



Stichting Incident Management Nederland

## Nota van Inlichtingen 2023 - 2026

Beantwoording van vragen naar aanleiding van de aanbesteding van bergingswerkzaamheden van personenvoertuigen op IM-wegen in Nederland

Nota van Inlichtingen 2023 - 2026 220520/IWW/iww  
's-Gravenhage, 20 mei 2022

## Inhoudsopgave

|    |   |    |
|----|---|----|
| 1. | Inleiding   | 3  |
| 2. | Vragen over de <i>Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026</i> | 4  |
| 3. | Vragen over de <i>Bergingsovereenkomst 2023 - 2026</i>  | 16 |
| 4. | Vragen over de <i>Kwaliteitseisen 2023 - 2026</i>       | 26 |

## 1. Inleiding

Op 26 april 2022 publiceerde de Stichting IMN de documenten met betrekking tot de aanbesteding van *Bergingsovereenkomsten* voor de contractperiode 2023 – 2026. Geïnteresseerde partijen is de gelegenheid geboden om vragen te stellen over deze documenten of om de Stichting IMN te wijzen op in deze documenten mogelijk voorkomende onjuistheden. Door verschillende partijen is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. De Stichting IMN bedankt deze partijen voor de genomen moeite.

De ontvangen vragen worden behandeld in voorliggende *Nota van Inlichtingen*. Dit is gebeurd zonder bekendmaking van de identiteit van vragenstellers. De gestelde vragen zijn waar mogelijk letterlijk overgenomen, maar soms ter bevordering van de leesbaarheid in een uniforme stijl geherformuleerd. Vragen zijn gerangschikt op basis van de documenten waar ze betrekking op hebben onder vermelding van paragraaf- of artikelnummers. De in vragen opgenomen verwijzingen naar artikel- of paragraafnummers zijn soms aangepast om de vindbaarheid van informatie te bevorderen. Als over een artikel of paragraaf meer dan één vraag is gesteld, krijgen deze vragen als referentie niet alleen het artikel- of paragraafnummer, maar ook een volgletter in superscript (<sup>A</sup>, <sup>B</sup>, <sup>C</sup> enzovoorts).

Beantwoording van de gestelde vragen heeft in enkele gevallen aanleiding gegeven tot het aanpassen van de tekst van de aanbestedingsdocumenten. De aangepaste documenten zijn gedateerd 20 mei 2022. Wijzigingen zijn gemarkeerd met een gele ondergrond. Inschrijvingen dienen te worden gebaseerd op deze aangepaste stukken.

Het is mogelijk om verdiepende vragen te stellen met betrekking tot de in de *Nota van Inlichtingen* verstrekte informatie. Zulke vragen dienen uiterlijk op 1 juni 2022 te worden ontvangen op het emailadres [aanbesteding@stichtingimn.nl](mailto:aanbesteding@stichtingimn.nl). Zij zullen vermoedelijk op 8 juni 2022 op anonieme basis worden beantwoord in een *Tweede Nota van Inlichtingen*.

## 2. Vragen over de *Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026*

- 1.1. De beoordeling of een pechgeval “gevaar oplevert voor het verkeer” kan op verschillende manieren gemaakt worden. De bergingsonderneming vindt alles gevaarlijk, de wegbeheerder vindt niet alles gevaarlijk.

Het is aan de wegbeheerder om deze beoordeling te maken. Deze is verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid. Als de bergingsonderneming zelf een pechgeval aantreft dat in zijn ogen gevaar oplevert voor het verkeer kan hij dit bij de wegbeheerder melden en deze vragen om via het Landelijk Centraal Meldpunt van de Stichting IMN (“LCM”) opdracht te verlenen voor een pechverplaatsing. Het is aan de wegbeheerder om te bepalen of hij dit wel of niet doet.

- 1.4. De ervaring heeft geleerd dat antwoorden in de *Nota van Inlichtingen* in sommige gevallen nieuwe vragen oproepen, bijvoorbeeld als in de *Nota van Inlichtingen* informatie wordt verstrekt die eerder niet bekend was. Hoe staat Stichting IMN er tegenover om een korte tweede vragenronde in te laten opdat inschrijvers de gelegenheid hebben om mits noodzakelijk op de *Nota van Inlichtingen 2023 – 2026* te reflecteren?

Het is mogelijk om vragen te stellen naar aanleiding van de *Nota van Inlichtingen 2023 - 2026*. Dit moeten verdiepende vragen zijn. Verdiepende vragen kunnen tot en met 1 juni 2022 worden ingediend (zie Hoofdstuk 1 van deze *Nota van Inlichtingen*).

- 1.5. Gesteld wordt dat simpele vragen om verduidelijking door Stichting IMN telefonisch worden afgedaan. Dit brengt gelet op het gelijkheids- en transparantiebeginsel diverse risico's met zich mee, in het bijzonder dat hiermee geen sprake is van gelijke en gelijktijdige informatieverstrekking. Gelet hierop wordt verzocht om alle vragen die telefonisch door Stichting IMN worden beantwoord ook op te nemen in de *Nota van Inlichtingen* zodat alle gegadigden hiervan kennis kunnen nemen. Daarbij zou dan moeten gelden dat hetgeen in

de *Nota van Inlichtingen* is opgenomen prevaleert boven hetgeen telefonisch als antwoord is gegeven.

Stichting IMN zal alle relevante vragen opnemen in de *Nota van Inlichtingen*, waarbij met nadruk wordt opgemerkt dat het de bedoeling is dat álle vragen, hoe simpel of feitelijk ook, schriftelijk worden gesteld.

- 2.<sup>A</sup> De ANWB participeert in Stichting IMN en is mede-opdrachtgever van deze opdracht. De ANWB heeft een dochteronderneming die actief is als bergingsbedrijf. Is het voor deze dochteronderneming toegestaan om aan deze aanbesteding deel te nemen? Zo ja, hoe is geborgd dat deze partij geen oneerlijk voordeel heeft ten opzichte van de andere bergingsbedrijven?

Het staat aan de bedoelde dochteronderneming van de ANWB vrij om deel te nemen aan de aanbesteding. De eerlijke mededinging is daarbij gewaarborgd doordat de ANWB als enige participerende alarmcentrale niet is vertegenwoordigd in het bestuur van Stichting IMN en dus geen rol speelt in de uitvoering van de aanbestedingsprocedure en de te nemen gunningsbesluiten. Verder is door de ANWB en de bedoelde dochteronderneming uitdrukkelijk aan Stichting IMN verklaard dat de ANWB deze dochteronderneming niet voorziet van bij de ANWB uit hoofde van haar rol als medeopdrachtgever aanwezige informatie over de bergingstarieven in IM-rayons in de lopende contractperiode. Bij een vermoeden van onoorbaar of onrechtmatig gedrag zal Stichting IMN passend acteren.

- 2.<sup>B</sup> Aan Stichting IMN wordt gevraagd om nadere informatie te verstrekken over de opbouw van het aanbestedingsteam. Stichting IMN heeft in de aanbesteding de mogelijkheid voor het stellen en beantwoorden van vragen door middel van een *Nota van Inlichtingen* opgenomen. Het kan daarbij gaan om uiteenlopende vragen die de inzet van uiteenlopende deskundigheden vereisen. Kan Stichting IMN aangeven hoe het aanbestedingsteam is opgebouwd, uit hoeveel personen het bestaat en wat de professionele achtergrond van de leden van dit team is?

Het aanbestedingsteam bestaat uit een projectleider, een materiedeskundige, een jurist en een administratief ondersteuner. Alle vier hebben een brede ervaring op het gebied van de uitvoering van aanbestedingsprocedures en de organisatie en uitvoering van bergingswerkzaamheden. Het aanbestedingsteam wordt op afroep ondersteund door externe experts.

4. Is er de verwachting dat er aanpassingen komen in de grenzen van rayons als gevolg van omleggingen van wegen of verhuizing van bergers? De logica ontbreekt in enkele gevallen. Omlegging van wegen maakt een aanpassing van rayongrenzen soms noodzakelijk. Verhuizing van bergingsondernemingen is in beginsel geen grond voor een derge-

lijke aanpassing. Als de bergingsonderneming meent dat een rayongrens niet aansluit bij de logistieke logica, kan hij Stichting IMN vragen om over te gaan tot grenswijziging. Dit doet Stichting IMN alleen als zij het standpunt van de bergingsonderneming deelt en als andere bij de betrokken grens belanghebbende bergingsondernemingen tegen die grenswijziging geen bezwaar hebben.

6C.<sup>A</sup> Stichting IMN publiceert openbaar alle aanrijdtijden bij deze aanbesteding. Iedere inschrijver weet dus wat de gemiddelde aanrijdtijd is die in 2021 is gerealiseerd door de zittende leverancier in elk rayon. Hierdoor is de kans heel groot dat de aanrijdtijden die worden aangeboden dicht bij elkaar zullen liggen. Dan blijft dus nagenoeg alleen prijs over en speelt kwaliteit nauwelijks nog een rol. Om die reden wordt aan Stichting IMN gevraagd alsnog een aanvullend kwaliteitscriterium op te nemen, bijvoorbeeld omtrent duurzaamheid of social return. Gaat Stichting IMN hiermee akkoord?

Stichting IMN publiceert geen aanrijdtijden die door de huidige contractpartners in individuele rayons worden behaald. Er vindt alleen publicatie plaats van gewogen gemiddelde aanrijdtijden van bergingsbedrijven in alle aan hen gegunde rayons en dat alleen als de betrokken partij daarmee akkoord gaat. Verder is het niet zo dat het feit dat een inschrijver op de hoogte is van de nu in een bepaald rayon behaalde gemiddelde aanrijdtijd, betekent dat die partij die aanrijdtijd, ongeacht het geoffreerde tarief, kan evenaren of verbeteren. Hier zijn inspanningen voor nodig waar kosten tegenover staan. Die kosten zijn mede bepalend voor het tarief dat een inschrijver kan aanbieden. Stichting IMN, tot slot, acht het accepteren van andere gunningscriteria dan de gemiddelde aanrijdtijd niet wenselijk. Gunningscriteria dienen betrekking te hebben op prestaties die centraal staan in de door de bergingsonderneming te leveren diensten. Bovendien dienen ze betrekking te hebben op gegevens die in cijfers uitgedrukt kunnen worden en door meting objectief vastgesteld kunnen worden.

6C.<sup>B</sup> Kan Stichting IMN een lijst publiceren van de gerealiseerde aanrijdtijden in elk rayon? Daarmee wordt oneerlijke concurrentie voorkomen omdat op dit moment van sommige rayons de aanrijdtijden bekend zijn en van andere niet.

Stichting IMN publiceert geen aanrijdtijden die door de huidige contractpartners in individuele rayons worden behaald. Er vindt alleen publicatie plaats van gewogen gemiddelde aanrijdtijden van inschrijvers in alle aan hen gegunde rayons en dat alleen als de betrokken partij daarmee akkoord gaat. Het is aan inschrijvers om op basis van hun eigen capaciteiten en ervaring te komen tot een inschatting van de voor hen haalbare aanrijdtijden. De aanrijdtijden van de huidige opdrachtnemers in de lopende contractperiode zijn daarbij niet relevant. Dat van sommige van de huidige opdrachtnemers de gemiddelde gewogen aanrijdtijden bekend zijn, is voor de onderhavige aanbestedingsprocedure een toevalligheid waarvan Stichting IMN van

oordeel is dat de eventuele invloed op het inschrijfgedrag geen oneerlijke concurrentie oplevert.

6D.<sup>A</sup> Het valt op dat de toegelaten maximum- en minimumbedragen voor het basistarief in deze aanbesteding exact hetzelfde zijn als vier jaar geleden. Dit ondanks grote kostenstijgingen binnen de branche door onder andere krapte op de arbeidsmarkt, verhoogde verzekeringspremies, hogere kosten voor materieel, enzovoorts. Deze stijgingen zijn verergerd door de huidige politieke situatie, waardoor de kosten nu zo'n 20% hoger liggen dan in 2019 het geval was. Dit roept de volgende twee vragen op:

A. Het toegelaten minimale basistarief van €70,00 is voor partijen die wet- en regelgeving goed naleven (onder andere de *Arbeidstijdenwet*) en adequate maatregelen nemen om kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid te borgen absoluut onhaalbaar. Bovendien bestaan er door de toepassing in de branche van uiteenlopende collectieve arbeidsovereenkomsten en de daarbij behorende afspraken en verplichtingen waar de bergingsonderneming geen invloed op heeft, grote verschillen in de kostenstructuur van bergingsondernemingen. Aan Stichting IMN wordt daarom verzocht het minimum toegelaten basistarief te verhogen naar €125,00. Gaat Stichting IMN hiermee akkoord?

B. Bij de vorige aanbesteding is aan verschillende partijen werk gegund op basis van het toen toegelaten maximale basistarief van € 250,00. Door indexering van het basistarief in de jaren na 2019 werken die bedrijven nu op basis van een basistarief dat hoger is dan het maximum dat is toegelaten in de nu lopende aanbesteding. Aan Stichting IMN wordt daarom gevraagd om de bodem- en plafondprijzen te herzien, waarbij in ieder geval het plafond met 20% wordt opgehoogd in verband met de genoemde kostenstijging. Gaat Stichting IMN hiermee akkoord?

De minimale en maximale offertetarieven zijn door Stichting IMN vastgesteld op basis van een nieuwe beoordeling. De bedragen die werden gehanteerd in de vorige aanbesteding speelden daarbij geen rol. Met het oog op de sterke kostenstijgingen in de afgelopen maanden heeft Stichting IMN besloten om minimumtarief te verhogen naar € 70,92 en het maximumtarief naar € 272,79.

6D.<sup>B</sup> Het in de Aanbestedingsleidraad genoemde maximale basistarief van € 250,00 wekt verbazing. Waar is dit op gebaseerd? Dit tarief is lager dan het maximale basistarief op dit moment. Als rekening wordt gehouden met alle kostenstijgingen voor wat betreft brandstof en personeel, ligt het in de rede om voor het basistarief een maximum van € 295,00 vast te stellen.

Zie het antwoord op vraag 6D.<sup>A</sup>

6D.<sup>C</sup> In de Aanbesteding 2019 – 2022 was het minimale basistarief vastgesteld op € 65,00. Als gevolg van de sindsdien doorgevoerde indexeringen is dat bedrag nu op € 70,92 terecht ge-

komen. De werkzaamheden van de nieuwe overeenkomst beginnen pas op 1 april 2023 wat betekent dat er nog een indexering aankomt. In de nu lopende aanbesteding is te lezen dat het minimum basistarief € 70,00 bedraagt. Dat betekent dat dit tarief nu in reële termen lager is dan vier jaar geleden. Gezien de extreme stijging van de kosten voor brandstof en personeel is deze minimumprijs niet wenselijk. Kan Stichting IMN zich vinden in de stelling dat het bedrag van € 70,00 niet marktconform is en dat de minimumprijs verhoogd moet worden naar € 85,00?

Zie het antwoord op vraag 6D.<sup>A</sup>

6D.<sup>D</sup> Het minimum basistarief is ten opzichte van de vorige aanbesteding verhoogd maar het maximum niet. Dit zou voor sommige bergingsbedrijven betekenen dat zij er bij sommige verrichtingen enkele tientallen euro's op achteruit gaan. Dan is nog geen rekening gehouden met de te verwachten indexering over het lopende jaar, wat betekent dat reële prijsdaling nog groter is. Een dergelijke ontwikkeling is in deze tijd van sterk stijgende kosten niet reëel.

Zie het antwoord op vraag 6D.<sup>A</sup>

6D.<sup>E</sup> Er moet bezwaar worden gemaakt tegen de in de aanbestedingsdocumenten vastgestelde minimale en maximale basistarieven. Het minimumtarief is € 70,00 en het maximumtarief is € 250,000. Voor sommige bergingsondernemingen zouden deze tarieven tot gevolg hebben dat zij voor een lager tarief moeten werken dan nu het geval is en dat terwijl de kosten op het moment sterk oplopen. Aan Stichting IMN wordt verzocht om de tarieven te hantieren die op dit moment gelden na de indexering van 15 april.

Stichting IMN willigt dit verzoek in. Zie het antwoord op vraag 6D.<sup>A</sup>

6E-F. Kan Stichting IMN uitleggen wat het verschil is tussen het inschrijven door een combinatie en het inschrijven door een hoofdaannemer met onderaannemer(s)?

Een combinatie is een groep van ondernemers die gezamenlijk inschrijven en, bij gunning van een overeenkomst, gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor uitvoering van de werkzaamheden. Elk van de leden van een combinatie krijgt, bij gunning van een rayon, een directe contractrelatie met Stichting IMN en is hoofdelijk aansprakelijk voor de uitvoering van de gehele opdracht. Bij succesvolle inschrijving door een hoofdaannemer met onderaannemer(s) krijgt alleen de hoofdaannemer een contractrelatie met Stichting IMN. De onderaannemer heeft zelf alleen een contractrelatie met de hoofdaannemer en is door Stichting IMN niet aan te spreken op de uitvoering van de opdracht.

6G Zijn de in de punt 6G en 6H van de *Aanbestedingsleidraad* genoemde gegevens de enige die op het *Uniform Europees Aanbestedingsdocument* ingevuld moeten worden?



Op elk formulier behoeven alleen de in punt 6G genoemde gegevens te worden ingevuld. Als wordt ingeschreven met een onderaannemer moeten bovendien de in punt 6I genoemde gegevens te worden ingevuld.

- 6K Offertes in deze aanbesteding dienen per email te worden ingediend. Dit geldt dus ook voor het offerteformulier waarop prijs en aanrijdtijd worden vermeld. Dit is zeer concurrentiegevoelige informatie. De offertegegevens komen niet in een gesloten kluis, zoals bij TenderNed, die pas na inschrijvingstermijn kan worden geopend. Onduidelijk is of is geborgd dat niemand toegang kan hebben tot de mailbox waarin de offertes binnen komen vóór sluiting van de inschrijvingstermijn. Dat biedt het risico dat vóór de sluitingstermijn even wordt gekeken wat een bepaalde ondernemer heeft geoffreerd om dit vervolgens door te geven aan een andere ondernemer die hier dan net onder kan gaan zitten. Malversaties kunnen, zo lijkt het, nu niet worden uitgesloten. Is Stichting IMN zich hiervan bewust en wil Stichting IMN eventuele risico's op misbruik door kwaadwillenden accepteren?

De keuze voor offereer per email is gemaakt omdat veel potentiële deelnemers aan de aanbesteding kleine ondernemingen zijn die nagenoeg geen ervaring hebben met de deelname aan Europese aanbestedingen en het gebruik van het niet gemakkelijk hanteerbare platform van TenderNed. Om de mogelijkheid van misbruik weg te nemen heeft Stichting IMN besloten om voor de aanbidding van offertes een externe mailbox te laten openen door Brackmann Aanbestedingsspecialist, een advocatenkantoor. De in die mailbox ontvangen offertes zullen eerst na de sluitingsdatum van de aanbesteding aan Stichting IMN worden doorgezonden. Het adres van deze mailbox is: [berging@aanbestedingsspecialist.nl](mailto:berging@aanbestedingsspecialist.nl)

- 7.3.<sup>A</sup> Aan Stichting IMN wordt gevraagd om nadere informatie te verstrekken over de opbouw van het beoordelingsteam. Op dit moment zijn er geen tekstuele gunningscriteria uitgevraagd en kan de beoordeling daarom puur cijfermatig plaatsvinden. Om echter de nauwkeurigheid van de beoordeling te borgen, lijkt het aan te bevelen dat er in ieder geval meer dan één persoon beoordeelt. Kan Stichting IMN daarom aangeven hoe het beoordelingsteam is opgebouwd, uit hoeveel personen het bestaat en wat de professionele achtergrond van de leden van dit team is?

Het beoordelingsteam bestaat uit het bestuur van Stichting IMN, een projectleider en een administratief ondersteuner. Alle bestuursleden hebben een achtergrond in de organisatie van de hulpverlening aan automobilisten en de aansturing van bergingsbedrijven. De projectleider en de administratief ondersteuner hebben een brede ervaring op het gebied van de uitvoering van aanbestedingsprocedures en de organisatie en uitvoering van bergingswerkzaamheden. Het beoordelingsteam wordt op afroep ondersteund door een ter zake deskundige jurist.

7.3.<sup>B</sup> In de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* is bepaald dat een bergingsonderneming een aandeel van maximaal 15% kan verwerven in het totale werkpakket ofwel het landelijke volume van de Stichting IMN. Dit aandeel wordt berekend op basis van het aantal meldingen in elk rayon in 2021. Om de mogelijke impact van deze bepaling op de bedrijfsvoering van een inschrijver te bepalen, is het wenselijk om te beschikken over een inschatting van de totale opdrachtwaarde van de lopende contractperiode, dan wel een inschatting van de totale opdrachtwaarde van de contractperiode 2023 - 2026. Kan Stichting IMN deze informatie verstrekken?

Nee. De beoordeling van het marktaandeel van een inschrijver vindt plaats op basis van het aantal meldingen in alle aan een partij gegunde rayons ten opzichte van het totale aantal meldingen in het gehele land in 2021. De contractwaarde van de bergingsovereenkomst in elk rayon speelt in deze beoordeling geen rol. Het aantal meldingen in elk rayon in 2021 is gepubliceerd in het document *IM-opdrachten per rayon in 2021*.

7.3.<sup>C</sup> De *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* bepaalt dat een bedrijf of groep van bedrijven in het totale werkpakket van Stichting IMN geen groter aandeel kan verwerven dan 15%. Klopt het dat als BV's volledig zelfstandig handelen in de markt, als er geen operationele samenwerking is en als er alleen sprake is van een financiële relatie in de zin van dezelfde investeerders, deze losse BV's niet worden gezien 'als opererend binnen een groep van bedrijven' in de zin van bovengenoemde regel? Als dat namelijk wel het geval is, dan zal dat erin resulteren dat Stichting IMN de concurrerende potentie van een significant deel van de BV's in de markt niet kan benutten omdat deze BV's op een flink deel van de rayons niet kunnen inschrijven. Aan Stichting IMN wordt gevraagd om uit te leggen hoe deze regel moet worden geïnterpreteerd.

De beperking van het maximum aandeel van één bedrijf of één groep van bedrijven in het totale werkpakket van Stichting IMN is in de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen om de mededinging tussen bergingsbedrijven te bevorderen en de kans op gunning van werk aan een zo groot mogelijk aantal verschillende bedrijven te verhogen. Het begrip "groep van bedrijven" is in het *Burgerlijk Wetboek* en in de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* gedefinieerd en daar sluit Stichting IMN zich voor de uitleg van dit voorschrift bij aan. Het is bovendien een veelvuldig terugkerend onderwerp van jurisprudentie. Voor beantwoording van de vraag of bepaalde bedrijven als groep kwalificeren, verwijst Stichting IMN naar de betrokken bepalingen in het *Burgerlijk Wetboek* en de uitleg die daaraan is gegeven in de jurisprudentie. Zij adviseert inschrijvers die het begrip nader toegelicht willen zien om zich door een ter zake deskundig persoon te laten informeren.

- 7.3.<sup>D</sup> Onder een groep van bedrijven wordt onder meer verstaan “een rechtspersoon of groep in de zin van artikel 2.24a, 2.24b en 2.24c *Burgerlijk Wetboek*”. Kan Stichting IMN bevestigen dat rechtspersonen die een groep vormen in de zin van één of meer van voornoemde drie artikelen uit het *Burgerlijk Wetboek*, *gezamenlijk* niet meer dan 15% aandeel gegund kunnen krijgen? Zo niet, kan Stichting IMN haar antwoord dan gemotiveerd toelichten?
- Het aandeel van 15% is het maximale aandeel dat de leden van een groep van bedrijven in het totale werkpakket van de Stichting IMN mogen hebben. Het gaat daarbij om de optelsom van de rayons die aan individuele leden van de groep worden gegund, vermeerderd met de rayons die worden gegund aan combinaties waarin een of meer leden van de groep deelnemen, vermeerderd met de rayons die worden gegund aan bedrijven die een lid van de groep als onderaannemer hebben ingeschakeld.
- 7.3.<sup>E</sup> Onder een groep van bedrijven wordt volgens de *Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026* verstaan: een groep van natuurlijke personen of rechtspersonen die blijkens hun handelsnaam als één groep aan het economisch verkeer deelnemen. Dit roept de volgende vragen op:
- A Kan Stichting IMN bevestigen dat dit criterium losstaat van “een rechtspersoon of groep in de zin van artikel 2.24a, 2.24b en 2.24c *Burgerlijk Wetboek*”?
- B Kan Stichting IMN toelichten wat precies wordt verstaan onder ‘blijkens hun handelsnaam’?
- C Kan Stichting IMN bevestigen dat wanneer de rechtspersonen X, Y en Z blijkens hun handelsnaam als één groep aan het economisch verkeer deelnemen (bijvoorbeeld als alliantie), deze bedrijven X, Y en Z *gezamenlijk* niet meer dan 15% aandeel gegund kunnen krijgen.
- D Maakt het in het kader van de voorgaande vraag uit of de bedrijven X, Y en Z *naast* het blijkens hun handelsnaam als één groep aan het economisch verkeer deelnemen (bijvoorbeeld als alliantie) *ook zelfstandig* aan het economisch verkeer deelnemen, dat wil zeggen zelfstandig, buiten de alliantie om, bergingsopdrachten verwerven?
- E Maakt het daarbij uit of de bedrijven X, Y en Z ook een eigen handelsnaam voeren, naast die van de alliantie?
- F Maakt het daarbij uit of enkele van de bedrijven juridisch organisatorisch met elkaar verbonden zijn in bijvoorbeeld een moeder/dochter-verhouding (art. 2:24a BW) of een vennootschap onder firma?
- A Genoemd criterium is een aanvulling op het groepsbegrip volgens het *Burgerlijk Wetboek*. Als geen sprake is van een groep volgens het criterium van het *Burgerlijk Wetboek* kan nog altijd sprake zijn van een groep. Dat is het geval als bedrijven gebruik maken van dezelfde handelsnaam.

- B Het gaat om bedrijven met dezelfde of nagenoeg dezelfde handelsnaam.
- C Het gaat om de optelsom van het werk dat aan individuele leden van de groep wordt gegund vermeerderd met het aandeel dat wordt gegund aan combinaties waarin een of meer leden van de groep deelnemen vermeerderd met het werk dat wordt gegund aan bedrijven die een lid van de groep als onderaannemer hebben ingeschakeld.
- D Ja. Zie het antwoord sub C.
- E Nee.
- F Als bedrijven al een groep vormen omdat zij dezelfde handelsnaam voeren, doet niet ter zake dat sommige of alle leden van de groep ook juridisch-organisatorisch met elkaar verbonden zijn. Dat laatste blijft wel een separate beoordelingsgrond voor het identificeren van een groep en haar samenstelling in het geval twijfel mocht bestaan aan het groepskarakter op grond van het voeren van dezelfde handelsnaam.

Het begrip “groep van bedrijven” is in het *Burgerlijk Wetboek* en in de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* gedefinieerd. Het is bovendien een veelvuldig terugkerend onderwerp van jurisprudentie. Voor beantwoording van de vraag of bepaalde bedrijven als groep kwalificeren, verwijst Stichting IMN naar de betrokken bepalingen in het *Burgerlijk Wetboek* en de uitleg die daaraan is gegeven in de jurisprudentie. Zij adviseert inschrijvers die het begrip nader toegelicht willen zien om zich door een ter zake deskundig jurist te laten informeren.

7.3.<sup>F</sup> Het is te begrijpen dat in de situatie genoemd onder C in de vorige vraag de bedrijven X, Y en Z *gezamenlijk* niet meer dan 15% aandeel gegund kunnen krijgen en dat dit ook geldt indien de bedrijven X, Y en Z uitsluitend zelfstandig op de aanbesteding van Stichting IMN inschrijven. Kan Stichting IMN dit bevestigen. Zo niet, kan Stichting IMN haar antwoord gemotiveerd toelichten, zodat de reikwijdte van het bepaalde in paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* beter kan worden begrepen.

Stichting IMN verwijst naar het antwoord dat zij op genoemde vraag heeft gegeven.

7.3.<sup>G</sup> Kan Stichting IMN bevestigen dat wanneer sprake is van een groep van natuurlijke personen of rechtspersonen die als één groep aan het economische verkeer deelnemen, waarbij dit echter niet blijkt uit hun handelsnaam, maar wel uit andere uitingen, bijvoorbeeld uit informatie op websites van de betreffende rechtspersonen waaruit bijvoorbeeld blijkt dat sprake is van een structurele samenwerking bij de uitvoering van bergingswerkzaamheden, ook voor deze groep van natuurlijke personen of rechtspersonen, geldt dat zij *gezamenlijk* in het totale werkpakket van Stichting IMN geen groter aandeel kunnen verwerven dan 15%.

Nee. Uitingen op websites of structurele samenwerking zijn geen grond voor het vaststellen van een groepsverband. Het begrip “groep van bedrijven” is in het *Burgerlijk Wetboek* en in de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* gedefinieerd. Het is bovendien een veelvuldig terugkerend onderwerp van jurisprudentie. Voor beantwoording van de vraag of bepaalde bedrijven als groep kwalificeren, verwijst Stichting IMN naar de betrokken teksten. Zij adviseert inschrijvers die het begrip nader toegelicht willen zien om zich door een ter zake deskundig persoon te laten informeren.

- 7.3.<sup>H</sup> Maakt het in het verband van vraag 7.3.<sup>G</sup> uit of de natuurlijke personen of rechtspersonen naast het als één groep deelnemen aan het economische verkeer ook zelfstandig (dus buiten de groep om) aan het economisch verkeer deelnemen en hierbij zelfstandig opdrachten verwerven? Geldt dan nog steeds dat deze rechtspersonen gezamenlijk geen groter aandeel kunnen verwerven dan 15%? Maakt het daarbij uit of enkele van de bedrijven juridisch organisatorisch met elkaar verbonden zijn in bijvoorbeeld een moeder/dochter-verhouding (artikel 2:24a BW) of een vennootschap onder firma?

Nee. Ja. Nee.

- 7.3.<sup>I</sup> In de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* wordt gesproken over de mogelijkheid dat een rechtspersoon zelfstandig inschrijft, maar daarnaast ook in een combinatie met andere bedrijven deelneemt aan de aanbesteding. Daarover kan de volgende vraag worden gesteld. Indien met succes wordt ingeschreven in het verband van een combinatie bestaande uit bijvoorbeeld 3 combinanten op een rayon dat 6% van het totale werkpakket van Stichting IMN uitmaakt, krijgt elk lid van de combinatie dan een aandeel van 2% (een derde deel van 6%) in het totale werkpakket van de Stichting IMN toegewezen? En als dat zo is, kan deze marktpartij dan zelfstandig of als onderaannemer andere rayons gegund krijgen met een maximaal aandeel van 13% in het totale werkpakket van de Stichting IMN? Als dit niet zo is, kan Stichting IMN haar antwoord gemotiveerd toelichten, zodat de reikwijdte van het bepaalde in paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* beter kan worden begrepen?

Voor het bepalen van het aandeel van een marktpartij in het totale werkpakket van de Stichting IMN wordt gekeken naar het marktaandeel van alle rayons die aan deze partij zijn gegund. Daarbij maakt het niet of het gaat om rayons waarin deze bergingsonderneming zelfstandig heeft ingeschreven, om rayons waarop hij als lid van een combinatie heeft ingeschreven of om rayons waarin hij optreedt als onderaannemer van een andere bergingsonderneming. Een rayon met een aandeel van 6% in het werkpakket van de Stichting IMN wordt dus voor 6% toegerekend aan elk van de combinanten. Hetzelfde geldt voor een rayon waarin een bedrijf als onderaannemer optreedt.

7.3.<sup>J</sup> Hoe wordt bepaald of een partij het maximale aandeel van 15% in het totale werkpakket van de Stichting IMN overschrijdt als deze partij zowel zelfstandig, in combinatie met derden en/of als hoofdaannemer of onderaannemer inschrijft.

Zie het antwoord op vraag 7.3.<sup>I</sup>

7.3.<sup>K</sup> Inschrijvingen als onderaannemer door hetzelfde bedrijf worden conform paragraaf 7.3 van de Aanbestedingsleidraad geacht van één bedrijf afkomstig te zijn. Dit zou betekenen dat een rechtspersoon bij verschillende hoofdaannemers die op verschillende rayons inschrijven als onderaannemer kan optreden. Is dit juist? Zo niet, kan Stichting IMN haar antwoord dan gemotiveerd toelichten?

Dit is juist.

7.3.<sup>L</sup> Indien de vorige vraag bevestigend wordt beantwoord, geldt dan dat het bedrijf dat als onderaannemer optreedt, een aandeel van maximaal 15% kan verwerven in het totale werkpakket van Stichting IMN? Indien een bedrijf als onderaannemer optreedt in een rayon dat aan een andere bergingsonderneming is gegund, hoe wordt dan het aandeel vastgesteld dat aan de onderaannemer wordt toegerekend? En moet de hoofdaannemer in dat geval opgave doen van het procentuele aandeel van het werk in dat rayon dat door de onderaannemer wordt uitgevoerd, zodat Stichting IMN aan de hand van die opgave en vergelijkbare opgaven in andere rayons kan bepalen wat het totale aandeel van deze onderaannemer is in het werkpakket van de Stichting IMN. En hoe wordt de rangorde-regeling zoals neergelegd in paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* toegepast indien een onderaannemer het maximale aandeel van 15% overschrijdt. Wat zijn dan bijvoorbeeld de consequenties voor de hoofdaannemer?

Stichting IMN verwijst naar het antwoord op vraag 7.3.<sup>I</sup> De onderaannemer krijgt (net als de hoofdaannemer) het volledige volume in een gegund rayon toegerekend om te komen tot bepaling van zijn aandeel in het werkpakket van Stichting IMN. Als een deze bergingsonderneming daardoor boven de 15%-grens uitkomt kan dit, afhankelijk van de rangorde-regeling, tot gevolg hebben dat de gunning van een rayon waarop dit bedrijf als onderaannemer heeft ingeschreven niet doorgaat. Dat raakt dan ook de voor de inschrijving op dat rayon verantwoordelijke hoofdaannemer. Het gaat hier om een theoretische mogelijke, maar praktisch onwaarschijnlijke eventualiteit. Offertes met onderaannemers zijn zeldzaam.

7.3.<sup>M</sup> Paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026* roept vragen op, in het bijzonder ten aanzien van de reikwijdte van de 15%-bepaling. Het is wenselijk dat bergingsondernemingen in de gelegenheid gesteld om op basis van de in de *Nota van Inlichtingen 2023 – 2026* gegeven antwoorden, mocht daartoe aanleiding zijn, nadere vragen te stellen.

Die gelegenheid wordt geboden (zie Hoofdstuk 1 van deze *Nota van Inlichtingen*).

9. Stichting IMN stelt dat indien een bedrijf over meer dan één gekwalificeerde vestiging beschikt, alle vestigingen bij deze beoordeling in beschouwing worden genomen. Klopt onze interpretatie dat Stichting IMN van alle vestigingen nagaat of deze binnen 40 kilometer van het meest afgelegen punt op de IM-wegen in het rayon zijn gelegen? En dat indien één van deze vestigingen voldoet, dit akkoord is?

Elk willekeurig punt op een IM-weg binnen het rayon moet binnen veertig kilometer afstand van een vestiging liggen. Het maakt niet welke vestiging. Rayons mogen dus worden “verdeeld” onder vestigingen.



### 3. Vragen over de *Bergingsovereenkomst 2023 - 2026*

- 2.1.<sup>A</sup> Als een berger een rayon wint, ontvangt deze alle bergingsopdrachten binnen dat rayon. Betekent dit dat geen enkele andere partij dan de gecontracteerde partij bergingsopdrachten uitvoert in dat rayon? Zo niet, kan Stichting IMN aangeven in welke gevallen en op basis van welke afspraken andere partijen ook bergingen mogen uitvoeren?

Stichting IMN heeft geen exclusiviteit. Stichting IMN heeft dus geen aanspraken met betrekking tot de gunning van bergingswerkzaamheden die samenhangen met incidenten die niet bij Stichting IMN worden gemeld. In beginsel staat het weggebruikers dan ook vrij om zelf te besluiten tot de inschakeling van een bergingsbedrijf naar eigen keuze. In dat verband zij verwezen naar het arrest van de Hoge Raad van 16 januari 2004 (Houterman/Coolwijk, nummer C02/317 HR).

- 2.1.<sup>B</sup> De ANWB is gerechtigd om op het hoofdwegennet te patrouilleren, zonder melding van derden te stoppen en op de vluchtstrook gestrande voertuigen direct te bergen. Dat bekostigt de ANWB vanuit de lidmaatschapsbijdrage van haar leden. Bergingen in het verband van de *Bergingsovereenkomst 2023 - 2026* worden bekostigd door Stichting IMN. Het is voorstelbaar dat dit voor Stichting IMN een prikkel is om zoveel mogelijk bergingen door de ANWB te laten verrichten. Kan Stichting IMN deelnemers aan deze aanbesteding geruststellen over de werking van deze prikkel of garanties bieden omtrent een eerlijke verhouding tussen de bergingsonderneming en ANWB binnen elk gegund rayon. Op deze manier wordt voorkomen dat de bergingsonderneming te maken krijgt met een te grote onzekerheid met betrekking tot het te verwachten aantal bergingsopdrachten.

Het staat de ANWB en andere alarmcentrales vrij om op IM-wegen (en andere wegen) pechhulp te verlenen aan automobilisten. ANWB en andere alarmcentrales kunnen ertoe besluiten om voertuigen met pech in dat verband door een eigen bergingsvoertuig te laten afvoeren. Stichting IMN staat hier buiten. Incidenten die door wegbeheerder, politie, ANWB of andere alarmcentrale aan Stichting IMN worden gemeld, worden door Stichting IMN te allen tijde aan de bergingsonderneming



doorgegeven en niet aan de ANWB of enige andere partij. Stichting IMN heeft hierin geen financieel belang. Zij betaalt de kosten van de bergingsopdrachten niet zelf. Deze worden bij ongevallen met verzekerde voertuigen voldaan door de verantwoordelijke verzekeraar. Bij pechverplaatsingen komen de kosten voor rekening van de voor het betrokken wegvak verantwoordelijke wegbeheerder. Stichting IMN heeft geen invloed op het beleid van wegbeheerders, politie en alarmcentrales als het gaat om het aantal aan Stichting IMN door te incidentmeldingen. Stichting IMN kan ter zake het te verwachten aantal bergingsopdrachten dan ook geen garanties verstrekken.

- 4.1. Het jaar 2024 heeft 366 dagen. Betekent dit dat de bergingsonderneming in dat jaar een dag vrij krijgt?

Nee.

- 5.1.3. Klopt het dat een noodreparatie minstens tien minuten moet duren voordat de berging overeenkomstig het tarief voor een berging gedeclareerd kan worden?

Ja.

- 5.2.1. Het is in de praktijk niet haalbaar om de salvagecontainer binnen een half uur na een daartoe strekkende opdracht op de incidentlocatie te laten arriveren.

De container kan in twintig minuten worden geladen. Als hierbij de standaard aanrijdijd van maximaal twintig minuten wordt opgeteld, kan de container binnen veertig minuten op de plaats van het incident arriveren. Dit wordt in de overeenkomst aangepast.

- 5.5. Als de politie vraagt om transport van een voertuig naar een locatie op meer dan 25 kilometer afstand van het incident, wordt de betrokken opdracht dan door de houder van het landelijke politiecontract als politietakel doorgegeven aan zijn onderaannemer op de betrokken locatie?

Dit is een verantwoordelijkheid van de politie waar Stichting IMN buiten staat.

- 6.3. Ter bescherming van hulpverleners wordt bij de inzet van onder andere ambulances op IM-wegen altijd een beveiligingsvoertuig ingezet. Er hebben de afgelopen tijd veelvuldig aanrijdingen plaatsgevonden met dergelijke voertuigen. Bij het werk van bergingsbedrijven op IM-wegen wordt niet altijd een beveiligingsvoertuig ingezet en dit is ook niet altijd nodig. Maar het komt te vaak voor dat het wel nodig is en er geen beveiligingsvoertuig aanwezig is. Het gevolg is dat medewerkers van bergingsbedrijven soms in onveilige omstandigheden moeten werken. Aan Stichting IMN wordt daarom gevraagd om de bergingsonderneming een grotere rol te geven bij het nemen van het besluit over de inzet van een beveili-

gingsvoertuig door de bergingsonderneming. De bergingsonderneming weet in de aan hem gegunde werkgebieden precies waar de vluchtstrook smal of breed is en welke extra gevaren zich op een specifiek wegvak voordoen in geval van regen of mist. Gaat Stichting IMN ermee akkoord om aanvullende afspraken te maken waarbij de bergingsonderneming meer zeggenschap krijgt over het inzetten van beveiligingsvoertuigen, om zo haar medewerkers beter te kunnen beschermen?

De adequate beveiliging van het werk van de bergingsonderneming op de incidentlocatie is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Stichting IMN deelt de in de vraag uitgesproken zorg over het feit dat adequate beveiliging vaak achterwege blijft op momenten waarop die beveiliging noodzakelijk is. Zij is echter niet een positie om daarin zelf verandering te brengen. Wel spant zij zich in, met vertegenwoordigers van de branche, om hier verbetering in te brengen.

6.3.2.<sup>A</sup> De *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* bepaalt dat de bergingsonderneming zelf voor de beveiliging van een aan haar opgedragen bergingsopdracht dient te zorgen als de wegininspecteur van Rijkswaterstaat niet beschikbaar is. In het nieuws is bericht dat er bij Rijkswaterstaat van zestig wegininspecteurs afscheid is genomen. Verwacht Stichting IMN dat het aantal onveilige situaties bij de uitvoering van bergingswerkzaamheden gelijk blijft of denkt Stichting IMN dat dit zal toenemen? Indien Stichting IMN verwacht dat het zal toenemen, kan zij dan aangeven met hoeveel procent het aantal beveiligingsopdrachten aan bergingsbedrijven zal toenemen? Dit is noodzakelijke informatie om de benodigde capaciteit klaar te hebben staan.

De bergingsonderneming dient alleen dan voor de beveiliging van een incidentlocatie te zorgen als daartoe via het Landelijk Centraal Meldpunt van de Stichting IMN opdracht is gegeven door de wegbeheerder. De Stichting IMN kan niet beoordelen in hoeverre de recente reductie van het aantal wegininspecteurs zal leiden tot een toename van het aantal onveilige situaties bij de uitvoering van bergingswerkzaamheden op IM-wegen. Evenmin kan de Stichting IMN beoordelen of deze organisatiewijziging ertoe zal leiden dat Rijkswaterstaat vaker opdracht zal verstrekken aan de bergingsonderneming om voor de beveiliging van de incidentlocatie te zorgen. De reductie van het aantal wegininspecteurs baart Stichting IMN echter wel zorgen. Zij heeft die zorgen in de afgelopen maanden bij herhaling gedeeld met vertegenwoordigers van de branche, met Rijkswaterstaat, met de media en met de leden van de Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat en zal dat blijven doen.

6.3.2.<sup>B</sup> De inschakeling van een extra bergingsvoertuig om de incidentlocatie te beveiligen vindt meestal plaats als het druk is en Rijkswaterstaat geen wegininspecteur beschikbaar heeft om de beveiliging uit te voeren. Op dergelijke moment heeft de bergingsonderneming het ook vaak druk. De inzet van een extra voertuig is dan moeilijk realiseerbaar.

Stichting IMN erkent dat beveiligingsopdrachten op dit moment slechts sporadisch worden verstrekt en dan vooral op tijdstippen waarop de bergingsonderneming weinig capaciteit beschikbaar heeft. Met deze omstandigheid zal rekening worden gehouden als de bergingsonderneming er incidenteel niet in slaagt om tijdig een beveiligingsvoertuig in te zetten.

- 6.4.3. De *Bergingsovereenkomst* stelt dat “de bergingsonderneming tegenover de eigenaar van een te bergen voertuig aansprakelijkheid aanvaardt voor schade die als gevolg van de berging van het voertuig wordt toegebracht. Dit gebeurt in een door eigenaar te ondertekenen vrachtbrief.” Mag ervan uit worden gegaan dat de VBM Bergings- en Vervoerscondities (“ABVV”) tezamen met de Algemene Vervoerscondities (“AVC”) van toepassing is op deze overeenkomst en dat de daarin opgenomen aansprakelijkheidsrestricties gelden? Verder is het wenselijk dat deze voorwaarden altijd van toepassing zijn op de bergingsovereenkomst, dus ook zonder een door afzender ondertekende vrachtbrief.

De ABVV in combinatie met de AVC is een goede, maar niet de enige leidraad voor het regelen van de aansprakelijkheid bij de uitvoering van werkzaamheden in het verband van de *Bergingsovereenkomst*. De in dat verband door de bergingsonderneming gehanteerde vrachtbrief dient bij schadebergingen desgevraagd aan de bestuurder van het voertuig overgelegd te worden. Ondertekening is niet noodzakelijk.

- 6.4.5. Afmelden binnen een uur is moeilijk voor bedrijven geen 24-uurs bezetting van het kantoor hebben, met name op tijdstippen waarop alle medewerkers druk zijn met de uitvoering van bergingswerkzaamheden.

Het is van belang dat meldingen zo snel mogelijk worden afgemeld. Het Elektronisch Meldsysteem Incident Management (“EMI”) biedt een eenvoudig hanteerbaar platform om dit door operationele medewerkers te laten doen.

- 6.5.1. Het binnen vier uur informeren van de alarmcentrale over de stalling van een voertuig is moeilijk voor bedrijven geen 24-uurs bezetting van het kantoor hebben.

De genoemde termijn zal voor meldingen buiten kantooruren worden verlengd naar 12 uur.

- 6.6.2. Mag de bergingsonderneming op zaterdag bij de afgifte van een schadevoertuig aan de transporteur een vergoeding in rekening brengen, aangezien er talloze bedrijven zijn die op zaterdag niemand op kantoor hebben zitten?

Nee. De kosten voor het afgeven van een schadevoertuig aan de transporteur zijn inbegrepen in het bergingstarief. Als een bergingsonderneming op zaterdag niet voldoende medewerking verleent aan het afgeven van een schadevoertuig aan een

transporteur, dan kan deze transporteur zich daarover richten tot de Stichting IMN die de betrokken bergingsonderneming daarop aan zal spreken.

7.3.<sup>A</sup> De *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* bepaalt dat het beveiligingsvoertuig niet later dan zestig seconden na het bergingsvoertuig op de plaats van het incident mag arriveren. Het op afroep binnen zestig seconden op locatie inzetten van een beveiligingsvoertuig is niet realistisch. Het ligt daarom in de rede dat deze eis alleen geldt als het beveiligingsvoertuig op hetzelfde moment wordt aangevraagd als het bergingsvoertuig. Klopt deze veronderstelling? Zo niet, dan wordt Stichting IMN opgeroepen om een vergelijkbare aanrijdtijd aan te houden als geldt voor het bergingsvoertuig.

De veronderstelling klopt. Dit staat ook in de tekst van het genoemde artikel van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*.

7.3.<sup>B</sup> Hoe ziet Stichting IMN de haalbaarheid van de regel dat het beveiligingsvoertuig binnen zestig seconden na het bergingsvoertuig op de plaats van het incident moet arriveren. Dit is alleen haalbaar als de bergingsonderneming het bergingsvoertuig en het beveiligingsvoertuig vanaf hetzelfde adres laat komen. Vaak komen de twee voertuigen echter van verschillende adressen. Daarnaast laten veel bergingsondernemingen 's avonds en 's nachts hun chauffeurs vanuit huis vertrekken en zijn er geen twee mensen op de vestiging om daar een incidentele beveiligingsopdracht aan te nemen. Daar komt bij dat beveiligingsopdrachten nu voornamelijk in de spits worden gegeven, als al het personeel verspreid door het gebied aan het werk is.

Voor de goede beveiliging van een incident biedt het gezamenlijk arriveren van bergingsvoertuig en beveiligingsvoertuig de beste uitgangspositie. Stichting IMN kan zich voorstellen dat dit niet altijd mogelijk is en zal afwijkingen naar bevind van zaken beoordelen. Stichting IMN erkent dat beveiligingsopdrachten op dit moment slechts sporadisch worden verstrekt en dan vooral op tijdstippen waarop de bergingsonderneming weinig capaciteit beschikbaar heeft. Ook dit is een factor die bij de beoordeling van de aanrijdtijd van een beveiligingsvoertuig, in het geval van klachten of afwijkingen van de zestig-seconden-regel, meegewogen zal worden.

7.3.<sup>C</sup> Voor kleine bergingsondernemingen met een beperkt aantal opdrachten is het vaak niet mogelijk om het beveiligingsvoertuig binnen zestig seconden van het bergingsvoertuig op de plaats van het incident te laten arriveren.

Zie het antwoord op vraag 7.3.<sup>B</sup>

7.9.<sup>A</sup> Uit de praktijk van het IM-werk op dit moment is bekend dat er correctietijden gehanteerd worden bij het bepalen van de aanrijdtijden die worden gerapporteerd in de kwartaalrapportages. Kan Stichting IMN uitleggen hoe de correctietijd wordt berekend? Het is belangrijk

hier duidelijkheid over te verschaffen, zodat dit tijdens de overeenkomst geen discussie oplevert, dit door alle inschrijvers op dezelfde manier wordt geïnterpreteerd en sprake is van een eerlijk speelveld.

Het corrigeren van aanrijdtijden gebeurt op basis van het bepaalde in artikel 7.9 van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*. Een gelijkkluidende bepaling is opgenomen in de *Bergingsovereenkomst 2019 – 2022*. De correctie vindt bij alle bergingsondernemingen op dezelfde manier plaats en gebeurt op het niveau van ieder stuk A-weg of N-weg dat zich bevindt tussen twee meetmomenten van de in elk bergingsvoertuig aangebrachte GPS-apparatuur. Als een bergingsvoertuig op een stuk A-weg een lagere snelheid heeft dan 70 kilometer per uur, wordt de gemeten aanrijdtijd op dat stuk weg herrekend naar een normatieve snelheid van 70 kilometer per uur. Op een N-weg gebeurt hetzelfde maar dan met een normatieve snelheid van 50 kilometer per uur. Het verschil tussen de gemeten en de normatieve snelheid is de voor elk wegvak berekende vertragingscorrectie. De totale vertragingscorrectie in elke aanrijdtijd is gelijk aan de optelsom van de op deze manier bepaalde correcties voor alle stukken A-weg en N-weg waar de door het bergingsvoertuig gevolgde route naar het incident uit bestaat.

7.9.<sup>B</sup> Kan Stichting IMN verklaren waarom de forfaitaire aanrijdtijd die aan een berging wordt toegekend bij het niet ontvangen van locatie- en tijdgegevens is aangepast? Bergingsbedrijven zijn eraan gewend dat de forfaitaire aanrijdtijd 20:01 minuten bedraagt, maar in de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* is dit cijfer op 25:01 minuten gesteld.

Deze bepaling is niet veranderd ten opzichte van de *Bergingsovereenkomst 2019 – 2022* en de in het verband van die overeenkomst toegepaste werkwijze.

7.11. Binnen drie weken dient de bergingsonderneming schriftelijk bekend te maken dat zij van mening is dat een kwartaalrapport een onjuist beeld geeft. In de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* staat dat de bergingsonderneming het overzicht na elke rapportageperiode ontvangt. Kan Stichting IMN verduidelijken binnen hoeveel dagen of weken na het einde van het kwartaal de bergingsonderneming het rapport precies ontvangt?

Stichting IMN streeft ernaar om het rapport binnen vijf weken na afloop van het kwartaal aan te bieden.

7.12. Zijn de handhavingsmaatregelen ingevolge artikel 7.12 en 7.13 bij gunning aan een combinatie van toepassing op alle combinanten en bij gunning aan een hoofdaannemer met onderaannemers(s) op zowel de hoofdaannemer als de onderaannemer?

Bij gunning aan een combinatie zijn de handhavingsmaatregelen ingevolge artikel 7.12 en 7.13 (en alle andere contractbepalingen) gelijktijdig van toepassing op alle combinanten. Bij gunning aan een hoofdaannemer met onderaannemer(s) gelden de

handhavingsmaatregelen (en alle andere contractbepalingen) alleen voor de hoofdaannemer. Stichting IMN heeft zelf immers geen contractrelatie met de onderaannemer. Die heeft een contractrelatie met de hoofdaannemer waarvan de inhoud bij Stichting IMN niet bekend is.

7.13.<sup>A</sup> Elke minuut overschrijding van de gemiddelde aanrijdtijd kost de bergingsonderneming een kwartaal lang voor elke opdracht een boete/malus van € 25,00. Dat is 10% van het maximale basistarief en bij een lagere aanbieding een nog groter deel van dat tarief. In een aanbesteding waarin de marges erg laag zullen zijn omdat het tarief in hoge mate bepalend is voor de gunning en het plafondbedrag (te) laag ligt, komt een dergelijke boete/malus extra hard aan. Het vormt dus een groot financieel risico, zeker in een onzekere tijd als nu met onder andere de ziekte corona en de oorlog in Oekraïne, waarin het moeilijk is om zaken operationeel 100% te garanderen. Dergelijke hoge boetes hebben daardoor ook bij verschillende aanbestedingen in het afgelopen jaar het gevolg gehad dat er geen inschrijvers waren. Om dit te voorkomen wordt aan Stichting IMN gevraagd om de boete/malus te verlagen naar €10,00 én de mogelijkheid te bieden om in overleg de boete/malus niet te heffen als de oorzaak van een langzamere gemiddelde aanrijdtijd aantoonbaar komt door externe factoren die niet beïnvloedbaar zijn, zoals een pandemie, blokkades van handelsroutes en de gevolgen van oorlogen. Gaat Stichting IMN hiermee akkoord?

Nee. De verlaging van het tarief met € 25,00 is pas van toepassing als de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd in een kwartaal met meer dan een minuut wordt overschreden. Het gekozen bedrag van € 25,00 is gelijk aan de waardering van een minuut tijdsverschil bij de beoordeling van inschrijvingen. De korting voorkomt dat het voor inschrijvers financieel aantrekkelijk wordt om onhaalbaar lage aanrijdtijden te offren, daarmee de gunning van een rayon tegen een relatief hoog tarief te bewerkstelligen en de geoffreerde aanrijdtijden vervolgens niet waar te maken. In uitzonderlijke gevallen, die verder moeten gaan dan hetgeen onder overmacht begrepen wordt, kan Stichting IMN afzien van het verlagen van het tarief. Het betreft hier een exclusieve en discretionaire bevoegdheid van Stichting IMN. Opdrachtnemers kunnen aan het bestaan van deze mogelijkheid dan ook geen rechten ontleen.

7.13.<sup>B</sup> Kan Stichting IMN ermee instemmen dat een verlaging van het basistarief zoals genoemd in artikel 7.13 niet verder kan gaan dan het minimale toegelaten basistarief van € 70,00 zoals benoemd in 6D van de *Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026*? Zo nee, wat zou dan het minimale basistarief kunnen zijn voor één kwartaal?

Stichting IMN is het hiermee eens. Het in een rayon overeengekomen basistarief kan niet worden verlaagd beneden het niveau van het in de aanbestedingsprocedure vastgestelde minimaal toegelaten basistarief met inachtneming van eventuele in-

dexering van dat tarief lopende de contractperiode. Deze bepaling zal aan de tekst van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* worden toegevoegd.

7.13.<sup>C</sup> Is er een limiet aan de verlaging van het basistarief zoals genoemd in artikel 7.13?

Zie het antwoord op vraag 7.13.<sup>B</sup>

7.13.<sup>D</sup> Staat de boete die geldt bij overschrijding van de aanrijdtijd met meer dan een minuut in verhouding in verhouding tot de minimale inschrijfprijs?

Stichting IMN is van mening dat de korting op het basistarief er niet toe mag leiden dat het basistarief lager wordt dan de minimale inschrijfprijs. Deze bepaling zal aan de tekst van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* worden toegevoegd.

7.13.<sup>E</sup> De *Bergingsovereenkomst* bepaalt dat het basistarief verlaagd wordt of verlaagd kan worden indien de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd niet wordt gehaald. Er staat: "De wijziging werkt door in alle van het basistarief afgeleide tarieven". Geldt dat alleen voor het rayon waarin niet wordt voldaan aan de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd?

Ja.

7.13.<sup>E</sup> Is het verlagen van het basistarief als de maximale gemiddelde aanrijdtijd met meer dan een minuut wordt overschreden een maatregel die altijd wordt genomen of is het een stap die in overweging wordt genomen en, zo ja, op grond van welke afweging wordt daarover een keuze gemaakt.

Deze maatregel wordt altijd genomen, behalve als aantoonbaar sprake is van overmacht.

9.1.4. Geldt 5 mei als een nationale feestdag gedurende welke het nachttarief van toepassing is?

Ja.

9.2. Waarom is het stallingstarief niet geïndexeerd ten opzichte van het cijfer dat geldt in de lopende contractperiode?

Het stallingstarief is door Stichting IMN vastgesteld op basis van een nieuwe beoordeling. Het bedrag dat werd gehanteerd in de vorige aanbesteding speelde daarbij geen rol. Met het oog op de sterke kostenstijgingen in de afgelopen maanden heeft de Stichting IMN besloten om het stallingstarief te verhogen naar € 13,09.

9.6. In de huidige politieke situatie (oorlog in Oekraïne, corona) kunnen prijzen snel stijgen. Indien deze prijsstijgingen door de indexeringsregeling niet voldoende gedekt worden, is



het dan mogelijk voor de bergingsonderneming om hierover in gesprek te gaan met Stichting IMN zodat gezamenlijk naar een passende oplossing kan worden gezocht?

De indexeringsregeling in artikel 9.6 biedt een adequate oplossing voor prijsstijgingen die optreden in het beroepsgoederenvervoer over de weg. Wel is sprake van een tijdsachterstand die in het geval van abrupt sterk stijgende prijzen tot problemen bij bergingsbedrijven zou kunnen leiden. Als die situatie zich voordoet, is Stichting IMN bereid om met haar contractpartners in overleg te treden om te onderzoeken of hier binnen de geldende aanbestedingsregels een passende oplossing voor gevonden kan worden. Stichting IMN kan niet garanderen dat zo'n oplossing ook gevonden wordt en of deze de noodzakelijke instemming zal krijgen van haar opdrachtgevers: wegbeheerders en verzekeraars.

10.7. Niet alle alarmcentrales zijn in staat om facturen binnen dertig dagen te betalen. Zijn zij verplicht om dit bij IM-opdrachten wel te doen?

Ja.

11. Het kan voorkomen dat een bergingsonderneming in de loop van de contractperiode een rayon kwijtraakt. Het is dan wenselijk dat er wordt gekeken naar de overname van personeel door de nieuwe opdrachtnemer in dat rayon. Al was het alleen maar zodat Stichting IMN de opgebouwde expertise in dat specifieke rayon niet kwijtraakt. Maar ook voor het personeel zelf biedt het uiteraard meer zekerheid. In hoeverre is er tegen die achtergrond ruimte - of is het zelfs verplicht - voor de nieuwe opdrachtnemer om boventallig personeel over te nemen van de bergingsonderneming die het rayon is kwijtgeraakt?

Stichting IMN heeft geen bevoegdheden en geen rol inzake het personeelsbeleid van de bergingsondernemingen die zijn belast met de uitvoering van IM-werkzaamheden. Uiteraard juicht zij het wel toe dat een nieuwe opdrachtnemer personeel overneemt als dat de uitvoering van de opdracht ten goede komt. In een individueel geval is Stichting IMN graag bereid om de gesprekken tussen de vertrekkende en komende opdrachtnemer hieromtrent te faciliteren.

11.1. De *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* bepaalt dat de bergingsonderneming gedurende de eerste twee maanden van de looptijd van de overeenkomst geen aanspraak maakt op bergingswerkzaamheden in het gegunde rayon. De toewijzing van bergingsopdrachten vangt aan op 1 april 2023. Wat is hier de reden van?

Lopende de aanbestedingsprocedure hoeft de bergingsonderneming niet over een bedrijfsvestiging te beschikken die in de buurt ligt van de rayons waarop wordt ingeschreven. Aan die verplichting behoeft pas op 1 februari 2023, twee maanden voor de start van de werkzaamheden te worden voldaan. Zie paragraaf 7.2 en de eerste alinea van Hoofdstuk 9 van de *Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026*. Aan ge-



noemde verplichting moet ruimschoots vóór 1 april 2023 worden voldaan zodat Stichting IMN, als de bergingsonderneming hier niet tijdig in slaagt, voldoende tijd heeft om voor het betrokken rayon een andere bergingsonderneming te selecteren. Omdat deze verplichting afdwingbaar moet zijn, dient de *Bergingsovereenkomst 2023 - 2026* in werking te treden op een tijdstip dat ruim vóór de start van de werkzaamheden ligt. Gekozen is voor 1 februari 2023 als aanvangsdatum.

- 11.2. De *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* bepaalt dat er de mogelijkheid is van een eenzijdige verlenging van de overeenkomst door Stichting IMN. Gedurende de looptijd van de overeenkomst evalueert ook de bergingsonderneming de verplichtingen die zij aangaat. Mogelijk dat omstandigheden die buiten de directe macht van de bergingsonderneming liggen op langere termijn nopen tot een aanpassing van het bedrijfsbeleid. In dat kader lijkt het gepast om de optie tot verlenging wederkerig te maken, desgewenst met opnemen van een passende opzegtermijn, opdat ook bergingsonderneming van de mogelijkheid tot opzegging gebruik kan maken. Hoe staat Stichting IMN daar tegenover?

Stichting IMN hecht er om organisatorische redenen aan om de aanbesteding van bergingswerkzaamheden in alle werkgebieden in het gehele land op hetzelfde moment plaats te laten vinden. Dit kan alleen als de optie tot verlenging van de bergingsovereenkomst aan Stichting IMN wordt voorbehouden. Als een bergingsonderneming Stichting IMN verzoekt om de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* voortijdig te beëindigen of niet te verlengen, zal Stichting IMN een dergelijk verzoek wel serieus in overweging nemen.

## 4. Vragen over de *Kwaliteitseisen 2023 - 2026*

- 1B. Kunnen de certificerende instanties erover geïnformeerd worden dat het integraal veiligheidsplan dat bergingsbedrijven moeten aanbieden in het kader van hun werkzaamheden op het gebied van zware berging RWS zware berging gezien mag worden als een geldige risico-inventarisatie en -evaluatie. Bij de certificerende instanties is nu hoofdzakelijk de branche risico-inventarisatie en -evaluatie bekend. Het voeren van 2 verschillende risico-inventarisatie en -evaluaties binnen één onderneming is niet wenselijk. Zijn er mogelijkheden om beide risico-inventarisatie en -evaluaties samen te voegen ter voorkoming van dubbel werk?

Ja. De Stichting zal certificerende instellingen dienovereenkomstig informeren. Overigens ziet de Stichting niet in waarom certificerende instellingen de aanwezigheid van een risico-inventarisatie en -evaluatie in het kader van de certificering van bergingsbedrijven controleren. Dit is een algemene wettelijke eis voor alle ondernemingen met personeel, geen specifieke eis voor bergingsbedrijven. Het is niet aan de Stichting IMN om op de naleving van dergelijke eisen toe te zien. Dat is een taak van de Arbeidsinspectie.

3. Er worden geen eisen gesteld aan de euronormering of elektrische aandrijving van bergingsvoertuigen. Een steeds groter aantal gemeenten stelt wel eisen op deze gebieden. Worden inschrijvers die niet in het bezit zijn van de juiste voertuigen uitgesloten van inschrijving op rayons waarin dit aan de orde is? Of is dit de verantwoordelijkheid van de inschrijver?

Het is de verantwoordelijkheid van de bergingsonderneming om binnen elk rayon te voldoen aan de plaatselijke eisen die op sommige IM-wegen aan vrachtauto's worden gesteld.