RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE XIIe KAMER

A R R E S T

nr. 226.992 van 1 april 2014
in de zaak A. 211.791/XII-7612

In zake: de NV VAN HOOL
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Yvan Desmedt, Jonas Van den Bossche en Quinten Coppens
kantoor houdend te 1200 Brussel
Brand Whitlocklaan 165
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

de VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Dirk Lindemans
kantoor houdend te 1000 Brussel
Keizerslaan 3
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkomende partij:

de NV VDL BUS ROESELARE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Annelies Verlinden, Bob Martens en Koen De Maeyer
kantoor houdend te 1050 Brussel
Louizalaan 106
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 28 februari 2014, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van "de beslissing van het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij 'De Lijn' dd. 22 januari 2014, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 31 januari 2014 […] waarbij de

Vlaamse Vervoermaatschappij inzonderheid besloten heeft om het perceel nummer 1 van bestek ‘220F/G-PG0459-0012D/E’ inzake de overheidsopdracht betreffende het ‘leveren van 105 elektrische hybride stadsbussen’ te gunnen aan VDL Bus Roeselare NV”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Met een verzoekschrift van 13 maart 2014 heeft de nv VDL Bus Roeselare gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 25 maart 2014, om 11.00 uur.

Kamervoorzitter Dierk Verbiest heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Yvan Desmedt, die verschijnt voor de verzoekende partij, advocaat Dirk Lindemans, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Bob Martens, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Luc Vermeire heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. De verwerende partij schrijft een onderhandelingsprocedure met bekendmaking uit voor een opdracht voor aanneming van leveringen, in de aankondiging genoemd”Aankoop circa 123 dieselhybride bussen”.

De opdracht bestaat uit twee percelen. Perceel 1 (220 F) betreft de levering van "circa 105 diesel elektrisch hybride stadsbussen", heeft een geraamde waarde van 35.858.400 euro en is voorwerp van het geschil.

3.2. De opdracht wordt op 18 januari 2013 aangekondigd in het Bulletin der Aanbestedingen en op 23 januari 2013 in het Publicatieblad van de Europese Unie.

3.3. Er worden voor perceel 1 vier offertes ingediend waaronder deze van de verzoekende partij en de offerte van de nv VDL Bus Roeselare.

3.4. Met een e-mailbericht en ook met een blijkbaar aangetekend verzonden brief gedateerd 5 juli 2013 deelt de verwerende partij aan de verzoekende partij een overzicht van de vragen mee waarop een antwoord wordt verwacht en de te verduidelijken discussiepunten. Er wordt vermeld dat deze punten en eventueel bijkomende vragen en discussiepunten zullen besproken worden tijdens de onderhandelingen op 23 juli 2013 en dat ten laatste op 5 augustus 2013 een antwoord wordt verwacht op alle vragen en verduidelijking van de discussiepunten.

3.5. Bij aangetekende brief gedateerd 26 juli 2013 bevestigt de verzoekende partij haar antwoorden.

3.6. Bij aangetekende brief gedateerd 16 augustus 2013 geeft de verwerende partij de verzoekende partij de kans haar initiële offerte van 13 juni 2013 "aan te passen met de inhoud van u schrijven van 6 augustus 2013 naar aanleiding van de onderhandelingen van 23 juli 2013" – bedoeld lijkt de voormelde brief van 26 juli 2013. Indien op deze mogelijkheid wordt ingegaan, "verwacht [de de verwerende partij] naast de eventueel aangepaste offerte een nieuw inschrijvingsformulier inclusief een nieuwe volledig ingevulde en eventueel bijgewerkte technische fiche en alsook onderhoudsplan tegen uiterlijk 30 augustus 2013 om 12:00 u". Indien geen gebruik van deze mogelijkheid wordt gemaakt, dient dit binnen dezelfde termijn uitdrukkelijk bevestigd "met de bevestiging dat u uw vorige offerte ongewijzigd wenst te handhaven".

De verzoekende partij dient aldus op 30 augustus 2013 een aangepaste offerte in - in het verzoekschrift omschreven als haar "best and final offer".

3.7. Een gunningsverslag wordt opgesteld en daarin worden de offertes getoetst aan de gunningscriteria. Dit leidt tot de volgende eindrangschikking:

"[…]

	Van Hool	VDL	Volvo	Iveco
LTC & onderhoudskost	60	59.01	58.39	44,06
Geluidsniveau	5,25	5,75	5,25	5,00
Betrouwbaarheid – verlenging waarborg	5,00	5,50	3,50	4,00
Praktische capaciteit	6,00	6,00	3,00	3,60
Draaistraal en wendbaarheid	2,00	0,60	0,60	0,80
Kwaliteitsvoorschriften	5,50	7,50	1,00	4,00
Verworven ervaring	6,00	5,00	4,00	2,00
Hybride werking	3,17	5,00	5,00	3,17
TOTAAL	92,92	94,36	80,75	66,63
Rangschikking	2	1	3	4

[...]".

3.8. De beoordelingscommissie stelt dan ook voor perceel 1 te gunnen aan de nv VDL Bus Roeselare.

3.9. Ook in een nota aan de raad van bestuur van 25 september 2013 wordt voorgesteld in die zin te beslissen.

3.10. "Onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering", beslist de verwerende partij op 25 september 2013 onder meer om perceel 1 te gunnen aan de nv VDL Bus Roeselare.

3.11. Met een blijkbaar aangetekend verzonden brief gedateerd 29 november 2013 deelt de verwerende partij aan de verzoekende partij mee dat haar offerte niet werd gekozen. De "gemotiveerde gunningsbeslissing, waaraan de Vlaamse Regering op 29 november haar goedkeuring heeft verleend" wordt bijgevoegd en er wordt verwezen naar de wachttermijn van 15 dagen.

Met een blijkbaar aangetekend verzonden brief gedateerd 2 december 2013 deelt de verwerende partij ook het gunningsverslag mee.

3.12. Met een verzoekschrift ingediend op 13 december 2013 vraagt de verzoekende partij vervolgens aan de Raad van State (zaak A. 211.025/XII–7523) de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de voormelde beslissing van 25 september 2013, zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 29 november 2013. Bij arrest nr. 226.057 van 14 januari 2014 bevindt de Raad van State het enige middel ernstig wat betreft het betwiste motief dat de verzoekende partij het gebruik van biodiesel B30 niet toeliet, en beveelt de Raad van State de gevraagde schorsing.

3.13. Vervolgens wordt op 17 januari 2014 een nieuw gunningsverslag opgesteld en daarin worden de offertes opnieuw getoetst aan de gunningscriteria. Dit leidt tot dezelfde eindrangschikking als in het eerste gunningsverslag. Wel wordt de inhoudelijke motivering van bepaalde scores aangepast.

De beoordelingscommissie stelt dan ook opnieuw voor perceel 1 te gunnen aan de nv VDL Bus Roeselare.

3.14. Ook in een nota aan de raad van bestuur van 22 januari 2014 wordt voorgesteld in die zin te beslissen alsook om de eerste gunningsbeslissing van 25 september 2013 voor dit perceel 1 in te trekken.

3.15. Op 22 januari 2014 beslist de verwerende partij vervolgens om de gunningsbeslissing van 25 september 2013 voor dit perceel 1 in te trekken en om dit perceel te gunnen aan de nv VDL Bus Roeselare.

3.16. Met een blijkbaar aangetekend verzonden brief gedateerd 14 februari 2014 deelt de verwerende partij aan de verzoekende partij mee dat de beslissing van 25 september 2013 betreffende perceel 1 werd ingetrokken, dat haar raad van bestuur op 22 januari 2014 een nieuwe gunningsbeslissing heeft genomen en dat de offerte van de verzoekende partij niet werd gekozen. De "gemotiveerde gunningsbeslissing, waaraan de Vlaamse Regering op 31 januari 2014 [lees:

14 februari 2014] haar goedkeuring heeft verleend", wordt bijgevoegd en er wordt verwezen naar de wachttermijn van 15 kalenderdagen.

3.17. De voorliggende vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid wordt ingediend op 28 februari 2014.

IV. Tussenkomst

4. De verzoekende partij tot tussenkomst blijkt voordeel te halen uit de bestreden beslissing en heeft er belang bij dat de vordering wordt afgewezen. Dienvolgens moet haar verzoek worden ingewilligd.

V. Ontvankelijkheid van de vordering

5.1. De verwerende partij en de tussenkomende partij betwisten het belang van de verzoekende partij bij het enige middel.

5.2. Er bestaat vooralsnog geen noodzaak om over deze excepties uitspraak te doen. Een onderzoek van en een uitspraak over die excepties zou alleen nodig zijn indien de grondvoorwaarden voor het toewijzen van de vordering tot schorsing vervuld zijn, wat, zoals hierna zal blijken, niet het geval is.

VI. Schorsingsvoorwaarden

6.1. Overeenkomstig artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, in zijn te dezen nog toepasselijke versie, kan slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid worden besloten onder de drievoudige voorwaarde dat uiterst dringende noodzakelijkheid voorhanden is, dat ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

6.2. Te dezen is evenwel de wet van 23 december 2009 'tot invoeging van een nieuw boek betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen

in de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten', nog van toepassing.

Luidens het door voornoemde wet van 23 december 2009 in de wet van 24 december 1993, nieuw ingevoegde artikel 65/15, eerste lid, is voor de schorsing van de thans bestreden beslissing het bewijs van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel niet vereist.

Anderzijds verplicht artikel 65/15, tweede lid, de verzoekende partij tot het instellen van de vordering tot schorsing volgens een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

Er dient te dezen dan ook enkel nog te worden onderzocht of ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de bestreden beslissing kunnen verantwoorden.

VII. Onderzoek van het enige middel

Uiteenzetting

7. De verzoekende partij steunt een eerste en enig middel op de schending van de "materiële motiveringsplicht, het zorgvuldigheidsbeginsel en het redelijkheidsbeginsel", alsook op de schending van "de artikelen 65/4, 65/5, 65/10 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten".

Vervolgens voert de verzoekende partij aan dat "de materiële motiveringsplicht (zowel het algemeen rechtsbeginsel als de bepalingen in de Wet op de overheidsopdrachten) en het zorgvuldigheidsbeginsel" om vier redenen geschonden zijn:

1. door de "Manifest ongegronde beoordeling van het subgunningscriterium 6: gebruik van 'B30' biodiesel",
2. door de "Manifest ongegronde beoordeling van het subgunningscriterium 6: zelfbevrijding",

3. door de “Manifest ongegronde beoordeling van het subgunningscriterium 6: sluitingstijd deuren” en
4. door “overige incoherenties in de Bestreden Beslissing” waarbij vervolgens concreet wordt ingegaan op de beoordeling van de praktische capaciteit van de aangeboden bussen onder het vierde gunningscriterium, van “de gevolgen van de verschillende defecten hybride aandrijflijn onder het achtste gunningscriterium ‘Hybride werking’ en van de verworven ervaring onder het zevende gunningscriterium.

Deze vier punten kunnen worden beschouwd als de vier onderdelen van het middel. Daartoe genoopt door de structureel gebrekkige wijze waarop het middel is opgebouwd, zal de Raad van State daarbij slechts die grieven onderzoeken die meteen worden onderkend, zoals vereist en verwacht in een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid zoals de huidige.

Beoordeling

8. *In fine* van de uiteenzetting van het middel stelt het verzoekschrift “De verzoekende partij legt aan haar raadsman een interne technische evaluatie voor waarin voormelde punten gedetailleerd worden uiteengezet”.

Overeenkomstig artikel 16, § 2, eerste lid, van het koninklijk besluit van 5 december 1991 ‘tot bepaling van de rechtspleging in kort geding voor de Raad van State’ in de hier nog geldende versie, bevat het verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, ingesteld met een afzonderlijke akte, zoals te dezen, onder meer “5° een uiteenzetting van de feiten en de middelen die de nietigverklaring van de aangevochten akte en of het aangevochten reglement kunnen rechtvaardigen”.

Daarom, en mede gelet op de uiterst snelle beoordeling vereist in het kader van een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid, kan minstens in dergelijke procedure geen rekening worden gehouden met eventuele middelen uitgewerkt in een bijlage bij het verzoekschrift. Dit geldt des te meer wanneer die bijlage zoals te dezen niet lijkt te zijn gevoegd bij het verzoekschrift zoals

meegedeeld aan de andere partijen zodat ook hun rechten van verdediging werden beperkt nu zij verplicht werden hiervan ter griffie inzage te nemen of afschrift te vragen hetgeen hun tijd om te reageren beperkte en wanneer, zoals te dezen, onduidelijk is of dit stuk ingeroepen wordt voor het vierde onderdeel, waaronder de aangehaalde zinsnede staat, of ook voor de andere onderdelen, en of daarin zowel grieven zijn opgenomen die tegelijk grieven hernemen opgenomen in het verzoekschrift, als andere grieven.

9. In de vier onderdelen van het middel wordt de beoordeling van de gunningscriteria inhoudelijk betwist.

10. In de uiteenzetting van het middel wordt, zoals vermeld, ook verwezen naar de artikelen 65/4, 65/5 en 65/10 van de wet van 24 december 1993 ‘betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten’.

Overeenkomstig artikel 65/4 van de wet van 24 december 1993, dient een aanbestedende instantie een gemotiveerde beslissing op te stellen, onder meer “5° wanneer ze een opdracht gunt, ongeacht de procedure”. Die beslissing bevat luidens het eveneens ingeroepen artikel 65/5, 7°, van die wet “de namen van de gekozen inschrijver en van de inschrijvers van wie de regelmatige offerte niet werd gekozen en de juridische en feitelijke motieven, waaronder de kenmerken en relatieve voordelen van de gekozen offerte”. Luidens artikel 65/10, § 1, mogen bepaalde gegevens evenwel niet worden meegedeeld “indien de openbaarmaking ervan de toepassing van een wet zou belemmeren, in strijd zou zijn met het openbaar belang, nadelig zou zijn voor de rechtmatige commerciële belangen van overheidsbedrijven of particuliere ondernemingen of de eerlijke mededinging tussen ondernemingen zou kunnen schaden”.

In de mate dat hiermee, zoals afgeleid lijkt te kunnen worden uit het opschrift van het middel, opnieuw de schending van de materiële motiveringsplicht aan de orde wordt gesteld, valt het middel op dit punt samen met de inhoudelijke betwisting van de beoordeling aan de hand van de gunningscriteria.

Er wordt in ieder geval niet *prima facie* aangetoond dat de motivering in het door de bestreden beslissing gevolgde gunningsverslag niet afdoende was om de verzoekende partij in staat te stellen terdege te oordelen of het zin heeft zich tegen de beslissing te verweren met de middelen die het recht haar ter beschikking stelt. Het tegendeel blijkt veeleer uit het enige middel. Een schending van de voormelde artikelen 65/4 en 65/5,7°, lijkt aldus niet aangetoond.

In de mate dat verwezen wordt naar artikel 65/10 van de wet van 24 december 1993 wordt niet concreet uiteengezet laat staan aangetoond in één van deze grieven hoe de verwerende partij daardoor deze bepaling, die de vertrouwelijkheid betreft, heeft geschonden. Op dat punt is het middel niet ontvankelijk.

Eerste, tweede en derde onderdeel

11. In het eerste, tweede en derde onderdeel wordt de beoordeling betwist van het volgens het bestek achtste en in het gunningsverslag door de samenvoeging van het eerste, tweede en derde gunningscriterium zesde gunningscriterium "kwaliteitsvoorschriften".

Dit criterium wordt in het bestek omschreven als volgt:

> "8. Respecteren van de kwaliteitsvoorschriften in het bestek
> Afwijkingen van voorschriften van het bestek, die de vergelijkbaarheid van de offerte niet in het gedrang brengen, zullen beschouwd worden als een vermindering van de kwaliteit van het voertuig, als dusdanig beoordeeld en opgenomen worden in de vergelijking
> Een uitbreiding en/of verbetering van de kwaliteit voorschriften en/of eisen van het bestek voor wat betreft de elektrische aandrijfcomponenten en onderhoudsbaarheid, zullen beschouwd worden als een verhoging van de kwaliteit van het voertuig als dusdanig beoordeeld en opgenomen worden in de vergelijking.
> Dit gunningcriterium vertegenwoordigt 8 punten."

De beoordeling in het gunningsverslag, waarop de bestreden beslissing steunt, luidt:

> "<u>Resultaat voor criterium 6: kwaliteitsvoorschriften (8 pt.)</u>

Er zijn geen afwijkingen van de voorschriften i.v.m. de hoofdkenmerken van de bussen geconstateerd voor de 4 inschrijvers.
Het criterium is opgedeeld in twee onderdelen, elk op 4 punten.

1° Onderdeel: Afwijkingen van de kwaliteitsvoorschriften van het bestek (4 pt)

Onderstaand worden de afwijkingen van voorschriften van het bestek, die de vergelijkbaarheid van de offertes niet in het gedrang hebben gebracht, besproken; zij werden zoals vermeld in het bestek (art. 103, punt 8) beschouwd als een vermindering van de kwaliteit van het voertuig.
Voor deze afwijkingen heeft de commissie als volgorde van belangrijkheid toegepast:

1. Veiligheid gerelateerde afwijkingen
2. Invloed op Duurzaamheid
3. Impact op onderhoudbaarheid en meerkost

De offerte van de firma Van Hool wijkt af op volgende punten:

Gebruik B30:
Het bestek vraagt specifiek, volgens artikel 3 van het derde deel, het gebruik van 30% biodiesel (B30): 'De constructeur moet ervoor zorgen dat de aangeboden autobussen ook kunnen rijden op 30% biodiesel (B30).
Zowel de dieselmotor, alle brandstofleidingen, reservoirs en eventuele warmwatergeneratoren op dieselbrandstof moeten aangepast zijn voor het rijden op B30.
Ook moeten zij in hun offerte aangeven wat de technische & onderhoud implicaties zijn bij het aanwenden van B30.
De dieselbrandstof en dieselmengsels moeten voldoen aan de Europese brandstofstandaard EN 590. Alle biodiesels moeten voldoen aan de Europese biodiesel standaard EN14214'.
In haar eerste offerte vermeldt Van Hool, onder artikel 5 - 'Motor' van de Technische Beschrijving A330K HYB (en dus niet in artikel 3), het volgende: 'Hier dient gemeld te worden dat vrijgave is van de motorleverancier voor het gebruik van biodiesel tot 20% (B20). Enkel dieselmengsels die voldoen aan de europese brandstofstandaard EN 590 worden toegestaan. B30 kan gebruikt worden mits inachtname van een aantal randvoorwaarden'.
Als bijlage aan het onderhoudsplan in de eerste offerte voegt Van Hool een uitreksel van haar onderhoudshandboek toe waar onder het hoofdstuk l, hoofding 'Vloeistoffen en smeermiddelen' dat het onderdeel 'Dieselmotor: brandstoftanks' bevat, in de tabel wordt vermeld: 'Bijmengen van biodiesel B100 die voldoet aan ASTM D6751 of EN 14214 is toegestaan tot maximum 20 volumeprocent (B20)'. Onder de tabel wordt in voetnoot a bij de specificaties in het algemeen vermeld: 'Voor meer informatie, raadpleeg Service Bulletin 3379001 van Cummins', Van dit Service Bulletin werd echter geen kopij toegevoegd aan de offerte.

Onder dezelfde hoofding wordt in onderdeel ‘Gebruik van biodiesel’ vermeld: ‘gebruik geen biodiesel die langer dan zes maanden in een opslagtank heeft gezeten. De opslagtank moet voorzien zijn van brandstof-waterafscheider om geen water mee in de brandstoftank(s) van het voertuig te tanken. Voor meer informatie, raadpleeg Service Bulletin 3379001 van Cummins’.
Aangezien het voor De Lijn niet geheel duidelijk was onder welke randvoorwaarden het gebruik B30 is toegestaan, heeft zij in voorbereiding naar de onderhandelingen hierover volgende schriftelijke vraag gesteld: ‘wat zijn de randvoorwaarden voor het gebruik van B30’. Tijdens de onderhandelingen heeft De Lijn deze vraag verder verduidelijkt.
Van Hool heeft via haar schrijven van 26 juli 2013 (ontvangen op 2 augustus 2013) volgende gemeld: ‘In tegenstelling met onze offerte, moeten wij hier melden dat onze motorleverancier Cummins, met de huidige ervaring met hun euro 6 motoren nog geen vrijgave kan geven voor B30. B20 mag wel gebruikt worden mits naleven van de randvoorwaarden volgens bijlage 4’.
De bijlage 4 aan de brief handelt echter uitsluitend over de opslag en oliewisselinterval voor biodiesel B20. Bovendien wordt opnieuw wordt verwezen naar het Cummins Service Bulletin 3379001, zonder hiervan een kopij toe te voegen.
De aangepaste offerte van 30 augustus 2013 van Van Hool geeft geen enkele vermelding voor het gebruik van biodiesel (hetzij voor B20, hetzij voor B30), noch in artikel 3 noch in artikel 5 van de Technische Beschrijving ‘A330K HYB’. Bij nazicht van de bijlagen aan het onderhoudsplan dat in de aangepaste offerte is toegevoegd blijkt onder het hoofdstuk l, hoofding ‘Vloeistoffen en smeerrniddelen’ dat het onderdeel ‘Dieselmotor: brandstoftank(s)’ (eigen onderstreping) bevat, in de tabel staat: ‘Bijmengen van biodiesel B100 die voldoet aan ASTM D6751 of EN 14214 is toegestaan tot maximum 30 volumeprocent (B30)’.
Onder de tabel wordt in voetnoot a bij de specificaties in het algemeen vermeld: ‘Voor meer informatie, raadpleeg Service Bulletin 3379001 van Cummins’. Van dit Service Bulletin werd echter geen kopij toegevoegd aan de offerte.
Onder dezelfde hoofding, wordt in onderdeel ‘Gebruik van biodiesel’ vermeld: ‘gebruik geen biodiesel die langer dan zes maanden in een opslagtank heeft gezeten. De opslagtank moet voorzien zijn van brandstof-waterafscheider om geen water mee in de brandstoftank(s) van het voertuig te tanken. Voor meer informatie, raadpleeg Service Bulletin 3379001 van Cummins’.
Rekening houdend met deze verstrekte informatie kan De Lijn niet eenduidig vaststellen dat de aangeboden autobussen kunnen rijden op biodiesel B30. Er wordt immers enkel uitdrukkelijk verwezen naar biodiesel B30 voor het aspect brandstoftanks (in een bijlage aan het onderhoudsplan), maar nergens wordt aangegeven dat zowel de dieselmotor, als alle brandstofleidingen, aanwezige filters en eventuele warmwatergeneratoren aangepast zijn voor het rijden op B30, m.a.w. dat rekening wordt gehouden bij het ontwerp van de bus dat naast

voorzieningen voor de dieselmotor ook voorzieningen zijn genomen voor de omringende elementen die in contact komen met B30.
Op de vraag wat de technische & onderhoudsimplicaties zijn bij het aanwenden van B30 wordt geen direct antwoord verstrekt. Enkel in voetnoten in de bijlage aan het onderhoudsplan wordt naar biodiesel in het algemeen (en niet expliciet biodiesel tot B30) verwezen. Bovendien verwijst Van Hool wederom naar Service Bulletins van Cummins zonder deze toe te voegen. M.a.w. ondanks dat wordt vermeld dat het bijmengen tot B30 is toegestaan voor gebruik in brandstoftanks, wordt niet bevestigd dat de gehele bus aangepast is aan het gebruik van B30.
Daarom heeft De Lijn in haar beoordeling hiervoor 1 punt in mindering gebracht.

<u>Zelfbevrijding met een Ø 100 mm</u>
Betreffende de eis in het bestek omtrent het aspect zelfbevrijding volgens artikel 21 - Deuren 'De randen van de deuren die bij het sluiten in contact kunnen komen met de reizigers, worden over de ganse hoogte voorzien van soepele rubberen boorden. De karakteristieken van deze boorden worden zodanig vastgelegd dat het mogelijk is een met weefsel beklede cilinder met een diameter van 100 mm, die transversaal tussen de panelen van de gesloten deur geklemd wordt, terug te trekken met een kracht kleiner dan 18 daN.' geeft Van Hool in haar eerste offerte geen uitsluitsel of aan deze eis kan worden voldaan.
ln voorbereiding van de onderhandelingen is hierover volgende vraag gesteld: 'Zelfbevrijding mogelijkheid met een cylinder Ø 100 mm eventueel te bevestigen en/of te bespreken'.
Tijdens de onderhandelingen heeft De Lijn deze vraag toegelicht en om een schriftelijke bevestiging gevraagd.
Bijkomend louter informatief element: de aangeboden deuren van dit dossier (zie technische fiche uit de offerte van Van Hool) zijn dezelfde als de deuren aangeboden van een ander recent dossier (ref. 220C), waarbij Van Hool duidelijk maakt dat de gemeten kracht van 18 daN voor het terugtrekken van de cyl Ø 100 buiten de eis van ons lastenboek valt.
Van Hool geeft via haar schrijven van 26 juli 2013 (ontvangen op 2 augustus 2013) een voorwaardelijk en indirect antwoord: 'Deze vraag is niet specifiek voor dit dossier mbt hybridevoertuigen: tot nader order houdt De Lijn vast aan de specifieke eis met betrekking tot zelfbevrijding voor passagiers, te bewijzen met de cilinder van dia 100 mm en dus zullen de deurrubbers daaraan moeten voldoen (weliswaar in dit geval in combinatie met elektrische deuren)'. Hieruit kan niet worden opgemaakt of de realisatie van de eis met betrekking tot zelfbevrijding effectief zal gehaald worden: het voldoen aan de eis 'zal wel moeten' is iets geheel anders dan bevestigen dat aan de eis is voldaan.
In de aangepaste offerte van 30 augustus 2013 wordt geen vermelding noch verwijzing meer gemaakt betreffende deze eis. De elementen uit (de brief na) de onderhandelingen werden ook niet verwerkt in de offerte, zoals gevraagd in de brief van De Lijn van 16 augustus 2013.

Rekening houdend met het feit dat in de aangepaste offerte Van Hool geen duidelijkheid noch een ondubbelzinnige bevestiging werd opgenomen en dat in de brief van 26 juli 2013 enkel een voorwaardelijk antwoord werd gegeven, kan De Lijn alleen maar besluiten dat Van Hool hier niet met zekerheid aan kan voldoen. Gezien even wel voldaan is aan de afstand tussen de deurvleugels heeft De Lijn hiervoor slechts 1 punt in mindering gebracht.

Sluitingstijd deuren
Het bestek vermeldt onder derde deel artikel 21-Deuren tevens volgende voorwaarde voor wat betreft openings- en sluitingstijden van de deuren: 'De bewegingen, zowel bij het openen en het sluiten van de deuren duren 2 sec. (+/- 0,5 sec.)'.
Aangezien Van Hool in haar eerste offerte geen uitsluitsel geeft voor wat betreft de openings- en sluitingstijden van de deuren, heeft de aanbestedende overheid tijdens de onderhandelingen hierover een bijkomende vraag gesteld.
Bijkomend louter informatief element: in het raam van een ander recent dossier (ref. 220C) waarin volgens de technische fiche uit de offerte dezelfde deuren worden gebruikt, maakt Van Hool uitdrukkelijk een voorbehoud voor wat betreft de openings- en sluitingstijden van dezelfde deuren.
Van Hool heeft tijdens de onderhandelingen hierop geantwoord dat de openings- en sluitingstijden eigen zijn aan elektrische deuren, zonder meer in detail te treden.
Ook in haar aangepaste offerte van 30 augustus 2013 geeft Van Hool geen bijkomende details betreffende deze openings- en sluitingstijden noch een bevestiging dat hieraan kan worden aan voldaan.
Gezien de openings- en sluitingstijden niet expliciet worden bevestigd heeft de aanbestedende overheid hiervoor 0,5 punten in mindering gebracht.

De offerte van de firma VDL wijkt af op volgende punten:

Sluitingstijd deuren - art. 21 - derde deel.
Aangezien VDL in haar eerste offerte geen uitsluitsel geeft voor wat betreft de openings- en sluitingstijden van de deuren heeft De Lijn tijdens de onderhandelingen hierover een bijkomende vraag gesteld.
VDL heeft tijdens de onderhandelingen hierop geantwoord dat de sluitingstijd buiten de specificaties van het bestek vallen.
Ook in haar aangepaste offerte van 30 augustus 2013 geeft VDL geen bijkomende details betreffende deze openings- en sluitingstijden noch een bevestiging dat hieraan kan worden voldaan.
Gezien de openings- en sluitingstijden niet expliciet worden bevestigd, heeft de aanbestedende overheid hiervoor 0,5 punten in mindering gebracht.

De offerte van de firma Volvo wijkt af op volgende punten:

Bestreken baan - art. 4 - derde deel
Lichte afwijking tegenover de specificaties van het bestek. Hiervoor werden 0,5 punten in mindering gebracht.
Sluitingstijd deuren - art. 21 - derde deel
De in de offerte opgegeven tijden liggen boven de specificaties van het bestek. Hiervoor werden 0,5 punten in mindering gebracht.
Elektrische remming bij loslaten gaspedaal - art. 6 - derde deel
Niet voorzien. Hiervoor werden 0,5 punten in mindering gebracht.
Remhendel - art. 13 derde deel
Niet voorzien. Hiervoor werden 0,5 punten in mindering gebracht.
Ruimte reiswegaanduider achteraan - art. 27 - derde deel
Buiten de specificaties van het bestek. Dit heeft een impact op de standaardisatie van dit systeem binnen De Lijn en leidt tot meerkosten. Hiervoor werd 0,5 punt in mindering gebracht.
Zelfbevrijding met een Ø 100 mm - art. 21 - derde deel
Niet bevestigd en de afstand tussen deurpanelen < 100mm. Hiervoor werd 1,5 punt in mindering gebracht.

De offerte van de firma Iveco wijkt af op volgende punten:

Sluitingstijd deuren - art. 21 - derde deel.
Aangezien Iveco in haar eerste offerte geen uitsluitsel geeft voor wat betreft de openings- en sluitingstijden van de deuren heeft De Lijn tijdens de onderhandelingen hierover een bijkomende vraag gesteld. Iveco heeft tijdens de onderhandelingen hierop geen eenduidig antwoord gegeven. Hiervoor werden 0,5 punten in mindering gebracht.
Gebruik B30 - art. 3 - derde deel.
De inleidende brief bij de offerte vermeldt dat Iveco zich op dit moment nog niet ten volle kan engageren voor het gebruik van B30. Hiervoor heeft De Lijn 1 punt in mindering gebracht.
Debiet vulling dieselreservoir - art. 15.1 - derde deel.
Onder de specificaties van het bestek. De vultijd wordt hierdoor langer en heeft een beperkte impact op het onderhoud, waardoor De Lijn hiervoor 0,5 punten heeft in mindering gebracht,

2° Onderdeel: Uitbreiding en/of verbetering van de kwaliteitsvoorschriften van het bestek (4 pt)

Tevens werd rekening gehouden met een eventuele uitbreidingen en/of verbeteringen van de kwaliteits- en onderhoudsvoorschriften; zij werden beschouwd als een verhoging van de kwaliteit van het voertuig en als dusdanig beoordeeld.
Van Hool, VDL en Volvo maken gebruik van PEM (permanente magneet) technologie voor de elektrische aandrijfmotor-generator wat de efficiëntie ten goede komt. Hiervoor wordt 1 punt toegekend.

Van Hool en VDL maken geen gebruik van een tandwiel-reductiekast of versnellingsbak wat het onderhoud ten goede komt. Hiervoor wordt 1 punt toegekend.
Van Hool, VDL en Iveco maken gebruik van een batterijen met een ruime capaciteit wat de levensduur ervan ten goede komt. Gezien de belangrijke impact van het energieopslagsysteem tijdens de gebruiksduur van de bus, kent De Lijn hiervoor 2 punten toe."

Dit resulteert voor Onderdeel 1 en Onderdeel 2 in volgend resultaat:

	Onderdeel 1	Onderdeel 2	Totaal score Criterium 6
Van Hool nv	1,5	4	5,50
VDL Bus	3,5	4	7,50
Volvo	0	1	1,00
Iveco	2	2	4,00

".

12.1. In het eerste middelonderdeel betoogt de verzoekende partij samengevat in de eerste plaats dat het bestek bepaalt dat de constructeur ervoor moet zorgen dat de aangeboden autobussen ook kunnen rijden op 30% biodiesel (B30) en dat duidelijk in haar BAFO werd bevestigd dat het gebruik van B30 biodiesel is toegelaten zonder restricties, dat de Raad van State in het schorsingsarrest nr. 226.057 van 14 januari 2014 bevestigde dat uitdrukkelijke toelating voor het gebruik van B30 biodiesel in de BAFO was opgenomen en dat zij vervolgens in een brief van 20 januari 2014 voor de goede orde aan de verwerende partij bevestigde dat de bussen die zij in haar BAFO voorstelde en de bussen voorgesteld door de gekozen inschrijver VDL over identiek dezelfde motoren met dezelfde aandrijflijn beschikken "zoals vastgesteld in de bestreden beslissing". "Desalniettemin heeft VVM - in strijd met voormelde uitvoerige elementen - in de Bestreden Beslissing ten onrechte haar standpunt behouden alsmede de puntentoekenning voor wat dit punt betreft ongewijzigd gelaten. De VVM heeft zich in de Bestreden Beslissing louter toe beperkt haar besluit enigszins te nuanceren door te stellen dat zij niet eenduidig kan vaststellen dat de aangeboden autobussen kunnen rijden op B30 biodiesel".

De verzoekende partij besluit dit onderdeel als volgt:

> "37. Deze door de VVM vermeende afwijking van de voorschriften van het bestek […], met name dat uit de offerte van de verzoekende partij niet eenduidig kan worden vastgesteld dat de autobussen kunnen rijden op B30 biodiesel, mist enige feitelijke grondslag, en heeft tot gevolg dat de Bestreden Beslissing de materiële motiveringsplicht kennelijk schendt.
>
> 38. De VVM vermeldt nu ook in de Bestreden Beslissing voor het eerst de individuele puntenaftrek voor wat betreft de betwiste beoordeling van de subsubgunningscriteria (waaronder ook het gebruik van B30 biodiesel) doch blijft in gebreke de individuele weging van elk subsubgunningscriteria op te nemen waardoor bezwaarlijk kan worden uitgemaakt of de correctie van deze grief voldoende is om het puntenverschil tussen de verzoekende partij en VDL in de Bestreden Beslissing (1,44 punten) te overbruggen. De VVM heeft in haar beoordeling van de BAFO van de verzoekende partij wat betreft het gebruik van B30 1 punt in mindering gebracht. Deze ongegronde beoordeling heeft aldus minstens een rechtstreekse invloed van 1 punt op de puntenscore toegekend aan Van Hool met betrekking tot subgunningscriterium 6 "Kwaliteitsvoorschriften", en op de uiteindelijke beslissing tot gunning van perceel 1 aan VDL."

12.2. In de mate dat wordt opgeworpen dat de verwerende partij thans wel "de individuele puntenaftrek voor wat betreft de betwiste beoordeling van de subsubgunningscriteria (waaronder ook het gebruik van B30 biodiesel)" vermeldt doch in gebreke blijft de individuele weging van elk subsubgunningscriterium op te nemen, blijkt het voor de Raad van State niet duidelijk of het niet vermelden van de weging van elk "subsubgunningscriterium" als grief wordt opgeworpen dan wel bedoeld is als uiteenzetting van het belang. Door haar gebrekkige opbouw kan die uiteenzetting niet bijdragen tot het ernstig bevinden van het middel.

12.3. Het bijzonder bestek bepaalt in deel drie, hoofdstuk "Onderbouw", artikel 3 "Algemeen" (blz. 59) onder meer:

> "De constructeur moet ervoor zorgen dat de aangeboden autobussen ook kunnen rijden op 30% biodiesel (B30).
> Zowel de dieselmotor, alle brandstofleidingen, reservoirs en eventuele warmwater generatoren op dieselbrandstof moeten aangepast zijn voor het rijden op B30.
> Ook moeten zij in hun offerte aangeven wat de technische en onderhoud implicaties zijn bij het aanwenden van B30.
> De dieselbrandstof en dieselmengsels moeten voldoen aan de Europese brandstofstandaard EN 590.

Alle biodiesels moeten voldoen aan de Europese biodiesel standaard EN14214."

In het schorsingsarrest nr. 226.057 van 14 januari 2014 alsook in het gunningsverslag waarop de bestreden beslissing steunt wordt kort weergegeven wat de verzoekende partij in de loop van de gunningsprocedure voorstelde over het gebruik van biodiesel B30.

In het mondeling advies ter terechtzitting beoordeelde het auditoraat de betrokken grieven onder meer zoals volgt.

> Inhoudelijk wordt in dit onderdeel niet *prima facie* aangetoond dat de verwerende partij niet van oordeel kon zijn dat niet eenduidig vaststond dat de door de verzoekende partij aangeboden bussen kunnen rijden op B30 biodiesel nu dit in de eerste offerte eerst onder randvoorwaarden toegelaten was, de verzoekende partij vervolgens tijdens de onderhandelingen in haar antwoord van 26 juli 2013 op een vraag naar de randvoorwaarden voor gebruik van biodiesel B30 stelt dat de motorleverancier Cummins met de huidige ervaringen met hun euro 6 motor nog geen vrijgave kan geven voor biodiesel B30 maar dat biodiesel B20 wel kan worden gebruikt mits naleving van de randvoorwaarden in bijlage 4 en ten slotte in een bijlage bij het onderhoudsplan bij de BAFO biodiesel B30 toelaat in een vermelding naast het onderdeel "Dieselmotor: brandstoftank(s)". Minstens is niet aangetoond dat de verwerende partij, in dat licht, niet mocht oordelen dat zij niet eenduidig kon vaststellen dat "naast voorzieningen voor de dieselmotor ook voorzieningen zijn genomen voor de omringende elementen die in contact komen met B30". De verzoekende partij doet in het verzoekschrift weliswaar gelden dat "Uiteraard alle nodige voorzieningen [zijn] genomen wat betreft de in het BAFO van de verzoekende partij aangeboden bussen opdat zowel de brandstofleidingen, aanwezige filters en eventuele warmwatergeneratoren aangepast zijn voor het rijden op B30 biodiesel", en dat het bestek overigens geenszins bepaalt dat dit nog eens uitdrukkelijk in de offerte zou moeten worden bevestigd. Zij lijkt er aldus aan voorbij te gaan dat zij zelf tijdens de onderhandelingen op een vraag had geantwoord dat motorleverancier Cummins in tegenstellling tot de vermelding in haar eerste offerte nog geen vrijgave kon geven voor biodiesel B30. Voorts toont zij niet concreet aan dat de voormelde voorzieningen werden opgenomen in de voorgestelde bussen.
>
> Het argument dat in een brief van 20 januari 2014 werd bevestigd dat de bussen voorgesteld door de verzoekende partij over identiek dezelfde motor en aandrijflijn beschikken als de bussen voorgesteld door VDL toont, daargelaten of dit zo is, alleen daarom al het tegendeel niet aan. Anders dan de verzoekende partij opwerpt, lijkt dit ook niet te zijn bevestigd in de bestreden beslissing.

Daarnaast is er de vaststelling in de bestreden beslissing dat niet direct geantwoord wordt op de technische en onderhoudsimplicaties van het aanwenden van biodiesel B30, dat in de BAFO enkel in voetnoten in de bijlage aan het onderhoudsplan naar biodiesel in het algemeen niet specifiek biodiesel B30 wordt verwezen en, zoals in de eerste offerte, wederom naar "Service Bulletins" van Cummins zonder dat deze worden bijgevoegd. De verzoekende partij betoogt daaromtrent enkel dat deze verwijzingen dienden "om zonodig technische specificaties te verduidelijken of om alternatieven te bieden indien zou worden afgeweken van het onderhoudshandboek" maar toont hiermee niet aan dat de technische en onderhoudsimplicaties van het aanwenden van biodiesel B30 duidelijk waren. Dat het ging om strikt bijkomende informatie, "waartoe de VVM toegang werd verleend op de portaalwebsite van Cummins (Quickserve online)" is een bewering die niet concreet wordt aangetoond en die de verwerende partij in haar nota betwist.

Deze laatste stelt in de nota voorts via internet enkel toegang te hebben gehad tot een vrij te raadplegen versie nr. 13 van 31 oktober 2007 en merkt op, en dit lijkt bevestigd in het voorgelegde stuk 25, dat daarin Cummins-motoren slechts worden vrijgegeven tot biodiesel B20, en dan nog met randvoorwaarden, dat in dit "Service Bulletin" verder een onderscheid wordt gemaakt tussen de vereisten voor gebruik van Biodiesel in Cummins Motoren ("Requirements for Using Biodiesel Fuel in Cummins Engines") en opslagvereisten voor biodiesel ("Biodiesel Fuel Storage") en dat voor biodiesel tot B5 blijkbaar gebruik in alle Cummins-motoren is toegestaan terwijl het gebruik van tot biodiesel B20 enkel in welbepaalde motoren is vrijgegeven. De verwerende partij erkent in de nota weliswaar dat er mogelijk recentere versies zijn die het gebruik vrijgeven voor biodiesel B30 met randvoorwaarden, of andere technische ingrepen vereist zijn om dit gebruik mogelijk te maken, maar dat dit precies is wat moest worden gewaarborgd en verduidelijkt door de deelnemers die op dat punt in hun initiële offerte onvoldoende duidelijkheid hadden verschaft en dus onder meer door de verzoekende partij. Zoals al gezegd toont de verzoekende partij niet *prima facie* aan dat de verwerende partij niet van oordeel kon zijn dat zij dit onvoldoende heeft gedaan.

Evenmin lijkt deze beoordeling uitgesloten door het schorsingsarrest nr. 226.057 nu de wezenlijke schorsingsgrond slechts inhield dat uit de motivering van de eerste inmiddels ingetrokken gunningsbeslissing, niet afdoende bleek dat de verwerende partij rekening had gehouden met de vermeldingen in de BAFO van de verzoekende partij, hetgeen thans wel het geval is".

De Raad van State valt deze conclusies van het auditoraatsadvies bij. Er lijkt in het middelonderdeel niet te zijn aangetoond

dat de scorevermindering voor de offerte van de verzoekende partij met één punt, wat het gebruik van biodiesel betreft, niet op deugdelijke motieven zou steunen.

12.4. Het eerste middelonderdeel is bijgevolg niet ernstig.

13.1. In het tweede onderdeel betoogt de verzoekende partij dat in de eerste gunningsbeslissing onder andere wordt gesteld dat de verzoekende partij de zogenaamde "zelfbevrijding" met een diameter van 100 mm niet zou bevestigd hebben, maar dat het bestek niet vereist dat nog eens afzonderlijk en uitdrukkelijk bevestigd wordt in de offerte dat de door de kandidaten aangeboden bussen aan dit criterium voldoen, dat dit eveneens wordt bevestigd door het feit dat de modelbijlagen 4 (technische inlichtingenfiche) en 5 (inventaris) zoals bepaald in het bestek op geen enkele plaats vereisen om dit specifieke punt te bevestigen, dat de door haar aan haar BAFO bijgevoegde technische beschrijving daarenboven stelt dat enkel specifieke afwijkingen van het bestek worden vermeld en dat zij ook niet in de initiële offerte op enige wijze heeft aangegeven dat zij niet aan deze vereiste voldoet. Zij verwijst voorts ten overvloede naar het proces-verbaal van vaststelling van 13 januari 2014 zoals opgesteld door het onafhankelijk controle organisme AIB Vinçotte, in aanwezigheid van een gerechtsdeurwaarder, dat bevestigt dat bij de deuren op een voertuig van categorie M3, die overeenstemmen met de deuren van de hybride stadsbussen zoals voorgesteld in haar BAFO, de zelfbevrijding van een met weefsel beklede cilinder met een diameter van 100 mm, die transversaal tussen de panelen van de gesloten deur geklemd wordt, mogelijk is indien deze teruggetrokken wordt met een kracht die duidelijk kleiner is dan 18 daN en dat deze stukken per aangetekend schrijven van 20 januari 2014 aan de verwerende partij werden bezorgd.

"Niettegenstaande voorgaande elementen" heeft de verwerende partij volgens de verzoekende partij haar standpunt in haar nieuwe gunningsbeslissing ten onrechte behouden en bijkomend "louter informatief verwezen naar een ander dossier met referentie 220 C".

Op dat laatste punt benadrukt de verzoekende partij dat er tijdens de onderhandelingsperiode die voorafging aan het indienen van het BAFO een discussie is geweest met betrekking tot de zelfbevrijding van de deuren voor de

bussen in het dossier met referentie 220 C doch bevestigt zij "dat deze discussie waarover eveneens geantwoord werd in het schrijven van Van Hool dd. 26 juli 2013, uitsluitend en alleen betrekking had op dat welbepaa1d dossier met andere bestellingen, inzonderheid in het raam van de bestelling VVM 220C voor 27 AG300 bussen, waarnaar de VVM in de Bestreden Beslissing ten onrechte verwijst", dat dit voor de goede orde ook door haar werd bevestigd per aangetekend schrijven van 20 januari 2014, dat de verwerende partij dit niet heeft betwist, dat de discussie in dat ander dossier 220 C bovendien "een mogelijke leverprobleem [betrof] bij een bepaalde leverancier van de standaard voorgestelde deurrubbers waardoor zich de vraag gesteld werd naar de conformiteit met de zelfbevrijdingsvereisten van de technische specificaties van de eventuele andere gekozen deurrubbers bij een andere leverancier. […]", dat "[e]r […] nooit enige discussie [is] geweest over de specificaties van de elektrische deuren en de deurenrubbers die in het BAFO van de verzoekende partij werden aangeboden (cf 44 supra)" en dat "wat dit ander dossier betreft de discussie omtrent de leveringsproblemen van de deurenrubbers opgelost is". Er kan volgens haar dienvolgens geen enkel verband worden gelegd tussen de problematiek die zich heeft voorgedaan in dat ander dossier 220 C en voorliggend dossier en de "louter informatieve" verwijzing naar het 220 C dossier getuigt aldus van het gebrek van onderbouw van het standpunt van de verwerende partij.

Zij besluit dit onderdeel:

> "48. Op basis van het voorgaande blijkt aldus duidelijk dat de door de verzoekende partij voorgestelde bussen - in weerwil van hetgeen vermeld wordt in de Bestreden Beslissing -voldoen aan de vereiste inzake zelfbevrijding, en dat dit afdoende bleek uit de technische karakteristieken voorzien in de door de verzoekende partij ingediende offerte.
> Omwille van het feit dat de VVM hier geen rekening mee heeft gehouden en verkeerdelijk voorhoudt dat de naleving van deze vereiste niet blijkt uit de door de verzoekende partij ingediende BAFO, schendt de Bestreden Beslissing de materiële motiveringsverplichting.
> 49. De VVM vermeldt nu ook in de Bestreden Beslissing voor het eerst de individuele puntenaftrek voor wat betreft de betwiste beoordeling van de subsubgunningscriterium van de zelfbevrijding, doch blijft echter in gebreke ook de individuele weging van dit subsubgunningscriterium op te nemen waardoor bezwaarlijk kan worden uitgemaakt of de correctie van deze grief voldoende is om het puntenverschil tussen de verzoekende partij en VDL in de Bestreden Beslissing (1,44 punten) te overbruggen. De VVM

> heeft in haar beoordeling van de BAFO van de verzoekende partij wat betreft de zelfbevrijding 1 punt in mindering gebracht. Deze ongegronde beoordeling heeft aldus minstens een rechtstreekse invloed van 1 punt op de puntenscore toegekend aan Van Hool met betrekking tot subgunningscriterium 6 'Kwaliteitsvoorschriften', en op de uiteindelijke beslissing tot gunning van perceel 1 aan VDL."

13.2. Wat betreft het in gebreke blijven de individuele weging van elk subsubgunningscriteria op te nemen, kan volgens de Raad van State de beoordeling van hetzelfde punt in het eerste onderdeel, na randnummer 12.2, hier dienovereenkomstig gelden.

13.3. Het middelonderdeel betreft de volgende vereiste in deel 3, hoofdstuk "Bovenbouw", artikel 21 "Deuren " (blz. 88 – 89) van het bestek:

> "De randen van de deuren die bij het sluiten in contact kunnen komen met de reizigers, worden over de ganse hoogte voorzien van soepele rubberen boorden. De karakteristieken van deze boorden worden zodanig vastgelegd dat het mogelijk is een met weefsel beklede cilinder met een diameter van 100 mm, die transversaal tussen de panelen van de gesloten deur geklemd wordt, terug te trekken met een kracht kleiner dan 18 daN."

De verzoekende partij erkent in het middel dat de deuren aldus vanuit technisch perspectief de voormelde bevrijdingsmethode dienen toe te laten, dit wil zeggen dat de rubberen boorden aan de deuren samengenomen minstens 100 mm dienen te betreffen, alsook dat zij op dit punt in haar eerste offerte niet uitdrukkelijk was ingegaan, maar meent dat dit ook niet is vereist en dat dit stilzwijgen de bevestiging is dat aan deze vereiste wordt voldaan.

In de huidige stand van het geding dient echter te worden vastgesteld dat de verwerende partij hierover tijdens de onderhandelingen een vraag heeft gesteld en dat de verzoekende partij hierop, in haar brief van 26 juli 2013, als volgt heeft geantwoord:

> "Bovenbouw
> 1.Zelfbevrijding mogelijkheid met een cyl Ø 100 mm eventueel te bevestigen en/of te bespreken.
> Deze vraag is niet specifiek voor dit dossier mbt hybridevoertuigen: tot nader order houdt De Lijn vast aan de specifieke eis met betrekking tot

> zelfbevrijding voor passagiers, te bewijzen met de cilinder van dia 100 mm en dus zullen de deurrubbers daaraan moeten voldoen (weliswaar in dit geval in combinatie met elektrische deuren)".

Hiermee blijkt, anders dan aangevoerd in het middel, niet *prima facie* dat werd bevestigd dat wat werd aangeboden in de initiële offerte hieraan voldeed. Aangezien zoals de verzoekende partij zelf erkent, hierop niet meer uitdrukkelijk werd ingegaan in de BAFO, mocht de verwerende partij, zo lijkt, van oordeel zijn dat niet vaststond dat wat werd aangeboden hieraan voldeed.

Het argument dat uit het ontbreken van een andersluidende vermelding blijkt dat aan deze vereiste wordt voldaan, en dat dit wordt bevestigd door het feit dat noch de modelbijlagen 4 (technische inlichtingenfiche) en 5 (inventaris) bij het bestek vereisen dit specifiek punt te bevestigen, gaat minstens in deze omstandigheden, wanneer verduidelijking wordt gevraagd, niet op.

Dit geldt ook in de mate dat de verzoekende partij opmerkt dat de bij haar BAFO gevoegde technische beschrijving stelt dat daarin enkel specifieke afwijkingen worden vermeld. Voorts blijkt ook niet *prima facie* hoe dit noodzakelijk volgt uit de passage die zij daartoe citeert: "De hierna volgende beschrijving van dit voertuig volgt de nummering van het lastenboek; ze beperkt zich tot een extra toelichting van de technische fiche".

De verwijzing naar het proces-verbaal van vaststelling van 13 januari 2014 meegedeeld bij brief van 20 januari 2014 leidt niet tot een andere conclusie. Dit stuk werd immers opgesteld en meegedeeld na de onderhandelingen en na de termijn gegeven om op vragen te antwoorden en om een BAFO in te dienen. De verwerende partij kon met dit stuk van de verzoekende partij dan ook geen rekening te houden zonder de gelijke behandeling van de inschrijvers te schenden. Evenmin wordt aangetoond dat de verwerende partij, omdat de verzoekende partij alsnog een stuk indient na een schorsingsarrest, gehouden was om in een bijkomende onderhandelingsronde te voorzien met alle andere inschrijvers om alsnog met dit stuk rekening te houden.

In de mate dat de verwijzing naar het andere dossier 220 C wordt betwist, lijkt de beoordeling ook zonder deze verwijzing op draagkrachtige motieven te berusten en lijkt deze grief bijgevolg een niet determinerend motief te betreffen. Dit wordt trouwens bevestigd door de toevoeging “louter informatief” in het gunningsverslag zelf.

Er lijkt in het middelonderdeel aldus niet te zijn aangetoond dat de scoreverminderingvoor de offerte van de verzoekende partij met één punt, wat de zelfbevrijding betreft, niet op deugdelijke motieven zou steunen.

13.4. Ook het tweede middelonderdeel is bijgevolg niet ernstig.

14.1. De verzoekende partij betoogt in het derde middelonderdeel in wezen dat, inzake de sluitingstijd deuren, geen enkel document uit haar BAFO toelaat om te besluiten dat deze zogezegd “buiten de specificaties van het bestek” zou zijn, dat “het Bestek noch de Bestreden Beslissing [vereisen] dat nog eens afzonderlijk en uitdrukkelijk bevestigd zou worden dat de door de inschrijvers aangeboden bussen aan dit criterium zouden voldoen”, dat in tegenstelling tot hetgeen de verwerende partij in de bestreden beslissing stelt dit punt daarenboven nooit (noch mondeling noch schriftelijk) tijdens de onderhandelingen werd opgeworpen, dat dit overigens uitdrukkelijk blijkt uit de schriftelijke vragenlijst van de verwerende partij waarin hierover geen enkele vraag gesteld werd, dat zij dan ook niet kon verwachten dat zij de conformiteit van de bussen wat betreft de sluitingstijden nog eens uitdrukkelijk diende te bevestigen en dat er overigens nooit enige discussie is geweest over de specificaties van de elektrische deuren die in haar BAFO werden aangeboden. Ten overvloede verwijst zij ook hier naar het voormelde proces-verbaal van vaststelling van 13 januari 2014, dat “bevestigt dat de tijd die nodig is voor het openen en sluiten van de deuren op een voertuig van categorie M3, dewelke overeenstemmen met de deuren van de hybride stadsbussen zoals voorgesteld in het BAFO van de verzoekende partij, maximum 2 sec (+/- 0,5 sec) duurt”, stukken die per aangetekend schrijven van 20 januari 2014 aan de verwerende partij werden bezorgd.

“Niettegenstaande voorgaande elementen” heeft de verwerende partij volgens de verzoekende partij haar standpunt in haar nieuwe

gunningsbeslissing ten onrechte behouden en bijkomend “louter informatief” verwezen naar een ander dossier met referentie 220 C.

Zij erkent dat zij in dat dossier met referentie 220 C inderdaad in haar BAFO van 28 juni 2012 een licht voorbehoud had gemaakt met betrekking tot de sluitingstijden van de deuren doch betoogt dat hieraan door haar sinds enige tijd werd tegemoet gekomen: “Zo kan bijvoorbeeld duidelijk geïllustreerd worden uit een ander en meer recent dossier met referentie 220 F dat de verzoekende partij al enige tijd geen voorbehoud meer maakt met betrekking tot de sluitingstijden van deze deuren. […] De “louter informatieve” verwijzing naar het 220 C dossier getuigt van het gebrek van onderbouw van het standpunt van de verwerende partij.

Zij besluit dit onderdeel:

> “58. Doordat de VVM verkeerdelijk voorhoudt dat de door de verzoekende partij ingediende BAFO wat betreft de sluitingstijd van de deuren van de bussen buiten specificaties is van het bestek, schendt de Bestreden Beslissing de materiele motiveringsverplichting.
> 59. De VVM vermeldt nu ook in haar nieuwe gunningsbeslissing voor het eerst de individuele puntenaftrek voor wat betreft de betwiste beoordeling van het subsubgunningscriterium van de sluitingstijd, doch blijft in gebreke ook de individuele weging van dit subsubgunningscriterium op te nemen waardoor bezwaarlijk kan worden uitgemaakt of de correctie van deze grief voldoende is om het puntenverschil tussen de verzoekende partij en VDL in de Bestreden Beslissing (1,44 punten) te overbruggen. De VVM heeft in haar beoordeling van de BAFO van de verzoekende partij wat betreft de zelfbevrijding 0,5 punt in mindering gebracht. Deze ongegronde beoordeling heeft aldus minstens een rechtstreekse invloed van 0,5 punt op de puntenscore toegekend aan Van Hool met betrekking tot subgunningscriterium 6 ‘Kwaliteitsvoorschriften’, en op de uiteindelijke beslissing tot gunning van perceel 1 aan VDL.”

14.2. Wat betreft het in gebreke blijven de individuele weging van elk subsubgunningscriterium op te nemen, kan volgens de Raad van State ook hier de beoordeling van hetzelfde punt in het eerste middelonderdeel, na randnummer 12.2, dienovereenkomstig gelden.

14.3. Het bestek bepaalt in deel drie, hoofdstuk “Bovenbouw”, artikel 21 “deuren” onder meer (blz. 88):

"De bewegingen, zowel bij het openen en het sluiten van de deuren duren 2 sec. (± 0,5 sec)".

14.4. In het mondeling advies ter terechtzitting beoordeelde het auditoraat de betrokken grieven onder meer zoals volgt.

De verzoekende partij meent dat ten onrechte werd geoordeeld dat de sluitingstijd deuren buiten deze specificaties is nu zij in de technische beschrijving bij haar BAFO uitdrukkelijk vermeldt "de bediening en de beveiliging van de deuren (geïntegreerd in het multiplexsysteem) conform zijn met het lastenboek".

Vastgesteld kan worden dat dezelfde passage reeds was opgenomen in de technische beschrijving bij de eerste offerte. Daarnaast was telkens onder "Beveiliging" ook vermeld:

"De aangeboden uitvoering voldoet aan het lastenboek.
Bij defect van de veiligheidssystemen wordt dit gemeld in het display bij de chauffeur".

Volgens de bestreden beslissing werd, aangezien niets over de conformiteit met de sluitingstijd was vermeld, de verzoekende partij daarover tijdens de onderhandelingen een vraag gesteld. De verwerende partij herhaalt dit in de nota maar de verzoekende partij betwist dit en stelt niet ten onrechte dat dergelijke vraag in ieder geval niet is opgenomen in de brief van 5 juli 2013.

De verwerende partij benadrukt in de nota voorts dat de sluitingstijd van de deuren iets anders is dan "bediening en beveiliging" en dat dit wordt bevestigd doordat de eis van de sluitingstijd in het bestek onder de subrubriek "Concept" (blz. 87-89) van voormeld artikel 21 staat terwijl de "Bediening en beveiliging" een eigen rubriek (blz. 89 – 97) vormen. Dit laatste lijkt juist maar tegelijk dient te worden vastgesteld dat ook onder die rubriek, bij "2. Bediening van de automatische deuren door de reizigers" sub b) "Sluiten" onder meer wordt vermeld "Twee seconden later" – bedoeld is "één seconde (+/- 0,5 sec) nadat de deur volledig geopend is zal aan de deur een zoemer in werking treden. Dit om de reizigers ervan te verwittigen dat de deur op het punt staat dicht te gaan" - zal de deur automatisch sluiten". Anderzijds wordt vermeld "De totale tijd voor de cyclus, openen deuren – zoemer – sluiten deuren, mag slechts 7 sec. (+/- 0,5 sec) zijn", en bij "4 Bediening van de uitgangsdeur – handbediend (dwangbediening) wordt sub b) "Sluiten" in fine vermeld: "De totale duur van de cyclus, deuren openen – sluiten – veiligheidstijd, bedraagt 10 sec. (+/- 0,5 sec)".

In het licht van deze laatste tijden van openen en sluiten deuren staat in de huidige stand van het geding, en daargelaten of daarover tijdens de onderhandelingen al dan niet een vraag werd gesteld, niet *prima facie* vast dat een verklaring dat de offerte inzake "bediening en beveiliging" conform is met de bestekeisen" noodzakelijk de bevestiging inhoudt van de overeenstemming van het aangebodene met de eis inzake de sluitingstijd opgenomen onder "concept".

Het argument dat het bestek geen dergelijke uitdrukkelijke bevestiging vereist, leidt niet *prima facie* tot een andere conclusie nu de verzoekende partij blijkbaar zelf uitgaat van een bevestiging.

De verwijzing naar het proces-verbaal van vaststelling leidt niet tot een andere conclusie om de redenen reeds uiteengezet bij het tweede onderdeel.

Minstens kan inzake dit onderdeel worden opgemerkt dat hetzelfde euvel bij VDL werd vastgesteld zodat dit op zich niet de rangschikking lijkt te hebben bepaald. Zelfs indien aangenomen zou worden dat de verzoekende partij wel voldoet, zo de overeenstemming niet uitdrukkelijk zou moeten worden bevestigd, blijkt thans niet *prima facie* waarom dan dit vermoeden niet ook voor VDL zou kunnen gelden, zodat de verzoekende partij geen belang lijkt te hebben bij deze grief alleen.

In de mate dat ook in dit onderdeel de verwijzing naar het andere dossier 220C wordt betwist, lijkt dit ook hier een niet determinerend motief te betreffen. Dit wordt trouwens bevestigd door de toevoeging "louter informatief" in het gunningsverslag zelf.

De Raad van State valt deze conclusies van het auditoraatsadvies bij. Er lijkt in het middelonderdeel niet te zijn aangetoond dat de scorevermindering voor de offerte van de verzoekende partij met een half punt, wat de sluitingstijd van de deuren betreft, niet op deugdelijke motieven zou steunen.

14.5. Het derde middelonderdeel is niet ernstig.

Vierde onderdeel

15.1. In dit onderdeel betwist de verzoekende partij in de eerste plaats de beoordeling van de praktische capaciteit van de door haar aangeboden bussen, zoals uiteengezet onder het gunningscriterium 4 van de bestreden beslissing.

Dit zesde gunningscriterium in het bestek en vierde gunningscriterium in het gunningsverslag wordt in het bestek omschreven als volgt:

"6. Aantal Plaatsen – praktische capaciteit

Van de aangeboden voertuigen zal door De Lijn de praktische capaciteit bepaald worden op basis van volgende voorwaarden en formule.
Een maximum van 5,5 reizigers/m² wordt sowieso aangenomen voor elke staoppervlakte met een minimum breedte van 0,8 m.
De bovenstaande maximaal aantal reizigers is geldig voor platformen met volgende voorwaarden:

- toegankelijk via een buitendeur
- een breedte die minstens gelijk is aan de vrije doorgang van de aansluitende deur
- een diepte heeft die de helft van de breedte van de autobus overtreft.

De praktische capaciteit van de overblijvende gangen (of platformen) bepalen we aan de hand van de volgende formule.

$$\text{reizigers/m}^2 = 5{,}5x \underbrace{\text{clg} \times \left(\frac{L^{1,25xb}}{L}\right)^2}_{A} \times \underbrace{\left(1{,}5 - 5 \times \frac{AR}{10}\right)}_{B} \times \underbrace{\left(1 - \frac{\%h}{100}\right)}_{C} \times \underbrace{\left(1 - \frac{HT}{800}\right)}_{D}$$

Variabele waarden van de ruimte:
L= lengte
B= breedte
Clg = correctiefactor lange gang
AR = aantal richtingen (1 = open gang / 2 = doodlopende gang)
%h = helling in vloerverloop
HT = som van de hoogtes van de verschillende treden nodig om deze sta-oppervlakte te bereiken

Uit bovenstaande formule leiden we af dat de maximale waarde van 5,5 reizigers/m² vermindert naarmate de gangen:

- smaller zijn dan 0,8m (b, factor A)
- langer zijn (L, factor A)
- doodlopend zijn (AR = 2, factor B).
- hellingen voorkomen in het vloerverloop (%h, factor C)
- zich dwars treden bevinden op deze sta-oppervlakte (HT, factor D)

Op deze waarde zal degressief een bijkomende correctie worden toegepast in functie van de lengte van deze gangen indien zij een verbinding vormen tussen 2 deuren.
Indien een staoppervlakte in een gang breder is dan 0,8 m, dan wordt hierop ook deze correctie toegepast.

Elke oppervlakte die slechts toegankelijk is via treden zal bij het bepalen van de praktische capaciteit een capaciteitsvermindering hebben in verhouding tot het aantal treden en het verschil in vloerhoogte.
Elke oppervlakte van een platform, dat door de bewegingen van de deuren wordt bestreken, geeft een vermindering van de praktische capaciteit.
Bij de vergelijking van de inschrijvingen zal aan de inschrijver met de hoogste praktische capaciteit 6 punten worden toegekend. De overige inschrijvers bekomen een score van 6 punten verminderd met 0,6 punten per plaats minder dan de inschrijver met de hoogste praktische capaciteit tot een maximum van 10 plaatsen.
Dit gunningcriterium vertegenwoordigt 6 punten."

De beoordeling in het gunningsverslag, waarop de bestreden beslissing steunt, luidt:

"Resultaat voor criterium 4: practische capaciteit (6 pt.)
Teneinde de beoordeling van het aantal plaatsen en de doorstroming zo objectief mogelijk te maken werd een formule in het bestek opgegeven waardoor de stacapaciteit in de gangen verminderd wordt naargelang de topologie van de gangen.
De toepassing van de formule zoals beschreven in het bestek gaf volgende resultaat:

	Praktische capaciteit	Score
Van Hool nv	60	6,00
VDL Bus	60	6,00
Volvo	55	3,00
Iveco	56	3,60

[…]".

15.2. De verzoekende partij voert aan dat, hoewel de verwerende partij ervan uitgaat dat in de door haar in haar BAFO aangeboden bussen in een door dieselmotor aangedreven luchtcompressor is voorzien, de berekening door de verwerende partij van de praktische capaciteit blijkt te zijn gemaakt op grond van het stoelenplan aangepast voor de inbouw van een elektrische compressor, waardoor zij ten onrechte voor deze beide criteria (praktische capaciteit en elektrische hulpaggregaten) wordt gepenaliseerd.

In de huidige stand van het geding volstaat voor de Raad van State de vaststelling dat de verzoekende partij in het verzoekschrift niet concretiseert hoe uit deze beoordeling blijkt dat rekening werd gehouden met het stoelenplan aangepast voor de inbouw van een elektrische compressor noch dat een

berekening op basis van een ander stoelenplan tot een betere capaciteit en hogere score dan de gekozen inschrijver zou leiden.

16.1. Vervolgens betwist de verzoekende partij de beoordeling van haar verworven ervaring onder het gunningscriterium 7 van de bestreden beslissing.

Dit negende gunningscriterium in het bestek en zevende gunningscriterium in het gunningsverslag wordt in het bestek omschreven als volgt:

> "9. De verworven ervaring en de referenties van het aangeboden materiaal
> Bij de vergelijking van de inschrijvingen zullen vooral de eerdere ervaringen van de hybride aandrijflijncomponenten inclusief energieopslag worden gebruikt om de aanbieding te quoteren.
> En dit op basis van beproefde technologie en gestaafd met referenties van eerdere leveringen/realisaties.
>
> Referenties van uitvoeringen van een flexibele afsluitbare stuurpost, inclusief de posities van de bedieningselementen, die in overeenstemming zijn met het bestek, zullen positief beoordeeld worden.
>
> Referenties van de toegankelijke uitvoering van de bus, o.a. klapstoelen, oprijplaat en podesten, die in overeenstemming zijn met het bestek, zullen positief beoordeeld worden.
>
> Referenties van uitvoering van de klimatisering van de bus, die in overeenstemming zijn met het bestek, zullen positief beoordeeld worden.
>
> Dit gunningcriterium vertegenwoordigt 7 punten."

De beoordeling in het gunningsverslag, waarop de bestreden beslissing steunt, luidt:

> "<u>Resultaat voor criterium 7: verworven ervaringen (7 pt.)</u>
>
> <u>Ervaring hybride aandrijving en energieopslag</u>
> De firma Van Hool biedt in zijn offerte een seriële hybride aandrijving van Siemens aan die we reeds kennen uit onze bestaande hybride vloot. Gezien onze positieve ervaring tot vandaag kennen we hiervoor een meerwaarde toe. Het energieopslagsysteem (batterijpakket) verschilt van de reeds

geleverd hybride voertuigen en hiervoor werden geen referenties in de offerte toegevoegd.
De firma VDL biedt in zijn offerte een seriële hybride aandrijving van Siemens aan die we reeds kennen uit onze bestaande hybride vloot. APTS, een onderdeel van de VDL groep, heeft wel reeds enkele jaren ervaring met deze aandrijving, alsook Wright bus (samenwerking met VDL in UK) die een vergelijkbare aandrijving aanbiedt en waarvan in Londen een aantal bussen in dienst zijn. De ervaring van VDL met deze aandrijflijn is beperkter, maar gezien onze positieve ervaring tot vandaag kennen we hiervoor een beperkte meerwaarde toe. VDL biedt een ander energieopslagsysteem (batterijpakket) aan, zonder toevoeging van referenties.
De firma Volvo heeft het grootste aantal hybride bussen met een aandrijving van het type ISAM geleverd. Het betreft ruim 900 hybride bussen, waardoor de meeste ervaring wordt aangetoond. Hiervoor kent De Lijn belangrijke meerwaarde toe.
De ervaring van Iveco met de aangeboden hybride aandrijving is vrij nieuw. De gebruikte hybride aandrijving door Iveco is een BAE-aandrijving; reeds meer dan 5000 voertuigen zijn hiermee uitgerust, eveneens op de Amerikaanse markt. Gezien Iveco heden meer dan 170 leveringen en bestellingen lopende heeft voor de Europese markt en samenwerkt met een wereldspeler betreffende de aangeboden aandrijving, kent De Lijn hiervoor een beperkte meerwaarde toe.

<u>Referenties en uitvoering stuurpost.</u>
Volvo en Iveco hebben in hun offerte geen referenties opgegeven voor wat betreffende dit item. Van Hool en VDL hebben een uitgebreide referentielijst toegevoegd aan hun offerte.

<u>Toegankelijkheid</u>
Volvo en Iveco hebben in hun offerte geen referenties opgegeven voor wat betreffende dit item. Van Hool en VDL hebben een uitgebreide referentielijst toegevoegd aan hun offerte.

<u>Klimatisatie, verwarming en ventilatie.</u>
Volvo en Iveco hebben in hun offerte geen referenties opgegeven voor wat betreffende dit item. Van Hool en VDL hebben een uitgebreide referentielijst toegevoegd aan hun offerte.

Dit resulteert in volgend resultaat:

	score
Van Hool nv	6,00
VDL Bus	5,00
Volvo	4,00
Iveco	2,00

[…]”.

16.2. De verzoekende partij voert aan dat uit deze beoordeling blijkt dat er geen rekening werd gehouden met de ervaring die zij heeft in het leveren van hybride bussen en dit in schril contrast met de geringe ervaring waarover de gekozen inschrijver beschikt die overigens in zijn offerte dezelfde hybride technologie en componenten aanbiedt.

In de huidige stand van het geding volstaat de vaststelling dat de verzoekende partij op dit punt hoger scoort dan de gekozen inschrijver en dat in de beoordeling verschillen in ervaring worden vastgesteld. De verzoekende partij die in het verzoekschrift ook niet concreet bepaalde opmerkingen bij haar ervaring betwist zoals de vaststelling dat geen referenties worden voorgelegd voor het batterijpakket dat verschilt van de reeds geleverde hybride bussen toont in dat licht niet concreet aan dat geen of onvoldoende rekening werd gehouden met verschillen in ervaring. Evenmin concretiseert zij het argument dat de gekozen inschrijver in haar offerte dezelfde hybride technologie en componenten aanbiedt.

17.1. Ten slotte betwist de verzoekende partij de beoordeling van "de gevolgen van de verschillende defecten hybride aandrijflijn", zoals uiteengezet als eerste onderdeel onder het gunningscriterium 8 "Hybride werking" van de bestreden beslissing.

Dit tiende gunningscriterium in het bestek en achtste gunningscriterium in het gunningsverslag wordt in het bestek omschreven als volgt:

> "10. Hybride werking
> Een voordeel zal gegeven worden aan die aannemer die ervoor zorgt dat bij elk defect aan de energieopslagcapaciteit, een verhoogde waarborg biedt, opdat het voertuig op veilige wijze nog ingezet kan worden en de exploitatie minimaal gehinderd wordt.
> De aannemer moet in zijn offerte aangeven onder welke omstandigheden of bij welke defecten dit kan gebeuren en wat de eventuele consequenties zijn voor de prestaties van de bus.
> Voor de beoordeling van de hybride aandrijving zal een voordeel worden gegeven op onderstaande eigenschappen:
> STOP & GO functie aan de halte/verkeerslichten.
> Vertrekken op pure elektrische energie aan de halte/verkeerslichten.
> Hulpaggregaten zoals airco, luchtcompressoren en servo zijn elektrisch aangedreven

Dit gunningcriterium vertegenwoordigt 5 punten."

De beoordeling in het gunningsverslag, waarop de bestreden beslissing steunt, luidt:

"Resultaat voor criterium 8: hybride werking (5 pt.)
In het bestek onder het gunningscriterium 'hybride werking' werd het volgende beschreven betreffende de elektrische aandrijving van hulpaggregaten:
'Een voordeel zal gegeven worden aan die aannemer die ervoor zorgt dat bij elk defect aan de energieopslagcapaciteit, een verhoogde waarborg biedt, opdat het voertuig op veilige wijze nog ingezet kan worden en de exploitatie minimaal gehinderd wordt.
De aannemer moet in zijn offerte aangeven onder welke omstandigheden of bij welke defecten dit kan gebeuren en wat de eventuele consequenties zijn voor de prestaties van de bus.
Voor de beoordeling van de hybride aandrijving zal een voordeel worden gegeven op onderstaande eigenschappen:
STOP & GO functie aan de halte/verkeerslichten.
Vertrekken op pure elektrische energie aan de halte/verkeerslichten.
Hulpaggregaten zoals airco, luchtcompressor en servo zijn elektrisch aangedreven'.

1° Onderdeel: Gevolgen bij verschillende defecten hybride aandrijflijn (2 pt.)
Gezien het belang voor de exploitatie en de mogelijke impact op de dienstverlening van defecten aan onderdelen van de hybride aandrijflijn heeft De Lijn de gevolgen bij de verschillende mogelijke defecten gevraagd.
Van de 4 inschrijvers geven VDL en Volvo de meest volledige beschrijving op van de mogelijke defecten van de verschillende onderdelen van de hybride aandrijflijn, inclusief de batterij, met het gevolg per onderdeel en de eventuele mogelijkheden om de dienst uit te rijden en/of de werkplaats te bereiken. Zowel VDL als Volvo maken gebruik van informatie rechtstreeks aangeleverd en onderbouwd door de leverancier van de aandrijflijn.
Van Hool geeft in de Technische Beschrijving van haar eerste offerte (identiek in de aangepaste offerte) slechts een zeer beknopte beschrijving, waar uitsluitend een defect aan de batterij wordt vermeld. Tijdens de onderhandelingen werd hierover een schriftelijke vraag gesteld, waarbij een ruimere beschrijving van de mogelijkheden bij het uitvallen van componenten werd opgevraagd. In de brief van 26 juli 2013 (ontvangen op 2 augustus 2013) wordt nog melding gemaakt van het uitvallen van de dieselmotor en van rijden in DE-modus, maar hierover is in de aangepaste offerte geen melding meer gemaakt. De impact van defecten op andere onderdelen van de hybride aandrijflijn zijn niet opgenomen in de brief of

aangepaste offerte, zodat de beschrijving betreffende dit aspect eigenlijk ongewijzigd is gebleven.
Iveco geeft slechts een zeer beknopte beschrijving van de mogelijke defecten en hun eventuele mogelijkheden om de dienst uit te rijden, waardoor de hinder in geval defecten slechts in beperkte mate kan worden ingeschat.

2° Onderdeel: Stop & Go + elektrisch vertrekken aan de halte (2pt)

Alle inschrijvers bieden een stop & go systeem aan met de mogelijkheid om aan de halte/verkeerslichten elektrisch te vertrekken.

3° Onderdeel: Elektrische hulpaggregaten (2 pt.)

Zowel VDL als Volvo bieden de hulpaggregaten zoals airco, luchtcompressor en servo elektrisch aangedreven aan.
In de eerste offerte werd door Van Hool vermeld in de Technische Fiche en Technische Beschrijving een door de dieselmotor aangedreven luchtcompressor van het merk 'KNORR' met vermelding van de bijbehorende specificaties.
Gezien onze vraag in het bestek naar elektrische hulpaggregaten, heeft De Lijn naar aanleiding van de onderhandelingen hierover een bijkomende schriftelijke vraag gesteld: 'wat zijn de mogelijkheden en eventuele consequenties om toch een elektrische compressor te voorzien'.
Tijdens de onderhandelingen is door De Lijn over deze eis meer duidelijkheid gegeven en is deze vraag herhaald naar Van Hool toe.
Van Hool heeft via haar schrijven van 26 juli 2013 (ontvangen op 2 augustus 2013) De Lijn erop gewezen dat zij gekozen hebben om de persluchtcompressor op de motor te houden omdat zij (Van Hool) er van overtuigd zijn in normaal Stop-en-Go bedrijf de compressor niet dient te worden ingeschakeld. De bijkomende persluchttanks zorgen hiervoor. Een elektrisch aangedreven compressor wordt in dit schrijven slechts als optie aangeboden, tegen een aanzienlijke meerkost en mits aanpassing van de technische gegevens van de aangeboden bus voor wat betreft passagierscapaciteit en gewicht. Deze brief vermeldt tevens dat een meerverbruik zal ontstaan ten gevolge van de elektrische compressor, daar waar tussen de inventaris van de initiële offerte en deze aangepaste offerte een daling van het verbruik is vast te stellen.
In de aangepaste offerte van 30 augustus vermeldt Van Hool in de Technische Fiche nog steeds de door de dieselmotor aangedreven compressor van het merk KNORR met dezelfde bijbehorende technische specificaties. Na de vorige gunningsbeslissing heeft Van Hool voormelde informatie uit de Technische Fiche als een materiële vergissing bestempeld en dat terwijl de Technische Beschrijving en het Onderhoudsplan eenduidig het tegendeel zouden aangeven.
Uit de Technische Beschrijving en het Onderhoudsplan, alsook in de lay out van de bus en via de reizigerscapaciteit, zou kunnen worden opgemaakt dat toch een elektrisch aangedreven compressor wordt aangeboden, zonder dat Van Hool hierover enige toelichting geeft of eventuele wijzigingen in de aangepaste offerte verklaart. In de Technische Beschrijving echter staat

in de tekening onder ‘1.3 Van Hool oplossing’ de compressor direct naast de dieselmotor getekend in dezelfde kleur, waaruit blijkt dat deze mechanisch gekoppeld zijn (zoals in de eerste offerte). Uit deze tekening dient te worden afgeleid dat er standaard geen elektrische compressor wordt aangeboden.
Gezien Van Hool niet expliciet aangeeft dat de elektrische compressor standaard voorzien is (zie ook de brief van 26 juli 2013 waarin een elektrische compressor als optie tegen meerkost mogelijk is) kan niet worden afgeleid dat overige aanpassingen in de offerte van 30 augustus 2013 enkel het gevolg zijn van het integreren van de elektrische compressor.
Rekening houdend met het feit dat de aangeboden bus van de aangepaste offerte goedkoper is geworden, ondanks de eerdere tegenindicaties uit voormelde brief, kan De Lijn hieruit niet eenduidig concluderen dat Van Hool een elektrisch aangedreven luchtcompressor aanbiedt voor de geboden prijs (een dergelijk aanbod van de standaardvoorziening voor een elektrische compressor in de aangepaste offerte lijkt onwaarschijnlijk, gezien dit als optie enkel tegen een substantiële meerkost werd aangeboden in de brief van 26 juli 2013).
Louter ter informatie wordt vermeld dat op basis van artikel 3 - tweede deel, waarin de prioriteiten volgorde van de ingediende documenten wordt vastgelegd in verband met tegenstrijdigheid en dubbelzinnigheid betreffende de verstrekte informatie primeert de Techniche Fiche boven de Technische Beschrijving en het Onderhoudsplan.
Ondanks dat het tweede deel van het bestek handelt over de uitvoering van de opdracht, zal een dubbelzinnigheid of tegenstrijdigheid in de offerte, consequenties hebben tijdens de uitvoering.
De airco en servo zijn elektrisch aangedreven.
Ook Iveco biedt in zijn offerte geen elektrisch aangedreven compressor aan, de ‘klassieke’ compressor is gemonteerd op de dieselmotor. De airco en servo zijn elektrisch aangedreven.
Zowel voor Van Hool als voor Iveco betekent dit dat indien er onvoldoende luchtvolume mocht aanwezig zijn ofwel de dieselmotor niet in stop mode gaat of dat de elektrische generator over de dieselmotor de compressor zal aandrijven. Dit laatste zal veel extra energie vragen en dus het energie verbruik nadelig beïnvloeden.
Daarom heeft De Lijn voor het aspect elektrische compressor zowel voor Van Hool als voor Iveco 1/3 van de punten voor dit onderdeel niet toegekend.

Dit resulteert in volgend resultaat voor de drie onderdelen samen:

	1e Onderdeel	2e Onderdeel	3e Onderdeel	Punten op 6	Totaal score (op 5)
Van Hool nv	0,5	2	1,33	3,83	3,17
VDL Bus	2	2	2	6	5,00
Volvo	2	2	2	6	5,00
Iveco	0,5	2	1,33	3,83	3,17

17.2. De verzoekende partij betoogt dat uit deze beoordeling blijkt dat zij wegens een “beperkte beschrijving “ van de defecten van de onderdelen van de hybride aandrijflijn gepenaliseerd wordt met een aftrek van 1,5 punt ten opzichte van de gekozen inschrijver, die een identieke hybride aandrijflijn met dezelfde technische functionaliteiten aanbiedt.

Daargelaten de vaststelling dat de verzoekende partij het uitgangspunt van de grief, dat de gekozen inschrijver een identieke hybride aandrijflijn met dezelfde technische functionaliteiten aanbiedt, niet concretiseert, is hiermee niet aangetoond dat de verwerende partij ten onrechte op een aantal minpunten in de beschrijving van de defecten en de impact ervan wees, minpunten en impact die de verzoekende partij ook niet weerlegt in het verzoekschrift.

18. Aldus is het vierde onderdeel en bijgevolg het middel in zijn geheel niet ernstig.

VIII. Besluit

19. Het enige middel is niet ernstig gebleken. De vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid dient dan ook te worden verworpen.

IX. Kosten

20. Aangezien blijkens gegevens meegedeeld door de griffie de verzoekende partij het bedrag van 200 euro voor rolrecht stortte op de rekening haar door de griffie medegedeeld dient de terugbetaling bevolen van een teveel betaald bedrag van 25 euro.

Op datum van indiening van het inleidend verzoekschrift, 28 februari 2014, was immers de nieuwe kostenregeling, bepaald in artikel 70 van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’ die in een rolrecht van 200 euro voorziet, nog niet in werking getreden.

BESLISSING

1. Het verzoek van de nv VDL Bus Roeselare tot tussenkomst in het administratief kort geding wordt ingewilligd.

2. De Raad van State verwerpt de vordering.

3. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, begroot op 175 euro.
De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op 150 euro.

4. Aan de verzoekende partij dient het teveel gekweten rolrecht ten bedrage van 25 euro te worden terugbetaald.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 1 april 2014, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Dierk Verbiest,	kamervoorzitter,

bijgestaan door

Frank Bontinck,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Frank Bontinck	**Dierk Verbiest**