

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 745
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 8 april 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Depannages en herstellingen koetswerk bussen De Lijn - Openbare aanbestedingen (2)

Onderstaande vragen leg ik met het oog op meer verduidelijking aan de minister voor in navolging van zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 311 van 17 december 2018.

1. Vooreerst valt de discrepantie op tussen de aanpak in de entiteit Antwerpen tegenover de vier overige entiteiten. In Antwerpen worden alle herstellingen extern uitbesteed. In het antwoord op deelvraag 2 verwijst de minister naar de depannages. In West-Vlaanderen "gebeuren er aanvullingen met marktpartijen via offertes waarbij de laagste prijs doorslaggevend is" terwijl in Oost-Vlaanderen "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."

Om welke reden wordt de wet op de overheidsopdrachten in dezen niet gevolgd, aangezien de vestigingsplaats van een marktpartij geen doorslaggevend keuzecriterium mag zijn?

2. In zijn antwoord op deelvraag 4 stelt de minister: "Enkel in Antwerpen wordt er gewerkt met een externe leverancier sinds 2013."

Kan de minister:

- a) aangeven wat de overeenkomst inhoudt aan dienstverlening aan De Lijn, alsook de start- en einddatum van deze overeenkomst;
- b) de inhoud van de openbare aanbesteding die aan de keuze voor deze externe leverancier voorafging bezorgen;
- c) aangeven hoeveel kandidaten intekenden op deze openbare aanbesteding;
- d) de verantwoording van De Lijn voor deze keuze van deze enige externe leverancier bezorgen en toelichten;
- e) de precieze datum melden van de betreffende beslissing (goedkeuring) van de raad van bestuur van De Lijn?

3. In verband met de uitgaven voor koetswerkherstel stelt de minister in zijn antwoord: "Een opsplitsing maken tussen intern en extern was niet mogelijk op deze korte tijd". Het lijkt me nochtans eenvoudig om die opsplitsing te maken op basis van de ontvangen facturen.

Kan de minister op basis van de facturen de oplijsting tussen intern en extern bezorgen? Voor de externe partijen graag het gedetailleerde overzicht van de betrokken leveranciers en van de door hen aan De Lijn in totaal gefactureerde bedragen.

4. De minister stelt in zijn antwoord: "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."

Kan de minister toelichten hoe De Lijn op voorhand weet wie de goedkoopste leverancier is, zonder eerst de te herstellen autobus te tonen aan de kandidaat-leveranciers of zonder ontvangen bestek?

5. 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?

6. De minister stelt in zijn antwoord dat het intern/extern depanneren en herstellen een opportuniteitsafweging is.

Kan de minister toelichten om welke reden De Lijn de opportuniteitsafweging als beslissend selectie criterium mag blijven gebruiken om het depanneren en het herstellen ofwel intern ofwel extern toe te wijzen, terwijl De Lijn nochtans verplicht is om de wetgeving op de overheidsopdrachten na te leven?

BEN WEYTS

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

ANTWOORD

op vraag nr. 745 van 8 april 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Omdat de werkwijze in de verschillende entiteiten anders was, heeft De Lijn ervoor gekozen naar één globale regeling op het vlak van depannage te gaan met een centrale raamovereenkomst.
2.
 - a) Het contract in Antwerpen startte op 16 juli 2014 (aanbestedingsprocedure volgens oude wetgeving). Het huidige raamcontract in Antwerpen startte op 1 september 2017 (aanbestedingsprocedure volgens oude wetgeving). De nieuwe centrale raamovereenkomst werd gegund op 24 april 2019. Deze overeenkomst werd afgesloten voor de gehele VVM en gaat van start op 1 juni 2019. De opdracht omvat het depanneren en slepen van bussen.
 - b) Het bestek kan ingekeken worden bij de diensten van De Lijn of kan aan geïnteresseerden opgestuurd worden.
 - c) Eén inschrijver.
 - d) Er is één SPOC (single point of contact) per provincie (vroeger entiteit). De lokale aanwezigheid van de leverancier is van belang gelet op de gedefinieerde aanrijtijden. De inschrijver is uiteraard wel in de mogelijkheid om met onderaannemers samen te werken.
 - e) Aanbestedingsprocedure 100 % op prijs, delegatie voor goedkeuring diensten door de directeur-generaal. De nieuwe centrale overeenkomst werd gegund op 24 april 2019.
3. Koetswerkherstel wordt – zoals het onderhoud en herstel van voertuigen – maximaal intern uitgevoerd. Uitbesteding gebeurt in geval van noodzaak, bijvoorbeeld wanneer herstel door de constructeur vereist is of in het geval van meer werk dan de beschikbare capaciteit toelaat.

Hieronder vindt u een overzicht van de kosten herstel bussen naar aanleiding van schadegevallen in 2018.

- Interne kosten: 1 332 298 euro
- Externe kosten: 255 250 euro

Van de externe kosten vindt u hieronder het overzicht per leverancier:

Naam leverancier	Bedrag in euro
Bus & Fleet Glass N.V.	83 895
Van Hool nv	34 872
Glazing Bus en Truck.be	27 063
VDL Bus Roeselare nv	25 040
Diego's Car Repair bvba	10 255
Carglass NV	7 720
Carrosserie Bijloke bvba	6 188
Deman Carrosserie	4 261

Takeldienst De Smet bvba	3 930
Auto Terminus Brugge nv	3 765
Autoschadebedrijf Raf	3 385
Autobedrijf De Keukeleir	3 364
Garage De Corte Julien	2 575
Turbotrucks Brugge nv	1 995
Autobedrijf De Baets	1 763
Cargo Service	1 528
Deleersnyder nv	1 301
De Smet Carrosserie nv	27 651
Vandaele Machinery	1 172
Vereenoooghe nv	969
ICT-B Associates	845
Autobedrijf Vermeire nv	816
Metal-Gent nv	414
Thyssenkrupp Materials B	354
Garage Van der Haegen	308
Aerts nv	287
Garage Degroote nv	238
Garage Van Den Broecke	237
Autoparts Vale nv	225
Demar-Lux	172
Outilac-De Munter	134
Consist bvba	84
Groep Generalfrein-Stapp	46
Metaalbedrijf Heindryckx	23
Autoparts Prosec nv	14
Eindtotaal	255 250

4. Wat het koetswerkherstel betreft, zijn de grote werken om homologatieredenen vrijwel altijd gebonden aan de constructeur van het voertuig. Dit gaat meestal om schade als gevolg van zware aanrijdingen waarbij de voertuigen structurele schade oplopen. Voor deze werken wordt een bestek opgemaakt vóór de start van de werken.

Andere grote werken zijn veelal herstelwerken aan een reeks van voertuigen. Voor werken aan een reeks van voertuigen wordt een bestek gevraagd zodat aan de laagste kostprijs gewerkt wordt.

Voor de kleinere werken die uitbesteed worden, gebeurt uitbesteding volgens de in het initiële antwoord omschreven cascade: kostprijs op basis van eenheidskostprijzen.

5. Neen, De Lijn verplicht dat niet. De optie wordt wel open gelaten in het contract om dit te voldoen. Dit wordt besproken tijdens de uitvoering van het contract en in samenspraak met de leverancier.
De aanbestedende dienst verzorgt een (beperkte) stock van de meest voorkomende vervangartikelen bij de externe depannagedienst.

De vraag aan de leverancier is om het voertuig steeds zo kostenefficiënt mogelijk te kunnen binnenrijden.

6. Met de vermelde 'opportuniteitskost' in het antwoord op vraag 12 uit PV311 wordt bedoeld dat er daarom – wanneer er door tekort aan technische profielen of gebrek aan aangepast depannagematerieel of veiligheidsredenen (autosnelweg) – werk extern wordt uitgegeven waarbij de voorkeur gegeven wordt aan depannage in plaats van onderhoud en herstel.
Met andere woorden: de 'opportuniteitskost' in het antwoord verwijst naar de

motivatie van welk werk eerst wordt uitgegeven. Deze opportuniteitskost/opportuniteitsafweging blijft van toepassing wanneer – voor de omschreven redenen – een keuze gemaakt moet worden welk werk eerst extern wordt uitgegeven. De opportuniteitsafweging zegt niets over de manier waarop werk extern wordt uitgegeven. Op dit laatste wordt in andere antwoorden op PV311 ingegaan.