



Vlaams
Parlement

stuk 37-C (2011-2012) – Nr. 2
ingediend op 28 februari 2012 (2011-2012)

Verslag

van het Rekenhof

over de onderhandse aankoop van lagevloertrams
door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

Gedachtewisseling

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Steve D'Hulster

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

37-C (2011-2012) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I.	Toelichting van het verslag van het Rekenhof door de heer Jan Debucquoy, raadsheer.....	4
1.	Aankoop trams.....	4
2.	Aankoop zonder marktbevraging.....	4
2.1.	Geen goed management.....	4
2.2.	Strijdig met regelgeving overheidsopdrachten.....	5
2.3.	De door De Lijn aangehaalde uitzondering.....	5
2.4.	Aansprakelijkheidsbeperkingen en exoneratieclausules.....	5
3.	Vorbereiding levering 261.....	6
3.1.	Nog niet gegund.....	6
3.2.	Gevolgen van de vertraging.....	6
4.	Aanbevelingen.....	6
II.	Repliek door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn.....	6
III.	Reactie op het verslag door mevrouw Hilde Crevits, minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	7
IV.	Bespreking.....	8

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 2 februari 2012 van gedachten over het verslag van het Rekenhof over de onderhandse aankoop van lagevloertrams door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 37-C/1). De commissie kreeg toelichtingen van de heer Jan Debucquoy, raadsheer van het Rekenhof, de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn en mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Aan de bespreking werd ook deelgenomen door de heer Constant De Koninck, eerste-auditeur van het Rekenhof.

I. TOELICHTING VAN HET VERSLAG VAN HET REKENHOF DOOR DE HEER JAN DEBUCQUOY, RAADSHEER

De heer *Jan Debucquoy* zegt dat het Rekenhof bij de voortgangsrapportages van het Masterplan Antwerpen¹ heeft opgemerkt dat De Lijn in 2009 dertien trams tegen 32,6 miljoen euro aangekocht heeft zonder marktbevraging. Volgens het Rekenhof is die aankoop tegen de wet op de overheidsopdrachten, De Lijn en de minister hebben een andere mening. Het is de eerste keer dat de spreker hier een rapport bespreekt waarbij de minister niet akkoord gaat met de hoofdconclusie. Nochtans heeft het Rekenhof steeds tot doel te komen tot een betere besteding van overheidsmiddelen en een efficiënte overheid. Het baart het hof zorgen dat de minister niet beseft dat er fouten gemaakt zijn, zo kan ze geen lessen daaruit trekken. Zoals steeds bij betwisting heeft het Rekenhof een tweede en derde mening gevraagd. Het is dus wel degelijk overtuigd van zijn gelijk.

1. Aankoop trams

De laatste echte aanbesteding voor levering 255 was beperkt tot maximum zeven loten. De trams daarvan zijn besteld in de periode 2001-2006; ze zijn geleverd in 2007. In 2004 is gestart met de voorbereiding van een nieuwe aanbesteding voor extra trams (levering 261), onder meer voor het Masterplan Antwerpen. Na acht jaar is die opdracht nog altijd niet gegund. Om die redenen heeft De Lijn in 2009 dertien trams aangekocht zonder marktbevraging voor een bedrag van 32,6 miljoen euro. Die aankoop werd gedaan als achtste lot in het contract voor levering 255.

2. Aankoop zonder marktbevraging

Prijs vragen bij verschillende firma's en het beste en goedkoopste aanbod kiezen, is een basisprincipe van goed management zowel bij de overheid als in de privésector. Bovendien is een aankoop zonder marktbevraging in strijd met de wet op de overheidsopdrachten omdat er geen prijsregulerende mededinging is en omdat het gelijkheids- en mededingingsbeginsel geschonden wordt.

2.1. Geen goed management

Het getuigt, volgens spreker, van goed management om de totaalkost van goederen, diensten of aannemingen zo laag mogelijk te houden tijdens de volledige levensduur. Dat vergt het opvragen van zoveel mogelijk offertes, objectief selecteren, de kwaliteit voortdurend verbeteren, de levensduur in rekening brengen, continu zoeken naar nieuwe partners en vernieuwende oplossingen. De aankoopprocedures in grote bedrijven zijn vaak veel zwaarder dan bij de overheid. Ondanks het extra werk en de kosten geloven zij dat ze de beste garanties bieden op zuinige aankopen. Tijdens seminars blijkt dat centraal aankopen met uitgebreide offerteaanvraag bij bedrijven kan leiden tot een kostenreductie van 20 tot 40%.

¹ Zie de reeks: *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/1 e.v.

2.2. *Strijdig met regelgeving overheidsopdrachten*

De wet op de overheidsopdrachten is niet ingegeven om het leven van een ambtenaar moeilijk te maken, maar omdat Europa overtuigd is, gelet op het grote aandeel van overheidsbestedingen in het bruto binnenlands product (bbp, gemiddeld 16 percent in de Europese Unie, tot 20% in Nederland), dat overheidsopdrachten een enorme impact hebben op de vrije markt en de economie. Daarom heeft Europa afdwingbare rechtsregels opgesteld, gebaseerd op de regels van gezond aankoopmanagement. Daarenboven passen ze in het principe van een vrije markt. België heeft er trouwens alle belang bij dat zijn bedrijven evenveel kansen krijgen bij overheidsbestedingen. Een ruime concurrentie heeft een prijsdrukkend effect. Een geharmoniseerde wetgeving zal leiden tot een rationalisering van de overheidsbestedingen. Dergelijke regelgeving geldt ook elders, in de Verenigde Staten bijvoorbeeld, en zelfs in de meeste ontwikkelingslanden.

De Europese overheidsopdrachtenregels bepalen dat de overheid bij gunning de mededinging zoveel mogelijk moet laten spelen. Iedere firma moet gelijk behandeld worden, zowel bij de offerte, gunning als bij de uitvoering van de opdracht. Als een opdracht gegund wordt voor een brug, kan het niet dat dezelfde firma zonder nieuwe opdracht een tunnel mag bouwen. Op die regels zijn er enkele uitzonderingen, maar die zijn limitatief bepaald. Het Europese Hof van Justitie heeft meermaals beklemtoond dat die uitzonderingen strikt en beperkend moeten worden geïnterpreteerd. Uitzonderingen moeten daarenboven omstandig gemotiveerd worden.

2.3. *De door De Lijn aangehaalde uitzondering*

De Lijn beroept zich op een van die uitzonderingen. Bij verandering van leverancier zou de aanbestedende overheid verplicht zijn materiaal aan te schaffen met andere technische eigenschappen die het gebruik en het onderhoud onverenigbaar of buitenmaats moeilijk zouden maken. De vervoermaatschappij kan echter niet aantonen dat de leverancier van levering 255 de enige is die de technische eigenschappen kan bieden. Dat kan trouwens niet want bij de lancering van opdracht 255 is onderhandeld met zes leveranciers. Bij overheidsopdracht 261 onderhandelt De Lijn momenteel met vier leveranciers. De maatschappij voert voorts aan als motivatie dat een andere firma zou betekenen dat De Lijn moet zorgen voor aparte stocks voor wisselstukken, bijkomende relais en meer opleiding. Dat zijn echter geen onverenigbaarheden of buitenmaatse moeilijkheden.

Kortom, De Lijn interpreteert de uitzondering te ruim en motiveert ze ondermaats. Hoewel De Lijn zegt kostprijs- en technische analyses ter staving van de beslissing te hebben, bezorgt ze die niet aan het Rekenhof. Op basis van interviews en nota's van De Lijn, heeft het Rekenhof geconcludeerd dat er maar één reden is voor de bestelling: de vertraging van bestelling 261. Vertraging is echter geen rechtsreden voor een uitzondering, zeker niet als de vertraging aan de aanbestedende overheid te wijten is. Pas na de audit heeft De Lijn het Rekenhof een nota bezorgd, opgesteld in 2011, om te bewijzen dat een openbare aanbesteding van de dertien trams tot een meerprijs van 30% zou geleid hebben. Dergelijke nota's moeten opgesteld worden vóór de aankoop, niet nadien.

2.4. *Aansprakelijkheidsbeperkingen en exonerationclausules*

Bovendien zijn er bij het contract voor het achtste lot, het lot zonder marktbevraging, bijkomende aansprakelijkheidsbeperkingen en exonerationclausules opgenomen. Normaal is de leverancier onbeperkt aansprakelijk; hier werd de aansprakelijkheid beperkt tot 25% van de contractwaarde. Daarenboven geldt de aansprakelijkheid niet bij indirecte schade. Schadeclaims worden ook uitgesloten als de betrouwbaarheidswaarden bedreigd zijn. Die facetten wijzen op het bevoordelen van één leverancier. De minister minimaliseert de gevolgen van de bijkomende clausules, maar in ieder geval is het een inbreuk op de gelijke behandeling van inschrijvers. Een afwijking van de algemene aannemingsvoorwaarden moet immers vooraf in het bestek aangekondigd worden.

3. Voorbereiding levering 261

3.1. *Nog niet gegund*

De voorbereidingen voor de nieuwe levering 261 zijn gestart in 2004 met de bedoeling de trams ten laatste in 2007 te bestellen en in 2009 de eerste trams geleverd te krijgen. De opdracht is nog altijd niet gegund. De vertraging is te wijten aan de overstap naar alternatieve financiering, de pps-formule (publiek-private samenwerking). Ook dat gebeurde zonder kosten-batenanalyse vooraf. De lange voorbereidingstijd is de belangrijkste kost van alternatieve financiering. De technische specificaties zijn immers uitgebreider; zo moeten er afspraken gemaakt worden over het onderhoud, maar ook de risico's moeten verdeeld worden. Voorts is de financieringskost hoger.

Maar eenmaal het contract gegund, heeft de privépartner er alle belang bij de werken snel en efficiënt uit te voeren om zo snel mogelijk een beschikbaarheidsvergoeding te kunnen incasseren. Dat blijkt in de praktijk uit de aanleg van de tramsporen voor Brabo I en het treinspoor Mechelen-Zaventem Luchthaven. Het tweede voordeel is dat een dergelijke opdracht minder verrassingen inhoudt voor de overheid: gedetailleerde specificaties vooraf zorgen voor minder meerkosten, de risico's liggen grotendeels bij de aannemer en de kosten voor de levenscyclus maken deel uit van de investeringskost. De spreker geeft het voorbeeld van de snelwegen in Frankrijk: de privé-investeerder heeft belang bij een goede en duurzame aanleg, want heeft dan nadien minder onderhoudskosten.

3.2. *Gevolgen van de vertraging*

De vertraging brengt met zich mee dat de huidige trams langer onderhouden moeten worden. Vijftig trams moesten beperkt gereviseerd worden, met een kostprijs van 4,6 miljoen euro, en het bijkomende onderhoud van oude PCC-trams (Presidents' Conference Committee-Car) kost 4,2 miljoen euro per jaar. Het onderhoud van een PCC-tram is dubbel zo duur als van een Hermelijntram. PCC-trams zijn daarenboven minder comfortabel, minder toegankelijk, hebben minder capaciteit en geen halteaanmelding.

4. Aanbevelingen

Het Rekenhof beveelt maximale marktraadpleging bij aankopen aan en geen energie of kosten te verspillen aan het vinden van uitzonderingen. Voorts pleit het ervoor aansprakelijkheidsbeperkingen en exoneratieclausules in strijd met algemene aannemingsvoorwaarden te vermijden. Het raadt tot slot aan om pas te kiezen voor alternatieve financiering na een kosten-batenanalyse.

II. REPLIEK DOOR DE HEER ROGER KESTELOOT, DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE LIJN

De heer *Roger Kesteloot* beaamt dat De Lijn in 2004 gestart is met een nieuwe overheidsopdracht voor de aankoop van lagevloertrams ter vervanging van de oudste PCC's. De bestekken voor een klassieke aanbesteding waren ongeveer klaar in 2007. In 2006 stelde de maatschappij echter vast dat het geplafonneerde investeringsbudget niet volstond voor de vernieuwingsoperatie. De raad van bestuur legde het probleem voor aan de Vlaamse Regering die vroeg om te onderzoeken of de vernieuwing van het rollende materieel, de nieuwe traminfrastructuur en de stelplaatsen niet konden gefinancierd worden met alternatieve financiering. Het bestek moest daarop herschreven worden.

De Lijn heeft het inderdaad nodig geacht om toch nog dertien extra trams volgens levering 255 te bestellen. De heer Kesteloot geeft het Rekenhof gelijk als het wijst op de principes van goed management. Een daarvan is dat de totaal kost van de aangekochte diensten, goederen of aannemingen zo laag mogelijk moet zijn gedurende de volledige levensduur.

De dertien trams waren een overbrugging tussen twee grote leveringen. Het zou een gevoelige meerkost zijn en tot technische moeilijkheden leiden als er voor dat beperkte aantal aparte wisselstukken, aparte onderhoudsspecificaties moesten aangeschaft worden. Dat zou niet alleen de kosten opdrijven, maar ook ingaan tegen het doel van standaardisatie van het materieel.

Op de kritiek van het Rekenhof dat er geen uitvoerige becijferde argumentatie was, repliceert de heer Kesteloot dat de expertise leert dat een zo klein aantal trams van een andere leverancier een exorbitant bedrag aantal vaste kosten genereert en voor technische moeilijkheden kan zorgen. De raad van bestuur heeft er zelfs geen kostencalculatie van gevraagd; dat wijst erop hoe logisch het was dat een nieuwe aanbesteding duurder zou uitvallen. Ook de Inspectie van Financiën heeft trouwens een positief advies gegeven. Een uitzonderingsgrond van de wetgeving Overheidsopdrachten was zeker van toepassing. Uitzonderingen moeten inderdaad in strikte en beperkte zin geïnterpreteerd worden en geen regel worden. Het is de eerste en enige keer dat De Lijn voor een zeer beperkt aantal trams een beroep heeft gedaan op deze uitzondering. Voor de volgende bestelling 261 is wel degelijk een gewone aanbestedingsprocedure gestart.

Het Rekenhof heeft als kritiek dat er aan bestelling 261 geen risicoanalyse voorafging en geen kosten-batenanalyse van de alternatieve financiering. Nochtans heeft De Lijn wel degelijk kosten en baten vergeleken en niet op theoretische basis maar in realiteit door prijs te vragen voor twee formules: louter de aankoop of de langetermijnhuur. Het klopt dat de hele procedure heel wat tijd gevegd heeft, maar De Lijn zal dit voorjaar de opdracht gunnen op basis van een correct beeld van de kostprijs.

III. REACTIE OP HET VERSLAG DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* is het eens met alle uitgangspunten van het Rekenhof. Een uitzondering op een wet moet zorgvuldig en uiterst zelden toegepast worden. Ook zij vindt dat de gunning van bestelling 261 lang aansleepte; de vorige sprekers schetsten de oorzaken daarvan. Op 18 november 2009 heeft de raad van bestuur eenparig beslist om binnen de budgettaire marge toegekend door het Vlaams Parlement dertien lagevloertrams te bestellen voor trams die aan vervanging toe waren. Ook de twee commissarissen van de vorige Vlaamse Regering gingen daarmee akkoord. Daarna volgden het gunstige advies van de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, dat op 30 november 2012 ook aan de minister dat gunstige advies bezorgde. Daarna heeft de inspecteur van Financiën, de heer Pauwels, op 3 december 2009 een gunstig advies gegeven. Ook de minister van Financiën heeft op 11 december 2009 zijn begrotingsakkoord verleend.

De minister was ervan overtuigd dat de procedure correct was. Nu alle adviezen positief waren, kon ze niet als enige bezwaar hebben. Dat neemt niet weg dat de analyse van het Rekenhof nuttig is. Maar op basis van alle informatie, vindt ze de beslissing van De Lijn terecht. Wat ze niet correct vindt is de wijziging aan de contractvoorwaarden. Voorts acht ook zij een kosten-batenanalyse voor alternatieve financiering noodzakelijk.

De procedure is door niemand in twijfel getrokken, er zijn geen bezwaren geuit. Daarom heeft de hoofdconclusie van het Rekenhof de minister verrast. Het klopt niet dat de regering en de vervoermaatschappij er geen lessen uit willen trekken. Elke uitzondering op de wet Overheidsopdrachten zal voortaan nog meer doordacht zijn.

IV. BESPREKING

De heer *Marino Keulen* zegt dat lokale bestuursverantwoordelijken het probleem van de uitbreiding van opdrachten ook kennen, zeker als ze snel willen handelen. Daarbij komt nog dat alternatieve financiering niet zo simpel is. De principiële stellingen van het Rekenhof zijn zeker correct, maar de vervoermaatschappij zocht een redelijke oplossing. Een heleboel instanties hebben daar ook geen graten in gezien. De centrale vraag is echter waarom De Lijn bepaalde contractvoorwaarden versoepeld heeft met aansprakelijkheidsbeperkingen en exonatieclausules.

Mevrouw *Karin Brouwers* is geïntrigeerd door het rapport. Het lijkt haar dat het Rekenhof spijkers op laag water zoekt, want de beslissing van De Lijn lijkt vanuit bedrijfseconomisch oogpunt correct. Ze vraagt wat de gevolgen zouden zijn geweest als de dertien trams niet bijbesteld waren. Hoeveel langer had een normale aanbestedingsprocedure voor de extra dertien trams geduurd? Het lid is geen voorstander van alternatieve financiering omdat een deel van de kosten op de komende generaties afgewenteld wordt. Het investeringsritme daalt omdat de procedure zoveel tijd vergt. Ze vraagt de regering dan ook grondig te onderzoeken of pps wel de juiste werkwijze is.

De heer *Jan Roegiers* vindt het vooral jammer dat de dertien trams nog niet rijden, de huidige PPC-trams kosten meer en hebben minder comfort. Het Rekenhof heeft goed werk verricht, de principes zijn correct. De conclusie is echter een juridische interpretatie. Het lid is niet onder de indruk van de veroordeling van het Rekenhof. Hij denkt dat de bestelling van een beperkt aantal trams bij een andere leverancier inderdaad tot meer vaste kosten en problemen zou leiden, en automatisch ook tot een veroordeling van het Rekenhof. Voor het lid heeft De Lijn de juiste beslissing genomen. Dat neemt niet weg dat de aanbevelingen van het Rekenhof zeker ter harte moeten worden genomen.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* waarschuwt ervoor fouten zo maar onder de mat te vegen. Het is niet de eerste keer dat het Rekenhof de regering erop wijst dat ze de wet op de overheidsopdrachten niet naleeft. Wetten zijn er om nageleefd te worden, door de overheid op de eerste plaats. De Lijn argumenteert dat ze om besparingsredenen de wet naast zich heeft neergelegd; volgens het Rekenhof is dat geen uitzonderingsgrond. Het zou nefaste gevolgen hebben als alle bedrijven daarom van de wet konden afwijken. Voorts informeert het lid waarom De Lijn bepaalde documenten niet bezorgt aan het Rekenhof. Tot slot wil ze weten hoe nu verder omgesprongen wordt met dit rapport. Zij ziet maar één mogelijkheid: de strikte toepassing van de wet op de overheidsopdrachten.

De heer *Dirk de Kort* tilt zwaar aan de opmerkingen van het Rekenhof, maar heeft begrip voor de praktische motieven van De Lijn. Het is niet de eerste keer dat het Rekenhof opmerkingen maakt over de toepassing van de wet op de overheidsopdrachten. In dit dossier was er dan nog een gunstig advies van de Inspectie van Financiën, wat in de andere gevallen niet zo was. Over het gewijzigde BAM-decreet (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) bracht de inspectie een negatief advies uit, ook op basis van de wet op de overheidsopdrachten. Europa lacht niet met dergelijke overtredingen, hij roept de regering dan ook op om die wet strikt na te leven.

Ook mevrouw *Lies Jans* heeft een dubbel gevoel: het Rekenhof moet fouten melden, maar ze heeft begrip voor de beslissing van De Lijn. Ze staat achter de aanpak van het laatste bestek: zowel prijs vragen voor de klassieke als de alternatieve financiering en dan een gegronde keuze maken. De lange duur van een procedure is zeker een element in de beslissing. Heeft het Rekenhof eigenlijk al eens een algemene vergelijking gemaakt?

De heer *Constant De Koninck*, eerste auditeur bij het Rekenhof, beaamt dat het Rekenhof geen algemene vergelijking heeft gemaakt, maar gewoon heeft vastgesteld dat De Lijn door twijfel tussen de procedures in tijdsnood kwam en dan maar gewoon dertien trams bijbesteld heeft. Dwingende spoed is maar een uitzonderingsgrond als de organisatie er zelf niet aan de basis van ligt.

De heer *Roger Kesteloot* beklemtoont dat De Lijn de wet op de overheidsopdrachten niet naast zich heeft willen neerleggen: artikel 39, §2, 3°, a), is de basis van de beslissing. De Lijn verschilt inderdaad van mening met het Rekenhof, maar dat neemt niet weg dat de maatschappij de wetgeving op de overheidsopdrachten naar haar aanvoelen gerespecteerd heeft. Het motief voor de uitzondering was trouwens niet dwingende spoed, maar de kostprijs en de technische moeilijkheden.

Het is niet omdat De Lijn op één punt met het hof van mening verschilt, dat het de aanbevelingen van het Rekenhof niet volgt. Dat geldt ook voor de aanbeveling over aansprakelijkheidsbeperkingen en exoneratieclausules. Het oorspronkelijke contract bepaalde boetes voor de laattijdige levering trams, voor het ontbreken van documentatie, voor de minderwaarde van de hele levering na testen van het eerste voertuig, aftrek voor systematische gebreken aan het einde van de waarborgperiode, een dervingsvergoeding voor stilstand tijdens de waarborgperiode, minderwaarden wegens het niet-voldoen bij het opmeten van de betrouwbaarheid in de reizigersdiensten. Omdat het echter ging om een nieuwe opdracht aansluitend bij levering 255 waren enkele clausules zonder voorwerp: de documentatie was al bezorgd, de trams waren al getest enzovoort. De inperking van de aansprakelijkheid tot 25% zou slechts ontoereikend zijn als alle dertien trams gedurende de volledige waarborgperiode van drie jaar totaal onbruikbaar zijn. Dat neemt niet weg dat De Lijn vindt dat er heel zorgvuldig dient omgesprongen te worden met aansprakelijkheidsbeperkingen en exoneratieclausules.

De heer *Marino Keulen* wijst erop dat het laten vallen van de boetes voor laattijdige levering nu net problemen oplevert, want de trams zijn nog niet geleverd. Daarbij komt nog dat de minister gewoon akte neemt van de mildere contractvoorwaarden maar er geen verantwoordelijkheid voor neemt, wat bewijst dat ze het er niet mee eens is.

De heer *Roger Kesteloot* zal zeker lessen trekken uit de aanbevelingen. Het klopt dat de dertien trams nog niet geleverd zijn. Dat is omdat de fabriek van de leverancier overstroimd is, dus een geval van overmacht.

De heer *Marino Keulen* vraagt of De Lijn dus erkent dat de boete voor laattijdige levering beter behouden gebleven was. Minister *Hilde Crevits* is tegen de verandering van de contractvoorwaarden. Als er trams bijbesteld waren, moesten voor haar de oorspronkelijke clausules behouden zijn, zelfs als ze zonder voorwerp waren. Die juridische bezwaren zijn de redenen waarom de minister gewoon akte nam van de versoepelingen van het contract, maar zich er niet achter schaarde. Ze staat wel achter de uitzondering en de motieven daarvan.

De heer *Roger Kesteloot* neemt aan dat die aanbeveling behartenswaardig is. Het klopt dat de procedures voor de dertien trams en voor levering 261 lang aanslepen. Uit de vergelijking tussen aankoop en langetermijnhuur heeft de raad van bestuur trouwens geconcludeerd dat voor rollend materieel aankoop aangewezen is. Constructeurs staan niet te popelen om rollend materieel te verhuren. Een huurformule gecombineerd met het onderhoud over de totale levensduur is ook heel wat duurder dan als De Lijn het voertuig aankoopt en het zelf onderhoudt. Bestelling 261 wordt dus een klassieke aankoop.

Op vraag van de *voorzitter* herhaalt de heer *Kesteloot* dat de alternatieve financiering onderzocht is op vraag van de regering. De Lijn heeft alle documenten waarover ze beschikte aan het Rekenhof bezorgd. Het Rekenhof heeft gelijk dat aan de beslissing over de dertien trams geen gedetailleerde kostencalculatie voorafging. De raad van bestuur heeft beslist op basis van de motivering dat dertien trams van een andere leverancier heel wat meer zou kosten in onderhoud en adaptatie. Pas nadien is de meerkost berekend, onder meer omdat het Rekenhof opmerkingen had. Dat betekent absoluut niet dat De Lijn informatie achterhoudt. Dat heeft de vervoermaatschappij trouwens nog nooit gedaan. De les is getrokken dat de klassieke vorm van aankoop en aanbesteding best zijn voor rollend materieel.

De heer *Constant De Koninck* vindt dat er licht gestapt wordt over de opmerking van het Rekenhof dat de uitzonderingsprocedure ten onrechte ingeroepen is. Een situatie die een maatschappij zelf creëert, kan nooit een uitzonderingsgrond rechtvaardigen. Het Rekenhof had de gedachtegang gemakkelijker kunnen volgen als De Lijn documenten kon voorleggen waarin de raad van bestuur duidelijk de impact van zo'n belangrijke afwijking van de wet op de mededinging had berekend. Pas na opmerkingen van het Rekenhof heeft De Lijn twee documenten geproduceerd waaruit dan zou moeten blijken dat mededinging 30% duurder zou zijn geweest. Nochtans is mededinging meestal goedkoper.

De spreker verwijst naar een recent arrest waarin de Raad van State² een gunningsbeslissing van De Lijn vernietigd heeft omdat er wel een formele motivering was voor een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking, maar geen materiële onderbouwing. Ook bij de dertien trams is er geen materiële onderbouwing vooraf, enkel een motivering en dat volstaat niet.

De heer *Roger Kesteloot* beaamt dat de raad van bestuur geen gedetailleerde kostencalculatie kreeg vooraleer te beslissen, omdat het zo logisch was dat voor dertien trams de voorgestelde aanpak goedkoper was. De nota die nadien is opgesteld voor het Rekenhof bewijst dat er een substantiële meerkost zou zijn. Het spreekt voor zich dat voor de nieuwe bestelling van 88 trams de volledige aanbestedingsprocedure gevolgd wordt zodat de concurrentie volledig kan spelen. De vaste kosten kunnen dan ook over heel wat meer trams gespreid worden.

Minister *Hilde Crevits* herhaalt dat alle instanties positief adviseerden over de uitzondering voor de aankoop van de dertien trams: de raad van bestuur, de regeringscommissarissen van de vorige coalitie, een inspecteur van Financiën die erom bekend staat kritisch te zijn. Dat neemt niet weg dat de minister uit dit dossier leert. Een recent arrest van het Hof van Justitie baart de minister veel zorgen; ze zal daarover overleggen met het Rekenhof. Het klopt dus absoluut niet dat de regering alle regels aan haar laars lapt.

De heer Jan Van Rensbergen heeft in het parlement het advies van de inspecteur van Financiën over het nieuwe BAM-decreet uitgebreid geanalyseerd³. Het is evident dat risico's geanalyseerd worden, maar daarna moet er een keuze gemaakt worden. Het is aan het parlement om het ontwerp al dan niet goed te keuren. Momenteel wordt er juridisch advies over gevraagd. Het dossier zal nog uitgebreid besproken worden in de komende weken.

De minister wijst er voorts op dat de conclusie niet kan zijn dat de bestelling geannuleerd wordt. De conclusie is dat voor rollend materieel een klassieke aankoop best is. De minister hoopt dat nu het patrimonium consequent en snel kan worden vernieuwd. Ook zij vindt dat het al te lang geduurd heeft. Het Rekenhof geeft ook impliciet kritiek op de wijzigingen in de bestelprocedure. Ook daar zal de minister rekening mee houden.

² R.v. St., nr. 216.543, 29 november 2011.

³ Zie: Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020. Eerste voortgangsrapportage. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heren Jan Penris en Dirk de Kort (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 63/6, p. 42-43).

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* vindt dat het Rekenhof zich goed kwijt van zijn taak. Het heeft geen persoonlijke belangen te verdedigen, maar kijkt er alleen op toe dat de wetgeving wordt nageleefd in het belang van de belastingbetaler. De aantijging dat het spijkers op laag water zoekt, klopt niet.

De heer *Dirk de Kort* is blij met de toelichtingen maar betreurt het dat het Rekenhof insinueert dat De Lijn de wetgeving op de overheidsopdrachten niet wil toepassen. Voor het lid doet De Lijn al het nodige om de juiste conclusies te trekken, onder meer door voor rollend materieel voor klassieke aankoop te kiezen. Hij denkt dat de beperkte aankoop van de dertien trams het meest het algemene belang diende.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, heeft genoteerd dat het aan het parlement is om te oordelen over het BAM-decreet. Voorts uit hij zijn tevredenheid over de dienstverlening van het Rekenhof aan het parlement.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Steve D'HULSTER,
verslaggever