

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 311
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 17 december 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Depannages en herstellingen koetswerk bussen De Lijn - Openbare aanbestedingen

In de jaarverslagen van De Lijn staat te lezen hoeveel kilometer de bussen van het vervoerbedrijf het afgelopen jaar aflegden. Daarnaast geeft het jaarverslag ook het aantal botsingen van bussen weer. De schade die bussen daarbij oplopen, dient uiteraard hersteld te worden.

Mijn vragen hierover aan de minister betreffen deze problematiek en of deze herstellingen intern, dan wel extern uitgevoerd worden.

1. Gebeurt de depannage van de bussen door De Lijn zelf of werd een beroep gedaan op een externe firma? Graag een overzicht per provinciale entiteit met het aantal depannages intern en extern.
2. In geval van de externe depannages, kan de minister aangeven op welke manier de wet op de openbare aanbestedingen bij depannages gerespecteerd wordt? Indien de aanpak hiervoor verschilt per entiteit, graag een toelichting per entiteit met de daar stapsgewijs gevolgde procedure.
3. Kan de minister een overzicht geven van de totale kostprijs van de depannages door externe bedrijven? Graag per jaar voor de periode 2014-2018 en opgedeeld per provincie.
4. Indien de depannage van bussen van De Lijn (bij sommige entiteiten) steeds door privébedrijven gebeurt, kan de minister dan aangeven sinds wanneer dat het geval is en of het een algemene keuze is van de raad van bestuur van De Lijn, dan wel een keuze van de entiteiten zelf?
5. Worden de beschadigde bussen van De Lijn door De Lijn zelf hersteld? Graag een overzicht, per entiteit, van het aantal herstellingen van beschadigde bussen door De Lijn zelf dan wel door een externe partner.
6. In geval van de externe herstellingen van beschadigde bussen, kan de minister toelichten op welke manier de wet op de openbare aanbestedingen gerespecteerd wordt in de verschillende entiteiten? Graag een duidelijk overzicht van de gevolgde procedure met daarbij toelichting hoe deze voor elke herstelling door een extern bedrijf wordt gerespecteerd.
7. Het uitbesteden van deze depannage- en herstellingsdiensten is wellicht een keuze op basis van efficiëntieverhoging en kostendrukkend.

Op welke manier wordt nagegaan of de uitbesteding van deze diensten daadwerkelijk efficiënter en goedkoper is dan de diensten door De Lijn zelf te laten uitvoeren?

8. Wordt voor de depannage- of herstellingswerken (soms) met een raamcontract gewerkt? Zo ja, graag een overzicht van de raamcontracten voor de periode 2014-2018, de looptijd van die contracten en de entiteiten die onder dit contract vallen.
9. Momenteel onderzoekt De Lijn om contracten te gunnen aan private gespecialiseerde depannagefirma's.
Zullen deze firma's verplicht worden om voor alle types bussen van de betrokken regio wielen (inclusief banden), buitenspiegels en alle vloeistoffen in voorraad te houden?
10. Hoeveel geregistreerde (op basis van Europees aanrijdingsformulier) busbotsingen waren er in elk van de vijf entiteiten in de voorbije jaren 2014-2018?
11. Hoeveel hebben de bijbehorende reparaties gekost in elk van de vijf entiteiten aan externe koetswerkreparateurs?
12. Worden de kosten voor het heen- en terugrijden of slepen van elke beschadigde bus naar en van externe koetswerkherstellers in rekening gebracht, samen met de tijd die medewerkers van De Lijn nodig hebben voor het begeleiden van deze koetswerkherstellers en de tijd nodig voor het vergelijken van de minimaal drie offertes en het opmaken van de bestelbons?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 311 van 17 december 2018

van **BJÖRN RZOSKA**

1. In 2018 werden het volgende aantal depannages uitgevoerd:

Provincie	Intern	Extern
Antwerpen	0	987
Limburg	59	26
Oost-Vlaanderen	1 343	42
Vlaams-Brabant	1 054	495
West-Vlaanderen	3 518	42

2. De Lijn voert dit zoveel mogelijk intern uit. Op momenten dat dit niet lukt, wordt er gewerkt met externe depannagefirma's

- Antwerpen: de huidige raamovereenkomst voor 1 jaar was uitgeschreven als tussenoplossing voor een centraal gestuurd contract. Deze raamovereenkomst loopt tot het centrale raamcontract van start gaat.
- West-Vlaanderen: sleep- en depannagediensten worden vaak intern afgehandeld. Daarnaast gebeuren er aanvullingen met marktpartijen via offertes waarbij de laagste prijs doorslaggevend is. Hiervoor werden tot op heden geen contracten voor afgesloten.
- Oost-Vlaanderen: sleep- en depannagediensten worden vaak intern afgehandeld. Extra's worden aangevuld met verschillende marktpartijen waarvoor er geen contract werd afgesloten. Er zijn twee depannagefirma's die dit uitvoeren: De Lijn kiest voor de dichtstbij gelegen firma. Op die manier worden de verplaatsingskosten beperkt.
- Limburg: sleep- en depannagediensten worden vaak intern afgehandeld. Daarnaast wordt er samengewerkt met externe leveranciers op basis van het uurtarief en welke leverancier het snelst een voertuig kan depanneren.
- Vlaams-Brabant: sleep- en depannagediensten worden vaak intern afgehandeld. Indien nodig wordt er beroep gedaan op de raamovereenkomst. De huidige raamovereenkomst voor 2 jaar was uitgeschreven als tussenoplossing voor een centraal contract.

Er is een raamcontract in opmaak voor de volledige VVM: de startdatum is voorzien op 1 april 2019.

3.

Provincie	Totale kost 2016	Totale kost 2017	Totale kost 2018
Antwerpen	234 265	461 991	481 428
Limburg	5 671	18 100	12 204
Oost-Vlaanderen	11 400	17 550	20 000
Vlaams-Brabant	12 110	145 600	336 000
West-Vlaanderen	12 900	28 000	33 000

Vóór de periode 2016 beschikt De Lijn niet meer over volledige cijfers.

4. Enkel in Antwerpen wordt er enkel gewerkt met een externe leverancier sinds 2013. De hoofdreden hiervoor is de meest efficiënte inzet van de technici: een technicus die een defecte bus moet ophalen, staat vaak vast in het verkeer en kan tijdens die tijdstippen niet ingezet worden voor het onderhoud en herstel van voertuigen. Om de productiviteit van de eigen technici zo hoog mogelijk te houden, koos Antwerpen voor een externe depannagedienst.
5. Koetswerkherstel wordt, net zoals het onderhoud en herstel van voertuigen, maximaal intern uitgevoerd. Uitbesteding gebeurt in geval van noodzaak, bv. wanneer herstel door de constructeur vereist is of in geval van meer werk dan de beschikbare capaciteit toelaat.

In de volgende tabel vindt u een overzicht van de uitgaven voor koetswerkherstel ten gevolge van aanrijding en vandalisme, en dit per provincie. Een opsplitsing maken tussen intern en extern was niet mogelijk op deze korte tijd.

Provincie	2018
Antwerpen	422 571,68 euro
Limburg	258 599,60 euro
Oost-Vlaanderen	156 594,46 euro
Vlaams-Brabant	408 821,70 euro
West-Vlaanderen	356 392,99 euro

6. De Lijn heeft een centrale aansturing van de herstellings- en carrosseriewerken die moeten uitgevoerd worden. Er is een cascadesysteem waarbij er twee factoren bepalend zijn: (1) de herstelling gebeurt bij de goedkoopste leverancier, (2) de herstelling gebeurt bij de leverancier die de nodige capaciteit heeft. Leidend hierbij is het prijsaspect: de goedkoopste leverancier wordt eerst gecontacteerd. Indien deze niet de nodige beschikbaarheden heeft, wordt de tweede goedkoopste gecontacteerd. De keuze valt dus steeds op de goedkoopste leverancier die de nodige capaciteit heeft.
7. De keuze voor extern depanneren gaat voornamelijk uit van een tekort aan technische profielen. Indien er te weinig technische profielen beschikbaar zijn, wordt o.a. in de eerste plaats de keuze gemaakt om de kernactiviteit onderhoud en herstel intern uit te voeren en de niet-kernactiviteiten uit te besteden, waaronder depanneren.

Daarnaast is er ook het aspect van depannagematerieel. De Lijn is qua materieel (voor het slepen van bussen) niet uitgerust zoals bepaalde externe depannagefirma's. Vooral voor het slepen van gelede voertuigen. Dit specifieke materieel voorzien – om tegen een redelijke interventietijd in heel Vlaanderen – is een dure aangelegenheid. Daarom werd ook gekozen depannages (deels) uit te besteden.

Het uitbesteden van depannages heeft ook te maken met het veiligheidsaspect wanneer een voertuig op de autosnelweg gedepanneerd wordt. Externe firma's beschikken ook over signalisatiewagens. In sommige gevallen is depannage met eigen middelen niet mogelijk.

8. De meeste herstellingswerken worden intern uitgevoerd. De herstellingswerken die toch extern uitgevoerd worden, gebeuren dan meestal door de constructeur of naar een externe hersteller (op basis van uurloon). Hiervoor zijn er geen lopende

raamcontracten. Enkel in Antwerpen is er sinds begin 2018 een raamcontract voor carrosserie- en chassisherstellingen.

9. De samenwerking met deze firma's wordt georganiseerd in het kader van de lopende procedure voor een raamovereenkomst voor het slepen en depanneren van bussen.

10. Overzicht van de verkeersongevallen voor bus:

Provincie	2018	2017	2016	2015	2014
Antwerpen	1 542	1 850	1 660	1 530	1 444
Limburg	523	529	429	496	371
Oost-Vlaanderen	1 016	1 132	1 110	1 218	1 113
Vlaams-Brabant	1 508	1 670	1 636	1 633	1 549
West-Vlaanderen	632	632	569	634	601
Totaal	5 221	5 813	5 404	5 511	5 078

11. Zie antwoorden op vraag 5.

12. Zoals hierboven gesteld, is het intern/extern depanneren en herstellen een opportuniteitsafweging.