

ingediend op **2004** (2023-2024) – Nr. 1
7 februari 2024 (2023-2024)

Voorstel van resolutie

van Jos D'Haese, Lise Vandecasteele,
Onno Vandewalle en Kim De Witte

over de bestelling
van emissievrije bussen
door de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

TOELICHTING

De Belgische busbouwers grepen recent naast een grote openbare aanbesteding van De Lijn. Er werd een raamcontract getekend met een buitenlandse constructeur voor de bouw van vijfhonderd bussen, waarvan 92 effectief in bestelling gingen. Dat leidde terecht tot veel verontwaardiging bij de bevolking, de arbeiders en de ondernemers. Bij de aanbesteding werd alleen gekeken naar de nettokostprijs en niet naar de maatschappelijke kosten.

De maatschappelijke kosten zijn enorm. Op het moment dat de gunning werd verleend, waren bij Van Hool zo'n 1500 arbeiders in economische werkloosheid. Dat betekent: koopkrachtverlies voor de getroffen werknemers, kosten zonder productie voor de werkgever en kosten voor de sociale zekerheid. Al die factoren worden over het hoofd gezien in de huidige gunningsprocedures. Net zoals de ecologische kosten om bussen van duizenden kilometers ver te laten komen, uit regio's waar niet dezelfde strenge milieunormen gelden als in België.

Het zou verstandig zijn om bussen lokaal te laten bouwen, zowel om sociaal-economische als om ecologische redenen.

1. Sociaal-economische redenen

De busconstructeurs Van Hool en VDL stellen samen 3200 werknemers tewerk in Vlaanderen. Daarbij komen nog de toeleveranciers en de lokale middenstand die rechtstreeks en onrechtstreeks verbonden zijn aan die tewerkstelling, samen goed voor bijna tienduizend gezinnen. De impact op die gezinnen zou enorm zijn als de activiteit van die busconstructeurs zou verminderen of zelfs stoppen. Door minieme, kortzichtige besparingen mag de toekomst van de Vlaamse industrie en tewerkstelling niet op het spel worden gezet, noch de verankering van top-technologie, want dat zijn bussen tegenwoordig: hightech op wielen. De Vlaamse busbouwers zijn wereldberoemd om hun kwaliteitswerk en groene technologie. De expertise en het productieapparaat zijn lokaal aanwezig en mogen niet verdwijnen.

2. Ecologische redenen

Daarnaast is het verstandig om bussen lokaal te laten bouwen om ecologische redenen. Productie dicht bij de plaats van gebruik bespaart miljoenen kilometers. Bovendien kunnen de milieu- en kwaliteitsvereisten van nabij beter gevolgd worden.

De hierboven genoemde sociale en ecologische argumenten moeten in overweging genomen worden bij het plaatsen van de volgende bestelling voor emissievrije bussen. De Europese wetgeving laat toe om die aspecten mee in rekening te brengen bij het toekennen van een overheidsopdracht voor vervoersactiviteiten.

In richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG is daarover het volgende opgenomen:

"Overheidsopdrachten spelen in de Europa 2020-strategie, zoals opgenomen in de mededeling van de Commissie van 3 maart 2010 „Europa 2020 — Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei" ("Europa 2020-strategie voor een slimme, duurzame en inclusieve groei"), een belangrijke rol en zijn een van de marktinstrumenten die kunnen worden ingezet om een slimme, duurzame en inclusieve groei te verwezenlijken en tegelijkertijd overheidsmiddelen zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Met het oog daarop moeten de bestaande aanbestedingsregels, die zijn vastgesteld krachtens Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en

de Raad (4) en Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad (5), worden herzien en gemoderniseerd om de efficiëntie van de overheidsbestedingen te verhogen, in het bijzonder door de deelname van het midden- en kleinbedrijf (mkb) aan overheidsopdrachten te bevorderen, en om aanbesteders in staat te stellen overheidsopdrachten beter te gebruiken ter ondersteuning van gemeenschappelijke maatschappelijke doelen. Er is ook behoefte aan verduidelijking van de basisbegrippen en -concepten om de rechtszekerheid te vergroten en om rekening te houden met een aantal aspecten van de desbetreffende vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie.”

Ook in de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten wordt specifiek verwezen naar de mogelijkheid voor de aanbestedende overheid om bij de vaststelling van de economisch meest voordelige offerte rekening te houden met “milieu- en/of sociale aspecten die verband houden met het voorwerp van de betrokken opdracht” (artikel 81, §2, 3°). De gunningscriteria kunnen betrekking hebben op “de in het kader van die opdracht te verrichten werken, leveringen of diensten, in alle opzichten en in elk stadium van de levenscyclus ervan, met inbegrip van (...) het specifieke productieproces, het aanbieden of de verhandeling van deze werken, leveringen of diensten” (artikel 81, §3, 1°). Verder kan de aanbestedende entiteit “bijzondere voorwaarden verbinden aan de uitvoering van de opdracht, mits zij verband houden met het voorwerp van de opdracht (...) Deze voorwaarden kunnen verband houden met economische, innovatie- of milieugerelateerde dan wel sociale of arbeidsgerelateerde overwegingen” (artikel 157).

Het opnemen van sociale en ecologische criteria in de gunningsprocedures van De Lijn is juridisch mogelijk en bovendien maatschappelijk wenselijk als sociaal-economische maatregel voor het behoud van tewerkstelling.

Jos D’HAESE
Lise VANDECASTEELE
Onno VANDEWALLE
Kim DE WITTE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement vraagt aan de Vlaamse Regering om:

- 1° zowel in lopende als in toekomstige gunningsprocedures te kiezen voor lokale busbouwers;
- 2° de lokale werkgelegenheid en de ecologische impact van de productieplaats, waaronder de transportkosten en de milieuwetgeving die daar geldt, permanent op te nemen als belangrijke kwaliteitsvereisten in de procedures die de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn volgt voor het plaatsen van bestellingen.

Jos D'HAESE
Lise VANDECASTEELE
Onno VANDEWALLE
Kim DE WITTE