

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1237
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 28 mei 2015

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Parameters aanbestedingsprocedure pachters

Deze schriftelijke vraag volgt op de vraag betreffende de procedure van de openbare aanbesteding van de pachtcontracten. De Lijn werkt immers voor een deel van haar diensten met onderaannemers. Deze zogenaamde pachters zijn eigenaar van de bus en hebben de buschauffeurs in dienst. De contracten met deze pachters worden gesloten na het doorlopen van een aanbestedingsprocedure. Op deze manier kan de concurrentie tussen bedrijven worden gestimuleerd, en hebben alle geïnteresseerde partijen een kans om de gunning binnen te halen.

1. Kan de minister uitleg geven over het verloop van de aanbestedingsprocedure voor pachters bij De Lijn? Volgens welke parameters, naast de prijs, verloopt dit? Hoe verhouden deze parameters zich onderling (puntenverdeling in afweging)? Hoe komt men tot de selectie van deze parameters?
2. Op welke manier wordt de naleving van elk van deze parameters gecontroleerd na toewijzing van de contracten (kwaliteit, toegankelijkheid, duurzaamheid, ...)? Worden alle pachters regelmatig gecontroleerd ter zake? Kan de minister een overzicht geven van de meest voorkomende overtredingen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1237 van 28 mei 2015

van **ANNICK DE RIDDER**

1. De plaatsing van de overheidsopdrachten voor diensten van gewoon geregeld vervoer verloopt aan de hand van de "onderhandelingsprocedure met bekendmaking door middel van een aankondiging betreffende het bestaan van een kwalificatiestelsel".

Dit houdt in dat kandidaat-exploitanten zich eerst kunnen laten "erkennen" (kwalificeren), door onder meer aan te tonen dat het bedrijf 'toegangsrecht' heeft en aan de selectiecriteria voldoet (financiële draagkracht, technische bekwaamheid). Het kwalificatiesysteem wordt beheerd op basis van objectieve kwalificatiecriteria en -voorschriften.

Indien een overheidsopdracht wordt geplaatst voor diensten van gewoon geregeld vervoer in een bepaald gebied, nodigt de V.V.M. alle gekwalificeerde aanvragers die hun interesse hebben geuit voor overheidsopdrachten in dat gebied, uit om een offerte in te dienen.

In die gunningsprocedure wordt opnieuw gepeild naar bepaalde van de vooraf (bij kwalificatie) getoetste selectiecriteria.

De gunningcriteria van het huidige typebestek zijn:

- Prijs – 84%
- Duurzaamheid – 16%
 - o Ledige kilometers (4%)
 - o Typekeuring bussen (2%)
 - o Duurzaam personeelsbeleid (8%)
 - o Duurzaamheid infrastructuur (2%)

Deze selectie van gunningcriteria is een aspect van de uitwerking van dit bestek, die in 2013 het voorwerp heeft uitgemaakt van een project (project- en stuurgroep).

De tekst van het bestek (waarvan de gunningcriteria deel uitmaken) werd uitgewerkt door een projectteam. De ontwerp teksten voor het bestek werden telkens ter goedkeuring voorgelegd en besproken door de project- en de stuurgroep. Op 4 november 2013 werd het nieuwe typebestek goedgekeurd door de raad van directeurs. Het werd door de raad van bestuur van 18 december 2013 bekrachtigd.

In het vorige typebestek (in voege sinds 2008) waren de gunningcriteria als volgt bepaald:

- Prijs – 90%
- Kwaliteit – 8%
- Milieu – 2%

Er is dus in het huidige typebestek gekozen om iets minder gewicht aan de prijs te koppelen dan voorheen. Daarnaast werd het gunningcriterium "duurzaamheid" ingevoerd.

Er wordt van De Lijn verwacht dat zij steeds zorgzamer handelt en dat zij duurzaam en verantwoord omspringt met de verkregen middelen.

Dit had als gevolg dat De Lijn op zoek is gegaan naar mogelijkheden om één en ander te bewerkstelligen, onder meer ook ten aanzien van zijn vervoerders. Dit aspect is vertaald in het typebestek in de verschillende momenten van de levenscyclus (waaronder ook: degunningsfase).

Sinds het inwerkingtreden van het vorige typebestek heeft De Lijn ook een nieuwe beheersovereenkomst (2011-2015) afgesloten, met nieuwe strategische en operationele doelstellingen.

Milieu, en duurzaamheid in het algemeen, zijn diep verweven in de beheersovereenkomst. Eén van de operationele doelstellingen (O.D. 7.22) in de beheersovereenkomst is dat De Lijn actief meewerkt aan de vergroening van de mobiliteit en het openbaar vervoer. Een van de verantwoordelijkheden van De Lijn is dat er inspanningen moeten worden geleverd om het voertuigenpark zo groen mogelijk te maken. Gezien volgens de beheersovereenkomst 50% van de busexploitatie moet gebeuren door exploitanten, moeten ook zij uitgebreide maatregelen te nemen (of moeten aan hen maatregelen worden opgelegd) die leiden tot een vergroening van o.a. het wagenpark.

2. Voor elke gesloten overheidsopdracht vindt bij de start van de dienstuitvoering een opstartcontrole plaats om te kijken of de exploitant waarmee de overheidsopdracht is gesloten, wel aan alle in het bestek opgelegde eisen en de in de offerte gedane beloftes voldoet en/of deze de opdracht correct uitvoert.

Indien bij deze opstartcontrole wordt vastgesteld dat niet wordt voldaan aan bepaalde beloftes of eisen, wordt de exploitant onmiddellijk in gebreke gesteld. De exploitant dient zonder verwijl zijn tekortkomingen te herstellen. De exploitant heeft het recht om verweermiddelen te doen gelden. Zijn verweermiddelen worden binnen een redelijke termijn door de V.V.M. onderzocht, die vervolgens kan besluiten dat:

- er geen tekortkoming was in hoofde van de vervoerder, ten gevolge waarvan geen sanctie wordt opgelegd;
- er effectief een tekortkoming was in hoofde van de vervoerder (die middelen aanvoerde die door de aanbestedende overheid als niet gerechtvaardigd worden beoordeeld). In dat geval kan tot sancties worden overgegaan.

Tijdens de duurtijd van de opdracht kunnen kwaliteitscontroles worden uitgevoerd door het controlepersoneel gemachtigd door de V.V.M.

De aanbestedende overheid stelt voorop dat elk contract minimaal 1 keer per 50.000 beladen kilometers aan een kwaliteitscontrole wordt onderworpen. Om een getrouw beeld te krijgen over de kwaliteit van de dienstuitvoering, zal elk contract waarvoor jaarlijks minder dan 150.000 beladen kilometer wordt gereden, toch jaarlijks 3x aan een algemene controle worden onderworpen. Dit is het minimaal voorziene aantal uit te voeren controles.

Daarnaast kunnen ook uitrijcontroles (bij het uitrijden van de stelplaats) worden uitgevoerd door controlepersoneel gemachtigd door de V.V.M.

De absolute meerderheid van de uitgeschreven boetes op basis van vastgestelde onvolkomenheden heeft te maken met de dienstuitvoering door de chauffeurs en het – omwille van een aantal mogelijke redenen – niet volgens de planning opdagen van een rit.

Naast deze algemene (prestatiegerichte) controles zijn ook occasionele controles mogelijk na bv. een klacht of een andere plotse specifieke reden. De resultaten van deze occasionele controles kunnen eveneens aanleiding geven tot boetes en andere maatregelen en zullen worden meegenomen in de jaarlijkse contractbeoordeling (zie verder).

De resultaten van alle controles (de kwaliteitscontroles, uitrijcontroles en occasionele controles, administratieve controles,...) worden in rekening genomen bij de jaarlijkse contractevaluatie. Indien er 1 controle per 50.000 beladen kilometers heeft plaatsgevonden met een minimum van 3 controles per jaar, wordt ervan uitgegaan dat dit een representatief staal betreft om een aanvaardbare meting van de kwaliteit

te hebben uitgevoerd. Het resultaat van elke controle bovenop de minimaal voorziene controles zal tevens worden mee genomen voor de jaarlijkse contractevaluaties.

Jaarlijks doet de V.V.M. een evaluatie van de contractuitvoering door de vervoerder. Enkele jaren geleden is De Lijn hiermee gestart. Doorheen de jaren is er op het vlak van contractevaluatie meer en meer ervaring opgedaan en er ontstond een nood aan een nieuwe systematiek voor de opvolging van de kwaliteit. Om die reden werd voor het bestek van 2013 een nieuwe methode van kwaliteitsevaluatie uitgewerkt.

Door de nieuwe methode van kwaliteitsevaluatie monitort De Lijn op een meer objectieve basis zijn exploitanten, evalueert ze hen en koppelt ze een gevolg aan het resultaat van het kwaliteitsniveau van een contract.

Jaarlijks wordt in samenwerking met de entiteiten een evaluatierapport opgesteld op basis van negen criteria, waarvan "opvolging gunningcriteria" er één is.

Het uitgangspunt hierbij voor het aspect "opvolging gunningcriteria" is dat de voorwaarden die de vervoerder opgeeft bij de gunning (gunningcriteria), overheen de hele looptijd van het contract moeten worden nageleefd.