelaert is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* situeert de context. De Vlaamse Regering wil voorzien in een efficiënte en slagkrachtige overheid die investeert. Die ambitie is ook het doel van de voorliggende oefening. Investeren kan en moet ook in budgettair barre tijden, en dat dank zij de inspanningen die op de eigen werking ingrijpen. Investeren kan derhalve dank zij de efficiëntieoefeningen van de ambtenaren zelf. Dat schept perspectief voor de toekomst.

Een efficiënte en slagkrachtige overheid stelt zichzelf voortdurend in vraag, stelt de minister. Bij de operatie BBB is men soms wat te ver gegaan door entiteiten te creëren die zowel van beleidsuitvoering als beleidsvoorbereiding werk moesten maken. Dat bracht enige verkokering teweeg. Minister Weyts ziet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken veeleer het beleid uittekenen. Andere entiteiten voeren dat dan uit. Het geheel past binnen het concept van de combimobiliteit.

Aangepaste structuren gaan verkokering tegen. Dat moet voorkomen dat entiteiten pleiten voor de eigen zaak, bijvoorbeeld AWV voor zoveel mogelijk weginvesteringen. Een gezamenlijke mobiliteitsvisie en -beleid moeten uitgevoerd worden vanuit het perspectief van de specifieke vervoersmodus, stipt de minister aan. De kerntakenoefening maakt deel uit van die evolutie.

Secretaris-generaal Filip Boelaert is trekker van het geheel.

2. Toelichting van het kerntakenplan door secretaris-generaal Filip Boelaert

2.1. Context

Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, herinnert aan het Vlaamse regeerakkoord, waarin gesteld wordt dat elk beleidsdomein binnen de Vlaamse overheid een kerntakenplan moet uitwerken. In het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken hebben elk agentschap en het departement zelf een eigen kerntakenplan.

In het regeerakkoord wordt daaraan een doelstelling inzake het aantal personeelsleden gekoppeld. Dat moet verder en significant dalen door het voeren van een selectief vervangingsbeleid. Zich richten op efficiëntie en het uitvoeren van de kerntaken moet daarbij de leidraad zijn.

In het bestaande organogram van het beleidsdomein MOW vormen het Departement MOW, samen met de intern verzelfstandigde agentschappen Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en het Agentschap Wegen en Verkeer samen het ministerie. Voorts zijn nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV en de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn extern verzelfstandigde agentschappen.

Niet alle entiteiten van de Vlaamse overheid zijn in het kerntakenplan opgenomen. Een aantal kregen afzonderlijke doel- en taakstellingen. Voor het beleidsdomein MOW gaat het om De Lijn, die volgens een nieuw op te stellen beheersovereenkomst moeten komen tot een eigen traject over hoe ze met de kerntaken omgaat en hoe ze die invult. Daarbuiten behoren alle entiteiten tot de scope van het kerntakenplan en de personeelsbesparingen.

Wat zegt de evolutie in vergelijking met het vorige jaar? De bruto vte's in juni 2014 worden vergeleken met die in augustus 2015 om aan te tonen in hoeverre men al naar de doelstelling toegroeit en met minder mensen efficiënter beleid kan voeren (zie bijlage p. 4). De besparingsdoelstelling voor de integrale Vlaamse overheid behelst 1950 koppen. Het college van voorzitters werd gevraagd om een methodiek te ontwikkelen voor de verdeling van dat aantal over de diverse entiteiten. Daartoe is dan rekening gehouden met twee grote lijnen, en in eerste instantie met het aandeel personeel dat een beleidsdomein heeft in het totaal van de doelgroep. Voorts zijn ook de reeds geleverde inspanningen ter zake van een entiteit ingecalculeerd. Voor MOW is uiteindelijk een doelstelling vooropgesteld van min 452 koppen.

2.2. Kerntakenplan beleidsdomein MOW

Hoe moet dat gebeuren? De eerste en heel belangrijke stap vindt de spreker het zich toeleggen op de kerntakenplannen per agentschap. Gezamenlijk is overwogen waar die kerntaken precies liggen opdat men dan mensen en middelen vooral daar zou kunnen inzetten om die te versterken. Het gaat in die zin om kerntaken en -processen. Optimalisering van processen en betere afstemming zorgen ervoor dat er middelen kunnen worden vrijgemaakt. Tegelijk stapt men ook af van een aantal zaken, wat evenzeer daartoe bijdraagt. Binnen het beleidsdomein maar ook binnen de Vlaamse overheid kan bovendien geschoven worden met een aantal taken, waar dat opportuun is.

Optimalisatie gebeurt in de diverse categorieën. Er is efficiëntieverbetering in bepaalde processen, of kwaliteitsverbetering. Er wordt gezocht naar meer synergie in processen over de entiteiten heen. Er wordt meer ingezet op automatisering en bepaalde taken worden uitbesteed. Dienstverlening kan worden aangepast. Dat alles kan helpen om de personeelsreductie in de werking op te vangen.

Ook afbouw is mogelijk. Bepaalde taken kunnen integraal afgebouwd worden. Het gaat dan om strikt uitvoerende taken die minder nodig zijn. Zo zijn er in dijkenbeheer grasmaaiactiviteiten en arbeidsactiviteiten die men zelf niet meer opneemt of minder gaat doen. Bediening van kunstwerken op afstand is een voorbeeld van processen waar automatisering mogelijk is. Ook keuringsactiviteiten voor de privésector en privé-certificeringsbureaus zijn afgevoerd. Er werd ontzettend veel om advies gevraagd, tot bijvoorbeeld voor elk klein RUP in de kleinste gemeente van Vlaanderen. De spreker meent dat men de meerwaarde daarvan in vraag moet durven stellen. Ook dat biedt mogelijkheden tot afbouw van de taakstelling.

Voorts kunnen een aantal activiteiten overgeheveld worden naar andere entiteiten, binnen en buiten het beleidsdomein. Bij dat laatste denkt Filip Boelaert meteen aan de dienstencentra, waarover al beslissingen zijn genomen aangaande managementondersteunende en bepaalde financiële processen. Ook in die bredere zin streeft men naar vermindering van bestaand personeel door gezamenlijke en efficiënte invulling.

2.3. De impact van optimaliseren, afbouwen en overhevelen

Wat is de impact van de afbouw in vte op de personeelsleden? De kerntakenoefening in de verschillende agentschappen en het departement leidt tot een personeelsbesparing van 288 vte, of twee derde van de besparingsoefening. Dat wordt hoofdzakelijk bereikt door optimalisaties, ten belope van 255 vte. Het beleidsdomein wordt immers gekenmerkt door een vermindering van het personeelsbestand die al langer aan de gang is. Zelf begon Filip Boelaert in 1998 in de afdeling Wegen en Verkeer die destijds een tekenzaal met twaalf tekenaars had. Die bestaat intussen niet meer. Winst ziet men vooral in de optimalisatie. Voorts is een beperkter aantal door afbouw te halen, zowat 24 vte.

2.4. Synergieprojecten

De algemene doelstelling ligt hoger. Met het oog daarop is men in het managementcomité ervan uitgegaan dat er nog bijkomende synergiën te vinden zijn binnen het beleidsdomein.

De vrijkomende vte's van activiteiten die zijn afgebouwd of geoptimaliseerd, worden in eerste instantie ingezet voor het behalen van de besparingsdoelstelling of ze worden verschoven naar andere taken die wel als kerntaken worden beschouwd.

Kerntakenplanning wordt beschouwd als een nuttige en nodige oefening, maar geen voldoende voorwaarde voor het behalen van de besparingsdoelstelling. Daarom is het essentieel in te zetten op synergieprojecten. Na grondige en gezamenlijke analyse door alle leidende ambtenaren van het beleidsdomein is men tot een aantal efficiëntie- en effectiviteitsgerichte projecten gekomen die over de entiteiten van het beleidsdomein heen gerealiseerd kunnen worden.

Uit een hele lijst van 30 tot 50 projecten zijn er 10 prioritair geselecteerd. Het eerste criterium voor selectie was wat er binnen de legislatuur gerealiseerd kon worden. Vervolgens is het mogelijk effect beoordeeld. En tot slot is de complexiteit van de projecten met het grootste effect onder de loep genomen. Zo ontstond een puntendiagram waaruit is gebleken dat met een aantal quick wins soms grote winsten gehaald kunnen worden, maar ook dat bij een aantal complexe processen de doelstelling niet kan behaald worden in de bestuursperiode. Uit die lijst is dan een selectie van 10 projecten gemaakt die in de lopende legislatuur nog haalbaar zijn, vte-winst opleveren en waarbij de efficiëntie- en effectiviteitswinst verzekerd is.

2.4.1. Automatisering

Filip Boelaert somt de projecten op (zie bijlage p. 12 en 13). Vooreerst moet automatisering een substantiële efficiëntieverhoging inzake budget en personeel opleveren. Een voorbeeld is de geautomatiseerde bediening van de kunstwerken. Ook de inzet van sociale media ressorteert onder dezelfde noemer, net als de inzet van modernere communicatiemiddelen zoals video conferencing maar ook andere digitale onlinestrategieën die minder inspanningen vergen.

Ook wordt er gedacht aan de automatische verwerking van geografische gegevens in het kader van Mercatornet. Die toepassing wordt bij AWW gebruikt en kan allicht uitgerold worden voor het hele beleidsdomein. De data, aanwezig in het beleidsdomein, worden ontsloten en dat is mogelijk eveneens interessant voor de buitenwereld. Men wil evolueren naar een beleid waarbij data 'open by default' zijn en waarbij men mensen kan verwijzen naar de specifieke data die hun vragen beantwoorden.

Ten slotte wil men een betere samenwerking inzake IT-processen bewerkstelligen. Concreet werd op het MCB van oktober 2015 en op de beleidsraad de opdracht geformuleerd om een duidelijke roadmap voor de vijf projecten op te stellen, met een voorafspiegeling van de resultaten en een onmiddellijke start van de trajecten.

2.4.2. Projectmanagement

Een tweede project is het projectmanagement, dat vooralsnog in elk van de zes entiteiten op een eigen manier wordt ingevuld. Er wordt gezocht naar meer uniformiteit en samenwerking teneinde winsten te boeken. Dat heeft geleid tot een aantal evidenties, maar ook tot punten die om een evolutie van het personeel vragen. Dan gaat het onder meer over een uitwisseling van kennis en beste praktijken. Dat gebeurde vóór BBB wel, maar raakte in de vergeethoek. Dat wordt opnieuw opgepikt.

Het stroomlijnen van rapporteringen is een ander punt. De meeste entiteiten doen dat op een eigen manier en zelfs afdelingen blijken onderling een eigen rapporteringswijze te hanteren. Daar is efficiëntiewinst mogelijk.

De gezamenlijke aanpak en valorisatie van leerpunten kan ook iets bijbrengen. Er wordt volgens de spreker te weinig teruggekeken naar mogelijke leerpunten in afgewerkte projecten om daaruit aspecten te distilleren die voor heel MOW dienstig zijn. Gemeenschappelijke projecten wil men beter stroomlijnen en er wordt gestreefd naar standaard projectplannen voor infrastructuurwerken. Ook in dat verband hebben de agentschappen en het departement een eigen werkwijze.

Voorbij de grenzen van het louter managen van projecten stelt men zich de vraag wat de klant eraan heeft en hoe men alles kan inzetten in het kader van complexe projecten en vragen.

2.4.3. Controles op werken

Een derde prioritair project is erop gericht winst te boeken bij de controle van werken. Dat kan door meer samen te werken, dezelfde processen aan te wenden en die ook te stroomlijnen.

2.4.4. TOD

Voorts is er het project onder de noemer TOD, wat staat voor technisch ondersteunende dienstverlening. Zo kunnen de mensen van het Waterbouwkundig Laboratorium en van geotechniek bodemkundige tests doen.

De verschillende afdelingen gaat op een eigen manier met klanten om en met de andere agentschappen. Ook daar wil men efficiëntieverbetering realiseren voor het geheel van de afdelingen met een systeem van card management, waarbij mensen echt contact zijn voor de klant vanuit het geheel van de afdelingen. Men kan beter inspelen op de vraag van de klant en de planning kan vlotter. Dat wordt concreet uitgerold.

2.4.5. Transportdeskundigen

Ander project betreft de transportdeskundigen die bij de waterwegen actief zijn, en de logistiek consultants in het departement. Men bekijkt hoe hun werking op elkaar kan worden afgestemd. Zijn ze nog allebei nodig en wie kan het best welke rol opnemen?

2.4.6. *Baggeren*

In de maritieme sector zijn twee afdelingen actief in het baggeren: de afdeling Kust van Maritieme Dienstverlening en Kust en de afdeling Maritieme Toegang van het departement. Ook daar worden synergiën gezocht om meer samenwerking te realiseren.

2.4.7. *MOD*

Inzake de managementondersteunende dienstverlening is er al een beslissing genomen over een gemeenschappelijk dienstencentrum, dat echter maar een deel van de taken overneemt. Voor een ander belangrijk deel van de taken is afgesproken om eventueel op de langere termijn ook de inspanningen te verenigen. W&Z en De Scheepvaart moeten daartoe evenwel in hun eigen fusietraject de eerste stap zelf zetten om dan de samenwerking later meer structureel aan te pakken.

Een afspraak die meteen geïmplementeerd wordt, is dat voor de standpuntinname over managementondersteuning in de bredere Vlaamse overheid er één visie door één persoon wordt naar voren geschoven in de desbetreffende fora.

2.4.8. *Lokale beleidsondersteuning*

Ook in het kader van de lokale beleidsondersteuning in het kader van BBB is men ervan overtuigd dat door een betere interne afstemming minder mensen op dergelijke vergaderingen nodig zijn, zonder kwaliteitsverlies op de eigenlijke ondersteuning van het lokaal beleid.

2.4.9. *Operationele processen Verkeerscentrum/AWV*

Er is overleg over de operationele processen van het Verkeerscentrum. Dat behoort tot het departement. Men wil snel een verbetering realiseren ter zake. Een deel van de activiteiten sluit nauw aan bij het operationeel beheer van de wegen en dat moet in een eerste fase dichterbij AWV terechtkomen.

2.4.10. *Afstemmen Maritiem/Nautisch Overleg*

Ten slotte is er nog Maritiem/Nautisch Overleg, waarvoor heel wat overlegmomenten geregeld zijn in verdragen, wetgeving en decreten met vooral Nederland: het gezamenlijk beheer van de Schelde, de gemeenschappelijke nautische autoriteit, de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie enzovoort. In eerste instantie heeft men zich afgevraagd of men het met minder fora kan doen. Dat blijkt niet evident vanwege de vaak wettelijke of verdragsgebonden verankering. Men kan wel werk maken van een veel betere inhoudelijke afstemming vooraleer naar de fora te gaan en zo de inspanningen beperken.

Over de synergieprojecten is er binnen het managementcomité overeenstemming, net als over de doelen en timing.

2.5. *Naar een nieuwe structuur voor het beleidsdomein MOW*

Er wordt tot slot een vooruitblik meegegeven op de nieuwe structuur van het beleidsdomein. De fusie tussen de twee waterentiteiten (W&Z en DS) loopt, met als deadline 1 januari 2017.

Tegelijk denkt men na over een visie voor de toekomstige structuur van het beleidsdomein voor de andere zaken die in het regeerakkoord staan. Dat alles vanuit de holistische idee hoe men meer en beter kan samenwerken. Dat heeft

als vertrekpunt een voortdurende evaluatie van de eigen werking. Er is een kerntakenplan opgesteld en er is nagedacht over organisatiebeheersing en -ontwikkeling, maar daarmee houdt het niet op. Een optimale inzet van het bestaande personeel en taken tussen agentschappen en departementen blijft cruciaal.

3. Bespreking

Joris Vandenbroucke huldigt net als de spreker het principe dat erover gewaakt moet worden dat de overheid zijn kerntaken zo goed, efficiënt en klantvriendelijk mogelijk moet uitvoeren. Wat die kerntaken precies moeten zijn, is niet het punt in wat voorligt. Er waren al ingrepen in de voorgaande regeerperiode waarbij is afgeslankt of versterkt en het lid kan zich vinden in de oefening op zichzelf. Het is goed op te lijsten wat men moet doen, kan doen en zal doen en hoeveel mensen daarvoor nodig zijn.

De volgorde waarin dat alles gebeurt, lijkt het lid enigszins onlogisch. De Vlaamse Regering had al beslist hoeveel koppen er uit de Vlaamse administratie zouden verdwijnen vooraleer de oefening van start ging. Dat aantal is dan verdeeld over de diverse entiteiten naar rato van de grootte van de entiteiten. De topambtenaren kregen de opdracht een plan te schrijven waarvan het resultaat ongeveer overeenkomt met wat is vooropgesteld als besparingsdoel.

Het kerntakenplan van het beleidsdomein MOW stoelt op een minutieus uitvlooien van het departement en de entiteiten. De conclusie luidt dat Filip Boelaert en het managementcomité op de laatste pagina moeten besluiten dat de door de Vlaamse Regering gevraagde vermindering van personeelsbestand in koppen tegen eind 2019 de uitoefening van kerntaken van het beleidsdomein in het gedrang brengt. Men moet vaststellen dat er 288 koppen bespaard worden en dat er nog eens meer dan 50 percent te gaan is om de doelstelling van min 452 te halen.

Joris Vandenbroucke vindt het moedig dat de secretaris-generaal stelt dat die doelstelling onhaalbaar is zonder aan de kerntaken te raken. Er is al over gepraat in de media en het zou ook al onderwerp van overleg zijn geweest met het kabinet. Heeft dat tot een aanpassing van het kerntakenplan geleid of tot een wijziging van de besparingsdoelstelling? Zijn er intussen andere inzichten en hoe zijn die dan te verklaren? Wat voorligt, is op 15 juli 2015 goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

Niettegenstaande de goedkeuring door de Vlaamse Regering, merkt het lid nog op dat de analyse nog loopt voor heel wat aspecten. Het gaat daarbij over de overdracht van bepaalde wegen naar lokale overheden of de investeringswerken, voorbereidingsstudie en ontwerp ervan, het Vlaams tunnel- en controlecentrum enzovoort. Hoever staat het met de analyses? Wanneer komen de conclusies? Als ze al beëindigd zijn, welke zijn dan de resultaten en de eventuele impact op wat voorligt?

In de lijst van taken vatbaar voor afbouw leest het lid ook het uitvoeren van studiewerk. Waarover gaat het dan? Is men dan van plan om dat te outsourcen of wordt het naar een andere entiteit verplaatst? Het lid meent dat behoud van knowhow door eigen studiewerk belangrijk is.

Björn Rzoska zit op dezelfde golflengte als *Joris Vandenbroucke* wat betreft zijn eerste opmerkingen en vragen. Hij merkt in de nota echter zaken waarmee een topambtenaar problemen kan krijgen. In de passage die *Joris Vandenbroucke* aanhaalt met de conclusies verneemt hij dat nog verder gaan de uitvoering van de kerntaken van het beleidsdomein in het gedrang kan komen. Kan daarbij

meer uitleg worden verstrekt? Blijft de vooropgestelde doelstelling van de Vlaamse Regering gehandhaafd? Als dat zo is, welke kerntaken komen dan op de helling te staan? Dat vergt volgens het lid immers een fundamentele politieke discussie.

Op pagina 3 van de nota staan zaken die zouden worden overgedragen of overgeheveld naar het lokale bestuursniveau. In tabellen wordt dan aangegeven welke impact dat op de vte's heeft. Heel wat gaat naar lokale besturen. Gebeurt dat zonder mensen of middelen? Dat legt een extra last van mensen en middelen bij die lokale besturen, stelt Björn Rzoska, terwijl het een besparing oplevert op het Vlaamse niveau. In een voetnoot staat wel dat dit in consensus met de ontvangende lokale besturen gebeurt, maar zij moeten het dan toch wel opvangen. Begrijpt het lid dat goed?

Lode Ceyssens is blij dat de grondige analyse is gebeurd en dat die kan besproken worden in de commissie. De cijfers zijn wat ze zijn, met een verschil tussen doelstelling en resultaat van 164 vte. Recent werd hem in de regionale mobiliteitscommissie nog gevraagd waarom zo veel mensen van Wegen en Verkeer aanwezig dienden te zijn en wat dat dan wel niet kost. Er is in elk geval kritisch bekeken hoe een efficiëntieoefening eruit moet zien. Alles is grondig bekeken en men komt er niet. Dan ziet het lid drie scenario's mogelijk.

Ten eerste kunnen alsnog een aantal kerntaken worden afgebouwd. Vraag luidt dan welke en of dat altijd oplossingsgericht is. Haalt men daarmee de doelstelling wel? De analyse rond de overdracht van een aantal gemeentewegen en de besparing op personeel dat dat oplevert, loopt bijvoorbeeld nog. Ter zake leek het lid een zekere consensus te bestaan over partijgrenzen heen over een aantal gemeentewegen. Het ging dan vooral om het wegwerken van de ongelijkheid tussen gemeenten die eerder weigerden om provinciale wegen over te nemen en zij die dat wel deden. De budgetten die voor die operatie uitgetrokken worden, moeten uit de reguliere middelen komen, zo begrijpt het lid. Zal men met het oog daarop in de volgende jaren wel veel wegen kunnen overdragen, gelet op de vele investeringen die nog moeten volgen? Hij verwacht er niet veel van.

Een andere optie is het herzien van de doelstelling en een derde optie is een mix van de beide, stelt het lid. Hij meent dat er liefst meteen een beslissing over moet worden genomen. Is er al zicht op?

Mathias De Clercq volgt de filosofie van efficiëntiewinst, kerntaken en besparen op de eigen administratie. Dat betekent volgens hem ook dat men onnodige betalingen niet doet. Naar aanleiding van het rapport van het Rekenhof over de verwijlinteresten bij laattijdige betaling van facturen ziet het lid dat MOW, waar het om enorme werken gaat, soms tot miljoenen verwijlinteresten betaalt. Ook daarin zit een besparingspotentieel, meent het lid. Is er een stand van zaken in dat verband? Hij herinnert zich nog dat MOW niet aan de proeffase rond digitalisering ter zake deelneemt. Is dat intussen veranderd? Mathias De Clercq meent dat de minister ook die verspilling wil aanpakken. Het lijkt hem een kerntaak die samen met het departement kan worden aangepakt.

Minister *Ben Weyts* verklaart dat er een inventaris van concrete, uitgewerkte en zelfs gekwantificeerde maatregelen opgesteld is. In onderling overleg worden die uitgerold, in samenspraak met alle leidende ambtenaren. De oefening is niet in één vergadering tot stand gekomen en er is zwaar gediscussieerd. Ook wat betreft het aantal koppen dat wordt bespaard, is er een kwantificering. Een efficiënte, slagkrachtige overheid die blijft investeren, blijft het doel. De 288 vte die op 452 worden gehaald, maken deel uit van een zware opdracht die de administraties moeten volbrengen. Dank zij hun inspanningen kan de regering blijven investeren. De minister erkent de inspanningen die al door de voorgaande

regering zijn gevraagd, maar stelt dat het de enige weg is om te gaan. Dat vrijwaart de investeringsbudgetten. Concreet komen er voor het Agentschap Wegen en Verkeer nog middelen bij van de kilometerheffing voor vrachtwagens. De minister is de administraties bijzonder dankbaar voor de geleverde inspanningen.

Wat in het overzicht is aangegeven, betreft al een actualisering van wat oorspronkelijk in het plan stond. Men heeft niet stilgezeten en alles is veel meer geconcretiseerd. Wat betreft het aantal vte's is de doelstelling bovendien al bijgesteld van 294 naar 288, dat op basis van de discussies.

Filip Boelaert stelt duidelijk dat het voorzitterscollege en het MCB zich loyaal achter de doelstelling van de Vlaamse Regering scharen. De enige volgende vraag luidt dan hoe men daar kan landen. Dat moet gebeuren door eigen kerntakenplannen op te stellen en na te gaan waar optimalisering mogelijk is en wat kan worden afgebouwd. Maar daarmee komt men er niet. Dan kwamen de synergiën in het vizier. De eerste tien zijn toegelicht, met een heel actuele stand van zaken. Voor elk daarvan zijn heel concreet op het niveau van het managementcomité projecten opgesteld. Er is beslist wat men samen zal doen en hoe men de digitalisering zal aanpakken. Dat overleg moet toelaten alsnog het doel te halen waarachter iedereen staat. Ook aan de media liet de spreker weten dat elk probleem overlegd wordt met het kabinet van de minister. Concreet gevolg daarvan was onder meer dat een deel van het varend personeel bij MDK niet langer hoeft te voldoen aan de besparingen. Het gaat daar om volcontinue jobs en die mensen zijn er nodig. Er wordt duidelijk resultaat geboekt dankzij gesprekken.

Een ander voorbeeld is de dienst homologatie, waar men met een grote achterstand is gestart bij de overdracht in het kader van de staatshervorming. Er is evenwel afgesproken in de loop van 2015 om er bijkomend een aantal mensen op te zetten zodat die achterstand ingehaald wordt. Dat lukt intussen, maar vergt nog een aanhoudende inspanning.

De analyses zijn toegelicht in het kader van de synergiën, bevestigt de secretaris-generaal. Er is aangegeven welke projecten uitgevoerd worden en waar men er in de toekomst mee naartoe wil.

Wat betreft het studiewerk leverde men tot recent nog zelf de inspanning voor opzoekwerk naar literatuur, analysewerk en conclusievorming. Men was van oordeel dat men beter de expertise aan boord houdt, maar het werk aan anderen laat. Ook binnen het departement loopt een efficiëntieoefening. Er zijn vooralsnog vier beleidsafdelingen, die een afspiegeling zijn van de bestaande en soms verkokerde structuur. Er is een afdeling Haven- en Waterbeleid, een afdeling Luchthavenbeleid, een afdeling Algemeen Beleid en een afdeling Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Dat wordt vanaf 1 januari 2016 één afdeling Beleid waar men samen vanuit de holistische visie kan werken aan beleidsprojecten en beleidsadviezen kan uitbrengen. Zo gaat men om met de analyses en synergiën.

Voorlopig komt er niets op de helling te staan. Men werkt voort aan wat gedefinieerd is. Als er problemen opduiken, treedt men in overleg met het kabinet. Daar wordt dan beslist of er extra personeel wordt ingezet en wat dat impliceert voor andere taken. Dat is gelinkt aan het voortdurend in vraag stellen en evalueren van de eigen werking en is niet definieerbaar in tijd. Er wordt continu gezocht naar andere en eventueel betere mogelijkheden.

Wat de verwijlinteresten betreft, kan de secretaris-generaal meegeven dat het een zeer belangrijk aandachtspunt behelst binnen het managementcomité. Het item

staat elke maand geijkt op de agenda. Men is zich ervan bewust dat het om gemeenschapsgeld gaat. Toch kan men nooit alle verwijlintresten vermijden, stelt Filip Boelaert, al is er nog verbetering mogelijk. Zo kan hij alvast melden dat in het beleidsdomein MOW op het niveau van het voorzitterscollege de afspraak is gemaakt dat het iDelta-systeem in de toekomst het systeem wordt waarmee de overheidsopdrachten worden begeleid en opgevolgd. Ook zo probeert men winsten te boeken. Men doet ook mee met de dienstencentra inzake financiën en begroting.

Joris Vandenbroucke is blij te merken dat men in overleg ertoe komt her en der de druk te verlichten. Tegelijk vindt hij in de presentatie nog altijd de doelstelling van min 452 koppen. Dat sterkt hem in de overtuiging dat het uitgangspunt een vermindering blijft met dat aantal, ongeacht het resultaat van de kerntakenoefening. Zelfs met verdere verfijning blijft dat nog een grote sprong. Als het lid dan leest dat er kerntaken in het gedrang zouden komen en dat de minister stelt dat het alleen dankzij de inspanning van de administratie en het halen van de vooropgestelde doelstelling is dat men kan blijven investeren, dan wil het lid toch weten welke kerntaken men bereid is op te offeren. Men raakt immers niet aan het afbouwscenario van 452 koppen.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Paul VAN MIERT
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
DS	nv De Scheepvaart
MCB	managementcomité van het beleidsdomein
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MOD	Managementondersteunende Diensten
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
nv	naamloze vennootschap
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
TOD	technisch ondersteunende diensten
vte	voltijdsequivalent
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV