



Vlaams  
Parlement

ingediend op **863** (2020-2021) – Nr. 4  
6 juli 2021 (2020-2021)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Els Robeyns

over het voorstel van resolutie

van Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers,  
Annick De Ridder, Martine Fournier en Marius Meremans

over het openbaredienstcontract van De Lijn

---

*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;  
Lode Ceyskens, 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.

Documenten in het dossier:

**863** (2020-2021) – Nr. 1: Voorstel van resolutie  
– Nr. 2 en 3: Amendementen

## INHOUD

1. Toelichting .....	4
2. Vraag om advies .....	4
3. Bespreking .....	5
3.1. Vragen en opmerkingen van de leden .....	5
3.2. Replieken .....	8
4. Stemmingen .....	9
Tekst aangenomen door de commissie .....	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 1 juli 2021 het voorstel van resolutie van Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers, Annick De Ridder, Martine Fournier en Marius Meremans over het openbaredienstcontract van De Lijn.

De amendementen zijn opgenomen in *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 863/2 en 3.

*(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## 1. Toelichting

*Marino Keulen* herinnert eraan dat er al vele debatten werden gevoerd in de commissie over het openbaar vervoer en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn in het bijzonder. In het voorstel van resolutie hebben de fracties van N-VA, CD&V en Open Vld hun visie op de rol van De Lijn als verstrekker van openbaar vervoer in de eenentwintigste eeuw vastgelegd. Uit de tekst blijkt dat de indieners het openbaar vervoer een warm hart toedragen en dat De Lijn daarin een cruciale partner is. Na een benchmark werd het intern operatorschap voor tien jaar toevertrouwd aan De Lijn. Het lijkt de spreker logisch dat tegenover het stevige budget dat ter beschikking wordt gesteld, ook verwachtingen staan en dat De Lijn verantwoording voor de doelstellingen is verschuldigd. De reiziger staat centraal in een vraaggestuurd model.

De huidige tijdsgeest speelt in de kaart van het openbaar en collectief vervoer. Hij vernoemt het verminderen van de filedruk, de modal shift, leefbaarheid, klimaatoverwegingen en verkeersveiligheid. Het is volgens de spreker voor De Lijn een kansenverhaal. Men wil De Lijn niet in de hoek drummen, maar er belangrijke taken aan toevertrouwen, gekoppeld aan een aantal verwachtingen zoals de vergroening van het wagenpark, samenwerking met de lokale besturen en een verbetering van de reizigersinformatie en de toegankelijkheid. De samenwerking met de lokale besturen kwam ook aan bod bij de bespreking van het voorstel van resolutie over een sterk openbaar vervoer als hefboom voor een ambitieuze modal shift en als wapen in de strijd tegen vervoersarmoede (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 694/3).

Uit het voorstel van resolutie blijkt veel vertrouwen. Dat is de rode draad. Als hij Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, hoort is het duidelijk dat men voluit gaat voor het realiseren van het takenpakket.

## 2. Vraag om advies

*Els Robeyns* vindt het beheerscontract van De Lijn zo belangrijk dat ze het advies nodig acht van De Lijn en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). Dat kan schriftelijk.

*Marino Keulen* wijst erop dat het niet de eerste keer is dat het thema wordt besproken. Het voorstel van resolutie vormt de conclusie hiervan. Hij kan nu al voorspellen wat het advies zal zijn. Het lijkt hem tijdverlies omdat de mening van deze actoren over dit thema al veelvuldig aan bod kwam.

*Karin Brouwers* verwijst naar de verschillende gedachtewisselingen met De Lijn en de hoorzitting over vervoer op maat op 10 juni 2021. Het voorstel van resolutie vloeit hieruit voort. Ook zij ziet geen meerwaarde in de adviesvraag. Als men dit verder zou bespreken in september op het ogenblik dat de Vlaamse Regering het openbaredienstcontract onderhandelt met De Lijn, komt een resolutie te laat als men nog enige impact wil hebben als parlement.

*Els Robeyns* vraagt geen hoorzittingen en wil niet nodeloos de procedure vertragen. Daarom vraagt ze om zo snel als mogelijk een schriftelijk advies te vragen. Een

standpunt over het nieuwe beheerscontract is zo essentieel dat input van de vermelde belangenorganisaties nodig is.

*Stijn Bex* steunt het voorstel om schriftelijk advies te vragen, en wil daar TreinTramBus aan toevoegen. Een hoorzitting lijkt hem niet nodig.

*Marino Keulen* herhaalt dat alle betrokkenen in een recent verleden werden gehoord over het thema. Bij de redactie van het voorstel van resolutie werd met hun input rekening gehouden. Het moment van uitspraak na inspraak is volgens hem nu gekomen.

De vraag om schriftelijk advies in te winnen van De Lijn, de MORA en TreinTramBus wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

### 3. Bespreking

#### 3.1. Vragen en opmerkingen van de leden

##### 3.1.1. Tussenkomst van Karin Brouwers

*Karin Brouwers* merkt op dat De Lijn het intern operatorschap verkreeg voor tien jaar en dit in een periode van grote veranderingen naar een vraaggestuurd OV-systeem (OV: openbaar vervoer). Het doel is om te komen tot een vlotte en duurzame mobiliteit in Vlaanderen, en in het bijzonder voor zij die geen andere optie hebben dan het openbaar vervoer. Ze verwijst naar de vervoersarmoede.

Er wordt ook gestreefd naar een grotere reizigerstevredenheid. De Lijn moet transformeren naar een meer klantgerichte organisatie. In het voorstel van resolutie wordt gevraagd om in te zetten op betrouwbare informatie, betaalbare tarief-formules, toegankelijkheid en de aansluitingen met andere vervoersmiddelen. Er zal moeten gewerkt worden aan de kostenefficiëntie. Ze verwijst naar het deel van het voorstel van resolutie dat gebaseerd is op de resultaten van de benchmarkstudie. Zonder tussenkomst van de overheid is er geen openbaar vervoer. Maar men moet zich altijd bewust zijn dat er gewerkt wordt met geld afkomstig uit belastingen betaald door de burgers. Alle uitgaven moeten verantwoord zijn. Er moet een goed financieel plan worden opgemaakt op basis waarvan de Vlaamse Regering een stabiele basisfinanciering garandeert aan De Lijn. De financiering bestaat uit twee componenten: de exploitatie en de duurzame investeringen (elektrificatie).

##### 3.1.2. Tussenkomst van Els Robeyns

*Els Robeyns* vindt dat zo'n belangrijk onderwerp een beter debat verdient in plaats van dit snel te behandelen en goed te keuren voor het zomerreces.

Het is belangrijk dat De Lijn efficiënt en goed functioneert en dat dit wordt in het oog gehouden. In de benchmarkstudie werden een aantal zaken terecht opgemerkt waaraan gevolg moet worden gegeven. Heel wat vragen aan de Vlaamse Regering in het voorstel van resolutie vindt ze daarom terecht: de vergroening van de vloot, het verbeteren van de stiptheid en de toegankelijkheid.

Een goed functionerende OV-maatschappij is voor de Vooruitfractie een prioriteit want het is een wapen in de strijd tegen de vervoersarmoede. Vele Vlamingen zijn er immers afhankelijk van om zich te verplaatsen.

De eenzijdige kijk op de efficiëntie kan echter andere noodzakelijke diensten in het gedrang brengen zoals bijvoorbeeld de toegankelijkheid. Voor een goede dienstverlening zijn investeringen nodig en daaraan ontbreekt het de voorbije jaren. Ze

verwijst naar de amendementen die ze samen met Stijn Bex hiervoor indiende. Ook de betaalbaarheid van het openbaar vervoer krijgt aandacht in de amendementen.

### 3.1.3. Tussenkomsst van Bert Maertens

*Bert Maertens* vindt het belangrijk en hoopt dat het voorstel van resolutie op brede steun kan rekenen. Ten gronde zijn alle commissieleden het eens dat De Lijn moet zorgen voor een goed, performant, betrouwbaar en stipt openbaar vervoer. Over de manier waarop dit moet gebeuren verschilt men soms van mening. Het openbaar vervoer blijft een belangrijke factor in de modal shift.

Hij begrijpt de wrevel over de snelle behandeling van het voorstel van resolutie. De reden is dat het openbaredienstcontract ingaat op 1 januari 2022. Hij vindt het belangrijk dat het parlement daarbij klemtonen legt en deze meegeeft aan de Vlaamse Regering bij de onderhandelingen met De Lijn.

Hij is tevreden dat de benchmarkstudie werd uitgevoerd. De presentatie van de resultaten was een van de meest leerrijke commissievergaderingen van de huidige zittingsperiode (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 630/1). Hij hoopt dat er in de toekomst regelmatig van zal worden gebruikgemaakt. Sommige conclusies, zoals de noodzakelijke verbetering van de stiptheid en de betrouwbaarheid van de informatie en de verhoging van de kostendekkingsgraad, waren geen verrassing. Wat niet gekend was, is dat er efficiëntiewinsten mogelijk zijn door de productiviteit van de chauffeurs te verhogen en door de reservevloot efficiënter in te zetten.

Over de elektrificatie hadden al vele gedachtewisselingen plaats en er werden vele vragen over gesteld in het parlement. Hierover opnieuw advies vragen vindt hij niet zinvol.

Hij beklemtoont de noodzaak van een beter imago van De Lijn als OV-maatschappij. Door de nieuwe leiding waait er een nieuwe wind bij De Lijn.

Hij is er gerust in dat het enthousiasme wordt doorgegeven aan alle medewerkers van De Lijn. Een aantal dossiers zouden dit kunnen dwarsbomen. Hij hoopt dat basisbereikbaarheid zo snel mogelijk en zo goed mogelijk kan worden uitgerold, dat de vergroening wordt gerealiseerd en dat de stiptheid en betrouwbaarheid worden verhoogd.

Tot slot is er door de coronacrisis en het daaruit voortvloeiende gestegen thuiswerk nood aan flexibelere abonnementsformules, zowel voor woon-werkverkeer als voor het schoolverkeer.

### 3.1.4. Tussenkomsst van Stijn Bex

*Stijn Bex* vindt dat het gaat om een belangrijk voorstel van resolutie. Hij is het eens dat het parlement aan de regering moet duidelijk maken hoe het het openbaredienstcontract ziet. In het algemeen bevat de tekst veel goede elementen. Maar volgens hem ontbreken er een aantal zaken. Een eerste is de inspraak van de reizigers. Ook al is het wellicht niet bewust; het is een gemiste kans.

Hij vraagt wat de rol is die is weggelegd voor De Lijn. Het gaat voor hem om meer dan het vervoeren van reizigers van punt A naar punt B. Als dat de enige taak is, dan kan dit wellicht beter uitbesteed worden aan een private onderneming die dat mogelijks efficiënter kan dan De Lijn. Maar De Lijn doet veel meer. Op basis van operationele kennis zet De Lijn in op ontwerp en beheer van het aanbod, zet in op klantenzorg, geeft adviezen aan lokale besturen enzovoort. Het voorliggende voorstel van resolutie heeft weinig aandacht voor deze verschillende rollen die De Lijn momenteel vervult. Door deze rollen toe te kennen aan de overheid komt dit te

ver te liggen van de operationele kennis en ervaring die nodig is. Dat blijkt ook uit de gunning van de mobiliteitscentrale. Die kennis van De Lijn moet in de toekomst meer worden gevaloriseerd.

Stijn Bex vindt het positief dat er blijkbaar afgestapt wordt van de keuze in het regeerakkoord om één vervoerregio te privatiseren. Hij vindt dat althans niet terug in het voorstel van resolutie.

Indien men een beter en toekomstig bestendig openbaar vervoer wil, zijn er substantiële investeringen nodig in platformen voor een digitale klantenervaring en in het gebruiken van data om duurzame gedragspatronen te stimuleren. Maar er is ook nood aan vervangingsinvesteringen en investeringen die gepaard gaan met de elektrificatie: voertuigen, stelplaatsen enzovoort. Als men dan ook nog een uitbreiding van het aanbod wenst, moet er nagedacht worden over de middelen voor De Lijn.

Het is terecht dat uit de benchmarkstudie lessen worden getrokken. Ook de Groenfractie is ervan overtuigd dat de middelen zo efficiënt mogelijk worden aangewend. Tegelijkertijd wijst hij erop dat een aantal keuzes die gevolgen hebben voor de kostendekkingsgraad bewuste politieke keuzes zijn waar hij volmondig achter staat. Zo is de lage kostendekkingsgraad deels het gevolg van de lage ticketprijzen. Daaraan wil hij vasthouden.

Stijn Bex licht de amendementen toe die hij met Els Robeyns indiende (zie *Parl.St. VI.Parl. 2020-21, nr. 863/2*). Voor amendementen nr. 1 en 4 verwijst hij naar de verantwoording. Wat amendement nr. 2 betreft, zegt hij dat er heel wat efficiëntiewinsten te boeken zijn maar dat de kostendekkingsgraad geen fetisj mag zijn waardoor de ticketprijzen zouden stijgen. Stijn Bex hoorde meerdere collega's de lof zwaaien over de nieuwe directeur-generaal. Ook hij gelooft dat ze in staat is om de gevraagde zaken te realiseren. Maar hij stelt vast dat het vlees van het bot is bespaard. Zowel meer werkings- als investeringsmiddelen zijn noodzakelijk om de doelstellingen te realiseren. Daarom diende hij met Els Robeyns amendement nr. 4 in.

### 3.1.5. Tussenkomsst van Bart Claes

*Bart Claes* dankt de indieners voor het voorstel van resolutie. Het bevat een aantal goede suggesties zoals deze die voortvloeien uit de benchmarkstudie. Hij vernoemt onder meer het documenteren van de chauffeurs- en infrastructuurkosten, het verhogen van het aandeel beladen kilometers per busvoertuig en het verhogen van de doorstroming. Ook het zorgen voor vlotte aansluitingen door goede afspraken te maken met andere OV-maatschappijen vindt hij belangrijk. Hij verwijst naar de hoorzitting over een geïntegreerd OV-systeem (zie *Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 620/1*).

De Vlaams Belangfractie gaat niet akkoord met een aantal andere elementen zoals het verhogen van de productiviteit van de chauffeurs. Dat klinkt denigrerend. Zij werken al heel hard. Er wordt al veel van het personeel verwacht. Hij verwijst naar het actualiteitsdebat op 23 oktober 2019 over het grote verloop van het personeel bij De Lijn (*Actualiteitsdebat VI.Parl. 2019-20, nr. 1*).

Ook achter de verdere elektrificatie van De Lijn kan hij zich niet scharen. De Lijn en de markt zijn hiervoor niet klaar en de Vlaamse Regering heeft er geen budget voor. Mede door de coronacrisis moet er beter nagedacht worden over de allocatie van de schaarse middelen.

In het voorstel van resolutie wordt gevraagd om in te zetten op flexibele tarief- en combiformules. Dat doet hem denken aan het toekomstige capaciteitstarief voor

elektriciteit en een kilometerheffing voor personenwagens, waarmee zijn fractie niet kan instemmen. Daarom zal ze zich onthouden bij de stemming.

### 3.2. Replieken

*Marino Keulen* zegt dat de reiziger de drijfveer is van het voorstel van resolutie. Hij verwijst naar het vraaggestuurd model, de klantvriendelijkheid enzovoort. Dat staat in contrast met het verleden toen De Lijn vooral op zichzelf was gericht.

In verband met de rol van De Lijn merkt hij op dat hij zich nooit ideologisch zal laten opsluiten in dat debat. Hij denkt dat een volledige privatisering zal leiden tot capaciteitsproblemen. De Lijn heeft ervaring en doet vele zaken goed. Het is voor hem geen zwart-witverhaal dat de marktwerking perfect is en de overheid slecht. Maar een aantal taken van De Lijn zou ook door de vervoerregio of een andere dienst kunnen gebeuren. De mobiliteitscentrale gaat om een groot economisch contract dat groter is dan Stijn Bex wellicht inschat.

De tendering waarvan sprake is in het regeerakkoord is voor de spreker niet van de baan. Daarover kan geen misverstand bestaan.

Met amendement nr. 4 over vervoersarmoede kan hij het eens zijn. Voor amendement nr. 3 over de werkings- en investeringsmiddelen verwijst hij naar de begrotingsdebatten. Met het voorstel van resolutie verbinden de indieners er zich impliciet toe dat De Lijn voldoende middelen zal ontvangen voor de in het voorstel van resolutie gevraagde dienstverlening en de organisatie ervan.

*Karin Brouwers* is het eens met Bart Claes dat de formulering dat de productiviteit van de chauffeurs moet worden verhoogd, nogal bot klinkt. Wie de benchmarkstudie niet kent, kan dit interpreteren alsof de chauffeurs nog harder moeten werken. Maar het gaat erom dat ze nuttiger moeten werken door meer beladen kilometers te rijden.

*Stijn Bex* stelt voor om de ongelukkige formulering te wijzigen bij amendement.

Dat het voorstel van resolutie over de reiziger handelt, zoals *Marino Keulen* repliceerde, betwist de spreker niet. Maar men maakt beleid niet alleen voor mensen, maar ook samen met mensen. Hij beveelt aan om hun knowhow hierbij te betrekken.

Wat de financiële middelen betreft, zal *Stijn Bex* zien in welke mate de begroting de ambities van het voorstel van resolutie weerspiegelt.

In verband met de schorsing van de gunningsprocedure voor de mobiliteitscentrale blijkt dat van een aantal firma's die een bod hebben gedaan niet duidelijk is welke ervaring ze hebben. Als overheid neemt men dan een groot risico om dit uit te besteden aan een bedrijf dat vooral geïnteresseerd is in de opbrengsten maar waarbij er weinig garantie is op een goede uitvoering. Uit het arrest van de Raad van State blijkt dat deze firma's vooral geïnteresseerd zijn in de data van de reizigers en minder in een performante organisatie van het openbaar vervoer. De Lijn daarentegen heeft met de belbuscentrale wel veel expertise. Is het dan niet beter om dit in eigen handen te houden?

*Marino Keulen* kondigt een nieuw amendement nr. 5 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 863/3) aan om de formulering over de productiviteit van de chauffeurs aan te passen. Zo wordt een potentieel misverstand vermeden. Hij verwijst naar de toelichting door *Karin Brouwers* en de verantwoording bij het amendement.



---

#### **4. Stemmingen**

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 6.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3 bij 3 onthoudingen.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 6.

Amendement nr. 5 wordt eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Het geamendeerde voorstel van resolutie wordt aangenomen met 8 stemmen bij 6 onthoudingen.

Bart CLAES,  
voorzitter

Els ROBEYNS,  
verslaggever

**TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE**

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
  - 1° het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid;
  - 2° de nakende uitrol van basisbereikbaarheid op het terrein;
  - 3° de resultaten van de uitgevoerde internationale benchmarkstudie die in het decreet was opgenomen;
  - 4° de beslissing van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 tot toewijzing van het interne operatorschap aan de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn;
  - 5° het ingaan van een nieuw openbaredienstcontract voor de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn op 1 januari 2022;
  - 6° het onderzoek van de Vrije Universiteit Brussel, de Universiteit Gent, Mobiel21 en het Netwerk Duurzame Mobiliteit naar de onderliggende factoren van vervoersarmoede waaruit blijkt dat drie op de tien personen met een verminderde mobiliteit aangeven dat ze afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen;
  
- vraagt aan de Vlaamse Regering om bij het opstellen van het nieuwe openbaredienstcontract met de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn:
  - 1° rekening te houden met de resultaten en aanbevelingen van de benchmarkstudie, en die om te zetten in werkpunten voor de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn. Meer specifiek gaat het erom dat De Lijn:
    - a) de chauffeurskosten en infrastructuurkosten documenteert;
    - b) een diepgaande analyse van de kostentoerekening laat uitvoeren om tot een relatieve performantie van bus (regie), bus (exploitant), tram en onderhoudskosten te komen;
    - c) de organisatie van de inzet van de chauffeurs verbetert, zodat de productiviteit van het rijdend personeel verhoogt;
    - d) het aandeel beladen kilometers per busvoertuig verhoogt;
    - e) de productiekosten voor bussen laat dalen;
    - f) in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en de lokale besturen werkt aan een betere doorstroming om de stiptheid en betrouwbaarheid te bevorderen;
    - g) de ritlijnroosters aan de actuele situatie op het terrein aanpast en de stiptheid verbetert;
    - h) een formule invoert voor de berekening van de kostendekkingsgraad, die de vergelijking mogelijk maakt met de operatoren die in de benchmarkstudie waren opgenomen;
    - i) de kostendekkingsgraad verhoogt;
    - j) het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen van de burgers vergroot;
  - 2° de verdere elektrificatie van het wagenpark van De Lijn te realiseren zodat de doelstellingen van het regeerakkoord zo snel mogelijk kunnen worden behaald;
  - 3° De Lijn ertoe aan te sporen om nog sterker in te zetten op gestandaardiseerde, correcte en toegankelijke reizigersinformatie, in het bijzonder bij afwijkingen van de dienstregeling, met bijzondere aandacht voor reizigers die minder vertrouwd zijn met digitale toepassingen, zowel via de mobiele applicatie en de website als via aankondigingssystemen op de voertuigen en bij de haltes;
  - 4° de uitvoering van het masterplan voor toegankelijke halte-infrastructuur door de wegbeheerders te ondersteunen;
  - 5° ervoor te zorgen dat de reizigerstevredenheid verbetert en het imago van De Lijn wordt versterkt;

- 6° ervoor te zorgen dat De Lijn blijft inspelen op veranderende reizigersverwachtingen, onder meer door flexibele, gebruiksvriendelijke en betaalbare tarief- en combiformules;
- 7° proactief en toekomstgericht nieuwe mobiliteitstoepassingen zoals Mobility as a Service (MaaS) te ondersteunen, onder andere via een geschikt opendatabeleid;
- 8° erop aan te dringen dat De Lijn maximaal zorgt voor vlotte aansluitingen door goede afspraken met de andere openbaarvervoersmaatschappijen en met de vervoerregio's, en door het gebruik van nieuwe technologieën;
- 9° extra aandacht te hebben voor de verkeersveiligheid, vanuit de voorbeeldrol die De Lijn als publiek bedrijf heeft, via de blijvende vorming van de chauffeurs;
- 10° de uitvoering van het openbaredienstcontract jaarlijks door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken te laten evalueren.