1098 (2021-2022) – Nr. 1
ingediend op 14 januari 2022 (2021-2022)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over het eindrapport van de projectgroep
Mobiliteit en Openbare Werken
in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:
Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Jo Brouns, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Imade Annouri, Stijn Bex;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:
Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door Filip Boelaert 4
1.1. Context 4
1.2. Governance 5
1.3. Onderzoeken 5
1.4. Conclusies 8
2. Vragen en opmerkingen van de leden 8
2.1. Tussenkomst van Stijn Bex 8
2.2. Tussenkomst van Martine Fournier 9
3. Antwoorden van Filip Boelaert en replieken 9
Gebruikte afkortingen 12
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 16 december 2021 een gedachtewisseling over het eindrapport van de projectgroep MOW in het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging.

Het rapport werd toegelicht door Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Hij maakte hiervoor gebruik van een presentatie die samen met het eindrapport terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be. De vergadering werd bijgewoond door Thomas Poukens, begrotingsverantwoordelijke van het Departement MOW, en Manuela Vervoort, senior expert Beleidsondersteuning en Regelgeving van het Departement Financiën en Begroting.

De dossierpagina over de Vlaamse Brede Heroverweging bevat de rapporten van de diverse projectgroepen en de eindrapporten van de stuurgroep die de werkzaamheden overkoepelde en aanstuurde. Ze zijn ook te consulteren op de website van het Departement Financiën en Begroting.

(Deze vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door Filip Boelaert

1.1. Context

Filip Boelaert zal eerst de context en de gebruikte governance toelichten en daarna dieper ingaan op de zeven gevoerde onderzoeken. Tot slot zal hij de vervolgstappen verduidelijken.

De context van de Vlaamse Brede Heroverweging is die van een meer prestatiegerichte begroting en de Vlaamse Brede Heroverweging is een logische stap daarin als een grondige doorlichting van alle uitgavenposten, en waar relevant ook mogelijk kostendekkingsgraden, van de Vlaamse begroting. Het doel is vooral om de kwaliteit van de publieke financiën te verbeteren en meer de focus te leggen op wat wordt bereikt met de middelen in plaats van hoeveel wordt uitgegeven.

Bij het opstellen van de meerjarenraming door het Departement Financiën en Begroting eind 2020 werd vastgesteld dat door de coronacrisis tegen het einde van de zittingsperiode 2019-2024 er een begrotingstekort zou zijn van twee miljard euro. Er moest dus op de een of andere manier wel gekeken worden naar mogelijkheden om te besparen of om efficiënter te gaan werken.

Door de introductie van de Vlaamse Brede Heroverweging en het structureel verankeren van uitgaventoetsingen ontwikkelde de administratie een palet van voorstellen op basis waarvan de Vlaamse Regering een aantal keuzes kon maken. In het kader van Vlaamse Veerkracht werd bij het beleidsdomein Financiën en Begroting in middelen voorzien om deze Vlaamse Brede Heroverweging te ondersteunen. Er kon daarvoor een beroep worden gedaan op intern personeel van het Departement Financiën en Begroting en het Departement MOW, maar ook op externe experten.

De Vlaamse Brede Heroverweging kadert eigenlijk ook in de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus (zie slide 4 van de presentatie). Deze start met de beleids- en de begrotingstoelichting die vooral een planning is van het volgende jaar. Het is de bedoeling dat op het einde van het werkjaar ook een beleids- en begrotingstoelichting over de uitvoering wordt voorzien die een terugblik biedt op wat er gerealiseerd is.

Om hierop een kritische terugblik te geven kan het instrument van een heroverweging of een uitgaventoetsing gebruikt worden, zodat de planning voor het volgende jaar, indien nodig, bijgestuurd kan worden.

1.2. Governance

Hoe werd dit aangepakt? Dat gebeurde grotendeels op dezelfde manier in alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid, met een projectgroep per beleidsdomein. Het voorzitterschap is een covoorzitterschap van het Departement Financiën en Begroting en het Departement MOW. Respectievelijke covoorzitters waren Manuela Vervoort en Thomas Poukens. Daarnaast was er voor elke entiteit van het beleidsdomein een medewerker, een medewerker van de Inspectie van Financiën en was er ondersteuning van een externe expert, in het geval van MOW een academische experte van de VUB.

De projectgroep kwam om de twee weken samen en werkte intussen aan de onderzoeken die hij nog zal toelichten. In tegenstelling tot de meeste andere beleidsdomeinen werd bij MOW niet gewerkt per beleidsveld. Dat was immers niet mogelijk, minder relevant en de meeste zaken die bestudeerd werden, zoals subsidies, zijn beleidsveldoverschrijdend. Een omgevingsvergunning is bijvoorbeeld iets waar elke entiteit mee te maken heeft. Het is moeilijk om dit voor elke entiteit apart te gaan behandelen. Daarom werd er gekozen om meer thematisch te werken in plaats van per beleidsveld.

1.3. Onderzoeken

Er werden zeven onderzoeken gevoerd. Er is ten eerste een onderzoek gevoerd naar de doelmatigheid van de subsidies binnen het beleidsdomein MOW, zoals subsidies in het kader van basisbereikbaarheid, woon-werkverkeer, subsidies aan de haven, subsidies voor verkeersveiligheid enzovoort. Alle mogelijke subsidies binnen het beleidsdomein zijn daarbij in kaart gebracht en nader onderzocht.

Er werd ook gekeken naar administratieve procedures en mogelijke efficiëntiewinsten daarbij. Dat werd bekeken voor het proces omgevingsvergunningen, voor het geïntegreerd investeringsprogramma en assetmanagement en voor de valorisatie van restgronden en -gebouwen.

Ten vijfde werd de structurering van entiteiten onderzocht. Het gaat dan onder meer over de kostendekkingsgraad van De Lijn en hoe het Pendelfonds wordt georganiseerd en hoe dat kan worden bijgestuurd.

Ten zesde werd de kostendekkingsgraad van retributies bekeken. En tot slot werd een blik geworpen op de consultancy-uitgaven binnen het beleidsdomein MOW.

1.3.1. Doelmatigheid van subsidies

Het eerste onderzoek over de doelmatigheid van subsidies werd uitgevoerd door Deloitte. Uit de koppeling van de subsidie-instrumenten aan de doelstellingen bleek volgens Deloitte dat er een aantal subsidies niet altijd makkelijk en eenduidig aan die doelstellingen te koppelen zijn. Voor heel wat doelstellingen worden er bovendien ook nog eens verschillende subsidie-instrumenten ingezet, wat betekent dat het ook niet altijd makkelijk toewijsbaar is. Een belangrijke vaststelling is dat de subsidies vaak wel passen in een breder kader, maar er zelden of nooit effectieve doelstellingen aan die subsidies worden gekoppeld.

Uit de tabel op slide 7 blijkt uit de onderverdeling die Deloitte maakte dat de grootste budgetten gaan naar verkeersveiligheid en de havens, wat deels ook decretaal wordt geregeld. Volgens Deloitte zijn er verbeteringen mogelijk inzake de vormgeving van subsidies: er zijn uiteenlopende procedures, de rechtsgronden verschillen soms of de kaders om subsidies te verlenen zijn soms wel eens anders. Daaraan wil men de komende jaren binnen het beleidsdomein verder werken, om zo meer duidelijkheid en eenvormigheid te kunnen bieden.

Een voorbeeld hiervan zijn de vele verschillende subsidiestromen in verschillende afdelingen dit tot vorig jaar bestonden. De meeste van die subsidiestromen zijn nu allemaal samengebracht in één afdeling waardoor subsidies gelijker kunnen behandeld worden in de toekomst. Maar daaraan wordt nog verder gewerkt.

Deloitte heeft ook het nut van die subsidies ingeschat en gebruikte daarvoor een Likertschaal van nul tot zeven (zie slide 8). Daarbij werd telkens aangegeven welke subsidies volgens hen beter zouden geschrapt worden. Als de conclusies van Deloitte volledig worden gevolgd, resulteert dit in een besparing van 9,3 miljoen euro.

De Vlaamse Regering heeft bij de begrotingsopmaak 2022 in september 2021 meteen gebruikgemaakt van dit onderzoek en besliste om 36 miljoen euro aan subsidies te besparen. Dat is meer dan de 9,3 miljoen euro die Deloitte vooropstelde en is vooral het gevolg van het afbouwen van de subsidies voor ecologisch en veilig transport. Deloitte stelde ook voor om de subsidies voor het terugkommoment te schrappen omdat de doeltreffendheid te laag zou zijn en omdat het effect van de subsidie ook moeilijk te meten is. Verder stelde het voor om de subsidies voor gemeentelijke mobiliteitsplannen te schrappen en ook de subsidies voor de dorpsstewards in Doel omdat er geen link was met de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen.

Voor de subsidies voor ecologisch en veilig transport stelde Deloitte een beperkte vermindering voor maar deze worden dus afgebouwd tegen 2024. Verder suggereerde Deloitte om 2 miljoen euro te besparen op de subsidies voor hinterlandconnectiviteit omdat die heel vaak onderbenut blijven. Voor dit laatste wordt er aan een actieprogramma gewerkt omdat men die subsidies wel degelijk belangrijk vindt, maar Filip Boelaert is het ermee eens dat ze doelmatiger en beter kunnen worden aangewend.

1.3.2. Proces omgevingsvergunningen

Een tweede onderzoek is dat van het proces omgevingsvergunningen. Dat kadert vooral binnen de efficiënte werking van de overheid en de impact van investeringen op infrastructuur. Het verkrijgen van de omgevingsvergunning speelt in heel veel van de projecten een cruciale rol voor het realiseren ervan. De ervaring is dat er heel vaak een vertraging is voor het verkrijgen van de omgevingsvergunning. Daarom wilde men inventariseren wat de mogelijke hinderpalen zijn en hoe men het proces kan versnellen. Het onderzoek is gebeurd in samenwerking met de experte van de VUB uit de projectgroep. Een van de conclusies die kunnen worden meegenomen in het vervolgtraject gaat over het aantal plannen en de oplaadtijd in het omgevingsloket. Een project als de Oosterweelverbinding telt tienduizenden plannen en die moeten allemaal een voor een in het omgevingsloket opgeladen worden. Dit is een enorme tijdsbesteding en dus kost voor de overheid.

Een tweede aanbeveling betrof de doorlooptijd die meestal langer is dan voorzien om een omgevingsvergunning te kunnen verkrijgen. Voor projecten die na de eerste aanvraag meteen een omgevingsvergunning krijgen, bedraagt de gemiddelde doorlooptijd 165,74 dagen. Dat is bijna 31 dagen langer dan de doorlooptijd die men zou mogen verwachten. Van dat pakket projecten waren er maar zeven die binnen de voorziene doorlooptijd hun vergunning hebben gekregen.

Over deze vaststellingen wordt verder overlegd met het Departement Omgeving omdat dit bevoegd is. Er wordt nagegaan of er vereenvoudigingen mogelijk zijn die het werk vergemakkelijken en de procedures efficiënter kunnen maken.

1.3.3. Proces GIP en assetmanagement

Het derde onderzoek betrof het proces van het geïntegreerd investeringsprogramma en het assetmanagement. Dat is logisch omdat MOW bij uitstek te maken heeft met

openbare investeringen. Er werden al bijsturingen doorgevoerd aan het geïntegreerd investeringsprogramma in 2021 om ervoor te zorgen dat het sterker focust op keuzes in functie van prioritaire doelstellingen en beschikbare kredieten binnen het beleidsdomein.

De aanpassing van dat proces moet toelaten om betere prioriteiten in investeringen op te stellen, vooral in een meerjarig perspectief en om daarbij rekening te houden met een aantal voorafnames, zoals die van beschikbaarheidsvergoedingen.

Daarnaast werd er binnen het beleidsdomein ook werk gemaakt van het assetmanagement, dat ook een stuk gebaseerd is op de studie 'Eerst houden dan bouwen' van Deloitte. De studie gaf aan dat er nood was aan extra middelen voor zowel regulier als structureel onderhoud als gevolg van een onderhoudsachterstand. Daarnaast werd uit die nota ook duidelijk dat de maturiteit van MOW op het vlak van assetmanagement beter kon. Daarvoor werden twee concrete projecten opgestart. Het eerste is het heel gedetailleerd in kaart brengen voor het hele beleidsdomein van de onderhoudsachterstand en -problemen die men in de toekomst kan verwachten. En een tweede project is een proces uittekenen om die maturiteit in assetmanagement te gaan vergroten.

1.3.4. Valorisatie van restgronden en -gebouwen

Het vierde onderzoek onderzocht de valorisatie van restgronden en -gebouwen. Momenteel zijn er binnen bijna alle uitvoerende entiteiten van MOW een aantal die een actief verkoopbeleid hanteren en een aantal die een eerder reactief verkoopbeleid hanteren. Als alle entiteiten actief zouden handelen, dan kunnen er waarschijnlijk quick wins ontstaan. De realisatie daarvan is echter ook afhankelijk van de medewerking van het team Vastgoed van het facilitair bedrijf.

De gemiddelde overdracht of de gemiddelde doorlooptijd van een overdrachtsdossier bij de entiteiten van het beleidsdomein MOW varieert van minimaal een jaar en negen maanden tot een gemiddelde doorlooptijd van twee jaar na de effectieve terbeschikkingstelling aan het team Vastgoed. Er werd geraamd dat de huidige restgronden en -gebouwen binnen MOW in totaal een bedrag van 34 miljoen euro kunnen opleveren. Deze conclusie werd ook bij de besprekingen voor de begroting van 2022 opgepikt en er wordt gevraagd om dat bedrag te realiseren tegen 2024.

1.3.5. Benchmark van De Lijn

Het vijfde onderzoek betrof de al uitgevoerde benchmark van De Lijn. In het kader van de Vlaamse Brede Heroverweging is daar ook nader naar gekeken. De benchmark werd al toegelicht in de commissie (zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 630/1).

Een aantal conclusies lijkt duidelijk. Er is een hogere kostendekkingsgraad en hogere productiviteit nodig, het aandeel beladen kilometers moet hoger, er is te veel congestie op de weg enzovoort. Binnen het korte tijdsbestek van de Vlaamse Brede Heroverweging was het niet echt mogelijk om daarvoor bijkomende en grondigere onderzoeken te gaan voeren, maar er is wel een aanbeveling uit gevolgd om een vervolgtraject te starten, bijvoorbeeld een diepgaandere spending review.

Daarbij wordt nagegaan waar wat wordt uitgegeven en wat de doelmatigheid daarvan is teneinde een goed evenwicht te kunnen vinden tussen de doelstellingen in het kader van de modal shift en de doelstellingen in het kader van het verhogen van de kostendekkingsgraad van De Lijn. Een meeropbrengst door de verhoging van tarieven behoort uiteraard ook tot de mogelijkheden, gelet op het feit dat volgens de benchmark de tarieven in omliggende vergelijkbare regio's toch een stuk hoger liggen dan het gemiddelde prijsniveau in Vlaanderen. Dat is vooral hypothetisch en kan ook een invloed hebben op andere indicatoren die gerelateerd zijn aan

openbaar vervoer. Als men een hogere prijs vraagt kan dat resulteren in minder gebruikers van het openbaar vervoer. Dat is het principe van de prijselasticiteit. Daarvoor zijn diepgaandere analyses nodig om het potentiële effect op het reizigersaantal en dus ook de doelstellingen in het kader van de modal shift op een goede manier in te kunnen schatten.

Daarbij komt het zeer sterk corona-effect op het openbaar vervoer. Eind 2021 kampt De Lijn nog altijd met 40 procent minder reizigers en gelet op de complexiteit en die randvoorwaarden was het dus niet haalbaar om dit op enkele maanden tijd te onderzoeken. Er loopt momenteel ook overleg tussen De Lijn en minister Lydia Peeters over het plan van aanpak voor de komende jaren en over een aantal ambitieuze doelstellingen, zoals vergroening, een klantgerichte en performante werking van De Lijn en de modal shift. Een hogere kostendekkingsgraad en de opbrengsten bij De Lijn maken zeer waarschijnlijk deel uit van die discussies.

1.3.6. Consultancy

Voor de toelichting door de spreker kan verwezen worden naar pagina 8 en 9 van het eindrapport.

1.3.7. Retributies

Voor de toelichting door de spreker kan verwezen worden naar pagina 9 en 10 van het eindrapport.

1.4. Conclusies

Welke conclusies kan men hieruit trekken? Eind juni 2021 werd het rapport bezorgd aan de stuurgroep die op Vlaams niveau samenkwam, ook met experten, en die haar rapport op haar beurt heeft ingediend bij de Vlaamse Regering.

De Vlaamse Regering heeft die rapporten opgepikt en gebruikt in de begrotingsbesprekingen voor 2022. In het besparingstraject dat vooropgesteld wordt richting 2024 volgt men de projectgroep dat het niet opportuun is om te besparen op investeringen en onderhoud. Er werd wel voorzien in een geleidelijke afbouw van de subsidies voor ecologisch en veilig transport. Verder werd gevraagd om de valorisatie van de restgronden te realiseren tegen 2024.

Op 19 november 2021 heeft de Vlaamse Regering ook uitgetekend hoe het vervolg van deze Vlaamse Brede Heroverweging er kan uitzien. Ze vraagt om in de periode 2022-2024 een aanvullend onderzoek te doen naar een aantal topics. Voor MOW gaat het om de modal shift met alle vragen die daarmee te maken kunnen hebben. Het is de bedoeling om in 2022 een plan van aanpak op te starten om die studie te voeren naar de efficiëntie en de aanwending van de modal shift.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkomst van Stijn Bex

Stijn Bex herhaalt de woorden van de andere volksvertegenwoordigers van Groen in de andere commissies bij de bespreking van de Vlaamse Brede Heroverweging dat dit een zeer interessante oefening is die zeker in de toekomst moet verdergezet worden. Ongeacht de ideologische achtergrond van een politicus is het belangrijk dat een overheid gaat kijken naar de efficiëntie waarmee ze de middelen van de belastingbetaler besteedt. In die zin zijn er heel wat interessante lessen te trekken.

Een van de lessen is zeker dat het niet altijd loont om overheidstaken uit te besteden. Daar werden terecht een aantal nuances bij gemaakt. Het is zeker geen zwart-

witverhaal. Maar Stijn Bex merkt op dat volgens het rapport dat ertoe leidt dat de kerntaken van de overheid niet meer door overheidsambtenaren worden uitgevoerd. In welke mate vindt Filip Boelaert dat problematisch en in welke mate belemmert dat de goede en efficiënte werking van de overheidsdiensten?

Daarnaast vraagt Stijn Bex of dit geen selffulfilling prophecy is, want hoe minder expertise er in de administratie aanwezig is, hoe meer men moet gaan uitbesteden, waardoor er weer minder expertise in de administratie aanwezig is enzovoort. Het lijkt hem een gevaar dat dit proces zichzelf steeds versterkt. Hoe zal dit in de toekomst worden bekeken?

Het is interessant om alle subsidies eens tegen het licht te houden. Het valt op dat het consultancybureau Deloitte 9,3 miljoen euro aan besparingsmogelijkheden ziet en dat de Vlaamse Regering uiteindelijk 36 miljoen euro bespaart. Kan Filip Boelaert meer verduidelijking geven bij de besparing op de subsidies voor ecologisch en veilig transport? Op welke subsidieposten werd bespaard? Wat zal dit precies betekenen?

Verder stelt Stijn Bex vast dat de 15,2 miljoen euro subsidies voor de regionale luchthavens blijkbaar als efficiënt beschouwd worden. Kan hij dat meer duiden? Als er een businesscase is voor die luchthavens, dan lijkt een subsidie helemaal niet nodig volgens hem.

Koen Algoed, secretaris-generaal van het Departement Financiën en Begroting, werd geïnterviewd in de krant De Tijd over De Lijn. Daaruit kreeg men de indruk dat er bij De Lijn nog heel wat bespaard kan worden, terwijl het signaal dat hij krijgt van werknemers, de directeur-generaal en de voorzitter van de raad van bestuur is dat er al bespaard is tot op het bot. En dat zelfs doordat men te weinig werkingsmiddelen heeft men niet in staat is om op een vernieuwende manier beleid te gaan voeren en dat dat verhindert dat De Lijn zich eigenlijk kan ontwikkelen als een performant bedrijf. In welke mate kwam dit al aan bod en in welke mate moet men vrezen dat er nog zal bespaard worden op De Lijn?

2.2. Tussenkomst van Martine Fournier

Martine Fournier viel het op dat er in het rapport staat dat er een gebrek aan data is. Ze vond dit redelijk frapperend omdat men zich bevindt in een digitale wereld.

De lange procedures voor omgevingsvergunningen komen vaak aan bod in de commissie. Dit wordt verder overlegd met het Departement Omgeving. Is er een insteek vanuit MOW om die procedures te veranderen en sneller te laten verlopen? Er is sprake van trainingen maar zijn er ook andere acties om dit op een correcte manier af te handelen?

Over de consultancyopdrachten werd al een vraag om uitleg gesteld (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2021-22, nr. 54). De CD&V-fractie is niet gekant tegen consultancy, maar men moet er wel over waken dat er genoeg personeel is om de dagdagelijkse taken uit te voeren. Vindt Filip Boelaert dat er nog voldoende personeel is voor de dagdagelijkse taken zoals bijvoorbeeld het aanpassen van verkeerslichten?

3. Antwoorden van Filip Boelaert en replieken

Filip Boelaert antwoordt eerst op de vraag of de werking wordt belemmerd door de besparingen. Het is uiteraard zo dat die besparingen dwingen om keuzes te maken en om een aantal taken gewoon niet meer te doen. Voor de dagdagelijkse taken denkt hij dat er stilaan wel een grens bereikt is. Verdere besparingen betekenen dat er nog harde keuzes moeten worden gemaakt. Alleen zo blijft het werk werkbaar.

Met het Departement MOW werd een werking opgemaakt waarbij een aantal taken de volgende jaren niet meer zullen worden uitgevoerd. Daarbij werd geprobeerd om de kerntaken te vrijwaren want daar ligt de grens. Het gaat dan om het beleid maken en projecten leiden op een manier dat men de kwaliteit voor de maatschappij kan controleren. Taken die perfect door de markt ook uitgevoerd kunnen worden, kunnen wat Filip Boelaert betreft zeker uitbesteed worden. Het is dus geen zwart-witverhaal. In al die keuzes probeert men wel de expertise te vrijwaren. Hij vindt het ongelooflijk belangrijk dat waar de overheid zo sterk in is, met name expertise om kwaliteit en zekerheid te kunnen bieden, in huis wordt geboden.

De subsidies voor ecologisch en veilig transport zijn samen ingevoerd met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dit moest de sector toelaten om sneller zijn vrachtwagenpark te moderniseren en verkeersveiliger te maken. De subsidies werden bij de start goed aangewend maar dat loopt nu een beetje terug. Vermoedelijk heeft de Vlaamse Regering beslist om de subsidie geleidelijk af te bouwen tegen 2024 omdat dan de modernisering van het vrachtwagenpark grotendeels klaar is.

De 15,2 miljoen euro voor de regionale luchthavens is een subsidie voor 'safety and security', wat een overheidstaak is. Dat is de redenering die achter die subsidie zit.

Filip Boelaert vindt dat De Lijn al heel wat bespaard heeft. Er loopt een overleg met de minister over wat er nog mogelijk is en op welke manier men gaat werken. Men denkt er ook aan om de efficiëntie op een aantal punten te verhogen. Dat is ook iets dat uit dit onderzoek gevolgd is. De Lijn zegt zelf dat de efficiëntie nog kan verbeterd worden.

De spreker deelt de mening dat het gebrek aan data frappant is. Het is wel zo dat de voorbije drie jaar het hele beleidsdomein heel actief werkt rond die data en zo zoveel mogelijk probeert te digitaliseren. Daardoor zal de datakwaliteit stelselmatig verbeteren. Maar er is nog een hele weg af te leggen.

De informatie over de omgevingsvergunning werd ook met medewerkers van het beleidsdomein Omgeving besproken. De voorstellen van MOW werden aan hen bezorgd, maar daarover loopt nog het overleg om te kijken wat wel of niet mogelijk is. Filip Boelaert gaat ervan uit dat ook op het niveau van de Vlaamse Regering daarover gesprekken zullen volgen.

Stijn Bex geeft een concreet voorbeeld van expertise die in huis nog mogelijk is. Zo neemt het aantal interne inspecteurs die de kwaliteit van de bruggen moet controleren af. Dit wordt steeds meer en meer uitbesteed. Dat behoort niet tot het maken van beleid en misschien zelfs ook niet bij de uitvoering van projecten. Waar situeert zich dat dan binnen het bewaren van de expertise binnen de Vlaamse overheid? Kan Filip Boelaert dat wat concreter maken en verduidelijken wat hij precies bedoelt aan de hand van dit voorbeeld?

Filip Boelaert zegt dat er vroeger een heel ruime poule aan inspecteurs was. In bijna elke provincie was er een vast team, zowel bij het Departement MOW als bij AWV als bij De Vlaamse Waterweg nv. Een deel van die taken en controles kunnen perfect door de markt gedaan worden. Er bestaat nog steeds een poule van experten, zoals bruginspecteurs die zelf expertises kunnen gaan doen, vooral bij moeilijke gevallen. De afdeling Expertise, Beton en Staal heeft nog een aantal inspecteurs in dienst en ook bij AWV is dat het geval, denkt hij. Dus de kern van expertise blijft behouden en op die manier wordt nog altijd ervaring opgedaan, maar de rest wordt uitbesteed. Of dit een juist evenwicht is, is eerder een politieke discussie die hij als leidend ambtenaar liever zelf niet voert. Er is dus nog expertise in huis maar hij denkt niet dat men nog veel meer kan uitbesteden dan nu het geval is.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
VUB	Vrije Universiteit Brussel