



Vlaams
Parlement

vergadering **C230**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 mei 2015

INHOUD

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een kilometerheffing voor vrachtwagens – 1893 (2014-2015) | |
| VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1923 (2014-2015) | |
| VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de compatibiliteit van de on-board units (OBU's) met het Belgische systeem voor de kilometerheffing voor vrachtvervoer – 1936 (2014-2015) | 3 |
| VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inzet van beëdigde landmeters-experten bij grondwervingen door de Vlaamse overheid – 1926 (2014-2015) | 7 |

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een kilometerheffing voor vrachtwagens – 1893 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1923 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de compatibiliteit van de on-board units (OBU's) met het Belgische systeem voor de kilometerheffing voor vrachtvervoer – 1936 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Jan Peumans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, we hebben hier al zijdelings over gesproken tijdens de plenaire vergadering van veertien dagen geleden, toen we het hadden over de invoering van een en ander. Het was toen voorwerp van actuele vragen. We vroegen naar de start, 1 april, en naar hoe het zat met de eerdere aankondiging over het begin van het jaar. U hebt daar toen duidelijkheid over gegeven.

We zitten ook nog met een tweede hoofdstuk en daar zou vandaag wat duidelijkheid over moeten komen. Het betreft een klacht van Aetis, dat is de Europese beroepsorganisatie voor toloperatoren, bij de Europese Commissie tegen de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De klacht gaat over de monopolypositie die Satellic, de gegunde uitvoerder van de kilometerheffing, zou hebben in België omdat de on-board units (OBU's) niet compatibel zouden zijn met andere systemen. Dat betekent in de praktijk dat andere toloperatoren niet over de nodige data kunnen beschikken om hun apparatuur klaar te maken voor het Belgische systeem.

Minister, collega's, deze klacht kan gevolgen hebben voor de invoering van de kilometerheffing. Indien de Europese Commissie de klacht gegrond verklaart, kan dat zelfs leiden tot een verder uitstel. Daarenboven dient het directoraat-generaal Transport van de Europese Commissie sowieso zijn goedkeuring te geven aan de reglementen over de kilometerheffing. Dit proces kan tot zes maanden duren. Hopelijk hoeft het zo ver niet te komen. Hopelijk kunt u ons geruststellen wat betreft de klacht en de procedure bij de Europese Commissie.

Ik heb nog twee kleine vragen in verband met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zelf. De eerste betreft de aankondiging van een testfase. Deze testfase werd door de heer Schoups van Viapass via de pers aangekondigd en zou in het najaar plaatsvinden. De meettoestellen en de OBU's zouden dan worden getest. Een tweede vraag betreft de OBU zelf en de manier waarop die verdeeld zal worden.

Minister, ik heb dus drie vragen. Welke gevolgen heeft de klacht van Aetis voor de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens?

Wat houdt de aangekondigde testfase van de kilometerheffing in? Wanneer zal deze plaatsvinden en hoeveel vrachtwagens zullen eraan deelnemen?

Op welke wijze zal Viapass de OBU ter beschikking stellen van de transport-sector? Welke afspraken zijn hierover gemaakt?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ook u hebt deze voormiddag vermoedelijk het nieuws gevolgd. Ik denk dat de gedragenheid rond de kilometerheffing voor vrachtwagens vrij ruim is. U zag waarschijnlijk ook dat uit onderzoek van de Bond Beter Leefmilieu (BBL) blijkt dat drie kwart van de mensen achter de maatregel staat. Wat dat betreft, zitten we dus goed.

We hebben hierover inderdaad een aantal actuele vragen gehad, ik ga daar niet dieper op in, dat kan ook niet de bedoeling zijn. Ik wil me wel graag aansluiten bij de vragen van de heer Keulen, want die blijven wel overeind staan. Het is van belang dat dit parlement antwoord krijgt op die vragen. Ook ik was wat verbaasd over de klacht die Aetis bij de Europese instellingen heeft ingediend. Als ik het goed heb begrepen uit de pers, gaat het vooral over de interoperabiliteit van het systeem zoals het door Viapass en door Satellic wordt uitgerold. De markt zou niet open zijn, er zou sprake zijn van een feitelijk monopolie en een aantal aanbieders van systemen zouden zeggen dat het afgesloten contract de markt-toegang moeilijk, en de facto zelfs onmogelijk, maakt voor andere spelers.

Minister, ik heb dus min of meer dezelfde vragen als de heer Keulen. Bent u ervan overtuigd dat de klacht van Aetis bij de Europese Commissie ongegrond is? Kunt u aangeven wat de mogelijke gevolgen van deze klacht zijn met betrekking tot de timing van het project? Over de timing hebben we het ook al gehad tijdens een van de vorige plenaire zittingen.

We wachten nog altijd op de validatie van dat beruchte onderzoek naar het proefproject 'kilometerheffing voor personenwagens'. U hebt er de vorige keer over gezegd: "we zijn er bijna". De validatie is nog altijd niet aan bod gekomen in deze commissie. Hoe zit het ermee? Ik vind de studie wel online terug, maar is ze nu volledig gevalideerd? Kunnen we die ook in deze commissie bespreken – maar dit is iets voor de regeling van de werkzaamheden?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Ik kan me enkel aansluiten bij de vragen van mijn collega's. Onze vragen zijn eigenlijk identiek en de bezorgdheid over de compatibiliteit van het systeem, toch een sleutelfactor voor het slagen van de hele operatie, heb ook ik als voornaamste punt geformuleerd. Ik heb dus weinig toe te voegen aan de vorige uiteenzettingen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De klacht van Aetis werd bekendgemaakt op het ogenblik dat ook de termijn voor de implementatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens enigszins werd verschoven. Dat is een toevallige samenloop van omstandigheden. Het ene houdt geen verband met het andere. Volgens Aetis zou het om monopolievorming gaan, omdat het in België uitgerolde systeem niet compatibel zou zijn met de EETS-specificaties. Behalve de geselecteerde "enige dienstverlening", zo luidt de klacht, zou geen enkele serviceprovider zijn diensten kunnen aanbieden bij de start van het systeem. Volgens mij is deze klacht ongegrond. Ze staat, nogmaals, ook los van de startdatum van de kilometerheffing, die is vastgelegd op 1 april 2016, en heeft er geen enkele weerslag op.

De drie gewesten hebben een Europese aanbesteding uitgeschreven en het DBFMO-contract (Design, Build, Finance, Maintain and Operate) is toegewezen aan het toenmalige Skyways, nu Satellic. Bij de aanbesteding voldeden vijf

consortia aan de voorwaarden van de offerte. De architectuur die in het lastenboek is vastgelegd en ingevuld, is volledig conform de geldende EETS-specificaties. Dat betekent dat later ook andere aanbieders daarop desgevallend hun diensten kunnen aanbieden.

Want daarover gaat uiteindelijk de discussie: in welke mate ontwerpen we een systeem waarbinnen later ook andere aanbieders OBU's kunnen leveren die aan de technische vereisten voldoen? Ik heb de garantie gekregen dat ze dat inderdaad zullen kunnen. EETS-conforme providers zullen in België met hun OBU kunnen optreden, net zoals de Belgische OBU's ook elders zullen kunnen functioneren. De procedure voorziet wel in een accreditatie vooraf in het gastland, maar dat is een gewone procedure. Daarvoor dient België, dat wil zeggen de drie gewesten afzonderlijk, nog wel een EETS Toll Domain Statement uit te werken. Dat moet rond zijn op het ogenblik dat het hele systeem van start gaat, dus op 1 april 2016.

De startdatum voor de kilometerheffing blijft gehandhaafd, zoals ik ook in de plenaire vergadering heb gezegd. Dat is ook conform de bepaling van het DBFMO-contract. In de plenaire vergadering heb ik ook uitgelegd waarom de startdatum werd uitgesteld en wat daarvan de consequenties zijn. In het contract werd daarmee eigenlijk al rekening gehouden. De timing voor het decreet wil ik natuurlijk ook handhaven. Ik wacht enkel nog op het advies van de Raad van State. Die heeft zichzelf daarvoor nog wat tijd gegeven en hopelijk krijgen we het advies vandaag. Daar moet ik tot mijn spijt wel rekening mee houden.

Volgens mij heeft de klacht van Aetis geen gevolgen voor de timing van het project.

Zijn de bezorgdheden van Aetis terecht? Volgens mij zijn ze ongegrond, omdat de architectuur en de invulling van het systeem voor de kilometerheffing dat we nu uitrollen, conform de geldende EETS-specificaties zijn. Normaal zouden er op dat vlak echt geen problemen mogen rijzen.

Mijnheer Van Miert, u vroeg ook of er ter zake overleg is geweest met de Europese Commissie. Inderdaad, ViaPass en de Europese Commissie hebben op twee momenten overleg gehad, een informeel overleg in oktober 2014 en een formeel overleg in november 2014. Tijdens dat tweede overleg werd een uitgebreide briefing gegeven over het systeem en de mate van compatibiliteit met de EETS-specificaties. Die ontmoeting kwam er overigens op vraag van AGS, dat met een soortgelijke vraag of klacht zat als Aegis en ook een probleem van monopolievorming vermoedde. Aetis was trouwens op die tweede vergadering met de Europese Commissie aanwezig.

In welke mate zullen ViaPass en Satellic bijkomende maatregelen nemen om de compatibiliteit van andere uitleessystemen met de Belgische software te waarborgen? Ik zie daar momenteel geen nood aan, aangezien de compatibiliteit gewaarborgd is.

Dan kom ik bij de testfase. Eigenlijk zijn er meerdere testfases gepland, zowel voor de technische conformiteit als voor de controle van de robuustheid en functionaliteit van het systeem zelf. Uiteindelijk zullen hierbij ongeveer 1500 gebruikers op vrijwillige basis deelnemen aan de testfase. De verdeling van de on-board units is gepland vanaf oktober 2015, uitgeruste voertuigen zullen vanaf dan ook kunnen bijdragen aan die testen. In totaal wordt er voorzien in 800.000 OBU's. Het aantal gebruikers bij de start wordt geraamd op 560.000.

Mijnheer Keulen, u vroeg hoe Viapass de OBU ter beschikking zal stellen van de transportsector. We hebben twee manieren vooropgesteld. In de servicepunten zal een of zullen meerdere distributietoestellen aanwezig zijn waarbij men na het inscannen van de boorddocumenten en het stellen van een waarborg een OBU krijgt

afgeleverd. Men moet dat bakje, die OBU, dus niet aankopen, men betaalt een waarborg van 100 à 150 euro die men bij het inleveren van het toestel terugkrijgt.

Tegelijkertijd kan men ook een voorafbetaling doen, een soort van krediet aangaan. Er zijn 135 servicepunten, meestal in de grensregio's. 55 procent van die servicepunten zit binnen een bepaalde perimeter ten aanzien van de landsgrenzen. Dat is het eerste spoor.

Het andere spoor is via de website van Satellic: <https://www.satellic.be/>. Daarbij kan men digitaal een bestelling doen en wordt er via de post een toestel bezorgd. De verwachting is dat dit wel eens de geprefereerde manier zou kunnen zijn.

Een derde spoor is via de federaties. De federaties en de transportverenigingen zijn bereid om zelf op te treden als verdeler van die OBU's voor de eigen leden. Satellic is bezig met de uitrol van dat derde spoor.

Voor de tarifiering en de flankerende maatregelen moet ik verwijzen naar de onderhandelingen die liepen en lopen en waarbij de heffing en de invoering van het decreet parallel zouden moeten lopen. Verkeersfiscaliteit zou daar deel van moeten uitmaken.

Wat de vraag over personenwagens en het proefproject betreft, heb ik de studie in maart bezorgd aan de commissie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, uw antwoord is geruststellend, zowel wat de klachten betreft als het voorkomen daarvan. Vandaag is de logistieke sector bij uitstek de transportsector, maar alles wat daar in de periferie mee te maken heeft, is vandaag per definitie een Europese activiteit: er zijn er nog weinig die dat doen binnen de landsgrenzen. Voor diegenen die worden veroordeeld om met meerdere OBU's in hun vrachtwagens rond te rijden, hebt u geruststellende woorden gesproken.

We mogen dat niet onderschatten. De kilometerheffing voor vrachtwagens kan vandaag bogen op een breed draagvlak binnen de samenleving en heeft ook een maatschappelijk rendement, maar op economisch vlak zal dat sowieso een aantal implicaties hebben. We moeten ervoor zorgen dat we daar geen concurrentienadeel oplopen. Als we de praktische introductie kunnen vergemakkelijken, dan is dat al een belangrijke pijnstillertje voor de sector zelf en voor de samenleving. Ik heb de indruk dat u de zaken organisatorisch onder controle hebt. Als het goed is, mag dat ook worden gezegd.

Wat het accrediteren betreft en alles wat daarbij komt kijken, lijkt het me evident om misbruiken te voorkomen. Dat creëert een level playing field voor iedereen die betrokken is bij de kilometerheffing voor vrachtwagens en de praktische implicaties die daarmee verbonden zijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor uw duidelijk en uitgebreid antwoord. De belangrijkste bezorgdheid die ik had, is hiermee weggenomen. U hebt immers heel duidelijk bevestigd dat ook andere aanbieders later in het systeem zullen kunnen stappen en dat het eigenlijk wel meezit met die interoperabiliteit. U hebt een duidelijk antwoord gegeven op mijn vraag.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Het is goed te vernemen dat het systeem van Satellic de garantie heeft geboden open te staan voor systemen van andere

toloperatoren en dat het hele gebeuren niet de oorzaak was van de opgelopen vertraging.

Minister, ik wil het pleidooi herhalen om de communicatielijnen met de transportsector kort te houden zodat die mensen goed op de hoogte blijven en er geen misverstanden ontstaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat die laatste opmerking betreft, kan ik zeggen – en ik hoop dat de federaties dat zullen bevestigen – dat er regelmatig en intens overleg wordt gehouden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Mijnheer Van Miert, voor deze vraag heb ik, en dat gebeurt niet zo vaak meer, vanuit de samenleving meermaals de vraag gehoord hoe het nu eigenlijk zit met dat dossier. Het gaat om een onderwerp dat leeft, en om die reden is het belangrijk om de sector en de samenleving op de hoogte te houden, desnoods met frequently asked questions (FAQ). Minister, u creëert hier een soort van cesuur. U hebt momenteel de zaak onder controle, en het is dan ook geruststellend om dat te laten weten aan de wereld.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inzet van beëdigde landmeters-experten bij grondwervingen door de Vlaamse overheid – 1926 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Jan Peumans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

Mevrouw An Christiaens (CD&V): Mijn vraag gaat over de onteigeningen die gebeuren in het kader van de infrastructuurwerken van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Het gaat dan niet alleen over de aankoopcomités maar ook over de mogelijkheid van het inschakelen van landmeters-experten. Bij infrastructuurwerken zoals de aanleg van fietspaden en rotondes maakt AWV vaak gebruik van onteigeningen om de nodige gronden te verwerven. In het belang van een snelle realisatie van de werken is het nodig dat de gronden tijdig onteigend worden. Dat loopt echter niet altijd zoals het hoort.

Voor het onteigenen van onroerend goed doet de overheid een beroep op de afdeling Vastgoedtransacties van VLABEL, de Vlaamse Belastingdienst. Voorheen gebeurde dat bij de federale aankoopcomités, maar door de zesde staats-hervorming kreeg Vlaanderen de bevoegdheid om een eigen Onteigeningsdecreet uit te werken dat tot herstructurering leidde.

De commissarissen van de vroegere federale aankoopcomités zijn nu samen met de instrumenterende ambtenaren van de Vlaamse dienst Vastgoedakten ondergebracht bij VLABEL, zoals bepaald door de Vlaamse Vastgoedcodex. De commissarissen van de nieuwe afdeling Vastgoedtransacties zijn sinds 19 januari 2015 verantwoordelijk voor het verwerven, verkopen of onteigenen van onroerende goederen voor het Vlaamse Gewest en ondergeschikte besturen.

Naast de commissarissen van de dienst Vastgoedtransacties kan de Vlaamse overheid sinds een aantal jaar een beroep doen op beëdigde landmeters-

experten voor de opmeting en waardering van grondverwervingen, dus eigenlijk om hetzelfde werk te doen. Dit gebeurde de voorbije jaren voor projecten met een belangrijk aantal grondverwervingen, maar in de beleidsnota geeft u aan deze aanpak bij nog meer projecten te willen toepassen. U gaf ook aan in overleg te zullen treden met de nieuwe aankoopcomités.

In welke gevallen doet AWV een beroep op beëdigde landmeters-experten voor de schattingen? Zijn hier voorwaarden aan verbonden? De praktijk bij de lokale besturen wijst uit dat bij AWV de reflex of het automatisme nog steeds aanwezig is om het te doen zoals het vroeger was: met de aankoopcomités en de commissarissen en niet met landmeters-experten. Vindt u dat de mogelijkheid om niet via de aankoopcomités te werken, voldoende bekend is bij de regionale, provinciale afdelingen van AWV? Onderneemt u misschien iets om de bredere toepassing van schattingen door beëdigde landmeters te verkrijgen bij AWV?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, ook ik las deze ochtend in de krant dat ik ter zake bevoegd ben en ik dacht: "Oh boy, ook dat nog". (*Gelach*)

Zoals u terecht aangeeft, ben ik niet bevoegd, ik ben wel gebruiker – slachtoffer eigenlijk in dezen. Dat het moeilijk loopt, dat was al het geval voor de staats-hervorming. Het is er niet op verbeterd sinds de overheveling van de bevoegdheden van het federale aankoopcomité naar Vlaanderen, integendeel.

De afdeling Vastgoedtransacties is bevoegd voor alle vastgoedtransacties. AWV doet in eerste instantie een beroep op de afdeling Vastgoedtransacties om een opdracht uit te voeren. Dat blijft altijd de eerste stap die men zet, want die afdeling is kosteloos voor ons. Als we gebruikmaken van de landmeters, dan is dat betalend. Heel het systeem is voor ons, en in eerste instantie voor AWV, een 'kostendrijver'.

Indien de afdeling Vastgoedtransacties aangeeft niet tegemoet te kunnen komen aan de opdracht, dan zal men een beroep doen op externe landmeters die beëdigd zijn. De procedure is bekend. In het verleden heeft men trouwens ook een specifiek bestek geopend om ervoor te zorgen dat de landmeters ter beschikking zijn. Wanneer er een achterstand is, maken we er gebruik van.

AWV hanteert een aantal voorwaarden voor die samenwerking. Het moet gebeuren in samenspraak met de afdeling Vastgoedtransacties – want waarom hebben we die anders?

Na de toewijzing van de opdracht wordt een startvergadering georganiseerd met de opdrachthouder, de landmeter dus, en de betrokkenen van de afdeling Vastgoedtransacties. Daarbij worden de nodige afspraken gemaakt om al van in het begin gelijk te sporen. Uiteindelijk moeten de ramingen altijd worden goedgekeurd door de aankoopcommissaris, dat is nu formeel nog altijd een vereiste. Ook de aktes worden verleden door de aankoopcommissaris.

De aangestelde landmeter mag geen betrokken partij zijn bij de tegenpartij. Hij mag niet handelen in eigenbelang. Maar dat zijn allemaal evidenties, die moet ik niet duiden.

We trachten er wel gebruik van te maken, maar zo weinig mogelijk. Er zijn immers kosten aan verbonden. We hopen evenzeer dat de dienst wat vlotter en beter uitgerust zal kunnen werken in de toekomst.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

Mevrouw An Christiaens (CD&V): Minister, het klopt dat het vroeger niet van een leien dakje liep, maar momenteel gaat het niet beter. Het is inderdaad uw bevoegdheid niet, ik hoop dat minister Turtelboom snel orde op zaken kan stellen. Momenteel is het chaos. De bedoeling van de overheveling naar Vlaanderen is uiteraard dat we het hier aanpakken opdat het vlotter, beter, sneller en efficiënter kan werken.

Intussen moeten we vaststellen dat er heel weinig gebeurt, dat er heel veel stilstand is. Uiteraard is er een kostenplaatje aan verbonden, daarom blijft het altijd plan B. Plan A is de kosteloze mogelijkheid via de aankoopcommissarissen. Plan B is de mogelijkheid met de betalende, beëdigde landmeters.

Laten we hopen dat we op korte termijn orde op zaken kunnen stellen en dat het sneller en vlotter kan verlopen bij VLABEL. Ik wil er toch op aandringen, want dat lijkt me aangewezen, om in deze tussenperiode sneller een beroep te doen op de private beëdigde landmeters. Zo niet zullen we een gigantische achterstand oplopen. Er zijn al zo veel dossiers van lokale besturen. Het zijn natuurlijk allemaal projecten van AWV. De lokale besturen zitten erop te wachten, er zit geen beweging in want als er geen ramingen komen, ligt alles stil. We moeten erover waken dat we binnen afzienbare tijd niet geconfronteerd worden met het feit dat we de achterstand niet meer opgehaald krijgen.

Ik begrijp dat het kostenplaatje een grote rol speelt bij de keuze tussen plan A en plan B, maar in deze periode moet het AWV nu wel, wegens de 'sense of urgency', sneller kiezen voor een beëdigd landmeter om het dossier vooruit te laten gaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We doen het natuurlijk, maar er moet altijd teruggekeerd worden naar de afdeling. De landmeter kan enkel worden ingezet in de tussenfase, maar finaal is het de aankoopcommissaris die beslist. Er is dus niet alleen een bottleneck in het begin van de procedure, er is er ook een aan het einde ervan. We trachten de tussenfase maximaal te overbruggen.

Wat natuurlijk ook een probleem is, is dat het een 'first in, first out'-systeem is. De behandeling van een dossier is door de grote vraag ten nadele van anderen die vragende partij zijn. In veel gevallen zijn dat de gemeenten. Dat is zo in de modules waarin ze zelf initiatiefnemer en trekker zijn, eerder dan AWV.

We trachten er in de schoot van de Vlaamse Regering aan te remediëren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.