

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE XIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 251.599 van 24 september 2021
in de zaak A. 234.418/XII-9126**

In zake: 1. de BV ANTAK
2. de NV DA CAR
samen handelend als DEPANNAGE A-MOVE
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Kris Wauters en Tess Van Gaal
kantoor houdend te 1170 Brussel
Terhulpsessesteenweg 187
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

de STAD ANTWERPEN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Bob Martens, Matthias Stinissen en Fien Wuyts
kantoor houdend te 1000 Brussel
Wolstraat 70
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij :

de NV DEPANNAGE 2000
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Bert Gregoir
kantoor houdend te 2000 Antwerpen
Vlaamsekaai 54-57
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 30 augustus 2021, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen van 13 augustus 2021 waarbij de opdracht ‘Raamovereenkomst verslepen van

voertuigen - takelen/stallen van voertuigen op basis van een overtreding' wordt gegund aan de nv Depannage 2000.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

Met een verzoekschrift van 8 september 2021 heeft de nv Depannage 2000 gevraagd om in het administratief kort geding te mogen tussenkomen.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 16 september 2021, om 11.00 uur.

Staatsraad Patricia De Somere heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Kris Wauters en Tess Van Gaal, die verschijnen voor de verzoekende partijen, advocaten Bob Martens en Matthias Stinissen, die verschijnen voor de verwerende partij, en advocaat Ruben Bal, die verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur-afdelingshoofd Ann Eylenbosch 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 overheidsopdracht uit voor de aanneming van diensten met als voorwerp "Raamovereenkomst verslepen van voertuigen – takelen/stallen van voertuigen op basis van een overtreding".

Er wordt gekozen voor een mededingingsprocedure met onderhandeling. De overheidsopdracht beoogt het sluiten van een raamovereenkomst met één deelnemer.

3.2. Op 5 maart 2021 worden de tv Dépannage A-Move, zijnde de verzoekende partijen, en de nv Depannage 2000 geselecteerd en op 19 april 2021 worden beide kandidaten uitgenodigd om een offerte in te dienen.

3.3. Het bestek bevat de volgende zeven gunningscriteria met bijbehorend relatief gewicht: prijs (45), dienstverlening (40), brandveiligheid (20), duurzaamheid (10), prijs inning met een maximumprijs van € 10,00 (btw incl) per volledig geïnd dossier (5), rapportering (5) en informatica (5). De aanbestedende overheid kiest de regelmatige offerte die de economisch meest voordelige is vanuit het oogpunt van de aanbestedende overheid, rekening houdend met de gunningscriteria.

3.4. Gelet op wat volgt, zijn vooral het tweede, het derde, het vierde en het zesde gunningscriterium relevant.

In het bestek wordt het tweede gunningscriterium “Dienstverlening” (40 punten) als volgt omschreven:

“Voor dit criterium voegt de inschrijver 3 plannen van aanpak toe:

1. plan van aanpak algemeen: vanaf de melding/verzoek tot takeling tot de uiteindelijke afhandeling van het dossier (15 punten)

Voor de beoordeling van dit sub-gunningscriterium zal de aanbestedende overheid o.a. rekening houden met:

- volledigheid
- efficiëntie
- duidelijkheid
- snelheid van uitvoering
- ...

2. plan van aanpak bij grote evenementen (uitwerking van A tot Z, inclusief aanrijtijden en het aantal ingezette beschikbare voertuigen) en de kwaliteit van de geboden oplossing bij grote evenementen (10 punten)

Voor de beoordeling van dit sub-gunningscriterium zal de aanbestedende overheid o.a. rekening houden met:

- volledigheid

- efficiëntie
- duidelijkheid
- snelheid van uitvoering
- ...

3. plan van aanpak voor takeling van elektrische voertuigen (deze dienen steeds conform de wetgeving getakeld te kunnen worden, op straffe van nietigheid van de offerte) (15 punten)

Voor de beoordeling van dit sub-gunningscriterium zal de aanbestedende overheid o.a. rekening houden met:

- volledigheid
- efficiëntie
- ... ”

Het derde gunningscriterium “Brandveiligheid” (20 punten)

luit als volgt:

“De inschrijver stelt een brandveiligheidsconcept op waarin minstens volgende zaken zijn opgenomen:

- Hoe is het terrein bereikbaar? Hoeveel ingangen zijn er aanwezig? Welke afmetingen hebben deze ingangen?
- Welke interne wegen is aanwezig?
- Is het mogelijk het terrein te betreden met een brandweervoertuig (rekening houdend met draaistralen van 11m binnen en 15m buiten en een asbelasting van 13 ton)? Kan elk gestald voertuig benaderd worden met een brandweervoertuig?
- Hoe worden de voertuigen gestald?
 - o in openlucht / gebouw - type gebouw
 - o opstelling voertuigen (afstanden tussen voertuigen/blokzones/...)
- Is er bluswater aanwezig (op het openbaar domein - op het eigen perceel - ondergrondse en/of bovengrondse hydranten - andere - afstand waterpunt tot opslag wagens)?
- Zijn er interne brandbestrijdingsmiddelen aanwezig? Indien gebruik van gebouwen: zijn er specifieke voorzieningen aanwezig (automatische branddetectie, blusmiddelen, rook-en warmteafvoerinstallatie,...)?
- Heeft het personeel een opleiding genoten voor brandbestrijding?
- Type voertuigen: enkel reguliere voertuigen / ook geaccidenteerde / ook vrachtwagens?
 - o indien geaccidenteerde voertuigen: welke bijkomende maatregelen worden genomen?
 - opvang vloeistoffen/lekken
 - wat met elektrische voertuigen?”

Het vierde criterium “Duurzaamheid” (10 punten) wordt als volgt omschreven:

“De stad Antwerpen zet steeds meer in op duurzaamheid.
Hoe gaat uw organisatie om met duurzaamheid in het algemeen en met de milieuprestaties van voertuigen in het bijzonder?
Welke tools heeft uw organisatie momenteel ter beschikking en wat wil u tijdens de komende 4 jaar nog realiseren?
Dit criterium zal worden beoordeeld op de mate waarin de inschrijver een duurzame manier van werken kan garanderen.”

3.5. De verzoekende partijen, samen handelend als de tv Dépannage A-Move, en de nv Depannage 2000 dienen tijdig een offerte in.

3.6. Op 15 juli 2021 vinden onderhandelingen plaats met beide inschrijvers, die vervolgens de mogelijkheid krijgen om een verbeterde en laatste offerte (BAFO) in te dienen, wat zij tijdig doen.

3.7. In het gunningsverslag van 6 augustus 2021 worden de offertes van beide inschrijvers, ten aanzien van de hier relevante gunningscriteria, als volgt beoordeeld.

Gunningscriterium 2 “Dienstverlening”:

Depannage 2000

1. plan van aanpak algemeen:[...]

- Efficiëntie

De inschrijver heeft een ruim wagenpark met wel 20 kraanwagens en heeft bovendien zelf takelwagens voor grote en speciale voertuigen.

De inschrijver beschikt over een eigen dispatchcentrum, waarbij voorrang gegeven wordt aan oproepen van de politie. Het plan beschrijft wanneer welke voertuigen gebruikt zullen worden.

De inschrijver beschikt over een grote en beveiligde stallingsplaats met flexibiliteit voor grote takelacties: 2.500 buiten-stallingen en 300 binnen-stallingen, zodat

Dépannage A-Move

1. plan van aanpak algemeen: [...]

- Efficiëntie

Er is specifieke software voorzien om ervoor te zorgen dat het meest geschikte en nabije takelvoertuig wordt ingezet. Een interventietijd van minder dan 30 minuten zou kunnen gewaarborgd worden.

De inschrijver geeft aan dat er reeds een groot volume aan interventies wordt uitgevoerd binnen Antwerpen. De aanbestedende overheid stelt zich de vraag of de inschrijver voorzien is op het grote volume aan bijkomende takelingen dat uit deze gunning zou voortvloeien. De inschrijver stelt dat in dergelijke situaties beroep kan

takeling en normconforme stalling steeds verzekerd zijn.

De inschrijver voorziet ook in drone-opnames die operationeel zijn conform Europese wetgeving.

De inschrijver werkt ook met track and trace, tablets met doorgegeven info aan hun informaticasysteem en een moderne alarmcentrale.

Tenslotte voorziet men in een oplossing voor de onmiddellijke inning bij nutteloze verplaatsingen van de takeldienst waarbij de bestuurder bij het voertuig wordt aangetroffen.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (3,75 op 3,75)

- Duidelijkheid

Op basis van het aangeboden gestructureerde plan van aanpak weet Stad Antwerpen precies hoe de inschrijver elk soort takeling zou aanpakken en hoe men voorzien is op diverse situaties. De inschrijver beschrijft op een aantal pagina's heel gestructureerd stap voor stap hoe een oproep van de politie verwerkt wordt, tot aan de takeling en de uiteindelijke ophaling en administratieve en financiële verwerking toe.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (3,75 op 3,75)

- Snelheid van uitvoering

Men is zich duidelijk bewust van de complexiteit van de verkeerssituatie in Antwerpen en voorziet in een oplossing om van op verschillende strategische locaties te kunnen vertrekken en also een snelle dienstverlening te verstrekken in samenspraak met Politie. Bepaalde chauffeurs kunnen zelfs van thuis uit vertrekken (Antwerps grondgebied) om interventietijd nog korter te maken dan de opgegeven 30min.

gedaan worden op de capaciteit van partnerbedrijven. De praktische uitvoering hiervan wordt echter niet toegelicht.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als goed. (3 op 3,75)

- Duidelijkheid

De inschrijver brengt het plan van aanpak zowel in schematische als in uitgeschreven vorm. Dit verhoogt de duidelijkheid.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als zeer goed. (3,38 op 3,75)

- Snelheid van uitvoering

De inschrijver maakt zich sterk interventietijden van minder dan 30 minuten te kunnen garanderen.

Ook voor ochtend- en avondspits worden er takelwagens op strategische plaatsen gezet in functie van aanrijtijden.

De kantoren en stallingsterreinen hebben een gunstige strategische ligging aan Singel en vlakbij snelweg en grote verbindingswegen.

Inschrijver voorziet in een 24/7-permanentie voor chauffeurs en administratief personeel bij afhaling.

Chauffeurs zijn er bovendien op getraind om voertuigen snel en veilig te takelen om de verkeersdoorgang zo snel mogelijk te garanderen. Door de digitale overdracht van takelinfo via de overdracht wordt inbrengtijd van takelgegevens tot minimum herleid.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (3,75 op 3,75)

2. plan van aanpak bij grote evenementen [...]

- Volledigheid

Het plan van aanpak is ook hier heel duidelijk en stapsgewijs opgebouwd. Men voorziet in een vast overleg met de politiediensten en de evenementencel van de stad Antwerpen en een vast aanspreekpunt ter plaatse voor de politie en het aansturen van de chauffeurs.

Op basis van het aangeboden plan van aanpak weet de stad Antwerpen precies hoe de inschrijver zal handelen in geval van grote evenementen.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (2,5 op 2,5)

- Duidelijkheid

Het plan van aanpak voorziet in een systematisch antwoord op de verschillende fases die zich voordoen bij takelingen voor een groot

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als zeer goed. (3,38 op 3,75)

2. plan van aanpak bij grote evenementen [...]

- Volledigheid

Het plan is voor de aanbestedende overheid volledig. Men heeft de evenementsbegeleiding uitgewerkt in procesflows gaande van gefaseerde aanpak vóór het evenement, de communicatie voor-tijdens-na het evenement, inschakelen van sectieleiders, hotspot en inschakelen logistiek manager. Het volledige plan van aanpak is voorzien voor het takelen van grote hoeveelheden voertuigen in functie van een evenement.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (2,5 op 2,5)

- Duidelijkheid

De inschrijver geeft een plan van aanpak en voorziet in een tijdsplanning van acties voor, tijdens en na het evenement.

Ondanks een schematische voorstelling en een tekstuele vertaling komt het plan vrij onduidelijk en warrig over mede door de overvloed

evenement waardoor het erg duidelijk is voor de aanbestedende overheid.

aan functies die voor een evenement worden voorzien: vast contactpersoon, verantwoordelijke voor de cel (SPOC), technisch manager, logistiek manager, centralisten, terreincoördinator, sectieverantwoordelijken sectieleider, team terrein, ...

De inschrijver meldt dat er bij grote evenementen gebruik wordt gemaakt van een tussentijdse losplaats en dat vervolgens een transfer naar het terrein in Deurne zal plaatsvinden waar de voertuigen moeten worden afgehaald. De aanbestedende overheid vindt dit een omslachtige manier van werken.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als matig. (1,25 op 2,5)

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als zeer goed. (2,25 op 2,5)

3. plan van aanpak voor takeling van elektrische voertuigen [...]

3. plan van aanpak voor takeling van elektrische voertuigen [...]

- Efficiëntie

- Efficiëntie

De inschrijver heeft het wagenpark aangepast en verruimd om dergelijke takelingen te kunnen uitvoeren zonder brandrisico in samenspraak met de brandweer van de stad Antwerpen.

De inschrijver anticipeert op de toekomst door het indienen van een bouwdoossier om de capaciteit van de opslag van batterijvoertuigen te vergroten.

De inschrijver geeft aan dat zij beschikken over een 24/7 monitoring van gestalde elektrische voertuigen + branddetectie.

De inschrijver meldt dat het type van voertuig (elektrisch of niet) bij aanvang wordt meegegeven aan het dispatchcentrum, zodat het juiste personeel en materiaal kan ingezet worden. Niettegenstaande verloopt de takeling in 2 fasen: eerst kan een technicus met een HEV-2-certificaat langs om de staat van het voertuig vast te stellen (al dan geaccidenteerd), en nadien komt er een geschikte takelwagen.

De inschrijver geeft aan dat zij beschikken over een 24/7 monitoring van gestalde elektrische voertuigen en warmtedetectie.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als goed. (6 op 7,5)

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend. (7,5 op 7,5)

Gunningscriterium 3 “Brandveiligheid”:

Depannage 2000

Het terrein is bereikbaar. Er zijn 3 ingangen aanwezig. Rondom is een wegnis voorzien met een breedte van 8m die toegankelijk is voor vrachtwagens. Ook de bereikbaarheid voor voertuigen van de brandweer is ok. Afmetingen van de poorten: 5, 6 en 9 meter. Interventiefiche is aanwezig met informatie voor toegang tot het terrein en de locatie van de blusvoorzieningen. De gebouwen zijn rondom bereikbaar. Op basis van de luchtfoto's in het dossier kan er vanuit gegaan worden dat elk voertuig bereikbaar is.

Voertuigen kunnen zowel in openlucht als in gebouwen gestald worden (84% in openlucht en 16% in gebouwen). 3 gebouwen worden gebruikt als opslagplaats voor de wagens. De parkings zijn voorzien van een vloestofdichte vloer.

Stalling van voertuigen in openlucht heeft een kleiner brandrisico dan stalling van voertuigen in gebouwen.

Bij het stallen van voertuigen worden tussenafstanden voorzien maar er is geen concrete info over blokzones, afstanden.

Er zijn 2 bovengrondse hydranten aanwezig ter hoogte van de hoofdingang tot het terrein. Op het terrein zelf zijn geen hydranten aanwezig. Er zijn snelblustoestellen aanwezig. Er zijn geen haspels aanwezig. Geen branddetectie en geen alarminstallatie aanwezig in de loodsen.

Er wordt een standaardopleiding "kleine blusmiddelen" voorzien voor elke chauffeur. Er worden i.s.m. Idewe evacuatie-oefeningen gehouden.

Een geaccidenteerd voertuig staat 24/7 onder camerabewaking. Voertuigen worden bij takelen spanningsvrij gezet. Er worden maatregelen getroffen voor de opvang van vloeistoffen/lekken.

Rond getakelde geaccidenteerde

Dépannage A-Move

Het terrein is bereikbaar. Er zijn 3 ingangen met camerabewaking aanwezig. De interne wegnis is volgens de beschrijving in de offerte geschikt voor draaistralen van 11m/15m en asbelasting van 13ton. De interne wegnis valt samen met zone 1. Afmetingen van de poorten: 7 breedte. De inschrijver stelt voor om een sleutelkuis te plaatsen in overleg met de brandweer. De gebouwen zijn via de achterkant te bereiken. Dit wordt in de offerte bevestigd.

Het stallen van voertuigen kan zowel in openlucht als in gebouwen (grootste gedeelte in gebouwen). In 2 gebouwen: één loods is voorzien van rekken om voertuigen te stockeren die langer blijven staan. Er wordt een foto toegevoegd aan de offerte waaruit blijkt dat deze rekken samengesteld worden door een stellingsconstructie. De vloer van deze loods is vloestofdicht. De andere loods wordt gebruikt voor de stalling van bestelwagens en 4x4's.

Stalling van voertuigen in openlucht heeft een kleiner brandrisico dan stalling van voertuigen in gebouwen. In de offerte van A-move wordt een foto toegevoegd waaruit blijkt dat in één van de betrokken gebouwen voertuigen boven/achter elkaar gestockeerd worden door middel van een stellingconstructie. Hierdoor ontstaat een grote brandbelasting per m² vloeroppervlakte. Een stellingconstructie zal bij brand vroegtijdig bezwijken onder het gewicht van de gestockeerde wagens en aanleiding geven tot snelle branduitbreiding.

Bij het stallen van voertuigen worden tussenafstanden voorzien maar er is geen concrete info over blokzones, afstanden.

Er is 1 ondergrondse hydrant aan de Tweemontstraat. De achterkant van het terrein is gelegen aan het Albertkanaal (=onuitputtelijke hoeveelheid bluswater). Afstand tot stalling buiten: 35m. Afstand tot 2 loodsen: 50m.

elektrische voertuigen wordt in een ruime perimeter voorzien om bij een eventuele heropflakking te voorkomen dat naastgelegen voertuigen beschadigd worden. Er wordt niet verder gespecificeerd wat dit concreet inhoudt. De locatie voor getakelde geaccidenteerde elektrische voertuigen worden 24/7 gemonitord door camera's zodat snel gereageerd kan worden bij opflakking. Er zijn containers met waterbad aanwezig. Wagens worden spanningsloos opgesteld.

Plaatsing van bovengrondse hydranten staat gepland, in de tussentijd wordt gebruik gemaakt van een tankwagen (geen details beschikbaar). Er zijn snelblustoestellen aanwezig. Er zijn geen haspels aanwezig. Er is een automatische branddetectie-installatie + drukknoppen in beide loodsen aanwezig.

8 personeelsleden hebben een opleiding genoten. De overige personeelsleden staan op de wachtlijst. Bij elk geaccidenteerd voertuig worden de batterijen afgekoppeld. Een geaccidenteerd voertuig staat 24/7 onder camerabewaking. Er worden maatregelen getroffen voor de opvang van vloeistoffen/lekken. Stalling elektrische voertuigen in aparte zone (5). Zone is enkel toegankelijk voor opgeleid personeel. Er wordt op aanraden van de verzekeringsmaatschappij een minimumafstand tussen de EV voertuigen gerespecteerd. De concrete tussenafstand die gehanteerd wordt, is niet vermeld. De zone voor elektrische voertuigen is gelegen naast zone 2 (opslag van wagens binnen). Er is een dompelcontainer aanwezig om het voertuig te koelen in afwachting van de komst van de hulpdiensten. De elektrische voertuigen worden 24/7 gemonitord met een warmtecamera. Wagens worden spanningsloos opgesteld.

De inschrijver scoort voor dit gunningscriterium goed (16 op 20).

De inschrijver scoort op dit gunningscriterium goed (16 op 20).

Gunningscriterium 4 “Duurzaamheid”:

Depannage 2000

In de offerte biedt de inschrijver een uitgebreid antwoord op de vraag naar duurzaamheid die specifiek is voor de takelsector.

De inschrijver heeft takelwagens die op CNG rijden, aangevuld met een systeem om het restgas op te

Dépannage A-Move

De inschrijver somt een reeks doelstellingen op uit het bestuursakkoord van de Stad Antwerpen die algemeen iets met duurzaamheid te maken hebben en geeft dan aan of ze hier een toegevoegde waarde hebben. De vraag

vangen. Een eventuele overstap naar biogas op termijn is naadloos mogelijk, met dezelfde installatie. Hierdoor wordt er minder gas in de lucht geloosd en wordt een opmerkelijke meerwaarde op de verbranding behaald. Deze installatie kan tevens gebruikt worden door bv stadsdiensten voor voertuigen op CNG. Er is ook een laadmogelijkheid voorzien. De aanbestedende overheid beoordeelt dit als zeer vooruitziend.

De inschrijver biedt een duurzame oplossing en alternatief voor de ontmanteling van wrakken (langstaanders en achtergelaten voertuigen).

De inschrijver plant de eerste volledig elektrische takelwagens rond 2022/2023. Bij de kleinere voertuigen zijn er al elektrische exemplaren aanwezig in het wagenpark. Voor het ophalen van elektrische snelfietsen worden er enkel elektrische voertuigen ingezet. Enkele diesel-heftuigen zijn grotendeels al vervangen door elektrische modellen. Deze vervanging wordt verder gezet.

De inschrijver neemt deel aan het 're2live'-project samen met onder meer universiteit en high tech bedrijven, waarbij bekeken wordt hoe batterijen uit voertuigen een tweede leven kunnen krijgen.

De inschrijver heeft eind 2019 een TraxioInnovation-award ontvangen voor bedrijven die sterk inspelen en anticiperen op de uitdagingen van morgen. De aanbestedende overheid prijst deze inspanningen.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als uitstekend (10 op 10).

was echter aan te geven hoe uw organisatie om met duurzaamheid in het algemeen en met de milieuprestaties van voertuigen in het bijzonder omgaat?

De inschrijver haalt een aantal duurzaamheidsvoorbeelden aan die stuk voor stuk belangrijk voor het milieu in het algemeen maar niet specifiek zijn voor de takelsector in het bijzonder: bv groene stroom uit zonnepanelen in Brussel, LED-lampen in bedrijfsgebouwen en het voorzien in elektrische laadpalen.

De inschrijver toont aan dat de voertuigen zijn uitgerust met een euro 6 motorisatie. Desondanks blijkt uit het aangeleverde overzicht van voertuigen dat 15 van de 46 beschreven voertuigen géén euro 6-norm halen, maar minder, en dit geldt ook voor de zware vrachtwagens ... oftewel 33%.

De inschrijver voorziet wel in:

- * elektrische hefvoertuigen
- * meer kleinere voertuigen inzetten om te takelen om minder uitstoot te veroorzaken
- * uitleendienst voor elektrische fietsen (??)
- * investeren in geluidsarmere voertuigen

De inschrijver denkt in toekomst na om wrakken van voertuigen over het kanaal te vervoeren nadat deze ontmanteld werden:

- * vloeistoffen af te tappen en niet-herbruikbare delen verwijderen
- * herbruikbare onderdelen in circulaire economie brengen

De inschrijver denkt ook aan alternatieve drijfkracht bij de hernieuwing van het voertuigenpark (investeringsprogramma).

Er zijn heel wat intenties maar nog geen verdere concrete stappen.

De aanbestedende overheid beoordeelt dit als matig (5 op 10).

Finaal wordt voorgesteld de opdracht te gunnen aan de nv Depannage 2000 met een puntentotaal van 116,83 tegenover 112,72 voor de tv Dépannage A-Move.

3.8. Op 13 augustus 2021 gunt het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen de opdracht aan de nv Depannage 2000.

Dat is de bestreden beslissing.

IV. Tussenkost

4. De nv Depannage 2000 blijkt voordeel te halen uit de bestreden beslissing en heeft er belang bij dat de vordering wordt afgewezen. Bijgevolg moet haar verzoek tot tussenkost worden ingewilligd.

V. Herinnering aan de schorsingsvoorwaarden

5. Krachtens artikel 17, §§ 1 en 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, gelezen in samenhang met artikel 15 van de wet van 17 juni 2013 ‘betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies’ (hierna: rechtsbeschermingswet), moet enkel worden onderzocht of in de voorliggende vordering tot schorsing die is ingesteld volgens de procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid, een ernstig middel of een klaarblijkelijke onwettigheid wordt aangevoerd.

VI. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

6. In een eerste middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van de artikelen 66 en 81 van de wet van 17 juni 2016 ‘inzake overheidsopdrachten’ (hierna: wet overheidsopdrachten 2016), het bestek, het zorgvuldigheids- en het gelijkheidsbeginsel, het materieelmotiveringsbeginsel en het beginsel *patere legem quam ipse fecisti* als beginselen van behoorlijk bestuur.

De verzoekende partijen lichten toe dat in het gunningsverslag niet steeds, voor elk (sub)(sub)criterium, een daadwerkelijke vergelijking tussen de offertes is terug te vinden, zodat de inschrijver niet kan nagaan hoe de offertes werden vergeleken en hoe de verwerende partij op grond van de weergegeven motieven tot de toegekende punten is gekomen. Soms heeft de verwerende partij louter elementen uit de offertes weergegeven en heeft zij de offertes niet altijd vergeleken op grond van vergelijkbare punten. Ook geeft zij soms elementen weer die geen verband houden met de gunningscriteria en dus niet kunnen worden gebruikt om de quoterings te rechtvaardigen. Bepaalde motieven zijn feitelijk niet correct, of juridisch niet aanvaardbaar, of kunnen de puntentoekenning niet dragen.

7. De verzoekende partijen zetten vervolgens uiteen bij welke gunningscriteria een probleem rijst.

7.1. Tweede gunningscriterium “Dienstverlening”, subgunningscriterium “plan van aanpak algemeen”.

Wat “Efficiëntie” betreft, worden in de beoordeling van de gekozen inschrijver punten betreffende de infrastructuur (aantal voertuigen, dispatchcentrum), de beveiliging (drone-opnames), het informaticasysteem en de administratieve afhandeling (onmiddellijke inning) vermeld, terwijl betreffende de offerte van de verzoekende partijen enkel het informaticasysteem en de snelheid van de interventietijd – wat eigenlijk beoordeeld dient te worden onder “snelheid van uitvoering” – worden besproken.

Wat de infrastructuur betreft, stelt de verwerende partij dat de gekozen inschrijver over 20 kraanwagens beschikt, maar zij vermeldt niets over de voertuigen van de verzoekende partijen. Nochtans gaan zij in hun offerte zeer

gedetailleerd in op hun infrastructuur, het groot gamma aan verschillende interventie- en vrachtwagens waarover zij beschikken en het systeem waarmee elk voertuig is uitgerust. Bovendien zegt het aantal kraanwagens *an sich* niets over de efficiëntie van de algemene aanpak. Voorts vermeldt de verwerende partij als positief punt bij de gekozen inschrijver dat hij beschikt over een eigen dispatchcentrum “waarbij voorrang gegeven wordt aan oproepen van de politie”, terwijl de verzoekende partijen ook beschikken over een dispatchcentrum met een zeer modern en georganiseerd systeem, met vier prioritaire oproepmogelijkheden voor oproepen van de politie, waarover in de motivering niets wordt vermeld. Een groot aantal stallingsplaatsen in de offerte van de gekozen inschrijver is, wat efficiëntie betreft, zeker geen positief punt en correspondeert bovendien niet met de werkelijkheid. Voorts wordt in het gunningsverslag gesteld dat de gekozen inschrijver voorziet in drones, terwijl het louter gebruik ervan op zich niets bijdraagt tot de efficiëntie van het takelen van voertuigen, maar eerder betrekking heeft op de beveiliging van het terrein. De verwerende partij vermeldt als positief punt bij de gekozen inschrijver dat hij beschikt over *track and trace tablets* en een informaticasysteem. Nochtans beschikken de verzoekende partijen ook over gelijkaardige faciliteiten.

Waar de verwerende partij bij de beoordeling van de offerte van de verzoekende partijen zich vragen stelt bij het groot volume aan interventies die zij reeds uitvoeren binnen Antwerpen, stellen de verzoekende partijen dat dit op zich niets te maken heeft met de efficiëntie van de uitvoering van de opdracht en dat deze vragen puur hypothetisch zijn.

Wat “Duidelijkheid” betreft, betogen de verzoekende partijen dat zij op grond van de gegeven motivering niet kunnen uitmaken waarom de gekozen inschrijver het maximaal aantal punten scoort of waarom zij minder punten scoren. Er is geen enkel negatief element voor de offerte van de verzoekende partijen en ook niets dat er uitspringt voor de offerte van de gekozen inschrijver.

Wat “Snelheid van uitvoering” betreft, blijkt uit de beoordeling van de offerte van de gekozen inschrijver dat de verwerende partij de volgende punten bespreekt: het kunnen vertrekken vanuit strategische plaatsen, kantoren en

stallingsplaatsen met strategische liggingen, een 24/7-permanentie, en training van de chauffeurs. De verzoekende partijen voorzien nochtans in hun offerte gelijkaardige punten doch deze worden niet besproken noch vergeleken met deze van de gekozen inschrijver.

Het is niet duidelijk waarom de verwerende partij de strategische ligging van de gekozen inschrijver aanhaalt als positief punt en dit niet doet voor de offerte van de verzoekende partijen terwijl deze laatste veel beter gelegen is. De terreinen van de gekozen inschrijver zijn gelegen in het zuidwesten van Antwerpen, terwijl die van de verzoekende partijen centraler gelegen zijn, en niet deels omringd door de Schelde zoals het geval is voor de gekozen inschrijver. Door deze ligging kunnen zij veel sneller ter plaatse zijn in de meeste gemeentes in Antwerpen. Ook zetten de verzoekende partijen uiteen dat hun voertuigen goed verdeeld zijn over de stad en dat zij gebruikmaken van geolocalisatie om snel en efficiënt te werk te gaan.

De verzoekende partijen bieden eveneens een 24/7-permanentie aan, alsook een overdracht met takelinfo. Deze punten worden als positief voorgesteld bij de gekozen inschrijver, maar niet vergeleken, noch besproken bij de offerte van de verzoekende partijen.

7.2. Tweede gunningscriterium “Dienstverlening”, subcriterium “plan van aanpak bij grote evenementen”.

Wat “Volledigheid” betreft, wordt volgens de verzoekende partijen in de bestreden beslissing niets gezegd over de volledigheid van hun plan van aanpak, maar wel over de wijze waarop dit plan is opgebouwd in de offerte en of het duidelijk is. De duidelijkheid en de volledigheid zijn nochtans twee aparte zaken. Voorts bespreekt de verwerende partij dat er een vast overleg is met de politiediensten en een vast aanspreekpunt, punten die niet direct iets te maken hebben met de volledigheid. In tegenstelling tot de gekozen inschrijver blijkt uit de motivering bij de offerte van de verzoekende partijen wél dat haar plan van aanpak volledig is en dat zij daardoor het maximaal aantal punten hebben ontvangen.

Wat “Duidelijkheid” betreft, bespreekt de verwerende partij twee punten van de offerte van de verzoekende partijen die zij als negatief beoordeelt. Enerzijds zou het plan van aanpak onduidelijk en warrig zijn door de grote hoeveelheden aan functies, maar anderzijds, inzake efficiëntie, kregen de verzoekende partijen hoger een goede score. De verzoekende partijen kunnen moeilijk begrijpen dat de verwerende partij stelt dat zij goed scoren op efficiëntie en snelheid van uitvoering, maar anderzijds oordeelt dat het gebruik van een tussentijdse losplaats een omslachtige manier van werken is.

7.3. Tweede gunningscriterium “Dienstverlening”, subgunningscriterium “plan van aanpak van elektrische voertuigen”.

Uit de motivering blijkt dat de verwerende partij de werkwijze van de verzoekende partijen, om via een identificatie van de staat van het voertuig via het dispatchcentrum te gaan, als negatief ervaart, terwijl dit helemaal geen inefficiënte werkwijze is, integendeel. Eerst stelt het dispatchcentrum vast welk personeel en welk materiaal geëigend is om de eerste vaststellingen te doen, en in een tweede fase zal dit personeel dan ter plaatse gaan bepalen welke takelwagen het meest geschikt is. Aldus vermijden de verzoekende partijen dat zij ofwel met het verkeerde personeel ofwel met de verkeerde takelwagen ter plaatse komen.

7.4. Derde gunningscriterium “Brandveiligheid”.

Beide inschrijvers scoren dezelfde punten terwijl uit de motivering blijkt dat de offertes niet op gelijkaardige punten met elkaar werden vergeleken. Op het vlak van infrastructuur en materialen blijkt uit de motivering bij de beoordeling van de offerte van de verzoekende partijen dat zij een beter aanbod hebben. De gekozen inschrijver beschikt niet over een branddetectiesysteem, alarminstallatie en hydranten op het terrein, terwijl de verzoekende partijen dit wel aanbieden. Zij voorzien ook in een automatisch branddetectie- en installatiesysteem én drukknoppen, hetgeen de kern is van brandveiligheid. Een goed uitgerust systeem dat brand kan detecteren vooraleer deze zich (volledig) verspreidt, draagt bij tot een aanzienlijke brandveiligheid. Daarbovenop voorzien zij ook nog in warmtecamera's, wat de gekozen

inschrijver – zoals afgeleid kan worden uit de motivering – klaarblijkelijk niet heeft. Ook blijken de terreinen van de gekozen inschrijver allesbehalve brandveilig te zijn. Die van de verzoekende partijen liggen dicht bij een kanaal waardoor zij over een onuitputtelijke bron aan bluswater beschikken. Uit de feitelijke omstandigheden blijkt dat de motivering aangaande het terrein van de gekozen inschrijver niet spoort met de werkelijkheid, minstens dat verwerende partij de waarachtigheid van deze elementen niet zorgvuldig heeft onderzocht. Ten eerste zijn er geen drie, maar twee ingangen aanwezig, die zich bovendien volledig aan de uiterste zijde van het terrein bevinden terwijl de meeste auto's helemaal aan de andere kant gestald zijn. De wegenis met een breedte van acht meter kan niet worden teruggevonden op de luchtfoto's. Ten tweede blijkt uit luchtfoto's van het terrein van de gekozen inschrijver dat de motivering dat de gebouwen rondom bereikbaar zijn, en elk voertuig bereikbaar is, feitelijk volledig incorrect.

7.5. Vierde gunningscriterium “Duurzaamheid”.

Uit de omschrijving blijkt dat dit gunningscriterium de kwaliteit nagaat van de wijze waarop de “organisatie” in het algemeen omgaat met duurzaamheid, alsook de milieuprestaties van de voertuigen. Aangezien duurzaamheid een gunningscriterium is, kan de verwerende partij evenwel enkel nagaan of het aangeboden materiaal of materieel, en de aangeboden technieken om de opdracht uit te voeren, duurzaam zijn, en niet de kwaliteit van de inschrijver zelf. Bij de beoordeling van de gekozen inschrijver heeft de verwerende partij het over takelwagens die op CNG rijden of elektrische takelwagens of oplossingen voor wrakken of heftuigen. Volgens de verzoekende partijen is het, gelet op de algemeenheid waarop de motieven zijn geformuleerd die eerder betrekking hebben op de kwaliteiten van de inschrijver zelf en niet op de offerte, niet duidelijk of dit materiaal betreft dat de gekozen inschrijver zal gebruiken bij de uitvoering van de kwestieuze opdracht. Aldus heeft de verwerende partij, volgens de verzoekende partijen, het onderscheid tussen selectie- en gunningscriterium, veruitwendigd in artikel 66, § 1, van de wet overheidsopdrachten 2016, miskend.

Voorts betogen de verzoekende partijen dat het gunningscriterium, zoals omschreven in het bestek, duidelijk en ondubbelzinnig bepaalt dat dit criterium de duurzaamheid in het algemeen wenst te toetsen én de milieuprestaties van voertuigen in het bijzonder, terwijl uit de motivering kan worden afgeleid dat de verwerende partij ervan uitgaat dat enkel dit laatste in aanmerking kan worden genomen, waardoor zij het gunningscriterium inhoudelijk heeft gewijzigd, en zij het patere-legembeginsel schendt. Hierdoor heeft de verwerende partij de algemene milieu-initiatieven van de verzoekende partijen niet in acht genomen, zoals de groene stroom uit zonnepanelen, ledlampen in bedrijfsgebouwen, elektrische laadpalen, recyclage en de alternatieve transportmogelijkheden, terwijl het gebruik van energie in de gebouwen en op de terreinen nauw verbonden is met het voorwerp van de opdracht, namelijk het verslepen, takelen en stallen. De wijze waarop met elektriciteit omgegaan wordt in de stallingsruimten vormt bijgevolg een zeer relevant aspect bij de uitvoering van de opdracht en de wijze waarop de inschrijver in zijn organisatie in het algemeen omgaat met duurzaamheid.

De verzoekende partijen betogen ten derde dat de verwerende partij wel de intenties en toekomstplannen voor de gekozen inschrijver aanvaardt, maar niet voor de verzoekende partijen omdat deze niet geconcretiseerd zijn. Uit de motivering blijkt dat de voorstellen van de gekozen inschrijver eveneens slechts intenties zijn zonder dat duidelijk is of deze al dan niet geconcretiseerd werden in de offerte; ze zijn bovendien zeer voorwaardelijk, gelet op de weigering van diens aanvraag voor het verkrijgen van een nieuwe milieuvergunning. De verwerende partij behandelt de inschrijvers aldus niet op een gelijke wijze bij de beoordeling van de offertes. Bovendien eist het gunningscriterium noch enige bestekbepaling dat de intenties of toekomstplannen concreet moeten worden voorgesteld, en schendt de verwerende partij bijgevolg het bestek door nieuwe of bijkomende voorwaarden voor te stellen.

Ten vierde zijn de motieven niet draagkrachtig om het aantal punten te verantwoorden. In de motivering van het gunningscriterium bij de gekozen inschrijver zijn slechts drie positieve punten terug te vinden: de takelwagens rijden op CNG, de inschrijver voorziet in een duurzame oplossing voor de ontmanteling van wrakken, en de inschrijver gebruikt elektrische

voertuigen voor elektrische snelfietsen (die slechts een zeer miniem deel uitmaken van het voorwerp van de opdracht), terwijl de verzoekende partijen daarentegen voorzien in de volgende positieve punten: het gebruik van groene stroom uit zonnepanelen, het gebruik van ledlampen in bedrijfsgebouwen, het gebruik van elektrische laadpalen, het voorzien in elektrische hefvoertuigen, het gebruik van kleinere voertuigen om de uitstoot te verminderen, het investeren in geluidsarme voertuigen, het vervoeren van wrakken over het kanaal om deze te ontmantelen met een milieuvriendelijke afvoer, enz. In tegenstelling tot de verzoekende partijen maakt de gekozen inschrijver nog geen gebruik van elektrische wagens voor het depanneren of takelen van voertuigen, hetgeen een aanzienlijk verschil zou moeten uitmaken voor de quotering van het gunningscriterium. De verwerende partij vermeldt bij de verzoekende partijen wel het percentage van wagens die niet zouden voldoen aan een bepaalde norm, terwijl zij dit niet doet bij de gekozen inschrijver die niet eens gebruikt maakt van elektrische hefvoertuigen.

Ten vijfde vermeldt de verwerende partij positieve elementen van de offerte van de gekozen inschrijver die niets te maken hebben met het gunningscriterium zelf: het Re2live-project en het ontvangen van een *award*. Deze twee elementen hebben op zich niets te maken met de wijze waarop de inschrijver binnen zijn organisatie zal omgaan met de duurzaamheid in het raam van de uitvoering van de opdracht.

7.6. Zesde gunningscriterium “rapportering”, “volledigheid”.

De positieve elementen die worden vermeld bij de motivering van de gekozen inschrijver houden geen verband met het subgunningscriterium “volledigheid”, terwijl het “negatief” punt bij de verzoekende partijen, namelijk de twijfel of de rapporten op tijd kunnen worden aangeleverd, slechts een hypothetische veronderstelling is, dat evenmin verband houdt met het subgunningscriterium “volledigheid”, en tegenstrijdig lijkt te zijn.

Beoordeling

8. De aanbestedende overheid beschikt bij de inhoudelijke beoordeling van de offertes en hun toetsing aan de gunningscriteria over een grote beoordelingsruimte. Het is in de eerste plaats de aanbestedende overheid die bepaalt wat zij als sterke en zwakke punten in de offertes beschouwt en om er dienovereenkomstig punten aan toe te kennen. De Raad van State is niet bevoegd om de beoordeling van de offertes over te doen en zijn eigen beoordeling in de plaats te stellen van deze van de overheid. In de uitoefening van het hem opgedragen rechtmatigheidstoezicht vermag hij wel desgevraagd na te gaan of deze beoordeling berust op voldoende veruitwendigde en draagkrachtige motieven en of het bestuur daarbij niet onzorgvuldig heeft gehandeld.

Een toetsing van de offertes aan de gunningscriteria veronderstelt dat een afdoende vergelijking van de offertes plaatsvindt, waarbij het aangeboden wordt getoetst aan de verwachtingen van de overheid, met vermelding en vergelijking van de respectieve sterke en zwakke punten van elk van de ingediende offertes.

9. Zoals blijkt uit de bestreden beslissing, worden de offertes vergeleken op grond van een woordelijke motivering per (sub)gunningscriterium en beoordelingselement, wat vervolgens telkens aanleiding geeft tot de toekenning van punten volgens een ordinale schaal waarbij een score van 0 punten tot het maximum van de punten beantwoordt aan waarderingen gaande van “onvoldoende” over “matig”, “voldoende”, “goed”, “zeer goed” tot “uitstekend”.

Met de verwerende partij lijkt op het eerste gezicht te kunnen worden aangenomen dat de beoordeling beperkt kan zijn tot de specifiek sterke en zwakke elementen van de offertes. Het lijkt daarbij te volstaan dat die sterke en zwakke elementen eigen aan elke offerte in de motivering worden weergegeven die alsdan de verkregen punten voor elk van de (sub)gunningscriteria en beoordelingselementen dienen te kunnen ondersteunen.

Het gelijkheidsbeginsel lijkt op het eerste gezicht niet te vereisen dat alle elementen in beide offertes gelijklopend moeten worden beoordeeld, en dus elk sterk of zwak punt bij de ene offerte, moet worden

“gespiegeld” in de beoordeling van de andere offerte.

In dit licht worden de verscheidene kritieken van de verzoekende partijen per subgunningscriterium beoordeeld.

9.1. Wat het gunningscriterium “Dienstverlening”, subgunningscriterium “plan van aanpak algemeen” betreft.

Voor het beoordelingselement “Efficiëntie” behalen de verzoekende partijen een score van 3/3,75 terwijl de gekozen inschrijver 3,75/3,75 behaalt. In het bijzonder heeft de verwerende partij, zo blijkt uit de bestreden beslissing, twijfels of de verzoekende partijen voorzien zijn op het grote volume aan bijkomende takelingen aangezien zij reeds een groot volume aan interventies uitvoeren in Antwerpen, en stelt zij dat de praktische uitvoering van het beroep doen op de capaciteiten van partnerbedrijven niet wordt toegelicht.

Anders dan de verzoekende partijen in hun verzoekschrift stellen, lijken de twijfels bij het groot volume aan interventies die zij reeds behandelen, op het eerste gezicht wel te kunnen worden betrokken op de beoordeling van de efficiëntie van de uitvoering van de opdracht, en lijken de vragen van de verwerende partij niet zo hypothetisch te zijn. Ter terechtzitting betogen de verzoekende partijen dat hun beroep op partnerbedrijven in de offerte enkel wordt vermeld onder “plan van aanpak bij grote evenementen”, en dat de verwerende partij weet wie die partners zijn aangezien zij op grond daarvan werden geselecteerd. De verzoekende partijen lijken daarmee op het eerste gezicht niet te antwoorden op de vraag op welke wijze zij dan wel voorzien zijn op het grote volume aan bijkomende takelingen in het algemeen. Indien zij in dat geval een beroep doen op partnerbedrijven, blijft de vaststelling dat zij de praktische uitvoering daarvan niet in hun offerte hebben toegelicht. Het puntenverschil van 0,75 punten lijkt bijgevolg alleen hierom reeds te zijn verantwoord in de woordelijke motieven.

Voorts lijkt de omstandigheid dat de verwerende partij de infrastructuur, de beveiliging of de administratieve afhandeling in de offerte van

de gekozen inschrijver wel bespreekt, en niet die aspecten in de offerte van de verzoekende partijen, niet *ipso facto* te betekenen dat deze niet in de beoordeling zijn betrokken en zijn gewaardeerd, wat blijkt – en gelet op het voorgaande – uit de behaalde score van 3/3,75 voor dit beoordelingselement.

Uit de weergave van die punten in de beoordeling van de offerte van de gekozen inschrijver lijkt enkel te kunnen worden afgeleid dat de verwerende partij oordeelt dat deze laatste zich daarin onderscheidt in positieve zin. De kritieken die de verzoekende partijen in dit verband formuleren, lijken daar op het eerste gezicht geen afbreuk aan te doen.

Wat het beoordelingselement “Duidelijkheid” betreft, spoort de stelling van de verzoekende partijen dat op grond van de in het gunningsverslag vermelde motieven niet zou blijken waarom zij minder punten scoren, op het eerste gezicht niet met de bewoordingen ervan. Waar het door de gekozen inschrijver aangeboden gestructureerde plan van aanpak volgens de verwerende partij zou toelaten “precies” te weten hoe de inschrijver elk soort takeling aanpakt en hoe men voorzien is op diverse situaties, stelt de verwerende partij dat het feit dat de verzoekende partijen het plan van aanpak zowel in schematische als in uitgeschreven vorm brengen, de duidelijkheid verhoogt, wat op het eerste gezicht lijkt te wijzen op een mindere waardering.

Voor het beoordelingselement “Snelheid van uitvoering” krijgt de offerte van de verzoekende partijen een score van 3,38/3,75, die van de gekozen inschrijver 3,75/3,75. Zoals hoger beoordeeld, lijkt uit de omstandigheid dat de verwerende partij bepaalde elementen betreffende de offerte van de gekozen inschrijver wel bespreekt en niet betreffende de offerte van de verzoekende partijen, niet te kunnen worden afgeleid – mede gelet op het hier geringe puntenverschil – dat deze elementen dan niet in de beoordeling zouden zijn betrokken, doch wel dat de offerte van de gekozen inschrijver naar het oordeel van de aanbestedende overheid zich in positieve zin onderscheidt. Met betrekking tot de ligging van hun terreinen beperken de verzoekende partijen er zich op het eerste gezicht overigens toe hun eigen appreciatie te plaatsen tegenover die van de verwerende partij zonder aldus afbreuk te doen aan het

oordeel van de verwerende partij die de voorkeur geeft aan de ligging van de gekozen inschrijver, omwille van de uitvalswegen naar de snelwegen.

9.2. Wat het gunningscriterium “Dienstverlening”, subgunningscriterium “plan van aanpak bij grote evenementen” betreft.

De stelling van de verzoekende partijen dat de motivering over de offerte van de gekozen inschrijver nietszeggend is over de “volledigheid” van het plan, maar enkel de wijze bespreekt waarop het plan is opgebouwd en of het duidelijk is, lijkt te worden weersproken door het motief dat “de stad Antwerpen precies [weet] hoe de inschrijver zal handelen in geval van grote evenementen”. De vermelding dat er een vast overleg is met de politiediensten en een vast aanspreekpunt, lijkt in zoverre een overtoollig motief.

Zoals de verzoekende partijen overigens zelf lijken te beamen, lijken de volledigheid, efficiëntie en duidelijkheid van het plan van aanpak telkens aparte zaken, die zich op het eerste gezicht verzetten tegen de thans door de verzoekende partijen opgeworpen interne tegenstrijdigheid in de motieven wat het element “duidelijkheid” betreft.

9.3. Wat het gunningscriterium “Dienstverlening”, “plan van aanpak voor takeling van elektrische voertuigen” betreft.

Door louter het tegendeel te beweren, tonen de verzoekende partijen op het eerste gezicht niet aan dat het oordeel van de verwerende partij dat een takeling in twee fases minder efficiënt is dan een takeling in één fase, onmiddellijk met de juiste takelwagen, ondeugdelijk zou zijn.

9.4. Wat het gunningscriterium “Brandveiligheid” betreft.

Het gelijk aantal punten voor dit gunningscriterium voor beide offertes, lijkt op het eerste gezicht niet in een wanverhouding te staan tot de woordelijke motieven. Met het geven van hun eigen visie op de waardering van bepaalde elementen uit hun offerte en uit die van de gekozen inschrijver maken de verzoekende partijen op het eerste gezicht niet aannemelijk dat de opgegeven

motieven – voor beide offertes tot stand gekomen na een bezoek met de brandweer– niet deugdelijk zouden zijn.

De tussenkomen partij lijkt voorts op het eerste gezicht de loutere beweringen en de bewijswaarde van de door verzoekende partijen bijgebrachte luchtfoto's op het eerste gezicht afdoende te ontkrachten aan de hand van gegevens en foto's vervat in haar offerte.

9.5. Wat het gunningscriterium “Duurzaamheid” betreft.

Met de verwerende partij wordt op het eerste gezicht vastgesteld dat dit gunningscriterium voor de beide inschrijvers op dezelfde wijze is beoordeeld, zoals vooropgesteld in het bestek. De omstandigheid dat zij, op het eerste gezicht, de elementen toegespitst op de takelsector en de takelwagens, méér heeft gewaardeerd, valt binnen de perken van haar beoordelingsruimte.

Waar de verzoekende partijen de vraag stellen of bij de beoordeling wel het materiaal dat de gekozen inschrijver gaat gebruiken voor de uitvoering van de opdracht wordt besproken, lijkt deze kritiek op het eerste gezicht niet terecht. De bestreden beslissing vermeldt de takelwagens die op CNG rijden en de elektrische takelwagens in de offerte van de gekozen inschrijver, die onmiskenbaar betrekking hebben op de uitvoering van de opdracht, als positief, terwijl wat de offerte van de verzoekende partijen betreft, de omstandigheid dat 15 van de 46 voertuigen of 33 % geen “euro 6-norm” halen, als negatief wordt beschouwd.

Anders dan hoe de verzoekende partijen het zien, lijkt op het eerste gezicht uit de motivering “[d]e inschrijver haalt een aantal duurzaamheidsvoorbeelden aan die stuk voor stuk belangrijk voor het milieu in het algemeen maar niet specifiek zijn voor de takelsector in het bijzonder” niet te kunnen worden afgeleid dat de verwerende partij de door hen, meer algemene milieu-initiatieven die weliswaar verband houden met haar bedrijfsvoering, helemaal niet in rekening zou hebben gebracht.

Voor zover de verzoekende partijen aanklagen dat de verwerende partij wel de intenties en toekomstplannen van de gekozen inschrijver zou honoreren, maar niet die van de verzoekende partijen, kunnen zij evenmin worden bijgevalen. De verwerende partij heeft op het eerste gezicht de intenties en toekomstplannen van de beide inschrijvers tegen elkaar afgewogen en de concretisering ervan bepalend geacht bij haar appreciatie. Deze handelwijze kadert binnen de beoordelingsruimte waarover een aanbestedende overheid bij de inhoudelijke toetsing van de offertes aan de gunningscriteria beschikt.

De motieven met betrekking tot de actieve projecten van de gekozen inschrijver en de door hem ontvangen *award* lijken op het eerste gezicht dan weer de wijze te toetsen waarop de inschrijvers als organisatie omgaan met duurzaamheid in het algemeen en een duurzame manier van werken kunnen garanderen.

De verzoekende partijen maken bijgevolg op het eerste gezicht niet aannemelijk dat de opgegeven motieven de toegekende punten niet kunnen verantwoorden. Hun argumenten om te besluiten dat zij “veel verder gevorderd zijn in de duurzaamheid” stuiten blijkens de motivering vooral op een onvoldoende betrokkenheid op de takelsector in het bijzonder en een onvoldoende concretisering ervan.

9.6. Wat ten slotte de “volledigheid” bij het gunningscriterium “Rapportering” betreft, lijken de verzoekende partijen geen belang meer te hebben bij dit middelonderdeel. Het volstaat vast te stellen dat de hier geformuleerde kritieken bij de beoordeling van dit subgunningscriterium, dat op 1,25 punten staat, en gelet op het niet ernstig bevinden van de vorige onderdelen, er niet kunnen toe leiden dat het totale verschil in punten tussen de beide inschrijvers kan worden overbrugd, met een andere rangschikking in het voordeel van de verzoekende partijen tot gevolg.

10. Gelet op het voorgaande, wordt op het eerste gezicht vastgesteld dat de verzoekende partijen niet aantonen dat de woordelijke motieven in de beoordeling van de beide offertes niet draagkrachtig zouden zijn, noch dat deze woordelijke motieven de toegekende punten niet zouden kunnen

ondersteunen, of dat bepaalde elementen niet bij de beoordeling van hun offerte zouden zijn betrokken.

De verzoekende partijen tonen op het eerste gezicht niet aan dat de in het middel aangevoerde bepalingen en beginselen zijn geschonden.

Het middel is niet ernstig.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

11. In een tweede middel voeren de verzoekende partijen de schending aan van artikel 83 van de wet overheidsopdrachten 2016, artikel 5, 8° en 9°, van de rechtsbeschermingswet en de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 ‘betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen’, artikel 76 van het koninklijk besluit van 18 april 2017 ‘plaatsing overheidsopdrachten in de klassieke sectoren’, het bestek, het zorgvuldigheidsbeginsel, het materieelmotiveringsbeginsel en het beginsel *patere legem quam ipse fecisti* als beginselen van behoorlijk bestuur.

Zij lichten toe dat “de deputatie van de provincie Antwerpen op 20 mei 2021 in het raam van een bestuurlijk beroep geen omgevingsvergunning heeft afgeleverd aan de gekozen inschrijver, nadat verwerende partij zelf bij besluit van het college van burgemeester en schepenen d.d. 11 december 2020 een gedeeltelijke en voorwaardelijke vergunning had afgeleverd; dat het besluit van de deputatie onder andere overweegt dat de aanvrager (de gekozen inschrijver) aangaf dat personen slechts tijdens de normale ‘daguren’ en dus niet 24/7 voertuigen kunnen komen ophalen; [...] [d]at het toepasselijke bestek op bladzijde 25 duidelijk vermeldt dat de inschrijvers een bewakingsplaats moeten hebben waar eigenaars van voertuigen 24/7 hun voertuigen kunnen afhalen; dat het hier handelt om een minimumeis in het bestek; [...] [d]at aldus de gekozen inschrijver met zijn offerte/verbintenis, duidelijk de bepalingen van het bestek miskent, minstens als gevolg van zijn milieuvergunningsaanvraag een onzekerheid doet ontstaan over de mogelijkheid om voornoemde minimumeis na

te leven; dat verwerende partij de waarachtigheid van wat de gekozen inschrijver in haar offerte vermeldde niet zorgvuldig heeft onderzocht”.

Beoordeling

12. In de bijgebrachte milieuvergunning van 10 juli 2008, geldig tot 10 juli 2028 en bijgevolg tot na het verstrijken van de looptijd van de voorliggende opdracht, lijken geen bijzondere voorwaarden te zijn opgelegd wat de openingsuren betreft, zodat de uitvoering van de opdracht met inbegrip van de bestekseis om 24/7 getakelde voertuigen op te kunnen halen, hierdoor op het eerste gezicht niet lijkt te worden gehypothekeerd.

Ter terechtzitting betogen de verzoekende partijen dat zij met hun kritiek doelen op het feit dat uit de weigeringsbeslissing van de omgevingsvergunningsaanvraag van 20 mei 2021 zou blijken dat de “installaties” waarvan sprake niet permanent open zullen zijn, wat volgens hen overigens ook blijkt uit de website van de tussenkomende partij, en dat de verwerende partij dit gegeven niet zorgvuldig heeft onderzocht.

13. De kritiek lijkt op het eerste gezicht niet terecht. Zo lijkt het voorwerp van de bedoelde weigeringsbeslissing – onder meer het bouwen van een nieuwe parkeertoren – niet dezelfde activiteiten te betreffen als de huidige overheidsopdracht. De tussenkomende partij licht daarbij toe, niet zonder relevantie zo lijkt, dat de mogelijkheid om 24/7 getakelde voertuigen op te kunnen halen enkel bestaat voor de bestuurders wiens voertuig werd getakeld in uitvoering van de huidige overheidsopdracht, terwijl de beperktere openingsuren enkel gelden voor het afhalen van voertuigen in het kader van de reguliere depannagedienst en gerechtelijke inbeslagnames, zoals ook is vermeld op haar website.

Het middel is niet ernstig.

VII. Besluit

14. Geen van beide middelen is ernstig gebleken. De vordering tot

schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid dient dan ook te worden verworpen.

BESLISSING

1. Het verzoek van de nv Depannage 2000 tot tussenkomst wordt ingewilligd.

2. De Raad van State verwierpt de vordering.

3. De verzoekende partijen worden verwezen in de kosten van de vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid, begroot op een rolrecht van 400 euro, elk voor de helft, een bijdrage van 20 euro, en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

De tussenkomende partij wordt verwezen in de kosten van de tussenkomst, begroot op een rolrecht van 150 euro.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vierentwintig september tweeduizend eenentwintig, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Patricia De Somere,
bijgestaan door

Greta Scheveneels,

De griffier

Greta Scheveneels

staatsraad, waarnemend voorzitter,

griffier.

De voorzitter

Patricia De Somere