



Stichting Incident Management Nederland

Overeenkomst Standby-bergers 2011 - 2012

Versie B voor perceel S8

1B. Overeenkomst Standby-bergers 2011 - 2012 versie B/IWW/iww
's-Gravenhage, 1 april 2011

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Ondergetekenden	3
Overwegingen	3
1. Definities	4
2. Tijdvensters	5
3. Wachtplaats, standby-voertuig en chauffeur	6
4. Het standby-vak en de bergingsopdrachten	7
5. Uitvoering van de bergingsopdracht	8
6. Aanrijdtijden	10
7. Controle	12
8. Tarieven	12
9. Facturering en betaling	13
10. Duur van de overeenkomst	13
11. Overige bepalingen	14
Bijlage 1. Standby-locatie en standby-vak	16

Ondergetekenden:

1. Stichting Incident Management Nederland,
gevestigd te 's-Gravenhage,
hierna te noemen: "Stichting IMN", en
2. Naam bergingsonderneming,
gevestigd te plaatsnaam,
hierna te noemen: "de bergingsonderneming",

Overwegende:

- (I) dat incidenten de doorstroming en veiligheid van het verkeer op snelwegen en andere belangrijke wegen nadelig beïnvloeden en dat het wenselijk is om zo snel mogelijk na een incident de weg vrij te kunnen geven voor het verkeer
- (II) dat de berging van de bij het incident betrokken voertuigen in de meeste gevallen de belangrijkste activiteit is die verricht moet worden om de weg weer geschikt te maken voor een onbelemmerde doorstroming van het verkeer
- (III) dat het daarom wenselijk is te onderzoeken op welke manier de tijd, die verstrijkt tussen het moment waarop het incident plaatsvindt en het moment waarop een daartoe opgeroepen bergingsonderneming op de plaats van het incident arriveert, gereduceerd kan worden
- (IV) dat in dat verband de uitvoering van een pilotproject, waarin de effectiviteit wordt onderzocht van het op strategische plaatsen inzetten van zogenaamde standbybergers, wenselijk is

Verklaren te zijn overeengekomen als volgt:

1. Definities

In deze overeenkomst wordt een aantal voor de overeenkomst specifieke begrippen gehanteerd. Een overzicht van die begrippen en hun betekenis is opgenomen in dit artikel.

1.1. *Standby-voertuig*

Bergingsvoertuig van de bergingsonderneming dat aan vastgestelde eisen voldoet en dat op afgesproken tijdstippen staat opgesteld op de wachtplaats.

1.2. *Het standby-vak*

De lijst van wegvakken waarin het standby-voertuig opgeroepen kan worden voor het uitvoeren van een bergingsopdracht.

1.3. *Wegvak*

Een deel van een IM-weg aangeduid met wegnummer, weghelft en de twee hectometerpalen die het vak omsluiten.

1.4. *Tijdvensters*

De tijdstippen door de dag en de week gedurende welke het standby-voertuig op de wachtplaats staat opgesteld of bezig is met de uitvoering van bergingswerkzaamheden die voortvloeien uit deze overeenkomst.

1.5. *Wachtplaats*

De plek waar het standby-voertuig gedurende de tijdvensters staat opgesteld, vanwaar het uitrukt zodra er een bergingsopdracht wordt verstrekt en waarheen het terugkeert nadat de bergingsopdracht is uitgevoerd.

1.6. *Incident*

Elke gebeurtenis overkomen aan één of meer personenvoertuigen op een IM-weg die door politie, wegbeheerder of erkende pechhulpverlener aan het LCM wordt gemeld (zoals ongeval, pechgeval, afgevallen lading, gestrand voertuig) en die vraagt om uitvoering van een bergingsopdracht. Een pechgeval is in beginsel geen incident, behalve wanneer wegbeheerder en/of pechhulpverlener anders besluiten.

- 1.7. *Landelijk Centraal Meldpunt ("LCM")*
Het door Stichting IMN georganiseerde meldpunt voor het aannemen van meldingen van incidenten en het inschakelen van bergingsbedrijven.
- 1.8. *De bergingsopdracht*
Een door het LCM aan de bergingsonderneming verstrekte opdracht om uit te rukken naar een incident, de bij het incident betrokken voertuigen te bergen, af te voeren en te lossen op de losplaats.
- 1.9. *Losplaats*
De plek waar de bergingsonderneming de geborgen voertuigen en hun inzittenden na de berging dient af te leveren.
- 1.10. *Loze rit*
Een melding van het LCM op grond waarvan de bergingsonderneming is uitgereden, maar waarbij geen berging behoeft plaats te vinden.
- 1.11. *Personenvoertuig*
Ieder gekentekend motorvoertuig met een Toegestane Maximum Massa ("TMM") van 3.500 kilogram.
- 1.12. *Kwaliteitseisen*
De *Kwaliteitseisen voor Standby-bergers 2011 - 2012 versie B* ("de *Kwaliteitseisen versie B*") van Stichting IMN.

2. Tijdvensters

- 2.1. De bergingsonderneming dient van 1 juli 2011 tot en met 8 september 2011 tussen 06.00 en 19.30 uur één bergingsvoertuig ("het standby-voertuig") te stationeren op een door Stichting IMN of LCM aangewezen wachtplaats. Van 9 september 2011 tot en met 30 juni 2012 dient de bergingsonderneming tussen 05.30 en 20.30 uur één bergingsvoertuig en tussen 06.00 en 10.30 uur alsook tussen 15.00 en 19.30 uur een tweede bergingsvoertuig te stationeren op één of twee door Stichting IMN of LCM aangewezen wachtplaatsen. Deze verplichting geldt in beginsel voor alle dagen in de contractperiode. De perioden waarin één of twee bergingsvoertuigen standby dienen te staan, worden in het vervolg aangeduid als "de tijdvensters".

- 2.2. Stichting IMN of, namens haar, LCM kan besluiten om het start- en/of eindtijdstip van de tijdvensters te wijzigen. Een besluit tot wijziging van de tijdvensters zal Stichting IMN of, namens haar, LCM uiterlijk twee weken voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding aan de bergingsonderneming bekend maken.
- 2.3. Het staat Stichting IMN vrij om de bergingsonderneming gedurende maximaal veertig werkdagen in de contractperiode niet in te schakelen. Een besluit om de bergingsonderneming gedurende een of meer dagen niet in te schakelen, zal Stichting IMN of, namens haar, LCM uiterlijk twee weken voorafgaand aan de betrokken dagen aan de bergingsonderneming bekend maken.
- 2.4. De bergingsonderneming zal in elk kwartaal gedurende tenminste 1.000 uren standby staan. Dit aantal heeft betrekking op de optelsom van de standby-uren van alle ingezette bergingsvoertuigen. Als het aantal van 1.000 uren niet wordt bereikt, maakt de bergingsonderneming toch aanspraak op een vergoeding voor 1.000 uren. Een aan het eind van het kwartaal blijkend deficit in gerealiseerde uren kan worden gecompenseerd in de factuur over de laatste maand van het kwartaal (zie artikel 9.1).

3. Wachtplaats, standby-voertuig en chauffeur

- 3.1. Elk standby-voertuig (hierna: "het standby-voertuig") dient tijdens de tijdvensters non-stop te worden bemand door een chauffeur die is opgeleid volgens de eisen in artikel 2A van de *Kwaliteitseisen versie B*. De chauffeur dient oranje bergingskleding met CE-normering te dragen (NEN-EN 471 Rijkswaterstaat normklasse 2).
- 3.2. Op de tijdstippen waarop één standby-voertuig dient te worden ingezet, dient dit een bergingsvoertuig te zijn dat voldoet aan de eisen die zijn opgenomen in de artikelen 3A én 3C tot en met 3K van de *Kwaliteitseisen versie B*. De bergingsonderneming dient aan te tonen dat het standby-voertuig aan deze eisen voldoet door het overleggen een certificaat overeenkomstig Artikel 4 van de *Kwaliteitseisen versie B* waarop het kenteken van het standby-voertuig en de toevoeging "(3A)" is vermeld.
- 3.3. Op de tijdstippen waarop twee standby-voertuigen dienen te worden ingezet, dient tenminste één van deze voertuigen te voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in de artikelen 3A én 3C tot en met 3K van de *Kwaliteitseisen versie B*. De bergingsonderneming dient aan te tonen dat het standby-voertuig aan deze eisen voldoet door

het overleggen een certificaat overeenkomstig Artikel 4 van de *Kwaliteitseisen versie B* waarop het kenteken van het standby-voertuig en de toevoeging “(3A)” is vermeld. Het tweede standby-voertuig dient te voldoen ofwel aan dezelfde eisen als het eerste bergingsvoertuig, ofwel aan de eisen die worden gesteld in artikel 3B tot en met 3K van de *Kwaliteitseisen versie B*. De bergingsonderneming dient aan te tonen dat het tweede standby-voertuig aan deze eisen voldoet door het overleggen een certificaat overeenkomstig Artikel 4 van de *Kwaliteitseisen versie B* waarop het kenteken van het standby-voertuig en de toevoeging “(3A)” of “(3B)” is vermeld.

- 3.4. Als de bergingsonderneming op enig moment geen voertuig beschikbaar heeft dat aan de gestelde eisen voldoet, heeft Stichting IMN het recht om deze overeenkomst met onmiddellijke ingang en zonder ingebrekestelling te ontbinden.
- 3.5. Het standby-voertuig dient gedurende de tijdvensters continu beschikbaar te zijn om onmiddellijk uit te rukken na ontvangst van een daartoe strekkende bergingsopdracht van Stichting IMN. Dit betekent onder meer dat het standby-voertuig dient te zijn voorzien van voldoende brandstof en dat voldoende leeftocht aanwezig is voor de chauffeur. Het op de wachtplaats opgestelde standby-voertuig mag tijdens de tijdvensters uitsluitend worden ingezet voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van deze overeenkomst.

4. Het standby-vak en de bergingsopdrachten

- 4.1. De bergingsonderneming kan worden ingezet voor de afhandeling van incidenten die zich voordoen in het standby-vak. Het standby-vak bestaat uit wegvakken die zijn beschreven in Bijlage 1 van deze overeenkomst. Het is mogelijk dat de samenstelling van het standby-vak gedurende de looptijd van de overeenkomst wordt aangepast.
- 4.2. Als zich tijdens de tijdvensters een incident voordoet in het standby-vak, zal het LCM de bergingsonderneming telefonisch benaderen en een bergingsopdracht verstrekken. De bergingsopdracht houdt in dat het standby-voertuig naar de plaats van het incident dient uit te rukken om daar de bij het incident betrokken personenvoertuigen te bergen en de weg vrij te maken.
- 4.3. Het LCM kan zonder opgave van reden besluiten om een incident in het standby-vak niet aan de bergingsonderneming te melden of daar een tweede bergingsbedrijf

naast de bergingsonderneming bij te betrekken. Dit kan onder meer, maar niet uitsluitend, gebeuren als het LCM weet of vermoedt dat de bergingsonderneming nog bezig is met de uitvoering van bergingswerkzaamheden die voortvloeiden uit een eerdere bergingsopdracht of om andere reden niet onmiddellijk beschikbaar is of als het LCM meent dat de afhandeling van het incident vraagt om de inzet van meer en/of andere bergingsvoertuigen dan het standby-voertuig.

- 4.4. Als het standby-voertuig gedurende de tijdvensters op enig moment niet direct beschikbaar is, wordt dit door de bergingsonderneming onmiddellijk onder opgave van reden aan het LCM gemeld. Deze verplichting geldt niet voor afwezigheid van het standby-voertuig in verband met de uitvoering van de in het kader van deze overeenkomst aan de bergingsonderneming verstrekte bergingsopdrachten.
- 4.5. De bergingsonderneming dient tijdens de tijdvensters te allen tijde telefonisch bereikbaar te zijn op twee telefoonnummers:
- het telefoonnummer van het kantoor van de bergingsonderneming
 - het nummer van de mobiele telefoon die tijdens de tijdvensters aanwezig is in het standby-voertuig.
- Deze telefoonnummers dienen uiterlijk twee dagen voorafgaand aan de inwerking-treding van de overeenkomst aan het LCM te zijn doorgegeven. Ook latere wijzigingen van deze telefoonnummers dienen uiterlijk twee dagen van tevoren aan het LCM te worden gemeld.
- 4.6. De bergingsonderneming dient ook per email bereikbaar te zijn. De bergingsonderneming dient het LCM op de hoogte te stellen van haar emailadres en eventuele wijzigingen daarvan onmiddellijk aan het LCM door te geven.

5. Uitvoering van de bergingsopdracht

- 5.1. De bergingsonderneming zorgt na ontvangst van de bergingsopdracht voor het onmiddellijk uitrukken van het standby-voertuig naar de door het LCM opgegeven locatie. Als het standby-voertuig onderweg naar die locatie ernstige vertraging onder-vindt, dient dit aan het LCM te worden gemeld.
- 5.2. Direct na aankomst op de gemelde locatie of, als deze van die locatie afwijkt, op de feitelijke plaats van het incident, neemt de bergingsonderneming eerst contact op met het LCM. Aan het LCM wordt gemeld wat de aard van het incident is:

- ongeval met het aantal te bergen personenvoertuigen
- eventuele bijzonderheden over het ongeval (zie ook artikel 5.6)
- pechmelding met het aantal te bergen personenvoertuigen
- loze rit

Meteen daarna begint de bergingsonderneming, zo nodig op basis van de door het LCM verstrekte instructies, met de uitvoering van de berging.

- 5.3. De bergingsonderneming dient de te verrichten bergingswerkzaamheden zo vak- kundig en snel als mogelijk uit te voeren. Daarbij dient de bergingsonderneming op de plaats van het incident de instructies van wegbeheerder en/of politie te volgen voor zover deze niet in strijd zijn met deze overeenkomst. Na afloop van de berging dient de bergingsonderneming het wegdek op de plaats van de berging te ontdoen van losse materialen die als gevolg van het incident op de weg zijn beland.
- 5.4. Het is de bergingsonderneming niet toegestaan om tijdens de uitvoering van ber- gingswerkzaamheden diensten aan te bieden die niet thuis horen bij de directe hulp- verlening. Het is aan medewerkers van de bergingsonderneming niet toegestaan om zich te mengen in discussies over oorzaak van het ongeval en de mogelijke verant- woordelijkheid van de daarbij betrokken bestuurders.
- 5.5. De bergingsonderneming is gehouden zich ten opzichte van de betrokkenen bij een gestrand personenvoertuig correct te gedragen en zal bij de uitvoering van de werk- zaamheden de belangen van deze betrokkenen en van derden niet schaden, de werk- zaamheden verrichten op een wijze waarbij zoveel mogelijk additionele schade aan het betrokken personenvoertuig wordt voorkomen, alsmede bij de uitvoering van de werkzaamheden ervoor zorgdragen dat er tijdens die werkzaamheden en daarna zo min mogelijk verkeersgevaar voor andere weggebruikers ontstaat of resteert.
- 5.6. Als op de plaats van het incident blijkt dat het standby-voertuig de werkzaamheden niet snel kan afhandelen en de geborgen personenvoertuigen niet snel of helemaal niet kan afleveren op de losplaats, zal de bergingsonderneming contact opnemen met het LCM om overleg te plegen en nadere instructies te ontvangen. Dit dient in ieder geval maar niet uitsluitend te gebeuren in de volgende gevallen:
- de snelle afhandeling van het incident vraagt om de inzet van meer en/of an- dere bergingsvoertuigen dan het standby-voertuig
 - na aankomst op de plaats van het incident blijkt dat het standby-voertuig niet binnen tien minuten na aankomst met de berging kan beginnen, bijvoorbeeld omdat de politie een technisch onderzoek verricht
 - de politie vraagt om veiligstelling van de te bergen personenvoertuigen

- er dienen uitgebreide opruimwerkzaamheden plaats te vinden naast de eigenlijke berging.
- 5.7. De bergingsonderneming dient het (de) geborgen personenvoertuig(-en) en zijn inzittenden af te leveren op een door het LCM aangewezen locatie: de losplaats. Dit zal in de regel steeds dezelfde locatie zijn of één uit een lijst van vaste locaties. In bijzondere gevallen kan het LCM de bergingsonderneming opdragen het personenvoertuig op een andere losplaats af te leveren. Na aflevering van het geborgen voertuig keert het standby-voertuig, althans binnen de tijdvensters, zo snel mogelijk terug naar de wachtplek.
- 5.8. Als de berging betrekking heeft op de verplaatsing van een personenvoertuig met pech, meldt de bergingsonderneming dit onverwijld aan het LCM. Daarna wordt het pechvoertuig verplaatst naar een geschikte losplaats. De bergingsonderneming zal de inzittenden informeren naar welke locatie zij worden gebracht en uitleggen dat zij zelf hun pechhulpverlener moeten informeren over de verplaatsing zodat deze hen daar kan vinden.

6. Aanrijdtijden

- 6.1. De bergingsonderneming dient in ieder kwartaal voor tenminste 90% van de bergingsopdrachten binnen 15:00 minuten na het ontvangen van de opdracht op de locatie van het incident te arriveren. Onder kwartaal wordt in het verband van deze overeenkomst verstaan iedere periode van drie maanden die, gedurende de looptijd van deze overeenkomst, volgt op de data 31 december, 31 maart, 30 juni of 30 september.
- 6.2. Stichting IMN stelt vast of de bergingsonderneming aan deze eis voldoet op basis van een objectieve registratie van de gerealiseerde *aanrijdtijd* voor iedere berging. Aanrijdtijden worden door Stichting IMN vastgesteld door automatische verwerking van de locatie- en tijdgegevens die door de GPS-unit van het standby-voertuig aan Stichting IMN worden aangeleverd. Daarbij geldt als starttijd het moment waarop het telefoongesprek, waarin het LCM de bergingsopdracht verstrekt wordt beëindigd. Als eindtijd geldt het moment waarop de bergingsonderneming op de plaats van het incident arriveert. De aanrijdtijd is gelijk aan de tijdsperiode tussen starttijd en eindtijd.

- 6.3. Voor zover de bergingsonderneming op de route naar het incident wordt gehinderd door files of stremmingen *op A-wegen*, zal de opgetreden vertraging door Stichting IMN op objectieve basis worden vastgesteld en automatisch in mindering worden gebracht op de gemeten aanrijdtijd. Met eventuele stremmingen op het onderliggend wegennet wordt geen rekening gehouden.
- 6.4. Als Stichting IMN door nalatigheid van de kant van de bergingsonderneming voor een bepaalde bergingsopdracht geen locatie- en tijdgegevens van het standby-voertuig ontvangt, zal voor de betrokken opdracht een aanrijdtijd van 16 minuten worden geregistreerd. Als nalatigheid van de bergingsonderneming geldt onder meer het ontbreken of niet goed functioneren van de voor het standby-voertuig voorgeschreven GPS-unit. Het door Stichting IMN beheerde computersysteem dat aanrijdtijden registreert, heeft de naam Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM").
- 6.5. De performance van de bergingsonderneming in het rayon wordt per kwartaal vastgesteld op basis van gegevens die het LCM ontleent aan het AIM. Als zich in enig kwartaal in het standby-vak minder dan tien registreerbare opdrachten voordoen, wordt de beoordeling van de prestaties opgeschort. De performance van het bedrijf wordt dan bepaald over de eerste opeenvolgende reeks van kwartalen waarin wel tenminste tien registreerbare opdrachten voorkomen.
- 6.6. Een bergingsopdracht is registreerbaar (zie artikel 6.5) als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:
- de opdracht is verstrekt door het LCM en niet door een andere partij
 - de uitvoering van de opdracht heeft niet meer dan zestig minuten vóór het tijdstip van de melding door het LCM aan de bergingsonderneming plaatsgevonden
 - er is geen sprake van een zogenaamde achterafmelding
 - de berging is uitgevoerd op niet meer dan twee kilometer afstand van de door het LCM opgegeven locatie
 - de opdracht leidt tot een berging en resulteert niet in een zogenaamde loze rit, waarbij geen te bergen personenvoertuig wordt aangetroffen, of een annulering, waarbij de opdracht wordt ingetrokken voordat de bergingsonderneming op de plaats van het incident is gearriveerd
 - de opdracht wordt verstrekt op een tijdstip waarop het AIM normaal functioneert en niet tijdelijk buiten gebruik is

- de opdracht heeft betrekking op een locatie die door het AIM kan worden geïdentificeerd (bij aanpassing van wegen of ingebruikneming van nieuwe wegen is identificatie van de locatie soms niet mogelijk)
- 6.7. Bergingsopdrachten blijven buiten beschouwing voor de bepaling van de performance van de bergingsonderneming op het gebied van aanrijdtijden in een kwartaal als:
- de feitelijke locatie waarop de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd buiten het standby-vak ligt
 - het standby-voertuig op het moment van ontvangst van een melding nog bezig is met het uitvoeren van bergingswerkzaamheden die voortvloeien uit een eerdere melding van het LCM.
- 6.8. Als de bergingsonderneming in een kwartaal niet aan de in artikel 6.1 genoemde eis voldoet, dan kan Stichting IMN binnen drie maanden na afloop van het kwartaal (of de reeks van kwartalen) de bergingsonderneming per aangetekende post een waarschuwing sturen. Als in een tweede kwartaal binnen de contractperiode opnieuw niet aan de gestelde wordt voldaan, heeft Stichting IMN het recht om de overeenkomst met onmiddellijke ingang en zonder ingebrekestelling te beëindigen.
- 6.9. Stichting IMN is gehouden om het systeem waarmee de aanrijdtijden worden vastgesteld in optimale staat te houden en jaarlijks te laten keuren door een onafhankelijke en daartoe gekwalificeerde partij. Als het aanrijdtijdsysteem in enig kwartaal gedurende maximaal tweeënzeventig uur buiten gebruik raakt, worden kwartaalscores berekend met weglating van de gegevens uit de betrokken periode. Als het systeem in enig kwartaal gedurende een langere periode buiten gebruik raakt, verliest het artikel 6.8. gedurende dat kwartaal zijn werkingskracht. Dit betekent dat Stichting IMN geen sancties kan verbinden aan de gemeten kwartaalscore. Het buiten gebruik zijn van het aanrijdtijdsysteem brengt geen verandering in de verplichting uit hoofde van artikel 6.1.

7. Controle

- 7.1. Stichting IMN kan zonder aankondiging vooraf inspecties (laten) uitvoeren om de naleving door de bergingsonderneming van de bepalingen in deze overeenkomst te controleren. Die controles kunnen onder meer betrekking hebben op het ingezette standby-voertuig, de ingezette chauffeur, de feitelijke beschikbaarheid van het

standby-voertuig tijdens de tijdvensters en op de wijze van uitvoering van de bergingswerkzaamheden.

8. Tarieven

- 8.1. De bergingsonderneming ontvangt voor de standby-werkzaamheden een vaste vergoeding van € per uur exclusief BTW. Deze vergoeding geldt alleen voor dagen en tijdstippen waarop de bergingsonderneming conform de door Stichting IMN of LCM verstrekte instructies standby heeft gestaan (zie artikel 21 tot en met 2.3, onverminderd het bepaalde in artikel 2.4). Deze vergoeding moet alle kosten dekken die verband houden met de uitvoering van de werkzaamheden die in het kader van deze overeenkomst dienen te worden verricht.
- 8.2. De bergingsonderneming ontvangt geen vergoeding voor de kosten van de rit van het standby-voertuig van en naar het standby-vak aan het begin en eind van de tijdvensters. Evenmin ontvangt de bergingsonderneming een vergoeding voor de uitvoering van bergingsopdrachten, ongeacht de aard van deze opdrachten. Als het LCM aan de bergingsonderneming opdracht verleent voor andere dan de hier beschreven werkzaamheden, zullen deze op basis van nader overeen te komen voorwaarden worden vergoed. Voorwaarde daarvoor is dat dit vooraf tussen partijen overeengekomen is.

9. Facturering en betaling

- 9.1. De bergingsonderneming factureert de haar toekomende vergoeding uit hoofde van deze overeenkomst één keer per maand na afloop van de maand waarop de factuur betrekking heeft en niet meer dan één maand nadat deze maand verstreken is.
- 9.2. Het LCM zal uiterlijk dertig dagen na de ontvangstdatum van de factuur zorgdragen voor betaling van het factuurbedrag. Voorwaarde daarvoor is dat de bergingsonderneming heeft voldaan aan de in deze overeenkomst gestelde eisen.

- 9.3. Bezwaren tegen het door de bergingsonderneming berekende factuurbedrag dienen binnen dertig dagen na ontvangstdatum van de factuur door het LCM of de betrokken alarmcentrale schriftelijk aan de bergingsonderneming ter kennis te zijn gebracht.

10. Duur van de overeenkomst

- 10.1. De overeenkomst is van kracht van 1 juli 2011 tot en met 30 juni 2012. Het is voor Stichting IMN eenzijdig mogelijk de overeenkomst maandelijks, tot en met uiterlijk 31 december 2012 te verlengen. Stichting IMN zal de bergingsonderneming over dergelijk verlengingen uiterlijk een maand voor het aflopen van de overeenkomst schriftelijk informeren.
- 10.2. Indien blijkt dat de bergingsonderneming zijn verplichtingen ingevolge deze overeenkomst niet (in voldoende mate) nakomt of kan nakomen, zal Stichting IMN hem hierover informeren door middel van een schriftelijke waarschuwing, tenzij elders in deze overeenkomst anders is bepaald. Na ontvangst van deze waarschuwing heeft de bergingsonderneming zeven dagen de tijd om zijn dienstverlening op het vereiste niveau te brengen. Indien de bergingsonderneming ook daarna niet (in voldoende mate) aan zijn verplichtingen voldoet, is Stichting IMN gerechtigd het contract met onmiddellijke ingang zonder nadere ingebrekestelling op te zeggen en te beëindigen.
- 10.3. Onmiddellijke beëindiging is eveneens mogelijk in de volgende gevallen:
- indien één van partijen onder curatele wordt gesteld,
 - indien één van partijen surseance van betaling heeft gevraagd,
 - bij faillissement van één van partijen,
 - bij verandering in het aandeelhouderschap, wijziging in de zeggenschap-structuur, overname en/of fusie dan wel verandering van de juridische identiteit van het bedrijf van de bergingsonderneming,
 - verkoop van de onderneming middels een activatransactie
 - indien door dwingend opgelegde maatregelen van overheidswege of door gerechtelijke uitspraken Stichting IMN de verplichtingen uit deze overeenkomst niet meer in zijn geheel of gedeeltelijk kan nakomen.

De daarvoor in aanmerking komende partij zal de andere partij op de hoogte stellen van de volgende omstandigheden:

- aanvraag van faillissement,

- aanvraag van surseance van betaling,
- voornemen om het bedrijf van de bergingsonderneming aan een ander over te doen,
- voornemen van overname, fusie of verandering van het aandeelhouderschap, de zeggenschapsstructuur of de juridische identiteit van het bedrijf van de bergingsonderneming.

10.4. Als Stichting IMN geen gebruik maakt van haar bevoegdheid uit hoofde van artikel 10.3. om de *Bergingsovereenkomst* te ontbinden, dan zal in geval van een activa-transactie de overeenkomst overgaan op de koper van de activa.

11. Overige bepalingen

- 11.1. Op deze overeenkomst, de uitleg en toepassing daarvan is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
- 11.2. Ieder geschil dat naar aanleiding van deze overeenkomst en hieruit voortvloeiende overeenkomsten tussen partijen mocht ontstaan, zal worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Den Haag.
- 11.3. De bergingsonderneming heeft ingeval van tussentijdse beëindiging van de overeenkomst geen recht op enige (schade-)vergoeding.
- 11.4. Een geschil over tussentijdse beëindiging van deze overeenkomst zal aanhangig worden gemaakt uiterlijk binnen één jaar na dagtekening van de brief waarbij mededeling is gedaan van de beëindiging van de overeenkomst, op straffe van het verval van het recht om de beëindiging te bestrijden of schadevergoeding te vorderen. Een geschil is aanhangig vanaf de dag waarop de dagvaarding wordt uitgebracht.

Getekend te.....

Datum:.....

L.P. Mentink, Stichting IMN

Getekend te.....

Datum:.....

....., de bergingsonderneming

Bijlage 1

Standby-locatie en standby-vak

(wordt toegevoegd na gunning)