



Vlaams
Parlement

vergadering **C167**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 maart 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over investeringen in carpoolparkings en park-and-rides – 1350 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de markt van de verkeerssignalisatie – 1380 (2014-2015)	8

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over investeringen in carpoolparkings en park-and-rides – 1350 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, de beleidsnota bevat een aantal duidelijke prioriteiten, vooral met betrekking tot de verduurzaming van het woon-werkverkeer. We kunnen de vooropgestelde doelstelling toejuichen om tegen 2020, wat niet meer zo ver af is, 40 procent van de woon-werkverplaatsingen duurzaam te laten verlopen.

Minister, u wilt die doelstelling vooralsnog halen. We hebben hier in deze commissies al discussies over gevoerd en we weten allemaal dat de Vlaamse Regering dat wil bereiken door netwerken te verknopen en op die manier een betere combimobiliteit tot stand te brengen.

Dit betekent dat er voldoende park-and-rides en carpoolparkings moeten komen. Als we tot een verduurzaming willen komen, vormen die parkings immers een essentiële schakel van een goed verknoot netwerk. U hebt in uw beleidsnota beloofd in uitbreidingsmogelijkheden te voorzien indien een carpoolparking of een park-and-ride een te hoge bezettingsgraad heeft.

Mijn vraag om uitleg is natuurlijk gedeeltelijk gebaseerd op uw antwoord op een schriftelijke vraag waarin ik een overzicht heb gevraagd van de bezetting van de carpoolparkings en de park-and-rides. Als ik die cijfers vergelijk met de eerdere cijfers, afkomstig uit de antwoorden op eerdere schriftelijke vragen die tijdens de vorige legislatuur zijn gesteld, blijkt dat er met betrekking tot de carpoolparkings en de park-and-rides nog heel wat werk op de plank blijft liggen. U hebt beloofd tegen 2020 40 procent van de woon-werkverplaatsingen duurzaam te laten verlopen. De carpoolparkings en de park-and-rides vormen een onderdeel van deze doelstelling. U zult op dat vlak echter nog een tandje bij moeten steken.

Als we de cijfers voor 2012, 2013 en 2014 vergelijken, blijkt dat in 2014 nog steeds 12 procent van de parkings een bezettingsgraad van minimum 100 procent had. Die parkings stonden eigenlijk overvol. Een parking haalde zelfs een bezettingsgraad van 192 procent.

Op een totaal van 91 carpoolparkings zijn in 2013 en 2014 7 parkings geremedieerd. Dat is positief. Daarnaast zijn er en cours de route echter knelpunten bij gekomen. Hierdoor waren er in 2014 nog steeds problemen met in totaal 12 parkings.

Gezien de intenties van de Vlaamse Regering en de problematiek met betrekking tot de parkings die uit de opgevraagde cijfers blijkt, zou ik verwachten dat u in 2015 middelen zou uittrekken om minstens deze problemen te remediëren. U hebt uw investeringsbudget in het Vlaams Parlement ingediend. Uit de indicatieve planning van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) blijkt echter dat in geen enkele provincie in investeringen in bestaande of nieuwe carpoolparkings is voorzien.

Uit de cijfers blijkt tevens dat een aantal van de carpoolparkings momenteel, om het zacht uit te drukken, ondermaats worden gebruikt. In verband met het model van de combimobiliteit en de verknoping hebt u echter zelf verklaard dat u automobilisten, die een essentiële schakel vormen, wilt verleiden.

Minister, met betrekking tot meer dan tien carpoolparkings is er de voorbije drie jaar sprake geweest van een overbezetting. Het investeringsplan voor 2015 voorziet echter niet in maatregelen voor geen enkele van deze parkings. Bovendien zijn er nog een vijftal parkings waar er sprake is van een dreigende overbezetting. Ook voor deze parkings hebt u in uw investeringsplan niet in middelen voorzien. Hoe wilt u de knelpunten op de diverse parkings aanpakken? Welke middelen zult u de komende jaren uittrekken om die knelpunten daadwerkelijk te remediëren?

Wat zal er gebeuren met de middelen die de vorige minister van Mobiliteit voor carpoolparkings in 2015 en 2016 had gereserveerd of in de indicatieve planning had opgenomen?

Ik som deze parkings even op. Het gaat om de eerste fase van een carpoolparking in Heusden-Zolder en om 400.000 euro voor de eerste fase van een carpoolparking in Destelbergen. Het is momenteel niet duidelijk wat met deze door uw voorganger aangeduide budgetten zal gebeuren. Blijven die intenties bestaan? Zullen die budgetten terugkeren?

Zal de in 2014 doorlopen eerste fase van de carpoolparking in Nevele een vervolg krijgen? Als ik de twee indicatieve plannings naast elkaar leg, blijkt dat aan de eerste fase ongeveer 400.000 euro is besteed. Voor 2015 vind ik in de indicatieve planning echter niets terug. Volgens de website van AWV bevindt de parking zich nog in de planningsfase. De parking is nog niet in gebruik. Komt die parking er nog? Zo ja, wanneer en met welke middelen zal dit gebeuren?

In de recentste indicatieve meerjarenplanning van AWV zijn middelen opgenomen voor carpoolparkings in 2016. Het gaat om een viertal nieuwe parkings, meer bepaald in Herentals-Oost, Massenhoven, Laakdal en Ham. Verder zou volgens die planning nog 1 miljoen euro in een carpoolparking in Lummen worden geïnvesteerd. Uit de informatie die het Vlaams Parlement tot nu toe heeft ontvangen, blijkt niet duidelijk of de Vlaamse Regering aan de realisatie van deze projecten vasthoudt.

Mijn laatste vraag sluit aan bij de vaststelling dat een aantal carpoolparkings toch wat worden onderbenut. Plant u nog acties om die parkings bij het bredere publiek en bij de autogebruikers beter bekend te maken en om mensen ertoe te verleiden bij elkaar in de auto te kruipen?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Voorzitter, ik zou me graag bij de vraag om uitleg van de heer Rzoska aansluiten. Hij heeft een aantal voorbeelden van carpoolparkings aangehaald, maar ik zou zelf wat dieper op de park-and-rides willen ingaan.

In de omgeving van Antwerpen zijn er heel wat bijzonder succesvolle park-and-rides. Uit de gegevens blijkt dat ze overbezet zijn. Op zich is dit een goede zaak. Ik heb het dan niet over de overbezetting, maar over het feit dat ze goed worden gebruikt. Het openbaar vervoer functioneert. De afgelopen jaren zijn heel wat tramlijnen in gebruik genomen. We slagen erin de mensen de tram te laten nemen en de auto buiten de stad te laten staan. Dat is wat we allemaal willen.

Het gevolg is echter dat alle park-and-rides in de omgeving van Antwerpen overvol staan. Op het grondgebied van de stad zijn er heel weinig park-and-rides. Ik heb het dan over de park-and-rides in Boechout en Linkeroever-Zwijndrecht en die aan het rondpunt van Wommelgem. U hebt afgelopen week in primeur met de tram door de pijp onder de Turnhoutsebaan gereden, die uiteindelijk zal bovenkomen aan het rondpunt in Wommelgem. Alleen staat de

park-and-ride daar al overvol. We zullen binnenkort gebruik kunnen maken van die nieuwe infrastructuur en het is de bedoeling dat mensen hun wagen achterlaten aan het rondpunt, maar er is geen plaats meer. Er is dus bijkomende infrastructuur nodig op de park-and-rides. Tegen wanneer mogen we nieuwe investeringen en plaatsen verwachten? Dat is niet alleen belangrijk voor een beter gebruik van het openbaar vervoer, maar ook voor de mensen die in de buurt van een park-and-ride wonen. Ze hebben nu al last van sluipverkeer en dat mag niet nog verder toenemen.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

De heer Björn Anseeuw (N-VA): We delen dezelfde bekommernis. De carpoolparkings vormen een belangrijk onderdeel van de oplossing in de verknoping van de verschillende vervoersnetwerken. De minister heeft zich ertoe geëngageerd om optimaal gebruik te maken van de complementariteit van de transportmodi. Los van vragen over de financiering, mogen we niet blind zijn voor het nimbyndroom. Niet alleen bij grote bouwprojecten komt dat voor, maar ook bij de inplanting van carpoolparkings kan het nimbyndroom voor vertraging zorgen. Iedereen is het erover eens dat er carpoolparkings moeten zijn langs snelwegen totdat die te dicht tegen de eigen achtertuin komen.

Minister, op welke wijze zijn de voorstellen van AWV inpasbaar in de ruimtelijke context? Hoe probeert het agentschap een draagvlak te creëren voor de voorstellen? Het is belangrijk om de financiering voor dergelijke investeringen rond te krijgen, maar ook de inplanting kan veel voeten in de aarde hebben.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, in mijn beleidsnota leg ik de focus op een vlotte bereikbaarheid van school of werk. Voor de combimobiliteit en de verknoping zetten we in op die plaatsen waar er een overslag of verkeerswisselaar is. Carpoolparkings en park-and-rides maken daar deel van uit. Het Vlaamse beleid dat werd uitgewerkt door mijn voorgangers, is op dat vlak geslaagd. Ik vind een overbezetting altijd positiever dan een onderbezetting. We moeten wel wat relativeren. U spreekt over 192 procent, maar dat gaat over een parking van 23 plaatsen.

Er zijn in Vlaanderen 91 dergelijke parkings en we werken nog aan nieuwe. De bezettingsgraad is toegenomen, wat positief is. Gemiddeld halen we in 2014 een bezettingsgraad van 68 procent tegenover 60 procent in 2013. Maar zoals gezegd, dat is relatief. Op sommige plaatsen is er onderbezetting, op andere overbezetting.

Momenteel is er een werkgroep die wordt getrokken door mijn kabinet, die samen met Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), de stad Antwerpen, AWV en De Lijn onderzoekt welke mogelijkheden er zijn voor extra parkingcapaciteit. Wommelgem hoort daarbij. Er werd ook een vraag gesteld over het draagvlak. Er moeten op ruimtelijk vlak ook mogelijkheden zijn. Voor Wommelgem is er een probleempje op het vlak van bestemming. We kijken hoe we in het kader van de voorbereiding van de grote werken op en rond de ring kunnen zorgen voor extra parkingcapaciteit. Mijnheer Rzoska, 'si on me laissez faire': als we de werken rond de ring mogen doen.

Er worden ook een aantal locaties onderzocht waarbij wordt gedacht aan de uitbreiding van een parking in de vorm van werken in de hoogte en een uitbreiding van het maaiveld. Er werden enkele carpoolparkings vermeld door de leden. Het is niet omdat een parking niet staat aangegeven in het investeringsprogramma 2015, dat die niet wordt uitgerold in 2015. Er zijn parkings waarvan de betaling al in

2014 is geboekt. In Nevele bijvoorbeeld komt er een nieuwe carpoolparking die al werd aanbesteed in 2014. Die werken worden dit jaar uitgevoerd.

Er was een klein probleempje omdat Nevele nog een grondinname moest doen, maar de planning is dat de werken na de zomer starten. In Destelbergen wordt ook een nieuwe carpoolparking gepland. Die plannen zijn in opmaak. Er zijn nog technische problemen met de afwatering. In Heusden-Zolder wordt een bijkomende carpoolparking ingericht. Ze is ingepland op het reserve-investeringsprogramma van 2015. Er was nog een discussie met de gemeente over de exacte locatie. Ik heb begrepen dat ze intussen beslecht is. De uitbreiding van de carpoolparking – een gevoelige uitbreiding met 80 procent van de capaciteit – in Lummen is ook al aanbesteed in 2014. Dat wil zeggen dat ze dit jaar nog wordt uitgevoerd.

Daarnaast worden er nog carpoolparkings opgenomen in het project van de heraanleg van het complex van Aalter. Ik hoop dat we dit jaar nog de aanbesteding kunnen doen. Er is het complex van Lokeren, waarvoor er hopelijk ook dit jaar een aanbesteding komt. Er is het complex in De Pinte, dat heraangelegd wordt in uitvoering van de aanpak van de gevaarlijke punten. Er zijn onderzoeken bezig om de carpoolparkings in Kruishoutem, Wetteren en Aalst uit te breiden. Voor de parking in Kruishoutem zijn er recent nog concrete ideeën geuit die verder worden onderzocht. Aan de aanleg van de parking Herentals-Oost wordt momenteel gewerkt. Ik kan nog geen duidelijke timing geven omdat er nog geen consensus is met de gemeente over de exacte locatie. Er moet altijd overeenstemming worden gevonden met de gemeente omdat er beperkingen zijn op vlak van locatie en ruimtelijke ordening.

Het project in Massenhoven is opgenomen in fase 3 van het project van de N14. Het project is lopende. Er is het project Geel-Oost dat werd aanbesteed in het project Triangel. Het is vastgelegd in 2014 en de uitvoering is voor 2016. Er is ook nog een project in Ham, waar wordt nagegaan hoe een carpoolparking kan worden geïntegreerd in het ontwerp van de ontwikkelaar.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Minister, u hebt niet geantwoord op mijn vijfde vraag. Plant u nog acties om mensen te overtuigen om de carpoolparkings, zeker die met onderbezetting, beter te gebruiken? Misschien kunt u daar straks op antwoorden.

Minister, voor alle duidelijkheid: ook wij zijn een voorstander van het goed gebruik van carpoolparkings. U sprak over 192 procent bezetting van een parking van nauwelijks 23 plaatsen. Het is nu net om niet in absolute cijfers te vervallen dat je procentueel berekent. Als u dan toch dit absoluut geval naar voren schuift, betekent het dat er eigenlijk een dubbele vraag is. Met een capaciteitsverdubbeling naar 50 plaatsen, los je het probleem dus op, abstractie makend van alle andere problemen die er bij zo'n capaciteitsuitbreiding zijn. Net die procentuele cijfers geven het perspectief om te kijken naar gebruik.

U hebt gelijk, en ik heb dat ook nooit ontkend, dat er een stijgend gebruik is. Ook dat moeten we voor een deel relativeren, want u weet evengoed als ik dat men op een aantal grote parkings plaatsen heeft geschrapt omdat het gebruik zeer laag lag. Daardoor stijgt natuurlijk het procentuele gebruik. Ik begrijp natuurlijk wel dat het zinloos is om een te grote parking op die manier te laten liggen.

Minister, u schuift het in uw beleidsnota als prioriteit naar voren om meer mensen te overtuigen om die parkings te gebruiken als onderdeel van een

oplossing voor files. We moeten dat goed monitoren, want de cijfers zijn zeer betrouwbaar. Ik heb zelf aan het agentschap gevraagd hoe men telt. De parkings worden vier keer per jaar geteld. Het mag ook wel eens worden gezegd dat men zo de vinger goed aan de pols houdt.

Zoals mevrouw Bastiaens zegt, zijn er bij de park-and-rides een aantal vragen. Het belang van een park-and-ride en de verknoping ervan met het openbaar vervoer, blijkt uit de cijfers.

Minister, ik ben tevreden met uw antwoord en uw overzicht, want het maakt een aantal dingen duidelijker. Ik had graag nog van u geweten of u verder gaat dan louter investeren en of u mensen gaat 'verleiden' – om het met uw woorden te zeggen – om toch meer de carpoolparkings te gebruiken, zeker die waar er nog veel capaciteit is.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het is heel belangrijk om goed voorbereid te zijn op komende werken in de Antwerpse regio. Ze zullen niet alleen een impact hebben op de stad maar ook op de brede Antwerpse regio. Hopelijk starten dit voorjaar ook de werken aan Brabo 2, die ook een grote impact in de stad zullen hebben.

De tijd dringt aangezien de park-and-rides al volledig zijn benut. U hebt zelf het voorbeeld van het rondpunt van Wommelgem aangehaald. Gezien de grote ongerustheid van de lokale besturen van Wommelgem, Deurne en Wijnegem, moeten we proberen perspectief te geven om dat op korte termijn op te lossen. Het is belangrijk dat die nieuwe traminfrastructuur, die we vanaf 18 april in gebruik zullen kunnen nemen, optimaal kan renderen. Anders gaan de mensen geen gebruik kunnen maken van die nieuwe infrastructuur, en dat zouden we allemaal betreuren.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

De heer Björn Anseeuw (N-VA): Minister, het is een goede zaak dat er heel wat werk en investeringen op stapel staan. Het is bijzonder goed dat u daarbij voortdurend in overleg treedt met de lokale besturen. Het is in ons aller belang dat er zo veel mogelijk actoren op het lokale niveau het algemeen belang laten primeren op het particulier belang in het kader van het nimbyeffect. Een goede verknoping moet onze mobiliteitsstroom een stuk efficiënter en dus ook duurzamer laten verlopen. Op zijn beurt moet dat dan weer zorgen voor een goede leefbaarheid. Het is een goede zaak dat de werken die u hebt opgesomd en de investeringen die u hebt gepland, op stapel staan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wilde die 192 procent aanhalen om alles in perspectief te plaatsen. In totaal gaat het over een bezettingsgraad van 68 procent. Ook dat moet worden gerelativeerd omdat je pieken hebt die alles vertekenen.

Ik heb aan het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd in welke mate het zinvol zou zijn om promotieacties te organiseren. Hun antwoord was dat zulke acties minder zinvol en minder prioritair zijn omdat sommige parkings op basis van de huidige verkeersstromen nu eenmaal niet optimaal gelokaliseerd zijn. Het AWV zegt dat het beter is om te kijken naar uitbreiding van de plaatsen met een overbezetting, om de capaciteit te kunnen verhogen, veeleer dan die vraag ietwat artificieel op te wekken. We moeten vooral inzetten op de aanbodzijde.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de markt van de verkeerssignalisatie – 1380 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, vorige week was de heer Glenn Janssens, bijgenaamd de keizer van de wegwijzer, in het nieuws. De persoon zelf interesseert me niet, de zaak evenmin, maar het epitheton is blijven hangen. Hoe zit het met de markt van de verkeerssignalisatie in Vlaanderen? Is die markt vrij? Werkt die goed? Is er voldoende concurrentie en competitie? Als er een goede concurrentie is in die markt, krijg je acceptabele prijzen voor een acceptabele kwaliteit. Dat betekent dat middelen kunnen worden geïnvesteerd in andere zaken dan in verkeersborden zodat men toch dezelfde kwaliteit kan krijgen.

Ik lees in de media dat er een zekere marktconcentratie is in die sector, tot 60 procent voor sommige bedrijven. Verschillende bedrijven zouden in handen zijn van een en dezelfde holding. Minister, volgt uw administratie dat actief op en brengt ze dat in kaart? Zijn er prijsvergelijkingen met andere regio's of omliggende landen? Is er daarover een verslag geweest van het Rekenhof? Hoe werkt die markt? Zijn we daar tevreden over? Vinden we dat dat beter kan? Zo ja, welke initiatieven kunt u daarvoor nemen?

Mijn vraag om uitleg is naar aanleiding van een zaak die in de media is gekomen, maar zo werkt de politiek voor een groot deel. Ik zal hier later nog op terug komen met meer diepgang dan alleen maar naar aanleiding van deze boutade. Het is wel een belangrijk thema, want er zijn sterke indicaties dat er een marktconcentratie is in die sector. Die overheidsmiddelen kan men veel beter aan andere zaken investeren dan daaraan. Is er een zicht op een onderzoek naar hoe die markt precies werkt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Naar aanleiding van de zaken waar u naar verwijst, zou men gemakshalve kunnen denken dat er enige betrokkenheid is van de kant van de ambtenaren, van het Agentschap Wegen en Verkeer of van de Vlaamse overheid. De betrokken ambtenaren zijn echter geen voorwerp geweest van dat gerechtelijk onderzoek. Er werden trouwens geen onderzoeksdaden gesteld in relatie tot het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

De administratie respecteert de wetgeving op de overheidsopdrachten bij het in de markt zetten van de werken. Ik heb geen indicatie van het tegendeel. De bestaande wetgeving op de overheidsopdrachten biedt voldoende garanties om de vrije markt te laten spelen. Wat de marktspelers zelf betreft, moet je daar gewoon akte van nemen. Dat kunnen we niet reguleren.

We maken natuurlijk blijvend gebruik van de verschillende procedures in het kader van die regelgeving, meer bepaald als het gaat over de drempel van 85.000 euro. In dat geval kun je werken met een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking, zij het dat je verschillende bedrijven moet aanschrijven.

We moeten die procedure en de mogelijkheden blijven benutten. Indien we dat niet zouden doen, zouden we uiteindelijk voor een prijsverhoging voor onszelf en dus ook voor de belastingbetaler zorgen.

Dat het misbruik door middel van een rechtszaak naar boven is gekomen, bewijst dat de regelgeving werkt.

Mijnheer Van Rompuy, de mededinging op de vrije markt is natuurlijk een federale bevoegdheid. U hebt om een betere werking gevraagd. Ik heb aan onze zijde geen indicatie van het tegendeel gekregen. Er is me gemeld dat de vrije markt speelt. Indien werken of, in dit geval, signalisatie op de markt worden geplaatst, beantwoordt alles in voldoende mate aan de desiderata van ons agentschap.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, dat was eigenlijk mijn vraag niet. Ik trek niet in twijfel dat de administratie de wetgeving op een correcte wijze toepast. Er zijn regels in verband met de toepassing. Die regels worden correct uitgevoerd.

Als een tender wordt uitgeschreven, is de vraag hoeveel spelers op de markt zich kunnen inschrijven. Hebben we daar zicht op? Hoe verloopt de prijsvorming? Hoe verhoudt de prijs zich tot de prijs van eenzelfde verkeersbord in een ander land of in een andere regio? Hebben we daar enig zicht op? Uiteindelijk betaalt u de factuur. Het is belangrijk te weten of de prijsvorming op een goede wijze verloopt. Uw administratie besteedt daar budgetten aan. Dat interesseert me.

U hebt terecht vermeld dat het een federale bevoegdheid betreft. Dat is een zaak voor de Belgische Mededingingsautoriteit en dergelijke. Misschien is het nuttig dat uw administratie informatie verzamelt om te weten in welke markt de tenders worden geplaatst, hoe die markt werkt en ook of ze een correcte prijs betalen.

Als een speler 60 procent van de markt beheerst, moet dit toch eens nader worden bekeken. Ik weet niet of dit klopt, maar ik heb er ook geen gegevens over. Mijn vraag is dan ook in de eerste plaats welke gegevens we hierover hebben. Verloopt dat allemaal goed? Kunnen we dit met andere gegevens vergelijken? Zou het Rekenhof dit eens op een nuttige wijze kunnen onderzoeken? Kunnen we het Rekenhof misschien eens die opdracht geven?

Minister, ik heb geen indicaties in verband met malversaties of zo gezien. Zoals ik al heb verklaard, excuseer ik me ook dat ik me beroep op berichten in de media. Dat is ook de reden waarom ik deze vraag om uitleg stel. Als een speler 60 procent van de markt beheerst, is het best mogelijk dat de markt onvoldoende vrij is en dat dit veel beter kan. In dat geval zou u voor hetzelfde product misschien veel minder moeten betalen. U zou die middelen dan kunnen investeren in zaken waarvoor u momenteel niet over middelen beschikt of besparingen niet moeten uitvoeren die u momenteel wel moet uitvoeren.

Dat is de essentie van mijn vraag om uitleg. Ik begrijp dat u hierover momenteel geen informatie hebt. Ik zou het echter appreciëren indien u uw administratie zou vragen eens na te gaan wat we hierover weten. Ik begrijp tevens dat u hiervoor niet bevoegd bent. U zou de federale minister van Economie, desnoods per brief, echter kunnen vragen dit eens te onderzoeken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De regulering van de markt en de concurrentie vallen onder de federale bevoegdheden. Ik zal AWV eens bevragen in verband met de zaken die in de markt worden geplaatst. Dit is afhankelijk van de procedure. Er is een drempel van 85.000 euro. Hierboven wordt een andere procedure gevolgd. Als de aanbesteding volledig boven die drempel valt, wordt het volledig in de markt geplaatst. Dit verschijnt ook in het Bulletin der Aanbestedingen. De vraag is of er voldoende competitieve partijen zijn. Indien het om een onderhandelingsprocedure

zonder bekendmaking gaat, moeten altijd minstens drie partijen worden aangeschreven. Dat zijn er al minstens drie. Ik zal nagaan of ter zake enige problemen in verband met een overconcentratie worden gemeld. Ik heb daar alvast geen melding van gekregen.

Mijnheer Van Rompuy, u bent eigenlijk de baas van het Rekenhof. Ik ben dat niet. Het Vlaams Parlement kan het Rekenhof die vraag stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.