

Projectgroep MOW

Vlaamse Brede Heroverweging

Status: Definitief

Inhoudstafel

DEEL 1: INLEIDING	3
DEEL 2: BESPARINGSOPTIES.....	10
DEEL 3: SPENDING REVIEW	12
DEEL 4: CONCLUSIES – VERVOLGTRAJECT	13
BIJLAGE 1: SAMENSTELLING PROJECTGROEP EN LIJST GERAADPLEEGDE PERSONEN	15
BIJLAGE 2: STUDIES EN REFERENTIES	16

////////////////////////////////////

DEEL 1. INLEIDING

De Vlaamse Brede Heroverweging binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken bestrijkt een zeer breed takenpakket. Het beleidsdomein MOW omvat volgens artikel 12 van het Organisatiebesluit immers de volgende beleidsvelden en inhoudelijke structuurelementen

beleidsveld	inhoudelijk structuurelement
regionale luchthavens	1° luchthavenbeleid 2° uitbating regionale luchthavens 3° luchthaveninfrastructuur
gemeenschappelijk vervoer	1° basisbereikbaarheid 2° investeringen basisbereikbaarheid 3° kernnet 4° aanvullend net 5° vervoer op maat 6° treinnet
algemeen mobiliteitsbeleid	1° algemene beleidsondersteuning 2° modi-overschrijdend mobiliteitsbeleid
weginfrastructuur en beleid	1° verkeersveiligheid 2° verkeersbeleid 3° weginfrastructuur algemeen 4° onderhoud weginfrastructuur 5° investeringen weginfrastructuur
waterinfrastructuur en beleid	1° haven en waterbeleid 2° waterinfrastructuur algemeen 3° onderhoud waterinfrastructuur 4° investeringen waterinfrastructuur 5° scheepvaartverkeer

Tabel 1 toont de budgettaire massa's in beleidskredieten en hun evolutie in de periode 2021-2025 die verbonden zijn met die beleidsvelden (in reële termen). De bron van deze en volgende tabellen is de huidige meerjarenraming.

Uit onderstaande tabel blijkt alvast welke subsidies er voor welke doelstellingen worden ingezet.

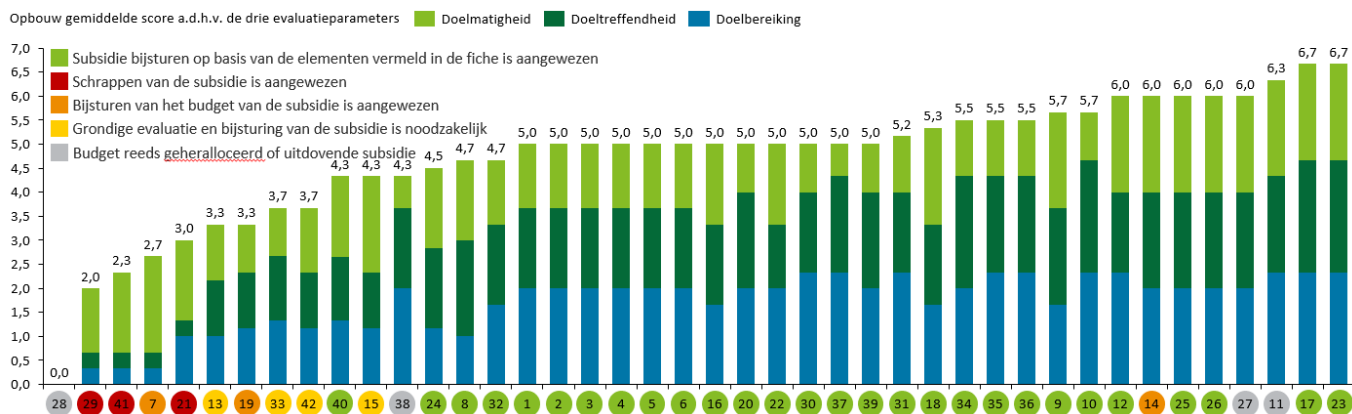
1. Luchthavens (6)		4. Verkeersveiligheid (6)		6. Havens (2)	
Budget: €15,2 mio		Budget: €63,6 mio		Budget: €34,3 mio	
1-6	Werks- en investeringssubsidies LEM Antwerpen, Oostende en S&S Kortrijk-Wevelgem	7	Ecologisch en veilig transport	8	Havenkapiteinsdiensten
2. Doorbraak milieuvriendelijke voertuigen bevorderen (3)		29	Terugkommoment	37	Decreetkosten havenbedrijven maritieme toegang
Budget: €15,4 mio		30	Schoolomgevingen	7. Varia (6)	
35	Clean Power for Transport (Relance)	5. Stimuleren modal shift (17)		Budget: €9,8 mio	
36	Laadpalen (Relance)	Budget: €30,0 mio		9	Kust-, strand- en zeereddingsdiensten
40	Steunmaatregel nabehandeling	10	Bevordering duurzaam woon-werkverkeer i.k.v. pendelfonds	18	Subregionaal overlegorgaan haven (SRO)
3. Toegankelijkheid (2)		12	Woon-werkverkeer	21	Gemeentelijke mobiliteitsplannen
Budget: €2,6 mio		13	Erkende mobiliteitsverenigingen	24	Overdrachten wegen
11	MAV	14	VIL (multimodaal Vlaanderen)	29	Verplaatsen leidingen
32	CARA	15	Mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers	41	Dorpsstewards Doel
		16	Fietsberaad	Totaal: € 170,9 mio	
		17	Mobiliteitscharters provincies		
		19	Hinterlandconnectiviteit		
		20	Gemeenten: Mobipunten		
		22	Schuilhuisjes		
		23	Fietsfonds		
		25	EFRO		
		26	Decreet basisbereikbaarheid		
		27	Modules: werken gemeenteweg		
		38	Palletvervoer over de waterweg		
		39	Afvaltransport over waterweg: Vlaams-Brabant		
		42	Burgerbewegingen i.k.v. Antwerps Toekomstverbond		

Volgens het consortium dragen zeer veel subsidies rechtstreeks dan wel onrechtstreeks bij tot de realisatie van de modal shift naar duurzame transportmodi, het grootste budget wordt evenwel besteed aan verkeersveiligheid gevolgd door de budgetten voor de havens.

Het onderzoeksconsortium concludeert dat uit het onderzoek blijkt dat de effecten van een subsidies vrijwel nooit in kaart gebracht worden, bovendien blijkt de output ook niet altijd kwantificeerbaar. Verscheidene subsidies blijken complementair zodat de integratie van die subsidies de doeltreffendheid kan verhogen.

Daarnaast zijn er ook heel wat verbeteringen mogelijk inzake de vormgeving van subsidies (uiteenlopende subsidieprocedures met dito rechtsgronden, soms onduidelijke subsidiekaders wat maakt dat zelf soms onduidelijk is wat subsidieerbaar is met de nodige vragen en administratieve lasten van dien).

Het onderzoek kwam tot onderstaande quotering op basis van de Likertschaal, waarbij een voorstel wordt gedaan om een aantal subsidies te schrappen en een aantal subsidies budgettair bij te stellen.



Proces Omgevingsvergunningen

In het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging wordt ook onderzocht of er efficiëntiewinsten mogelijk zijn binnen bestaande administratieve procedures. Voor het beleidsdomein MOW is het proces van de omgevingsvergunning een zeer belangrijke procedure voor de realisatie van zowel wegen- als waterbouwkundige investeringen.

Gelet op het feit dat het verkrijgen van een omgevingsvergunning in veel grote infrastructuurprojecten een cruciale rol speelt in het realiseren van deze projecten, worden de vertragende en kostenverhogende knelpunten in de bestaande procedure geïnventariseerd en op basis van een steekproef van projecten binnen de verschillende entiteiten van het beleidsdomein gekwantificeerd.

Opvallend varieert het aantal nodige plannen per project van zes tot 975 plannen. Over de 31 projecten waarvoor deze informatie geleverd werd, is dit een gemiddelde van 24 plannen per project. Wanneer deze parameter uitgedrukt wordt ten opzichte van de gunningsprijzen, wordt een gemiddelde ratio van 0,0000457 bekomen. Dit betekent dat per €100.000 van de gunningsprijs, gemiddeld 4,57 plannen opgemaakt moeten worden.

Betreffende de tijd die nodig is om vergunningsaanvragen in te dienen in het omgevingsloket, is het opvallend dat hier gemiddeld 34,38 uur aan gespendeerd wordt. Als dit doorvertaald wordt naar kostprijs, dienen we een onderscheid te maken tussen het indienen door een intern personeelslid of een extern studiebureau. Indien de aanvraag intern wordt ingediend, betekent dit een gemiddelde kost van €818,38 per project, indien dit door externe personen gebeurt kost dit gemiddeld €3.437,50¹. Er moet hierbij wel opgemerkt worden dat twee projecten uit de steekproef extrema's zijn, hier waren 300 en 166 uur nodig om de aanvraag in te dienen. Indien deze projecten buiten beschouwing gelaten worden, wordt een nieuw aangepast gemiddelde van 16,32 uur bekomen. Dit vertaalt zich in een gemiddelde van €388,50 interne en €1.631,82 externe kosten per project.

Wanneer er enkel gekeken wordt naar projecten die meteen na de eerste aanvraag hun omgevingsvergunning hebben gekregen, komt dit gemiddelde op 165,74 dagen. Dit is 30,74 dagen langer dan de verwachte doorlooptijden. Er waren slechts zeven projecten waarvoor de omgevingsvergunning verkregen werd binnen de standaard doorlooptijd van 135 dagen. Voor drie projecten liep deze doorlooptijd zelfs op tot 210, 244 en 316 dagen. Indien er vervolgens gekeken wordt naar projecten waarvoor meerdere aanvragen werden gedaan, werd een gemiddelde van 270,14 dagen bekomen.

Proces GIP en Asset Management

Om ervoor te zorgen dat het GIP sterker focust op keuzes in functie van de prioritaire doelstellingen en binnen de beschikbare kredieten van het beleidsdomein, werd het GIP proces aangepast. Dit moet toelaten om een betere prioritering van de investeringsprojecten te maken

¹ Kostprijs intern personeelslid op basis van salarisschaal A1-ingenieur met 6 jaar anciënniteit (=23,81 euro per uur). Kostprijs extern studiebureau op basis van bestaande raamcontracten studie-ingenieurs met minstens 5 jaar ervaring (=100 euro per uur).

Daarnaast werd binnen het beleidsdomein MOW werden naar aanleiding van de eerder door Deloitte uitgevoerde studie ‘eerst houden dan bouwen’ twee trajecten rond Asset Management opgezet. Deze studie gaf immers de nood aan extra middelen voor zowel regulier als structureel onderhoud aan ten gevolge van de onderhoudsachterstand. Daarnaast werd uit deze nota duidelijk dat de maturiteit inzake asset management binnen het beleidsdomein MOW verhoogd kon worden. Er zijn dan ook twee trajecten opgestart binnen het beleidsdomein om hieraan tegemoet te komen en te komen tot scenario's van prioritering binnen de beschikbare kredieten.

Valorisatie van restgronden en -gebouwen

De betreffende diensten, waarvan verplicht gebruik gemaakt dient te worden indien een entiteit een onroerend goed wenst te verkopen hebben een beperkte capaciteit. Hierdoor ontstaat een bottleneck wat ervoor zorgt dat de doorlooptijden toenemen, van zodra de dossiers de administratieve procedure bij de beherende entiteiten doorlopen hebben en ter beschikking zijn gesteld bij het Team Vastgoed van het facilitair bedrijf. De gemiddelde doorlooptijden van de overdrachtdossiers bij de entiteiten van het beleidsdomein MOW variëren van minimaal 1 jaar en 9 maanden bij DVW naar een gemiddelde doorlooptijd van 2 jaar bij AWV na effectieve terbeschikkingstelling aan het Team Vastgoed.

- Van DVW liggen momenteel 129 percelen bij Team Vastgoed en/of vastgoedtransacties, ter waarde van ongeveer 15 miljoen euro.
- Voor AWW zitten 544 percelen in het verkoopproces voor een geraamde waarde van 19 miljoen euro (waardebepaling van FB 2019).

In tegenstelling tot De Vlaamse Waterweg hanteert AWW geen actief maar eerder reactief verkoopbeleid, om zekerheid te hebben dat de ter beschikking stelling voor verkoop ook effectief leidt tot de geraamde verkoopopbrengst. AWW zou in navolging van DVW ook een actief verkoopbeleid kunnen voeren maar ervaring leert dat dit niet meteen voor een versnelling of

Benchmark De Lijn

In het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging wordt deze benchmark nader bekeken. In een vervolgtraject, bijvoorbeeld een diepgaandere spending review, kunnen bepaalde topics hieruit verder worden geanalyseerd. Dit teneinde een goed evenwicht te kunnen vinden in enerzijds de doelstellingen in het kader van de modal shift en anderzijds de doelstellingen in het kader van het verhogen van de kostendeckingsgraad van De Lijn. Een meeropbrengst door verhoging van de tarieven behoort tot de mogelijkheden, gelet op het feit dat uit de benchmark naar boven komt dat in vergelijkbare regio's de tarieven substantieel hoger liggen. Het verhogen van de tarieven in Vlaanderen tot het niveau van het gemiddelde gangbare prijsniveau in andere casussen, zou vermoedelijk in een verdere stijging van de kostendeckering kunnen resulteren. Dit is echter hypothetisch en zou ook invloed hebben op andere indicatoren, zoals die gerelateerd aan de vraag naar ov-diensten (aangezien een deel van de vraag prijselastisch is). Hier dient een diepgaandere analyse op te gebeuren, teneinde het potentiële effect op het reizigersaantal en dus de doelstellingen in het kader van de modal shift mee in rekening te brengen.

Binnen het beleidsdomein MOW werd de afgelopen jaren meer en meer ingezet op het uitbesteden van taken. Dit niet enkel binnen de projectwerking, maar ook in het kader van reguliere werking. Dit is enerzijds het gevolg van de koppenbesparing van de vorige en huidige legislatuur, maar anderzijds ook het gevolg van bijkomende taken en bevoegdheden zonder mogelijkheden tot extra personeel.

Gelet op de hogere kostprijs van een uitbesteding ten opzichte van de uitvoering door intern personeel, wordt via dit onderzoeksthema het meerjarig traject van de consultancyuitgaven onderzocht en in relatie bekeken met de gerealiseerde koppenbesparing binnen het beleidsdomein. Op die manier kan worden nagegaan of de koppenbesparing al dan niet gepaard gaat met een evenredige toename van de uitgaven die naar consultancy gaan.

Als we de delta's ten opzichte van het voorgaande jaar afzetten, komen we op onderstaande cijfers, waarbij de impact van 2018 naar 2019 zeer beperkt is, maar de stijging van 2019 naar 2020 zeer groot is.

Delta's	2019vs2018	2020vs2019
DMOW	-1.824.537 €	6.481.447 €
AWV	1.518.374 €	9.232.235 €
MDK	-940.921 €	459.407 €
DVW	390.699 €	268.461 €
Totaal	-856.386 €	16.441.550 €

De jaarlijkse stijging in de globale consultancyuitgaven, alsook de consultancyuitgaven op kerntaken, overstijgen dus de jaarlijkse koppenbesparing op kruissnelheid van 2.100.800 euro per jaar. De link 1 op 1 leggen is te kort door de bocht, aangezien het binnen het korte tijdsbestek van de VBH onmogelijk was om in de steeds veranderende organisaties na te gaan of bij het niet vervangen van personeelsleden de werkzaamheden werden overgenomen door externen (en wat daar de meerkost van is).

Tot slot dient ook opgemerkt te worden dat het niet altijd mogelijk is om bepaalde functies intern ingevuld te krijgen omwille van de restricties en geldende barema's in het VPS. Dat kan in sommige gevallen ook een reden zijn om bepaalde taken eerder uit te besteden, terwijl dit eigenlijk behoort tot de kerntaken van de entiteiten en dus beter intern uitgevoerd zou worden.

Retributies

Alle retributies van het beleidsdomein MOW werden onderzocht met het oog op de bepaling van hun kostendekkingsgraad. Hiertoe werd bij de dataverzameling een excelsjabloon gebruikt om eenduidigheid overheen de diverse entiteiten te garanderen. De verschillende kolommen van het sjabloon stemmen in grote lijnen overeen met de vooropgestelde onderzoeksvragen. Voor de cijfergegevens werd geopteerd om de data uit 2019 op te vragen. Dit is het laatste niet door de coronacrisis geïmpacteerde jaar. De kostendekkingsgraad werd berekend als de verhouding van de werkelijk geïnde ontvangsten tot de totale recurrente kosten (personeel en werking). Daarnaast werd de kostendekkingsgraad ook expliciet opgevraagd, voor het geval de entiteiten deze al eerder berekend hadden.

De resultaten van het onderzoek waren vrij beperkt. In het algemeen waren er problemen met de gegevensinzameling. Met betrekking tot de opbrengsten en kosten stelt het probleem zich evenwel het duidelijkst. De oorzaak hiervoor is een niet-toewijsbaarheid van de opbrengsten, maar voornamelijk ook van de kosten. Waardoor regelmatig geen data konden worden doorgegeven op het niveau van de individuele retributie.

////////////////////////////////////

Dit probleem werd door bijna alle entiteiten bevestigd. In het geval van de kosten is het probleem te wijten aan het feit dat er zelden personeel of werkmiddelen aanwezig zijn, die enkel voor de inning van één specifieke retributie worden ingezet. Indien het kosten betrof die voor meerdere retributies samen werden ingezet, hebben we de overkoepelende kostendekkingsgraad berekend. Wanneer het kosten betrof die niet enkel voor retributies worden ingezet, werd er waar mogelijk een inschatting gemaakt.

In het geval van de opbrengsten is het probleem minder groot. Maar ook hier zijn er bedragen die niet per retributie uit de achterliggende systemen te halen zijn of die niet individueel begroot worden. Tot slot zijn er enkele opbrengsten waarvoor, zonder opgegeven reden, geen data ontvangen is.

Al deze zaken leiden ertoe dat er in het rapport (zie bijlage) slechts een beperkte inschatting kon worden gemaakt van de verschillende kostendekkingsgraden. Wel werden een aantal aanbevelingen geformuleerd:

- vanuit de vaststelling dat er tarieven zijn die bijna twee decennia ongewijzigd gebleven zijn, wordt aanbevolen om de tarieven die al geruime tijd ongewijzigd gehanteerd worden door te lichten en te wijzigen indien nodig
- De Lijn vertegenwoordigt ongeveer de helft van de budgettaire massa van ontvangen retributies binnen MOW; een kritische doorlichting en analyse van de kostenstructuur en tarifiering, voortbouwend op de eerdere benchmark, is dan ook aangewezen maar bleek niet mogelijk in het kader van de werkzaamheden van de projectgroep (zie ook onderdeel benchmark De Lijn).

Tot slot is, in een aantal gevallen, een belangrijke aanbeveling om de verschillende kosten verbonden met de retributies beter aanschouwelijk te maken. Om een correcte uitspraak te doen over de kostendekkingsgraden van retributies en om een juiste kosten-baten afweging met betrekking tot deze retributies te maken, is het nodig dat niet enkel de baten, maar ook de kosten exact gekend zijn. Dit is deels te verklaren door het krappe tijdsbestek waarin de gevraagde info moest worden opgeleverd, maar dit is wellicht niet de enige reden. Een systeem uitwerken waardoor de kosten accuraat bepaald en toegewezen kunnen worden, is wenselijk.

DEEL 2: BESPARIINGSOPTIES

Doelmatigheid subsidies

Op basis van het gevoerde onderzoek wordt voorgesteld om volgende subsidies te schrappen of te reduceren in budget.

Categorie	Subsidie	Reden	Budgettaire impact
Laag presterende subsidies Een aantal subsidies scoort op de drie criteria eerder slecht, waardoor wordt aangeraden om deze te schrappen.	29. Terugkommoment	Lage score op alle drie evaluatiecriteria, vnl. op vlak van doeltreffendheid en -bereiking	€ 1.000.000
	21. Gemeentelijke mobiliteitsplannen	De bijdrage aan de Vlaamse doelstelling is beperkt sinds de invoering van mobiliteitsplannen op niveau van de vervoerregio's	€ 250.000
	41. Projectsubsidie dorpsstewards Doel	Geen link met Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen	€ 25.000
Subtotaal			€ 1.275.000
Budgetreductie Deze subsidies zijn overgebudgetteerd , of een inhoudelijke bijsturing leidt tot een lager budget.	7. ecologisch en veilig transport	De subsidies voor een aantal maatregelen (waaronder airconditioning en automatische versnelling – geraamd op 6M EUR) hebben geen bijdrage aan de beleidsdoelstelling	€ 6.000.000
	19. Subsidies hinterlandconnectiviteit	Budget te verlagen naar 1,5 M EUR, gezien het systematisch onderbenut wordt.	€ 2.000.000
	14. Multimodaal Vlaanderen	Budget wordt stelselmatig onderbenut	€ 65.000
Subtotaal			€ 8.065.000
TOTAAL			€ 9.340.000

Proces GIP en Asset Management

Zoals in de inleiding reeds aangegeven, bevat het grootste budgettaire volume binnen het beleidsdomein MOW de investeringen en het onderhoud in het kader van weginfrastructuur, waterinfrastructuur en gemeenschappelijk vervoer. De investeringen en het structureel onderhoud maken deel uit van het Geïntegreerd InvesteringsProgramma (GIP) van het beleidsdomein. Indien men dus per beleidsdomein een besparing wenst te realiseren van 5 of 15% betekent dit een besparing van respectievelijk 93,7 miljoen euro en 281,1 miljoen euro op de investeringskredieten van het beleidsdomein. Dit rekening houdend met een recurrent investeringsbedrag van 1.874 miljoen euro, en dus exclusief de eenmalige middelen in het kader van Relance en de hoofdwerken Oosterweel.

Gelet op de noodzakelijke investeringen in het kader van Relance om de economische groei te versterken, alsook de grote behoefte aan onderhoudswerkzaamheden, werden besparingsopties met betrekking tot investeringen en onderhoud niet bekeken vanuit de projectgroep MOW. Eventueel kan in een vervolgonderzoek een model voor prioritering van de investeringen uitgewerkt worden in het kader van de bestaande projectgroep van het GIP.

Daarnaast werd er in het Regeerakkoord een nominatieve lijst met investeringen opgenomen die deze legislatuur opgestart dienen te worden, naast de reeds opgenomen investeringen op het GIP. Om deze ambities te kunnen realiseren, worden voor bepaalde projecten reeds alternatieve financieringsvormen onderzocht. Dit werd gezien de reeds hangende onderzoeken niet verder opgenomen binnen de schoot van de projectgroep.

Valorisatie restgronden en -gebouwen

Van DVW liggen momenteel 129 percelen bij Team Vastgoed en/of vastgoedtransacties, ter waarde van ongeveer 15 miljoen euro. AWP heeft momenteel voor een geraamd bedrag van 19 miljoen euro percelen in het verkoopproces gebracht waarbij de administratieve procedure bij de entiteit volledig doorlopen is.

Indien deze dossiers op korte termijn effectief gerealiseerd kunnen worden door Team Vastgoed en/of vastgoedtransacties zal dit op korte termijn een grote stijging van de (eenmalige) opbrengsten tot gevolg hebben. Het betreft weliswaar eenmalige inkomsten, die eindig van aard zijn.

Tarieven De Lijn

De grootte van de uitgaven wordt bepaald door de dienstverlening die voorzien wordt door De Lijn. Een besparing van 5% of 15% zou ertoe leiden dat bepaalde dienstverlening niet meer voorzien kan worden, waardoor gesnoeid dient te worden in het aanbod.

De grootte van de ontvangsten wordt bepaald door de hoogte van de tarieven (P) en het reizigersaantal (Q). Een meeropbrengst door verhoging van de tarieven behoort tot de mogelijkheden, gelet op het feit dat uit de benchmark naar boven komt dat in vergelijkbare regio's de tarieven substantieel hoger liggen. Het verhogen van de tarieven in Vlaanderen tot het

////////////////////////////////////

niveau van het gemiddelde gangbare prijsniveau in andere casussen, zou vermoedelijk in een verdere stijging van de kostendekking kunnen resulteren. Dit is echter hypothetisch en zou ook invloed hebben op andere indicatoren, zoals die gerelateerd aan de vraag naar ov-diensten (aangezien een deel van de vraag prijselastisch is). Hier dient een diepgaandere analyse op te gebeuren, teneinde het potentiële effect op het reizigersaantal en dus de doelstellingen in het kader van de modal shift mee in rekening te brengen.

Consultancy

De projectgroep heeft op basis van de beschikbare informatie geconcludeerd dat de doorgevoerde koppenbesparing gepaard gaat met een zeer grote stijging aangaande consultancy-uitgaven. Er zou verder bekeken kunnen worden om voor bepaalde kerntaken af te wijken van de opgelegde koppenbesparing, zodat deze taken intern en budgettair voordeliger opgevangen kunnen worden.

Verdere aanbevelingen

De projectgroep heeft in de diverse rapporten niet alleen besparingsvoorstellen gedaan maar tevens aanbevelingen in het kader van efficiëntere administratieve procedures gedaan, die daarom niet onmiddellijk maar zeker op termijn kunnen leiden tot besparingen.

De besparingen die gerealiseerd kunnen worden aangaande het proces **omgevingsvergunningen**, situeren zich voornamelijk in de efficiëntiewinsten binnen de administraties van de verschillende entiteiten en in de snellere doorlooptijd de administratieve procedures om op die manier ook sneller investeringen te realiseren op het terrein.

Gelet op de gegevensproblemen om de kostendeckingsgraden van **retributies** te bepalen (zie boven), bleek het niet mogelijk om in het vooropgestelde tijds kader concrete besparingsvoorstellen op te maken. Wel wordt voorgesteld om de tarieven die al geruime tijd ongewijzigd gehanteerd worden door te lichten en te wijzigen indien nodig alsook de kostenstructuur en tarifiering van de Lijn kritisch verder te laten onderzoeken (zie ook boven alsook hieronder).

DEEL 3: SPENDING REVIEW

De projectgroep heeft doorheen de werkzaamheden kunnen of liever soms moeten vaststellen dat het voor bepaalde onderwerpen onmogelijk was om in het vooropgestelde tijds kader tot onderzoeksresultaten te komen, veelal bij gebrek aan beschikbare data. Evenzeer beseft de projectgroep evenwel dat verder onderzoek of meer diepgaand onderzoek rond die onderwerpen in bepaalde gevallen nochtans noodzakelijk is.

Het kan een aanbeveling zijn om alvorens een nieuw **tariefplan van De Lijn** goed te keuren op de Vlaamse Regering een diepgaandere spending review te organiseren over deze tarieven van

////////////////////////////////////

De Lijn en de mogelijke impact van verschillende scenario's of nieuwe formules, zowel op de reizigersaantallen als op de inkomsten van De Lijn. Eveneens is het aangewezen de actuele definitie van kostendekking aan te passen aan de gebruikelijke definities in Europa om tot een realistisch vergelijkingskader te komen. Dit teneinde een goed evenwicht te vinden in enerzijds de doelstellingen in het kader van de modal shift en anderzijds de doelstellingen in het kader van het verhogen van de kostendeckingsgraad van De Lijn.

Uiteraard zal een spending review of enig ander kortlopend onderzoek maar kunnen gebeuren indien de nodige gegevens ter beschikking worden gesteld van de betrokken onderzoekers. Tijdens de werkzaamheden van de projectgroep is immers gebleken dat er vanuit VVM-De Lijn nauwelijks tot geen gegevens konden worden gedeeld in het kader van de ontwikkeling van alternatieve tariefscenari's, gelet op de lopende onderhandelingen over de beheersovereenkomst en de politieke gevoeligheden in dit verband.

Momenteel wordt er ook een onderzoek opgestart voor het loodswezen. Het doel van de studie is de werking en de **efficiëntie van de DAB Loodswezen** in de volledige volle breedte in kaart te brengen en te objectiveren. Uit deze benchmark kunnen relevante inzichten alsook suggesties voortvloeien die eventueel een verdere optimalisatie van de werking van het Loodswezen zullen mogelijk maken. De benchmark moet dieper inzicht geven in alternatieve modellen, dat kan ingebracht worden ter inspiratie voor overleg over optimalisatiescenario's voor het loodswezen.

In de zomer wordt een studiebureau aangesteld voor de opmaak van een MKBA en een **visienota over de Vlaamse regionale luchthavens**. Op 14/6 vond de opening van offertes plaats en inmiddels werd het ontwerp van gunningsverslag opgemaakt, waardoor de gunning binnenkort kan plaatsvinden. De opdracht bestaat uit een vast gedeelte voor de opmaak van de MKBA en visienota en een voorwaardelijk gedeelte voor de opmaak van een masterplan per luchthaven.

DEEL 4: CONCLUSIES – VERVOLGTRAJECT

Het onderzoek rond **omgevingsvergunningen** kan als input dienen voor het beleidsdomein Omgeving om te voorzien in een verdere optimalisering en aanpassing van de regelgeving voor de procedure van de omgevingsvergunning, alsook voor het verhogen van het gebruiksgemak in het omgevingsvergunningenloket. Dit met het oog op het versnellen van de administratieve procedures om infrastructuurprojecten te realiseren, rekening houdend met alle wettelijke verplichtingen. Uit het onderzoek kan namelijk worden afgeleid dat een langere doorlooptijd kan zorgen voor een hogere finale kostprijs. Het versnellen en vergemakkelijken van de procedure omgevingsvergunningen kan bijgevolg zorgen voor efficiëntie- en financiële winsten. Zo kunnen bijvoorbeeld andere standaarden voor bepaalde plannen geaccepteerd worden. Dit zal ervoor zorgen dat de aanpassingskosten, nodig voor het aanpassen van documenten naar de vereisten van het omgevingsloket, dalen. Vervolgens kan er ook, naar aanleiding van de hoge

////////////////////////////////////

ratio aantal plannen per €100.000 gunningsprijs, in het proces meer gediversifieerd worden op basis van de grootte van het project. Daarnaast, kan het proces voor het aanvragen van een omgevingsvergunning in het omgevingsloket gesimplificeerd worden waardoor de tijd om een aanvraag in te dienen lager zal liggen dan het gemiddelde per project uit deze steekproef van 34,38 uur.

Eventueel kan er ook voor geopteerd worden om trainingen over die handelingen te geven. Uit de steekproef moest, van de projecten waarvoor een nieuwe aanvraag moest worden ingediend, 29% dit doen wegens onvolledigheid en 21% om formele redenen. Dit kan eventueel impliceren dat de vereisten niet altijd volledig duidelijk en eenduidig zijn. Een uitgebreide uitleg over de vereiste documenten en hun inhoud kan eveneens in een training of ondersteunend document opgenomen worden. Voor bepaalde complexe projecten kan er voorafgaand overleg plaatsvinden met het Departement Omgeving. Tot slot werd er opgemerkt dat voor slechts zeven projecten uit de steekproef de omgevingsvergunning werd verkregen binnen de standaard doorlooptijd van 135 dagen. Het eventueel versnellen van deze doorlooptijden en ze dichterbij de standaard doorlooptijd kan resulteren in een versnelling van het project met eventueel een lagere finale kostprijs als gevolg, zowel voor de overheid als voor de private sector.

Momenteel worden, in het kader van **valorisatie onroerende goederen**, bij AWV en MDK de goederen ter beschikking gesteld zodra er een kandidaat koper zich gemeld heeft. Uit de beschikbare data van de opvolgingsapplicaties blijkt dat voor AWV op heden 500 percelen momenteel in het verkoopproces zitten. AWV en MDK hebben trachten in kaart te brengen wat mogelijke meeropbrengsten zouden zijn van een actiever verkoopbeleid. Echter daar AWV en MDK niet over voldoende data beschikken om de potentiële marktwaarde correct te bepalen voor percelen waar nog geen kandidaat koper voor gekend is én om de bijkomende administratieve- en personeelskosten in kaart te brengen, kan hierover voorlopig geen uitspraak gedaan worden en wordt eerst ingezet op de meeropbrengsten waar wel zekerheid over bestaat, namelijk de verkoop van percelen die momenteel in het verkoopproces zitten.

De robuustheid van het kostenmodel van **Lantis** werd binnen het voorziene tijds kader van de VBH niet ten gronde onderzocht vanuit de projectgroep. Hiervoor kan verwezen worden naar de externe ondersteuning die hiervoor door Rebel wordt voorzien bij Lantis.

[illegible]

BIJLAGE 1: SAMENSTELLING PROJECTGROEP EN LIJST GERAADPLEEGDE PERSONEN

- Samenstelling projectgroep**

Naam	Rol / Organisatie
Thomas Poukens	Voorzitter/Departement MOW
Manuela Vervoort	Voorzitter/Departement FB
Geert De Roover	Lid projectgroep/Inspectie van Financiën
Kris Van Schepdael	Lid projectgroep/ De Vlaamse Waterweg (DVW)
Bert Van Hemelen	Lid projectgroep/De Lijn
Anneleen Schutijzer	Lid projectgroep/ De Werkvennootschap (DWV)
An-Sofie Van Gaal	Lid projectgroep/ Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Werner Van Den Eynde	Lid projectgroep/Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)
Lieven Hendrickx	Lid projectgroep en verslaggever/ Departement Financiën en Begroting
Jan Weymeis	Lid projectgroep/ Departement Financiën en Begroting

- Geraadpleegde experten/consortia**

Naam	Rol / Organisatie
Laura Molinari	Experte in de projectgroep/VUB
Consortium Deloitte/Idea	Onderzoek doelmatigheid subsidies

BIJLAGE 2: STUDIES EN REFERENTIES

De studies zijn geïntegreerd in de rapporten die als bijlage bij dit overkoepelend rapport worden gevoegd.

1. Bijlage VBH MOW Subsidies
2. Bijlage VBH MOW Proces omgevingsvergunningen
3. Bijlage VBH MOW Assetmanagement en GIP
4. Bijlage VBH MOW De Lijn
5. Bijlage VBH MOW Valorisatie restgronden en -gebouwen
6. Bijlage VBH MOW Consultancy
7. Bijlage VBH MOW Retributies

(The page contains diagonal hatching marks.)