



Stichting Incident Management Nederland

Tweede Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II)

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

Tweede Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II) 230320/IWW/iww
's-Gravenhage, 20 maart 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Vragen over de <i>Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026 (II)</i>	4
3.	Vragen over de <i>Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)</i>	19
4.	Vragen over de <i>Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)</i>	25
5.	Andere vragen	27

1. Inleiding

Op 28 februari 2018 publiceerde Stichting IMN de *Nota van Inlichtingen* met betrekking tot de aanbesteding van *Bergingsovereenkomsten* voor de contractperiode 2023 – 2026. Geïnteresseerde partijen is de gelegenheid geboden om naar aanleiding daarvan aanvullende vragen te stellen. Door verschillende partijen is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De ontvangen vragen worden behandeld in voorliggende *Tweede Nota van Inlichtingen*. Dit is tevens de laatste Nota van Inlichtingen. Vragen zijn beantwoord zonder bekendmaking van de identiteit van vragenstellers. De gestelde vragen zijn in enkele gevallen op verzoek van de vragenstellers vrijwel letterlijk overgenomen en in andere gevallen ter bevordering van de leesbaarheid in een uniforme, zakelijke 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 verwijzing naar artikel- of paragraafnummers is 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 cursieve volgletter in superscript (^A, ^B, ^C enzovoorts).

Beantwoording van de gestelde vragen heeft in twee gevallen aanleiding gegeven tot het aanpassen van de tekst van de Bergingsovereenkomst 2023 - 2026. De aangepaste versie van dat document is gedateerd 20 maart 2023. Wijzigingen zijn gemarkeerd met een gele ondergrond. Inschrijvingen dienen te worden gebaseerd op de aangepaste versie.

2. Vragen over de *Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026 (II)*

6^A Stichting IMN rept in Hoofdstuk 6 veelvuldig over de kostprijs van de berger. Er wordt enkel volledig voorbij gegaan aan bezettingsgraad, rationele overcapaciteit om pieken op te kunnen vangen en het feit dat steeds meer opdrachten in de loop der jaren een loze rit of pechverplaatsing betreft. De vergoeding is hiervoor substantieel lager. Hiervoor moet dezelfde capaciteit beschikbaar zijn als voor een aanrijding met twee voertuigen. (1) Kan Stichting IMN een onderbouwing geven van haar veronderstelde kostprijs in elke categorie (omvang rayons)? Wil Stichting IMN hierbij rekening houden met de volatiliteit van het aanbod? (2) Kan Stichting IMN het (kost)prijsverschil voor een loze rit, een pechverplaatsing en een berging onderbouwen als 75% van de kosten van de berger (volgens Stichting IMN) vast zijn? Nota bene: circa 70% van alle opdrachten betreft loze ritten en pechverplaatsingen.

Het woord kostprijs komt in Hoofdstuk 6 of enige andere passage van de *Aanbestedingsleidraad* niet voor. In Hoofdstuk 6 wordt wel gesproken over de maximale tarieven die door Stichting IMN voor de te ontvangen inschrijvingen zijn vastgesteld. Die maxima liggen ver boven de kostprijzen. De gegeven maximumtarieven zijn, als rekening wordt gehouden met inflatie, twee tot vier keer zo hoog als de tarieven die tot 2019 in vrijwel heel Nederland gangbaar waren. Ze zijn ook twee tot vier keer zo hoog als de tarieven die op dit moment gelden in rayons waarin bij de laatste aanbesteding sprake was van concurrentie. Informatie die Stichting IMN van verschillende naar haar oordeel representatieve bergingsbedrijven heeft ontvangen, laat zien dat de maxima ook twee tot vier keer hoog zijn als de gangbare kostprijzen. (1) Kostprijzen verschillen van bedrijf tot bedrijf en zijn afhankelijk van een groot aantal factoren waaronder niet in de laatste plaats de kwaliteit van de bedrijfsvoering en de breedte van het klantenbestand van de bergingsonderneming. Er bestaan geen generieke kostprijzen voor elk type rayon. In de tabel in Hoofdstuk 6 staan maximumtarieven, geen kostprijzen. (2) De uitvoering van een ongevalsberging vergt in het algemeen een grotere inspanning dan de uitvoering van een

pechverplaatsing: de beschadigingen van het te bergen voertuig maken de bergingswerkzaamheden zelf vaak complexer, het geborgen voertuig moet worden meegenomen en gestald op het terrein van de bergingsonderneming, de inzittenden van het voertuig moeten in de meeste gevallen worden meegenomen en tijdelijk worden ondergebracht in het kantoor van de bergingsonderneming en aan deze inzittenden moet vaak enige hulp worden geboden bij het vinden van vervangend vervoer. Bij een pechverplaatsing en een beveiligingsopdracht is dit allemaal niet aan de orde. In de meeste gevallen is het bergen en, indien nodig, lossen van het geborgen voertuig in vijf tot tien minuten afgerond en keert het bergingsvoertuig zonder lading en passagiers terug op de vestiging van de bergingsonderneming. Bij een loze rit is van bergingsactiviteiten in het geheel geen sprake. De exacte verhouding tussen de kosten van deze werkzaamheden zal van bedrijf tot bedrijf verschillen. Stichting IMN heeft in 2019 een vaste verhouding tussen deze categorieën werkzaamheden geïntroduceerd om de aanbesteding te vereenvoudigen en om de ruimte voor tactische inschrijvingen te beperken. Deze werkwijze heeft in die aanbesteding en de daarop volgende contractperiode nooit tot vragen of bezwaren geleid.

6^B Stichting IMN heeft de eerste ronde van de aanbesteding gestaakt in alle rayons waar het puntenaantal van de winnende inschrijver boven 550 punten lag. In de huidige aanbesteding kunnen inschrijvers alsnog boven 550 punten inschrijven. Hoe ziet Stichting IMN dit? Mag nu opeens wel weer boven 550 punten worden ingeschreven?

De introductie van het met maximum van 550 punten was een noodmaatregel om in de eerste ronde van de aanbesteding te kunnen gunnen aan bedrijven die, naar Stichting IMN vermoedde, te goeder trouw hadden ingeschreven. De Commissie van Beroep heeft echter beslist dat het Stichting IMN niet vrijstond om gaandeweg de procedure een dergelijke noodmaatregel te treffen. Stichting IMN heeft daarnaar gehandeld en vervolgens de aanbestedingsprocedure in alle rayons ingetrokken. Vervolgens heeft Stichting IMN een nieuwe aanbestedingsprocedure georganiseerd. Daarbij heeft zij ervoor gekozen om niet te werken met een generieke maatstaf, maar het maximum te variëren naar rayongrootte en geoffreerde aanrijdtijd. Stichting IMN staat het in het kader van de haar toekomstige contractsvrijheid toe om daarvoor te kiezen. Net zo goed als dat het voor de inschrijvers vrijstaat om al dan niet in te schrijven. In deze aanbesteding is van een grens van 550 punten geen sprake. De maximaal te offeren tarieven en aanrijdtijden staan in Hoofdstuk 6 van de *Aanbestedingsleidraad*.

6D^A De laatste volzin van vraag 6D^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Door de sanctie die nu is ingevoerd, wordt het ontmoedigd om op deze ‘uithoeken’ in te schrijven, temeer daar de tariefstelling geen ruimte laat om dit rendabel te doen.” In haar

antwoord op deze vraag stelt Stichting IMN dat in eerdere aanbestedingen geen sprake was van maximale aanrijdtijden. Inschrijver meent dat er wel degelijk sprake was van maximale aanrijdtijden, namelijk de normen die werden gehanteerd voor het beoordelen van de performance van bergingsbedrijven en voor het verstrekken van formele waarschuwingen (gele en rode kaart). Wat bedoelt Stichting IMN met de stelling dat in eerdere aanbestedingen geen sprake was van een maximumtarief?

In de aanbestedingen tot 2019 was aanrijdtijd geen gunningscriterium. Er waren alleen contractuele verplichtingen met betrekking tot de te behalen aanrijdtijden. Die verplichtingen waren in alle rayons en voor alle bergers identiek. Voor 90% van de opdrachten moest een aanrijdtijd worden behaald die lager was dan de daarvoor vastgestelde normtijden: twintig minuten overdag en 25 minuten 's nachts. Aan de gemiddelde aanrijdtijd per kwartaal werden geen eisen gesteld. In de aanbesteding 2019 – 2022 is deze eis uit het verleden gehandhaafd. Daarnaast werd in deze aanbesteding voor het eerst aan inschrijvers gevraagd om op hun offerte niet alleen een tarief, maar ook een maximale gemiddelde aanrijdtijd per kwartaal in te vullen. De geoffreerde aanrijdtijd was een gunningscriterium. In de procedure voor de aanbesteding 2019 – 2022 was voor de te offeren maximale gemiddelde aanrijdtijd per kwartaal geen maximum vastgesteld.

6D^B Vraag 6D^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Stichting IMN introduceert een plafond voor de aanrijdtijd van 17:00 minuten. Schrijft inschrijver met een hogere aanrijdtijd in, dan is de offerte ongeldig. Indien voorts de geoffreerde aanrijdtijden bij uitvoering niet worden gehaald, leidt dit tot tariefverlaging of zelfs ontbinding (artikel 7 *Bergingsovereenkomst*). Inschrijver verzoekt Stichting IMN te verduidelijken waarop de maximale gemiddelde aanrijdtijd van 17:00 minuten is gebaseerd en daarbij concreet te onderbouwen dat die aanrijdtijd in elk rayon, dus ook in een uitgestrekt rayon, haalbaar is. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid is, dan verzoekt inschrijver aan Stichting IMN om in het licht van het transparantiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel toe te lichten op grond waarvan zij meent dat het transparant en proportioneel is om zonder nadere toelichting het betreffende plafond in ieder rayon aan te houden in ieder rayon in plaats van te kijken naar de realistische en werkelijke marktconforme aanrijdtijden per rayon.” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “De ervaring heeft geleerd dat het in [het algemeen] mogelijk is om gemiddelde aanrijdtijden te realiseren van minder dan 17:00 minuten per kwartaal.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Wanneer Stichting IMN met “ervaring” doelt op de resultaten van de aanbesteding 2019 – 2023 kun je je afvragen of deze “ervaring” relevant is. Immers, deze aanrijdtijden zijn gerealiseerd met tarieven die bij aanvang van deze aanbesteding nog marktconform werden verondersteld. Dit is een prijspeil dat in de huidige aanbesteding in combinatie met de bijbehorende aanrijdtijden nagenoeg niet te realiseren is. In andere gevallen zijn deze aanrijdtijden gerealiseerd in rayons

met standby-locaties. Het stand-by staan leverde de berger een substantiële dekkingsbijdrage waardoor scherper ingeschreven kon worden en de gelegenheid om veel sneller ter plaatse te zijn. (2) Kan Stichting IMN de “ervaring” waaraan zij refereert in haar antwoord onderbouwen?

(1) De ervaring uit de contractperiode 2019 – 2023 is relevant. In die periode kwam het vrijwel niet voor dat gemiddelde aanrijdtijden werden behaald van meer dan 17:00 minuten. Dit was al helemaal niet aan de orde in rayons waarin tot en met het eerste kwartaal van 2022 sprake was van standby-werkzaamheden, ook niet toen die werkzaamheden in het tweede kwartaal van 2022 kwamen te vervallen. In het tweede kwartaal van 2022 werd in vrijwel alle rayons waarin eerder sprake was geweest van standby-werkzaamheden, ook zonder de aan die werkzaamheden verbonden vergoeding, aanrijdtijden behaald van minder dan 12:00 minuten. De in deze aanbesteding geldende maximumtarieven staan de continuering van die prestatie niet in de weg. Als rekening wordt gehouden met de in 2022 gerealiseerde aanrijdtijden, liggen de maximumtarieven in vrijwel alle rayons ruim boven de tarieven die na de indexatie met 12,2% op 1 april 2023 van toepassing zullen zijn. (2) Onder ervaring verstaat Stichting IMN de geldende tarieven in combinatie met de gerealiseerde aanrijdtijden in de contractperiode 2019 – 2022.

6E^A Het antwoord van Stichting IMN op vraag 6E^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Tussen het maximumtarief en de *Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)* bestaat geen verband. In de eerste ronde van de aanbesteding bleek dat in 85% van de te gunnen rayons geen sprake was van werkelijke concurrentie tussen bergingsbedrijven. Dit maakte Stichting IMN zo kwetsbaar voor de talrijke ontvangen aanbiedingen met excessieve voorwaarden dat zij zich gedwongen zag om deze aanbesteding in te trekken. Om diezelfde reden is er in de tweede ronde van deze aanbesteding voor gekozen om gedifferentieerde maximumtarieven in te voeren. Deze moeten voorkomen dat het gebrek aan concurrentie Stichting IMN ertoe dwingt om in bepaalde rayons excessieve voorwaarden te accepteren. De *Kwaliteitseisen* staan daar helemaal los van. Dit zijn de minimumeisen waar elke inschrijver aan moet voldoen om als contractpartner in het kader van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)* te kunnen kwalificeren.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Stichting IMN spreekt van “excessieve voorwaarden.” De inschrijvers gingen echter akkoord met alle door Stichting IMN gestelde voorwaarden, zowel het maximumtarief als de voorwaarden met betrekking tot aanrijdtijden. Stichting IMN heeft zelf na publicatie van de aanbesteding de voorwaarden aangepast door alleen te gunnen in rayons waarin de winnende inschrijver een offerte had ingediend met minder dan 550 punten. Hoe heeft Stichting IMN kunnen vaststellen dat bij overschrijding van 550 punten sprake zou zijn van excessieve voorwaarden?

Deze vraag gaat over de vorige aanbestedingsprocedure. Stichting IMN mist de relevantie van deze vraag dan ook voor de onderhavige aanbestedingsprocedure. De grens van 550 punten geldt niet in de onderhavige aanbestedingsprocedure. Daar komt bij dat de grens van 550 punten in de uiteindelijke gunningsbeslissingen in de eerste ronde van de aanbesteding geen rol heeft gespeeld. De Commissie van Beroep oordeelde hierover als volgt: “De Commissie van Beroep meent dat de introductie van een vooraf onbekend criterium in een fase nadat inschrijvingen zijn ingediend, zijn geopend en beoordeeld, ontoelaatbaar is.” Stichting IMN heeft dit oordeel gevolgd. In overeenstemming daarmee zijn alle eerder genomen gunningsbeslissingen in november 2022 ingetrokken en is besloten tot de nu lopende nieuwe aanbesteding.

6E^B Het antwoord van Stichting IMN op vraag 6E^D in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Een plafond voor het basistarief is niet nieuw. Dit was ook opgenomen in de eerste ronde van de aanbesteding en in de aanbesteding 2019 – 2022. In deze tweede ronde van de aanbesteding is het maximumtarief voor rayons met een klein aantal IM-opdrachten, afhankelijk van de geoffreerde aanrijdtijd, hoger dan in de eerste ronde. In rayons met een groot aantal IM-opdrachten is het plafond lager dan in de eerste ronde. De kosten van een bergingsonderneming zijn voor een belangrijk vast, ofwel onafhankelijk van het in een bepaald gebied afgehandelde aantal bergingsopdrachten. Dat betekent dat de kostprijs van een berging in rayons met een groot aantal bergingsopdrachten lager is dan in rayons met een klein aantal opdrachten. Om die reden heeft Stichting IMN ervoor gekozen om in rayons met een groot aantal opdrachten een lager maximumtarief te kiezen dan in rayons met een klein aantal opdrachten. De hoogte van de maximumtarieven is vastgesteld op basis van de ervaring die in de afgelopen jaren is opgedaan. Die ervaring leert dat in drie kwart van de rayons tarieven gelden die, rekening houdend met rayongrootte en de gerealiseerde aanrijdtijd, beneden en vaak ver beneden de nu vastgestelde maxima liggen. In de contractperiode 2016 – 2019 was dat, rekening houdend met inflatie, in vrijwel alle rayons het geval. Onder de rayons waarin ver beneden de nu voorgeschreven maximumtarieven wordt gewerkt, zijn er tientallen die grote af te leggen rijdafstanden combineren met lage aantallen IM-opdrachten. Dit laat zien dat de nu voorgeschreven maxima voldoende ruimte laten voor (meer dan) marktconforme tarieven. Het sluit verder aan bij door Stichting IMN gemaakte kostprijsanalyses en bij de anekdotische informatie die Stichting IMN heeft over de (vaak veel lagere) tarieven die door bergingsondernemingen aan andere opdrachtgevers in rekening worden gebracht. Dit zijn opdrachtgevers die niet hoeven aan te besteden maar op basis van overleg tot onderhandse gunning over kunnen gaan. Tot slot zij het volgende opgemerkt. Stichting IMN is in de eerste ronde van deze aanbesteding en, in mindere mate, in de vorige aanbesteding 2019 - 2022, geconfronteerd met een vrijwel volledig wegvallen van de concurrentie. Deze omstandigheid maakt Stichting IMN kwetsbaar voor inschrijvingen met

excessieve voorwaarden. Het hanteren van maximumtarieven is de enige manier waarop Stichting IMN zich tegen dergelijke inschrijvingen kan beschermen. Stichting IMN ziet geen aanleiding om de gekozen maximumtarieven aan te passen.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Stichting IMN gaat ervan uit dat 75% van de kosten van een bergingsbedrijf vaste kosten zijn. Dit percentage is echter mede afhankelijk van het aantal andere opdrachtgevers dat een bergingsbedrijf heeft, bijvoorbeeld voor bergingswerkzaamheden op het onderliggend wegennet. Een nieuwe toetreders zal echter nog niet over dergelijke opdrachtgevers beschikken. De aanname van Stichting IMN dat de vaste kosten 75% bedragen van de totale kosten is volstrekt willekeurig. Deze aanname staat bovendien haaks op de doelstellingen van een Europese aanbesteding. Die dient ruimte te creëren voor toetreding door nieuwe aanbieders ook als zij uitsluitend werkzaamheden voor Stichting IMN zullen verrichten. Kan Stichting IMN hierop reageren?

Stichting IMN heeft niet gesteld dat het aandeel van de vaste kosten in de totale kosten van een bergingsbedrijf 75% is. Gesteld is slechts dat die kosten “voor een belangrijk deel vast zijn.” Stichting IMN heeft er belang bij dat nieuwe toetreders met succes aan de aanbesteding mee kunnen doen. Dat is in deze aanbesteding gemakkelijker gemaakt door de geschiktheidseis te laten vervallen (*Aanbestedingsleidraad*, paragraaf 7.2). Het is echter aan iedere inschrijver om een klantenkring op te bouwen die voldoende draagvlak biedt voor een rendabele bedrijfsvoering. Het is verder niet zo dat Stichting IMN haar wensen en commerciële belangen volledig hoeft weg te cijferen om de opdracht maar rendabel te maken voor toetreders tot de markt. Dat wil niet zeggen dat Stichting IMN toetreders niet toejuicht en bereid is hen te ondersteunen door middel van het uitwisselen van operationele kennis en ervaring, voor zover dit het *level playing field* niet verstoort.

6E^C Het antwoord van Stichting IMN op vraag 6E^I in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “In de eerste ronde van de aanbesteding waren er talloze aanwijzingen voor afgestemd gedrag tussen inschrijvers, niet alleen in de Randstad, maar in alle delen van het land. Stichting IMN kan de afstemming tussen inschrijvers niet bewijzen, maar heeft over de door haar opgemerkte signalen melding gedaan bij de autoriteit Consument en Markt (“ACM”). Blijken van afgestemd gedrag en daaruit voortvloeiende excessieve tarieven waren er ook in de voorgaande aanbesteding (2019 – 2022), maar deze deden zich voor op een kleinere schaal en met name buiten de Randstad. Het gevolg is dat Stichting IMN in deze eerdere aanbestedingen geen melding heeft gedaan bij de ACM en excessieve tarieven in een aantal gevallen heeft geaccepteerd. De gekozen maximumtarieven in de tweede ronde van de aanbesteding zijn gebaseerd op kostprijsinformatie waar Stichting IMN over beschikt en op informatie over aanrijdtijden en tarieven in alle delen van het land in de afgelopen jaren. Deze informatie leert dat de maximumtarieven veel hoger zijn dan de in de verschillende delen van het land gangbare kostprijzen. Zij laat bovendien zien dat in drie

kwart van de rayons tarieven gelden die, rekening houdend met het werkvolume en de gerealiseerde aanrijdtijd, beneden en vaak ver beneden de nu vastgestelde maxima liggen. In de contractperiode 2016 – 2019 was dat, rekening houdend met inflatie, in vrijwel alle rayons het geval. De maximumtarieven die nu door Stichting IMN zijn vastgesteld zijn, als rekening wordt gehouden met de in elk rayon gerealiseerde aanrijdtijden, in de overgrote meerderheid van de rayons in het noorden en oosten van het land hoger dan de feitelijke tarieven die daar nu gelden. Dit is alleen niet zo in enkele rayons waarin al eerder, bij gebrek aan concurrentie, excessieve tarieven tot stand waren gekomen.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Er wordt door Stichting IMN geen rekening gehouden met de afhandeltijd. De tijdsduur van een berging verschilt van geval tot geval. Daarbij spelen tal van factoren een rol die de berger niet kan beïnvloeden, zoals de tijd die nodig is voor het bevrijden van het slachtoffer, voor de uitvoering van forensisch onderzoek door de politie, de complexiteit van de berging van elektrische voertuigen en van voertuigen met alternatieve brandstoffen. Stichting IMN veronderstelt een maximale afhandeltijd van anderhalf uur. Maar dat is niet altijd realistisch.

Stichting IMN veronderstelt geen maximale afhandeltijd van anderhalf uur. Zij stelt in artikel 9.1.1. van de *Bergingsovereenkomst* dat het basistarief geldt voor bergingen waarvan de afhandeling niet meer dan anderhalf uur werk vergt. Als er wel meer tijd nodig is, kunnen onder bepaalde voorwaarden extra kosten in rekening worden gebracht. Dit is verduidelijkt in een aanpassing van artikel 9.3.1 van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)*. Verder is het aan de inschrijver om een realistische inschatting te maken van de *gemiddelde* afhandeltijd van een berging. Stichting IMN heeft geen reden om te veronderstellen dat de gemiddelde afhandeltijd van incidenten in de afgelopen jaren is gestegen.

6E^D Stichting IMN stelt in (de eerste) *Nota van Inlichtingen* (6E^D, 6E^G en 9.2) dat zij de tarieven toetst aan de tarieven die door bergingsondernemingen aan andere opdrachtgevers in rekening worden gebracht. Een voorbeeld staat in de volgende passage: “Het sluit verder aan bij door Stichting IMN gemaakte kostprijsanalyses en bij de anekdotische informatie die de Stichting IMN heeft over de (vaak veel lagere) tarieven die door bergingsondernemingen aan andere opdrachtgevers in rekening worden gebracht. Dit zijn opdrachtgevers die niet hoeven aan te besteden maar op basis van overleg tot onderhandse gunning over kunnen gaan.” Stichting IMN maakt hier geen reële vergelijking. Het werk voor andere opdrachtgevers is *niet vergelijkbaar* aan de opdracht. In tegenstelling tot Stichting IMN bieden andere opdrachtgevers meer flexibiliteit en/of leggen zij minder tijdsdruk op en/of zijn de kwaliteitseisen (waaronder certificering) waar bergingsondernemingen aan moeten voldoen minder hoog. Verder zijn de risico’s die de opdracht van Stichting IMN met zich brengt minder groot, onder meer vanwege het verkeersgevaar op snelwegen dat op het onderliggend wegennet in veel mindere mate aanwezig is. Daarnaast bieden andere

opdrachtgevers vaak de mogelijkheid om contact op te nemen met de berijder van het gestrande voertuig, om een tijdsplanning af te stemmen. Dit is bij de werkzaamheden voor de Stichting IMN niet mogelijk, vanwege de strakke aanrijtijden, en het ontbreken van contactinformatie. Daarbij zijn de opdrachten voor de andere opdrachtgevers veelal opdrachten waarmee gepland kan worden, en wordt uitvoerder niet afgerekend op een gemiddelde aanrijtijd met tariefkorting dan wel boetes als gevolg. Om al deze redenen gaat de vergelijking die Stichting IMN maakt met de tarieven van andere opdrachtgevers mank. Inschrijver verzoekt de Stichting IMN daarom om haar tarieven te evalueren, waarbij de tarieven van andere opdrachtgevers niet als maatstaf worden genomen, dan wel waarbij expliciet aandacht is besteedt aan de verschillen tussen de opdracht van Stichting IMN en opdrachten van andere opdrachtgevers, zodat geen onjuiste vergelijking wordt gemaakt. Indien Stichting IMN het voorgaande wel zou hebben meegenomen in haar berekening, verzoekt inschrijver om dat te laten weten en te onderbouwen met een analyse. Daarnaast verzoekt inschrijver Stichting IMN uitdrukkelijk om inzage te geven in de kostprijsberekening, de onderliggende analyse en onderbouwing. Zij vraagt Stichting IMN om de documenten die daarop betrekking hebben openbaar te maken. Te denken is aan de kostprijsberekening en de onderliggende stukken, alsmede alle correspondentie extern en intern hierover. Dit betreft een verzoek in het verband van de *Wet open overheid*.

Stichting IMN is niet gebonden aan de *Wet open overheid*. Dat gezegd zijnde, kan worden vastgesteld dat bergingswerkzaamheden die worden uitgevoerd voor andere opdrachtgevers dan Stichting IMN anders zijn dan de werkzaamheden in het verband van *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*, maar dat wil niet zeggen dat ze niet met die werkzaamheden vergeleken kunnen worden. Als rekening wordt gehouden met die verschillen, ontstaat de indruk dat Stichting IMN de best betalende opdrachtgever is in de markt. Belangrijker is echter wat ook staat in het antwoord op vraag 6^A. Het woord kostprijs komt in Hoofdstuk 6 of enige andere passage van de *Aanbestedingsleidraad* niet voor. In Hoofdstuk 6 wordt wel gesproken over de maximale tarieven die door Stichting IMN voor de te ontvangen inschrijvingen zijn vastgesteld. De gegeven maximumtarieven zijn, als rekening wordt gehouden met inflatie, twee tot vier keer zo hoog als de tarieven die tot 2019 in vrijwel heel Nederland gangbaar waren en ook op dit moment in tal van rayons gangbaar zijn. Informatie die Stichting IMN van verschillende bergingsbedrijven heeft ontvangen laat zien dat de maxima ook twee tot vier keer hoog zijn als de gangbare kostprijzen. Stichting IMN ziet geen aanleiding om de aan haar ter beschikking gestelde kostprijsinformatie openbaar te maken. Zij is bovendien in het verband van de interpretatie van de *Aanbestedingsleidraad* irrelevant. De leidraad kent geen kostprijzen. Zij stelt maxima aan de te offrenen tarieven. Die liggen ver boven de kostprijzen.

6E^E Stichting stelt in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* in het antwoord de vragen 6E^G en 6E^H het volgende: “Stichting IMN beschikt over informatie over de opbouw van de kostprijs

van bergingsondernemingen. Deze informatie leert dat drie kwart van de kosten van een bergingsbedrijf vaste kosten zijn. [...] De kostprijs van een berging wordt immers in grote mate bepaald door de ligging van een bedrijf en de mogelijkheid om vaste kosten te verdeelen over meerdere opdrachtgevers.” Tegelijkertijd stelt Stichting meermaals dat zij concurrentie wil stimuleren. Hoe heeft Stichting in haar kostprijsberekening rekening gehouden met nieuwe toetreders? Nieuwe toetreders beschikken immers (nog) niet over een bergingsonderneming die de vaste kosten over meerdere opdrachtgevers kan spreiden. Bovendien hebben toetreders aanloopkosten. Inschrijver verzoekt Stichting om aan te geven op welke wijze zij in haar kostprijsberekening en analyse rekening heeft gehouden met toetreders en die toelichting te voorzien van een deugdelijke, begrijpelijke en controleerbare onderbouwing.

Zie het antwoord op vraag 6E^B. Overigens verwijst Stichting IMN voor het antwoord op deze vraag naar het antwoord op vraag 6E^D en het antwoord op vraag 6E^H in de (eerste) *Nota van Inlichtingen*.

6E^F Vraag 6E^N in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Het is in deze aanbesteding in veel rayons niet mogelijk om dezelfde tarieven te behalen als in de lopende contracten gelden. Wanneer de huidige tarieven worden aangepast op basis van de indexering over 2022, dan wordt dit verschil nog groter. Is Stichting IMN bereid om de in de Aanbestedingsleidraad opgenomen maximumtarieven aan te passen aan de jaarmutatie van de prijsindex van het goederenvervoer over de weg in 2022 om deze ongelijkheid enigszins teniet te doen?” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “Voor het antwoord op deze vraag is het van belang vast te stellen dat in tal van rayons al geruime tijd ver boven de overeengekomen norm voor de aanrijdtijd is gepresteerd zonder dat dit, bij gebrek aan alternatieven tot beëindiging van de Bergingsovereenkomst heeft geleid. Dit biedt bedrijven een kans om in te schrijven op basis van onrealistische voorwaarden en die voorwaarden vervolgens niet waar te maken. Zij kunnen dit doen in de wetenschap dat Stichting IMN niet over de middelen beschikt om hier na gunning nog tegen op te treden.” Hiermee geeft Stichting IMN enerzijds aan dat blijkbaar andere inschrijvers steeds niet voldeden, waarop nu alle inschrijvers worden afgerekend, waaronder de inschrijvers die wel aan de voorwaarden voldeden. Anderzijds neemt dit antwoord niet weg dat het probleem van kostenstijging zich blijft voordoen, en hier geen rekening mee is gehouden in de aanbesteding. Is Stichting IMN bereid om de in de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen maximumtarieven aan te passen aan de jaarmutatie van de prijsindex van het goederenvervoer over de weg in 2022? Inschrijver verzoekt Stichting toe te lichten of in de kostprijsberekening rekening is gehouden met deze jaarmutatie van de prijsindex van het goederenvervoer over de weg in 2022 en die toelichting concreet te onderbouwen. Daarnaast merkt inschrijver op dat in de sector sprake is van een aanzienlijke kostenstijging en dat het te verwachten is dat de kostenstijging ook nog aanhoudt. Met de huidige maximumtarieven, leveren inschrijvers wel

erg veel in op de marges. Dit terwijl inschrijver ook voorgaande jaren het contract wel is nagekomen, uitstekend zelfs, en met minimale winstmarges werkt. Door de huidige plafonds (tarieven en aanrijtijden) kan inschrijver tot wel 64% minder berekenen dan nu het geval is. Gezien de krappe marges is inschrijving bij een verlies van 64% geen (duurzame) optie. Niet alleen kan dit tot financiële problemen leiden op de korte termijn, maar ook voor de lange termijn brengt dit de bedrijfsvoering in gevaar. De bergingsonderneming moet immers risico's kunnen opvangen (zoals veranderende regelgeving, ziekte, langdurige stalling en eventuele schades (denk aan bergingsgevaar, waarbij risico en gevaarstelling op snelwegen hoog is) en moet in het bedrijf kunnen blijven investeren. Met de huidige negatieve marges (namelijk onder kostprijs) is daarvoor geen ruimte en wordt zelfs de huidige buffer voor risico's en investeringen aangeboord voor de reguliere uitvoering. Dergelijke eisen zijn niet alleen in strijd met de aanbestedingsbeginselen, maar ook in strijd met de redelijkheid en billijkheid. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om haar kostprijsberekening kritisch te heroverwegen, zodat deze recht doet aan de situatie per rayon, en per rayon (waar volgens Stichting de concurrentie zich voordoet, zie 6E^G) een marktconforme maximale prijs vast te stellen, gelet op concrete omstandigheden in dat rayon.

In het antwoord op de vragen 6E^F en 6 - 7 heeft Stichting IMN uitgelegd dat de maximumtarieven twee tot vier keer zo hoog zijn als de tarieven die tot 2019 in vrijwel heel Nederland gangbaar waren en ook op dit moment in tal van rayons gangbaar zijn. Informatie die Stichting IMN van verschillende bergingsbedrijven heeft ontvangen laat zien dat de gestelde maxima ook twee tot vier keer hoog zijn als de gangbare kostprijzen. Bij het maken van die vergelijking is uitgegaan van het prijspeil per jaareinde 2022. Er zijn rayons waarin op dit moment tarieven gelden die, uitgaande van de daar nu behaalde aanrijdtijden, hoger zijn dan de maxima die in deze aanbesteding gelden. Dat zijn in alle gevallen rayons waarin in de laatste aanbesteding geen sprake was van concurrentie en waarin mede daardoor (zeer) hoge tarieven bedongen konden worden. Dit is voor Stichting IMN en haar opdrachtgevers geen houdbare situatie. De vraag suggereert dat de gunning van een rayon aan de nu actieve IM-berger een gegeven is. Dat is het uiteraard niet. Stichting IMN heeft maatregelen genomen om de kans op concurrerende aanbiedingen te vergroten. Één van die maatregelen was het doen van een melding bij de Autoriteit Consument en Markt ("ACM") over mogelijk afgestemd gedrag van deelnemers aan de eerste ronde van de aanbesteding. Daarnaast is de inrichting van de aanbesteding zodanig aangepast dan de mogelijkheden voor mededinging door bestaande en toetredende IM-bergers zijn verruimd. Uiteindelijk zijn maximumtarieven het enige instrument dat Stichting IMN in kan zetten om zich tegen excessieve inschrijvingen te beschermen. Die maximumtarieven liggen, het zij nog een keer benadrukt, ver boven de tot voor kort in vrijwel het hele land gangbare marktprijzen en de bij Stichting IMN bekende informatie over de in de markt gangbare kostprijzen.

6 – 7 Het antwoord op vraag 6-7 in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* is ontwijkend. De verplichting die uit artikel 2.115 lid 4 van de aanbestedingswet 2012 voortvloeit, is dat de aanbestedende dienst verplicht is om in de aanbestedingsstukken het relatieve gewicht (enkelvoud) van elk van de door hem gekozen criteria voor de bepaling van de economische meest voordelige inschrijving op basis van de beste prijs kwaliteitsverhouding te specificeren. SIMN voldoet evident niet aan deze verplichting. Het relatieve gewicht van de subgunningscriteria is nergens in de aanbestedingsstukken geduid. Uit de systematiek volgt bovendien dat er meerdere relatieve gewichten (meervoud) kunnen gelden én dat het afhankelijk van de inschrijving is welk relatieve gewicht geldt. Het is hier dus niet de aanbestedende dienst die het relatieve gewicht (enkelvoud) duidt (hetgeen verplicht is), maar het is de inschrijver die zelf moet kiezen uit meerdere relatieve gewichten. Daarmee handelt Stichting IMN in strijd met artikel 2.115 lid 4 van de *Aanbestedingswet 2012*. Inschrijver verzoekt Stichting IMN op zijn minst de koppeling tussen prijzen en aanrijdtijden los te laten. Voor zover Stichting IMN hier niet aan wil voldoen, wil inschrijver Stichting IMN nogmaals verzoeken om de procedure *on hold* te zetten, totdat de Commissie van Aanbestedingsexperts zich heeft kunnen uitlaten over een klacht hetgeen ook in lijn is met hoe de *Aanbestedingswet 2012* gewijzigd gaat worden.

Stichting IMN is van oordeel dat de door haar gekozen gunningssystematiek voldoet aan het vierde lid van artikel 2.115 van de *Aanbestedingswet 2012*. Doel van deze bepaling is dat inschrijver tot een gedegen keuze kan komen ten aanzien van het aanbod op de verschillende gunningscriteria. De door Stichting IMN toegepaste procedure biedt inschrijvers dat vereiste inzicht. Vergelijk in dit kader ook de adviezen van de Commissie van Aanbestedingsexperts ten aanzien van relatief beoordelen. In deze adviezen komt naar voren – vrij vertaald - dat relatief beoordelen mag, zolang inschrijvers daar bij het concipiëren van hun inschrijving maar geen last van hebben en de wijze van beoordelen geen invloed heeft op de keuzes ten aanzien van de inrichting van de inschrijving. Het staat inschrijver vrij om een klacht in te dienen bij de Commissie van Aanbestedingsexperts. Stichting IMN is thans evenwel niet voornemens om de uitslag van die procedure af te wachten. Die luxe heeft Stichting IMN simpelweg niet, gelet op de beperkte houdbaarheid van de overbruggingsovereenkomsten die Stichting IMN heeft kunnen sluiten in de diverse rayons.

7.2^A Het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.2^B in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “De uitvoerder van de *Bergingsovereenkomst* moet voldoen aan alle in de *Kwaliteitseisen* vastgelegde eisen, niet alleen de eisen met betrekking tot het aantal opgeleide medewerkers en het aantal en de aard van de beschikbare bergingsvoertuigen. Dit dient te worden aangetoond door het overleggen van een geldig kwaliteitscertificaat. Of een bedrijf beschikt over twee of over honderd opgeleide chauffeurs en over twee of honderd gekeurde

voertuigen is daarbij niet aan de orde. De bergingsonderneming dient zelf te beoordelen over welke organisatorische en materiële uitrusting zij dient te beschikken om de werkzaamheden volgens de in de *Bergingsovereenkomst* opgenomen voorwaarden te kunnen uitvoeren. Als aan een bergingsonderneming één of meer rayons worden gegund, zal deze partij (zie hiervóór bij 7.2^A) uiterlijk op 1 september 2023 een geldig kwaliteitscertificaat moeten overleggen. Gebeurt dit niet, dan heeft het bedrijf tot 1 oktober 2023 de tijd om alsnog een geldig kwaliteitscertificaat aan Stichting IMN te laten zien. Als ook dat niet lukt, zal Stichting IMN de gunning van het (de) betrokken rayon(s) ongedaan maken. Als in een dergelijk rayon sprake is van andere inschrijvers, zal aan de inschrijver die de economisch meest voordelige inschrijving heeft gedaan, worden gevraagd om de verplichtingen uit hoofde van de *Bergingsovereenkomst* op zich te nemen. Dit zal in de aangepaste versie van de *Aanbestedingsleidraad* worden toegevoegd.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Wanneer een bergingsbedrijf niet voldoet aan de eisen van de *Arbeidstijdenwet* met betrekking tot inroosteren van medewerkers in continudienst dient Stichting IMN zich te onthouden van gunning om concurrentievervalsing tegen te gaan. De positie van Stichting IMN als hoofdaannemer legt de organisatie de verplichting op om te toetsen dat contractpartners tijdens de looptijd van de overeenkomst voldoen aan de juiste toepassing van collectieve arbeidsovereenkomsten en aan de eisen van *Arbowet*, *Arbeidstijdenwet* en rijtijdenwetgeving.

Stichting IMN is geen hoofdaannemer die een groep onderaannemers organiseert, maar een opdrachtgever van bergingswerkzaamheden. IM-werkzaamheden in het verband van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* worden in Nederland uitgevoerd en dat betekent dat contractpartners zijn onderworpen aan de Nederlandse wetgeving, waaronder de wetgeving op het gebied van arbeidstijden, rijtijden en de *Arbowet*. Het toezicht op de naleving van deze wetten is in handen van gespecialiseerde overheidsorganisaties die zijn uitgerust met de voor die taken benodigde kennis en opsporingsbevoegdheden. Uiteraard zal Stichting IMN signalen die wijzen op het niet naleven van dergelijke elementaire wet- en regelgeving niet negeren en daar gepast op acteren.

- 7.2^B In het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.2^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “zal elke gecontracteerde partij uiterlijk op 1 september 2023 een geldig kwaliteitscertificaat moeten overleggen. Als dat niet gebeurt en de betrokken partij ook op 1 oktober nog altijd niet aan de eisen voldoet, heeft Stichting IMN het recht om de gunning zonder verdere ingebrekestelling ongedaan te maken. Dit zal in de aangepaste versie van de *Aanbestedingsleidraad* worden toegevoegd”. Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Zou Stichting IMN in plaats van “het recht” niet “de plicht” moeten hebben om de gunning zonder verdere ingebrekestelling ongedaan te maken?

Stichting IMN onderschrijft dat zij verplicht is in dergelijke gevallen de gunningsbeslissing in te trekken en te gunnen aan de als tweede geëindigde inschrijver, mits die geldig heeft ingeschreven. Stichting IMN sluit evenwel niet uit dat zij op grond van het eerste lid onder c van artikel 2.32 van de *Aanbestedingswet 2012* alsnog tot een gunning aan deze partij moet komen, als de omstandigheden daartoe nopen.

7.2^C In het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.2^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “Stichting IMN het recht heeft om de gunning ...ongedaan te maken.” Dit laat ruimte voor Stichting IMN om geen gebruik van dit recht te maken. In het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.2^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “Als blijkt dat een bergingsonderneming of, in het uiterste geval op 1 oktober 2023, (zie 7.2A) niet aan de *Kwaliteitseisen* voldoet, zal de gunning worden ingetrokken en het rayon worden gegund aan de tweede inschrijver in het (de) betrokken rayon(s).” Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Wat is nu de wijze van handelen als iemand op 1 oktober niet voldoet? (2) Wanneer zal deze controle plaatsvinden. Het contract gaat van zaterdag op zondag in?

(1) Zie het antwoord op vraag 7.2B. (2) Op een tijdstip zo kort mogelijk na 30 september 2023 om 24:00 uur.

7.2^D Het antwoord dat Stichting IMN geeft op vraag 7.2^B in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* is geen antwoord op de vraag. Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Indien een nieuwkomer inschrijft op een rayon met meer dan 2.000 meldingen en per 1 oktober 2023 blijkt dat inschrijver slechts voldoet aan de minimum kwaliteitseis van twee opgeleide full timers en twee gekeurde voertuigen. Hoe zal Stichting IMN dan handelen? (2) Hoe kan het zijn dat Stichting IMN meent dat de berger zelf moet beoordelen over hoeveel organisatorische en materiële uitrusting hij moet beschikken en dat Stichting IMN vervolgens wel meent te weten wat de kostprijs hiervoor is?

(1) De bergingsonderneming wordt niet beoordeeld op de omvang van zijn personeelsbestand en zijn vloot aan bergingsvoertuigen maar op de kwaliteit van de geleverde diensten. Een belangrijk bestanddeel daarvan zijn de gerealiseerde aanrijdtijden. De manier waarop die worden beoordeeld en de inhoud van het daaraan gekoppelde handhavingsbeleid zijn beschreven in artikel 7 en, meer specifiek, in artikel 7.10 en 7.12. van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*. (2) Stichting IMN spreekt zich in de *Aanbestedingsleidraad 2023 - 2026* niet uit over kostprijzen maar over de maximumtarieven die voor haar acceptabel zijn. Zie ook het antwoord op vraag 6.

7.2^E In het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.2^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “Het is onnodig mededingingsbeperkend om van inschrijvers te verlangen dat zij al tijdens de aanbesteding voldoen aan de *Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)*. Dit betekent

namelijk dat zij aanzienlijke investeringen moeten doen in organisatie en materieel voordat zij weten of zij werk gegund krijgen. Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Is Stichting IMN het eens met de volgende stelling: “Voorafgaand aan de aanbesteding is voor inschrijvers, ongeacht of de inschrijver een nieuwkomer of gevestigde IM-berger is, niet bekend wat de uitslag van een inschrijving zal worden”. (2) Als een gevestigde IM-berger de investering al wel heeft gedaan kan Stichting IMN dan uitleggen waarom zij van mening is dat zij dezelfde “aanzienlijke investeringen” niet van een nieuwkomer kan verlangen? (3) Kan Stichting IMN uitleggen waarom bovenstaande niet in strijd is met het gelijkheidsbeginsel?

In veel rayons is sprake van een beperkte, of zelfs een gebrek aan concurrentie. Het staat Stichting IMN in dat kader vrij om de opdracht zo vorm te geven dat potentiële toetreders geprikkeld worden om daadwerkelijk toe te treden. Dat is geen verstoring van het level playing field, dat is juist het creëren van een level playing field.

- 7.3^A Vraag 7.3^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Bij slechts één inschrijving in een rayon kan Stichting IMN afzien van gunning. Is dit ook mogelijk als de inschrijving binnen de staffels valt en welke criteria worden gehanteerd voor eventueel afzien van de gunning? Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “Stichting IMN zal zorgvuldig omgaan met het recht om van gunning af te zien.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Hoe beoordeelt Stichting IMN zorgvuldig of zij afziet van gunning bij één inschrijving met een prijs aan de bovenkant van de bandbreedte? (2) Hoe beoordeelt Stichting IMN zorgvuldig of zij afziet van gunning bij één inschrijving met een prijs in het midden van de bandbreedte? (3) Hoe beoordeelt Stichting IMN zorgvuldig of zij afziet van gunning bij één inschrijving met een prijs aan de onderkant van de bandbreedte?

Stichting IMN zal bij het gebruik maken van haar recht om van gunning af te zien in alle drie de genoemde gevallen de aan haar bekende en relevante omstandigheden in de besluitvorming betrekken en zich gebonden weten aan de fundamentele beginselen van het aanbestedingsrecht.

- 7.3^B Vraag 7.3^D in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “In de eerste ronde van de aanbesteding was het maximaal toegestane aandeel van een bergingsonderneming in het totale werkvolume van Stichting IMN 15%. In de huidige aanbesteding is dat bijna verdubbeld naar 25%. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om toe te lichten waarom het toegestane aandeel bijna is verdubbeld, mede gezien de door Stichting IMN gewenste concurrentie en de reden van intrekking van de voorgaande aanbesteding.” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “De beperking van het maximale aandeel van één bergingsonderneming in het totale werkvolume van Stichting IMN is mededingingsbeperkend. Deze bepaling kan bedrijven immers bewegen om van de inschrijving op bepaalde rayons af te zien. Door het maximale aandeel te verhogen hebben bedrijven de mogelijkheid om op

meer rayons in te schrijven zonder dat zij hoeven te vrezen dat dit leidt tot intrekking van een deel van de uit die inschrijvingen voortvloeiende gunningsbeslissingen.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Was de eerdere beperking van het maximale aandeel tot 15% in strijd met de *Mededingingswet* en op welk wetsartikel is het maximale aandeel van 25% gebaseerd?

De beperking van het maximale aandeel van een bergingsbedrijf in het totale volume van Stichting IMN tot 15% was niet in strijd met de *Mededingingswet*, maar is in de praktijk wel mededingingsbeperkend gebleken. De verruiming van dat maximale aandeel naar 25% is niet gebaseerd op wettelijke, maar op commerciële overwegingen. Het staat Stichting IMN vrij om die keuze te maken, indachtig de contractsvrijheid die haar toekomt.

3. Vragen over de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)*

5.1.1. Vraag 5.1.1. in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Artikel 5.1.1. van de *Bergingsovereenkomst* bepaalt het volgende: “De bergingsonderneming dient een in het verband van een ongeval gestrand voertuig met inzittenden van de plaats van het ongeval te vervoeren naar een vestiging van de bergingsonderneming ofwel een door het LCM, de betrokken alarmcentrale of de politie opgegeven andere locatie die zich over de weg gemeten op niet meer dan 25 kilometer afstand bevindt van de plaats van het incident.” Dient dit vervoer veilig plaats te vinden in een zitplaats met een gordel?” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “Het vervoer dient veilig plaats te vinden en in overeenstemming met de daarvoor geldende wettelijke voorschriften.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Zou een bergingsvoertuig in dit geval niet minimaal evenveel veilige zitplaatsen voor passagiers moeten hebben als het aantal auto’s dat het bergingsvoertuig kan bergen?

Nee. Het aantal te vervoeren personen is vaak niet gelijk aan het aantal te vervoeren voertuigen. Het kunnen er meer zijn, als de auto meerdere inzittenden heeft, of minder, in het geval van loze ritten. Het systematisch uitrusten van bergingsvoertuigen met vervoerscapaciteit die zelden wordt benut is niet efficiënt. In gevallen waarin meer personen moeten worden vervoerd dan in het (de) ter plaatse bergingsvoertuig(-en) mogelijk is, kan worden uitgeweken naar vervoer per taxi of de inzet van een tweede bergingsvoertuig. Problemen bij het veilig afvoeren van de bij een incident betrokken automobilisten doen zich in de praktijk vrijwel nooit voor.

5.2.1. Vraag 5.2.1.^B in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Worden de kosten voor de inzet van de salvagecontainer, de stalling van het daarbij geborgen voertuig, de bemontering van het gebruikte bluswater en de afvoer van dat water zonder uitzondering door alle alarmcentrales geaccepteerd en betaald en worden deze kosten, als het gaat om een buitenslands voertuig, door het LCM betaald?” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “Ja, als tenminste de salvagecontainer is ingezet op basis van een daartoe

strekken de opdracht van het LCM.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Van de bij Stichting IMN aangesloten alarmcentrales is Eurocross de enige die het convenant over de inzet van de salvagecontainer heeft getekend. Garandeert Stichting IMN dat alle bij Stichting IMN aangesloten alarmcentrales dit convenant zullen respecteren?

De eisen die worden gesteld aan de berging van elektrische voertuigen zijn vastgelegd in de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*. Stichting IMN erkent vanaf 1 oktober 2023 geen ander document dat de werkwijze ter zake regelt. Alle alarmcentrales zijn gehouden deze eisen te volgen voor zover het gaat om IM-werkzaamheden, ofwel om werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de *Bergingsovereenkomst*.

5.8.^A Het antwoord van Stichting IMN op vraag 5.8.^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Dit klopt niet. Het gaat om alle locaties die binnen tien minuten rijdafstand van de gemelde locatie liggen en ofwel aan de bergingsonderneming bekend zijn ofwel tijdens het rijden naar de gemelde locatie en terug worden waargenomen. Dit zijn niet altijd locaties die verder weg liggen dan de gemelde locatie. Zij kunnen ook dichterbij zijn. De wijziging is doorgevoerd om onnodige loze ritten te voorkomen.” Dit antwoord veroorzaakt een groter probleem dan het oplost. Het brengt inschrijver tot de volgende vraag. Stel dat een berger op weg is naar een incidentlocatie. Hij treft op tien kilometer vóór die locatie een schadegeval aan, voert daar een berging uit en meldt deze verrichting af op de IM-melding die hij voor de oorspronkelijk locatie door had gekregen. Verwacht u dat het incident management hier beter van wordt?

In het gegeven voorbeeld is de afstand tussen de opgegeven en de waargenomen locatie erg groot. In die situatie ligt het voor de hand dat de bergingsonderneming contact opneemt met de verkeerscentrale voordat hij tot berging van het aangetroffen voertuig overgaat. Om de kans op dit soort situaties te beperken zal het aantal minuten rijtijd in dit artikel worden teruggebracht van tien naar vijf.

5.8.^B Vraag 5.8.^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Artikel 5.8 van de in de tweede ronde van de aanbesteding gepubliceerde *Bergingsovereenkomst* wijkt af van hetzelfde artikel in de in de eerste ronde van de aanbesteding gepubliceerde versie. Concreet is aan de bepaling toegevoegd: “of een andere goed vindbare locatie op minder dan tien minuten rijdafstand van de gemelde locatie“. Inschrijver begrijpt deze zinsnede aldus dat hiermee wordt bedoeld de vluchthavens en rustplekken, direct gelegen aan de weg. Klopt dat? Mocht inschrijver dit niet juist zien, verzoekt inschrijver Stichting IMN om mede gelet op het transparantie- en gelijkheidsbeginsel toe te lichten hoe inschrijvers artikel 5.8 dan moeten lezen waarbij Stichting IMN onderbouwt hoe deze eis proportioneel is gelet op de strakke maximale aanrijtijden, waarop contractanten bij uitvoering worden afgerekend.” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “ Dit klopt niet. Het gaat om alle

locaties die binnen tien minuten rijdafstand van de gemelde locatie liggen en ofwel aan de bergingsonderneming bekend zijn ofwel tijdens het rijden naar de gemelde locatie en terug worden waargenomen. Dit zijn niet altijd locaties die verder weg liggen dan de gemelde locatie. Zij kunnen ook dichterbij zijn. De wijziging is doorgevoerd om onnodige loze ritten te voorkomen.” Het antwoord van Stichting IMN is nog altijd niet helder voor inschrijver. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om het antwoord nader toe te lichten, waarbij in ieder geval aan de volgende aspecten aandacht wordt besteed:

- (1) Wanneer een voertuig wordt aangetroffen, bijvoorbeeld twee kilometer voor het opgegeven incident, hoe weet inschrijver dan, dat het om dit incident gaat? Mag inschrijver daar zonder meer vanuit gaan, of moet inschrijver dan alsnog eerst doorrijden naar de opgegeven locatie? En hoe zit dit, indien de afstand groter is?
- (2) Inschrijver begrijpt uit het antwoord dat zij, bij het niet aantreffen op de opgegeven locatie niet hoeft door te rijden, tenzij de locatie van het voertuig haar bekend zou zijn. Moet inschrijver wel, soms een fors aantal kilometers, omrijden om alsnog bij het andere voertuig te komen, zoals het onder (1) genoemde voertuig?
- (3) Hoe wordt in deze gevallen de aanrijdtijd bepaald? Wordt dit meegenomen in de gemiddelde aanrijdtijd? Of is hiervoor een correctie mogelijk? Inschrijver merkt op dat dit alles van invloed is op de aanrijdtijd, alleen al omdat de aanrijroute dan anders is en bovendien een andere berger dan mogelijk dichterbij was geweest.
- (4) Daarbij kan het waarnemen van een auto op de tegengestelde richting ertoe leiden dat inschrijver soms erg ver moet omrijden. Hoe heeft Stichting IMN hiermee rekening gehouden, gelet op de aanrijtijden? Er wordt immers onder andere een aanrijtijd van 14 minuten (maximaal 17) gevraagd, waarbij dan bij omrijden feitelijk nog geen vier minuten (maximaal zeven) overblijven. Bovendien, indien het omrijden meer tijd kost dan tien minuten (omdat de afslag om te draaien pas verder is), hoe kan inschrijver dan aangeven dat sprake is van een loze rit (gezien de plaats van de melding en de plaatsbepaling via de Momo)?
- (5) Stichting geeft aan dat deze wijziging is doorgevoerd om onnodig loze ritten te voorkomen. Hoe ziet Stichting dit met betrekking tot de vermelde staffels en bijbehorende tarieven in de Aanbestedingsleidraad? Door deze regel op te nemen, wordt niet alleen het vermelde aantal opdrachten bij de staffels beïnvloed, maar ook de aanrijtijden en de tarieven. Immers, wanneer dit tot een beperking van het aantal loze ritten (opdrachten) leidt, kan dit het verschil maken in welke staffel een inschrijver valt.
- (6) Stichting geeft aan dat incidenten die tijdens het rijden worden waargenomen, niet als loze ritten gelden. Echter, niet in alle rayons is een incident op de andere rijbaan (teggengestelde richting) zichtbaar. Dit, door bosschage of door geluid en of zichtschermen. Op welke manier houdt Stichting daar rekening mee?

- (7) Gelet op voorgaande sub vraag, wordt van inschrijver verwacht dat inschrijver, bij het niet aantreffen van een voertuig op de opgegeven locatie, dezelfde weg terug rijdt om te kijken of het incident zich op de andere rijbaan bevindt? Wanneer van inschrijver verlangd wordt om dezelfde weg terug te rijden, om te kijken of het incident op de andere rijbaan staat, neemt dit flexibiliteit weg bij inschrijver (ook om evt. andere incidenten op te pakken). Zo kan de chauffeur immers ook op de eerst volgende afslag doorrijden naar een ander incident. Hoe heeft Stichting hiermee rekening gehouden bij het bepalen van deze voorwaarde (art. 5.8), het bepalen van de aanrijdtijden, en in de kostprijsberekening? Inschrijver verzoekt Stichting om dit expliciet te onderbouwen.
- (8) In het antwoord op vraag 5.8.^C in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat: “Als de berger het incident zelf op een andere dan de gemelde locatie aantreft op de route naar het incident of, als daar niets staat, op de route terug naar de vestiging.” In diverse andere antwoorden heeft Stichting echter aangegeven dat het werk voor andere opdrachtgevers zou zijn meegenomen in de kostprijsberekening. Dat wordt door deze eis deels teniet gedaan, omdat – indien inschrijver moet terugrijden naar de vestiging – inschrijver dan de chauffeur niet kan inzetten voor andere incidenten voor andere opdrachtgevers, alsook niet voor Stichting overigens. Daarbij heeft Stichting IMN aangegeven dat voertuigen bij huis of op strategische plakken zouden kunnen worden gestald. Ook dat is niet mogelijk, indien chauffeur moet terugrijden naar de vestiging bij het niet aantreffen van het incident. Heeft Stichting per abuis de opmerking “naar de vestiging” opgenomen? En zo nee, op welke wijze heeft Stichting deze eis verdisconteerd in haar kostprijsberekening en berekening van de aanrijdtijden?
- (1) Het beschreven geval vraagt onder de voorwaarden van de lopende *Bergingsovereenkomst* om dezelfde beoordeling. Stichting IMN adviseert om te handelen naar bevind van zaken en, zo nodig, de te volgen werkwijze te bespreken met de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat.
 - (2) De berger hoeft niet op zoek te gaan naar het te bergen voertuig. Het gaat hier om een voertuig dat de berger zelf kan zien op de weg naar het incident en de weg terug. Stichting IMN wil vermijden dat een berging die op enige afstand van de gemelde locatie uitgevoerd moet worden leidt tot een onnodige loze rit gevolgd door een nieuwe opdracht.
 - (3) De aanrijdtijd wordt bepaald op basis van de aankomsttijd op de gemelde locatie. Dat is ook nu het geval.
 - (4) Zie het antwoord op vraag 5.8.^A Het is aan de bergingsonderneming om, met inachtneming van de bepaling in dit artikel, te beoordelen of sprake is van een loze rit.

- (5) De bepaling heeft uitsluitend tot doel om misbruik te voorkomen en dus geen of nagenoeg geen invloed op de rechtmatige kosten van een bergingsbedrijf.
- (6) Als een incident niet zichtbaar is, zal het in de meeste gevallen niet kwalificeren als “goed vindbaar.”
- (7) Nee.
- (8) Het is aan de bergingsonderneming om te bepalen welke bestemming een bergingsvoertuig na afloop van een loze rit kiest. Maar als op korte afstand van de incidentlocatie dan toch een te bergen voertuig wordt aangetroffen, wordt het geacht het voertuig te zijn dat in het kader van de oorspronkelijke melding geborgen moest worden en is dus geen sprake van een loze rit.

7.9.^A Vraag 7.9.^A in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Artikel 7.9. van de *Bergingsovereenkomst* biedt een correctie of voorziening voor vertraging op A-wegen en N-wegen. Die correctie of voorziening ziet echter niet op de aansluitende wegen, waarover de bergingsonderneming (eveneens) moet aanrijden. Die wegen zijn dus ook van belang voor de aanrijdtijd van inschrijver en ook op deze wegen kunnen files, stremmingen, wegwerkzaamheden en andere obstakels ontstaan. Inschrijver kan deze risico’s niet beheersen en met die risico’s bovendien geen rekening kan houden bij inschrijving vanwege de plafonds inzake tarief en aanrijdtijd. Inschrijver verzoekt Stichting IMN de correctie of voorziening uit artikel 7.9 uit te breiden tot overige wegen. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid is, dan verzoekt inschrijver aan Stichting IMN om in het licht van het proportionaliteitsbeginsel toe te lichten op grond waarvan zij meent dat het proportioneel is om, mede gezien de plafonds van Stichting IMN, de bedoelde risico’s volledig bij inschrijver neer te leggen.” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “De inschrijver dient zich voorafgaande aan een inschrijving goed op de hoogte stellen van de (te verwachten) verkeerssituatie in het rayon waarop hij inschrijft. Op basis van die inschatting dient hij een verantwoorde aanbieding te doen. De gestelde plafonds laten daarvoor naar het oordeel van Stichting IMN voldoende ruimte.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Stichting IMN gaat volledig voorbij aan de mogelijke vertraging op stedelijke IM-wegen waar voor bergers geen uitwijkmogelijkheden zoals vluchtstroken bestaan. Kan Stichting IMN hierop reageren?

Stichting IMN gaat aan dit effect niet voorbij, maar acht het bij uitstek tot de expertise van een bergingsbedrijf te behoren om de omvang van dat effect in te schatten. Als in een rayon stedelijke IM-wegen voorkomen, is het is aan de inschrijver om te bepalen wat het mogelijk effect is van de aanwezigheid van dergelijke wegen op de in dat rayon haalbare aanrijdtijden. Stichting IMN wijst er op dat dit effect voor alle inschrijvers in een rayon hetzelfde is.

7.9.^B In het antwoord van Stichting IMN op vraag 7.9.^B in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “Door geen compensatie te berekenen voor vertraging op andere wegen worden contractpartners van Stichting IMN gemotiveerd om een vestigingsplaats te kiezen in de directe nabijheid van een snelweg of N-weg. Dat biedt immers een competitief voordeel. Deze prikkel heeft er in de afgelopen jaren toe geleid dat veel bergers een vestiging nabij een snelweg of N-weg hebben ingericht.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Is Stichting IMN van mening dat het terecht is dat een bergingsonderneming geen compensatie krijgt op de aanrijdtijd bij een IM-melding op het onderliggend wegennet als een de bergingschauffeur muurvast staat in een stad?

De bergingsonderneming moet zelf een inschatting maken van de haalbare gemiddelde aanrijdtijd in elk rayon waar zij op inschrijft. Als in het rayon veel stedelijke wegen voorkomen waarop ernstige vertraging door files mogelijk is, is dat een factor om rekening mee te houden. Daarnaast is het van belang om bij het benaderen van incidenten op stedelijke wegen, eventuele files op de route zoveel mogelijk te vermijden.

7-8. Vraag 7 – 8. in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “Het handhaven van contractvoorwaarden gebeurt, in tegenstelling tot het aanbesteden, niet openbaar. Men kan stellen dat Stichting IMN te veel ruimte heeft om naar eigen goeddunken te handhaven. Is Stichting IMN bereid om het handhaven van contractvoorwaarden in het kader van een level playing field transparant te maken?” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “De handhaving van contractvoorwaarden gebeurt op basis van de in de *Bergingsovereenkomst* opgenomen bepalingen en voor alle gecontracteerde partijen op dezelfde manier.” Dit is geen antwoord op de vraag en brengt inschrijver tot de volgende vraag. Dat er voor alle gecontracteerde partijen op dezelfde manier wordt gehandhaafd is niet te controleren. Is Stichting IMN bereid om het handhaven van contractvoorwaarden in het kader van een *level playing field* transparant te maken?

Als met transparant wordt bedoeld dat de handhaving in de openbaarheid plaatsvindt, is het antwoord nee. De door IM-bergers behaalde aanrijdtijden zijn vertrouwelijk. Hetzelfde geldt voor de handhavingsmaatregelen waar IM-bergers mee te maken kunnen krijgen. Uiteraard zal Stichting IMN gelijke gevallen gelijk behandelen. Daar mag de vraagsteller op vertrouwen.

4. Vragen over de *Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)*

2-3^A Vraag 2-3 in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luidde als volgt: “In Hoofdstuk 2 lid A van de *Kwaliteitseisen* is de volgende bepaling opgenomen: “De bergingsonderneming beschikt per vestiging over tenminste twee op voltijdsbasis beschikbare bergers die voldoen aan de door Stichting IMN gestelde opleidingseisen.” In Hoofdstuk 3 lid A van de *Kwaliteitseisen* is de volgende bepaling opgenomen: “De bergingsonderneming dient voor iedere vestiging (zie Hoofdstuk 4) eigenaar te zijn van of middels een langlopende leaseovereenkomst de duurzame beschikking te hebben over tenminste één bergingsvoertuig dat voldoet aan de volgende specificatie (voorgeschreven zijn eisen 1, 2, 3 en 4 alsmede 5-I of 5-II).” In Hoofdstuk 3 lid B van de *Kwaliteitseisen* is de volgende bepaling opgenomen: “Daarnaast dient de bergingsonderneming voor iedere vestiging tenminste te beschikken over een tweede bergingsvoertuig dat voldoet aan de specificatie gegeven onder 3A of aan de onderstaande specificatie (voorgeschreven zijn alle eisen 1 tot en met 3).” Is Stichting IMN van mening dat een bergingsonderneming binnen de wettelijke eisen een volcontinu bedrijf kan runnen met twee gekeurde voertuigen en twee opgeleide full time medewerkers. Verzoek de deze vraag met ja of nee beantwoorden en dat antwoord te onderbouwen.” Hierop kwam het volgende antwoord van Stichting IMN: “Stichting IMN is niet gekwalificeerd om deze vraag te beantwoorden. Het is aan de bergingsonderneming om te beoordelen aan welke eisen haar organisatie moet voldoen om in de gegunde rayons de uit hoofde van de *Bergingsovereenkomst* geldende verplichtingen te kunnen nakomen. Stichting IMN ziet daarop toe middels het registreren van aanrijdtijden, het uitvoeren van controles en het behandelen van klachten. De *Kwaliteitseisen* staan daar los van. Dit zijn minimumeisen waar aan moet worden voldaan om als bergingsonderneming in het verband van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)* te mogen optreden.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vraag. Stichting IMN geeft aan niet gekwalificeerd te zijn om de gestelde vraag te beantwoorden. Als dat zo is, op welke juridische basis heeft Stichting IMN dan alle andere eisen in de tenderdocumenten voor de aanbesteding 2023 – 2026 opgesteld?

Stichting IMN heeft eisen opgesteld op basis van haar expertise als opdrachtgever. Het gaat dan met name om eisen aan de door kwaliteit van de door bergingsondernemingen te leveren diensten. Kennis over de methoden en technieken om die levering tot stand te brengen behoort tot de expertise van de bergingsonderneming, niet van Stichting IMN.

2-3^B De laatste twee volzinnen van vraag 2-3 in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* luiden als volgt: “Is Stichting IMN van mening dat een bergingsonderneming binnen de wettelijke eisen een volcontinu bedrijf kan runnen met twee gekeurde voertuigen en twee opgeleide full time medewerkers. Verzoeken deze vraag met ja of nee beantwoorden en dat antwoord te onderbouwen.” De eerste twee volzinnen van het antwoord dat daarop door Stichting IMN werd gegeven, waren: “Stichting IMN is niet gekwalificeerd om deze vraag te beantwoorden. Het is aan de bergingsonderneming om te beoordelen aan welke eisen haar organisatie moet voldoen om in de gegunde rayons de uit hoofde van de *Bergingsovereenkomst* geldende verplichtingen te kunnen nakomen.” Dit is geen antwoord op de vraag. Het brengt inschrijver tot de volgende vraag. Natuurlijk is Stichting IMN wel gekwalificeerd om deze vraag te beantwoorden. Stichting IMN meent immers ook gekwalificeerd te zijn om de kostprijs te kunnen berekenen. Als Stichting IMN niet gekwalificeerd is om deze vraag te beantwoorden, zou het dan niet in het belang zijn van ordentelijk aanbesteden zijn om zich daar wel voor te kwalificeren?

Stichting IMN hecht eraan niet om op de stoel van de ondernemer te gaan zitten. Zij stelt eisen aan de dienstverlening en laat het aan de inschrijvers over om hun organisatie zo in te richten dat zij aan die eisen kunnen voldoen. Voor wat betreft de opmerking over kostprijzen zij verwezen naar het antwoord op vraag 6^A over de *Aanbestedingsleidraad*.

5. Andere Vragen

Herformuleren van vragen

Inschrijver heeft gelezen dat Stichting IMN de vragen van inschrijvers heeft aangepast, zonder partijen daarvan op de hoogte te stellen of de wijzigingen inzichtelijk te maken. Inschrijver doet aan Stichting IMN bij deze het expliciete verzoek om de vraagstelling niet meer aan te passen, althans om transparant aan te geven op welke wijze de vraagstelling(en) zijn geherformuleerd.

Stichting IMN heeft vragen soms marginaal geherformuleerd om te waarborgen dat vragen niet alleen voor de vragensteller, maar door alle lezers van de *Nota van Inlichtingen* goed begrepen kunnen worden. Verder zijn soms teksten marginaal aangepast om de uniformiteit van de in de *Nota van Inlichtingen* gehanteerde termen te bewaken. De strekking van vragen blijft in alle gevallen ongewijzigd.

Level playing field

In het antwoord van Stichting IMN op de vraag over het level playing field in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* staat onder meer: “Stichting IMN bestrijdt dat deze bronnen van informatie de eerlijke concurrentie in de tweede ronde van de aanbesteding zouden belemmeren.” Dit brengt inschrijver tot de volgende vragen. (1) Indien deze bronnen van informatie de eerlijk concurrentie in de tweede ronde van de aanbesteding niet belemmeren, kan inschrijver dan ook over alle tarieven en aanrijdtijden van omringende bergers beschikken van de afgelopen aanbesteding en de eerste ronde van de aanbesteding 2023-2026? (2) Zou Stichting IMN een klacht bij de Commissie van Aanbestedingsexperts over het door Stichting IMN verstrekken van offertes aan concurrenten met vertrouwen tegemoet zien?

(1) Deze vraag is inhoudelijk gelijk aan de vraag die hierover in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* is gesteld. Voor het antwoord verwijst Stichting IMN naar het daar gegeven antwoord. Stichting IMN acht dat het level playing field niet verstoord is en, voor zover dat wel het geval zou zijn, dit het gevolg is van de procesregels die golden voor de klachtprocedure (gelijk aan artikel 19 Rv). Dat gezegd zijnde:

Stichting IMN is niet bereid de gevraagde informatie te verstrekken, omdat dit de gerechtvaardigde commerciële belangen in de onderhavige aanbestedingsprocedure van Stichting IMN zou kunnen schaden. Ook heeft Stichting IMN, zoals bekend, melding gedaan bij de ACM en kan dus niet worden uitgesloten dat de ACM thans een onderzoek uitvoert. Ook in dat kader acht Stichting IMN het niet verstandig om de gevraagde informatie te openbaren. (2) Ja.

Kostprijzen

In antwoorden op vragen in de (eerste) *Nota van Inlichtingen* over de Aanbestedingsleidraad wordt aangegeven dat Stichting IMN beschikt over “informatie over kostprijzen” (vraag 3.2^B), “door Stichting IMN gemaakte kostprijsanalyses” (vraag 6E^D), “informatie over de opbouw van de kostprijs van bergingsondernemingen” (vraag 6E^G), “kostprijsinformatie waar Stichting IMN over beschikt” (vraag 6E^I), “kostprijsinformatie” (vraag 6E^I) en “kostprijsinformatie van bergingsbedrijven waar Stichting IMN over beschikt” (vraag 6E^M). Inschrijver verzoekt u met klem om (in ieder geval) de door Stichting IMN gemaakte kostprijsanalyses te delen, zodat inschrijver de zorgvuldigheid van deze analyses kan onderzoeken en daar eventueel commentaar op kan leveren (in een derde *Nota van Inlichtingen*). Inschrijver wijst Stichting IMN er nogmaals op dat Stichting IMN op basis van het proportionaliteits- en transparantiebeginsel verplicht is om de bandbreedtes en plafondbedragen te baseren op *zorgvuldig onderzoek* en om dit *onderzoek te delen* zodat controleerbaar is hoe Stichting IMN de bandbreedtes/plafondbedragen heeft vastgesteld. Onder andere in het antwoord op vraag 6E^H antwoordt Stichting IMN ontwijkend en nietszeggend op de gestelde vragen over de onderbouwing van de bandbreedtes/plafondprijzen. Zo geeft Stichting IMN ten onrechte aan dat bedoelde verplichtingen alleen zouden gelden in het sociaal domein (de *Jeugdwet* en de *Wet Maatschappelijke Ondersteuning*). Dit standpunt van Stichting IMN is niet juist. Er is voldoende rechtspraak waaruit blijkt dat deze verplichtingen uit het proportionaliteitsbeginsel en transparantiebeginsel zelf voortvloeien, ongeacht de sector waarin wordt geopereerd. Dit blijkt niet reeds uit de al eerder aangehaalde uitspraak van de Rechtbank Den Haag in ECLI:NLRBDHA:2020:9527, waarin het ging om inkoop van zorg in de *Wet Langdurige Zorg*, maar ook uit een andere uitspraak van de Rechtbank Den Haag in ECLI:NL:RBDHA:2020:544 waarin het bijvoorbeeld ging om inkoop van forensische zorg. In deze sectoren is er – in tegenstelling tot de *Wet Maatschappelijke Ondersteuning* en *Jeugdwet* – geen specifieke wetgeving (zoals de *Jeugdwet* of *Wet Maatschappelijke Ondersteuning*) die de prijs reguleert. In die zaken oordeelt de voorzieningenrechter van de Rechtbank Den Haag desalniettemin dat de verplichtingen om een gedegen onderzoek uit te voeren en om dit onderzoek inzichtelijk te maken voortvloeien uit aanbestedingsrechtelijke kernbeginselen. Dit is ook logisch. Niet goed valt immers in te zien waarom aanbestedingsrechtelijke beginselen anders uitgelegd zouden moeten worden al naar gelang de sector waarin wordt aanbesteed verschilt. Daarnaast lijkt Stichting IMN

zich onvoldoende te realiseren dat zij een inkoopmonopolie bezit, waarbij zij – ook vanwege de precontractuele goede trouw – gehouden is om voornoemde verplichtingen te respecteren. Inschrijver verzoekt u daarom nogmaals om serieus in te gaan op de gestelde vragen. Voor zover Stichting IMN geen analyses en/of onderzoeken wil verstrekken, verzoekt inschrijver Stichting IMN nogmaals om de procedure *on hold* te zetten, totdat de Commissie van Aanbestedingsexperts zich heeft kunnen uitlaten over een klacht, hetgeen ook in lijn is met hoe de *Aanbestedingswet 2012* gewijzigd gaat worden.

Het staat inschrijver vrij om een klacht in te dienen bij de Commissie van Aanbestedingsexperts. Stichting IMN is thans evenwel niet voornemens om de uitslag van die procedure af te wachten. Die luxe heeft Stichting IMN simpelweg niet, gelet op de beperkte houdbaarheid van de overbruggingsovereenkomsten die Stichting IMN heeft kunnen sluiten in de diverse rayons. Stichting IMN betwist dat zij een inkoopmonopolie bezit. Stichting IMN werkt niet op basis van een wettelijke taak en de opdrachtgevers van Stichting IMN zijn ook niet verplicht om hun behoefte via Stichting IMN te laten vervullen. De vergelijking met de zorgkantoor-jurisprudentie gaat dan ook niet op. Voor het overige geldt dat bergers voldoende alternatieven hebben om hun bergingsauto's aan het werk te houden. Zij hebben Stichting IMN niet nodig voor hun voorbestaan. Zou dat in een individueel geval wel het geval zijn, dan acht Stichting IMN dat een ongezonde en onwenselijke situatie. Een situatie die niet aan Stichting IMN kan worden toegerekend. Andere grote opdrachtgevers zijn onder meer de vijf in Nederland actieve alarmcentrales, de politie, de Wegengacht, Defensie en de Belastingdienst. De maximumtarieven zijn geïntroduceerd om Stichting IMN te beschermen tegen excessieve tarieven. Tot 2019 was er in de aanbestedingen van Stichting IMN geen sprake van maximumtarieven. Dat was ook niet nodig. Er was voldoende concurrentie om marktpartijen te bewegen tot het doen van marktconforme inschrijvingen. Dat is in de jaren daarna veranderd. Het aantal marktpartijen is aantoonbaar gedaald, voornamelijk door mededingingsrechtelijk ongeoorloofd samenwerken en door opkoopstrategieën. Het resultaat zijn prijsstijgingen van soms meer dan 200%. Prijsstijgingen die bekostigd moeten worden door wegbeheerders en verzekeraars. Stichting IMN is gehouden om zich tegen excessieve inschrijvingen te beschermen, in haar eigen belang en in het belang van haar opdrachtgevers. Dat zijn de redenen voor het introduceren van maximumtarieven. Stichting IMN gunt iedere onderneming een belegde boterham, maar weigert excessieve tarieven te betalen. De in de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen maximumtarieven zijn, als rekening wordt gehouden met prijsstijgingen, twee tot vier keer zo hoog als de tarieven die tot 2019 in vrijwel heel Nederland gangbaar waren en ook op dit moment in tal van rayons gangbaar zijn. Informatie die Stichting IMN van verschillende bergingsbedrijven heeft ontvangen laat zien dat de maxima ook twee tot vier keer hoog zijn als de gangbare kostprijzen.

Diverse vragen over de kostprijs

In de beroepsprocedure in de eerste ronde van de aanbesteding heeft Stichting IMN een soort algemene kortprijsberekening van 19 augustus 2022 gegeven, zonder dat daarbij een onderbouwing wordt gegeven of analyse, maar enkel een kostprijsberekening gebaseerd op stellingen. Het betreft het volgende.

Uitgangspunten			
Aanschafprijs bergingsvoertuig	150.000	euro	
Afschrijvingstermijn	8	jaar	
Rente	4	%	
Aantal diensten per jaar	540		
Duur van een dienst	8	uur	
Mobiele telefoon	€400,00	per jaar	
Aantal kilometer per dienst	320	kilometer	8 bergingen
	160	kilometer	4 bergingen
Dieselskosten	0,39	per kilometer	
Onderhoud, reparatie, banden	0,12	per kilometer	
Verhouding overhead/voertuigkosten	1		
Personeelskosten plus opleiding	€35,00	per uur	

Vaste kosten voertuig per jaar	
Afschrijving	€18.750,00
Rente	€3.000,00
Telefoon	€400,00
Totaal	€22.150,00

Kosten per dienst (320 kilometer)	Alle kosten	Vaste kosten
Vaste voertuigkosten	€41,02	€41,02
Omgelagen overhead	€41,02	€41,02
Personeelskosten	€280,00	€280,00
Dieselskosten	€124,80	
Onderhoud, reparatie, banden	€38,40	
Kosten dienst	€525,24	69%
Kosten per berging	€65,65	

Kosten per dienst (160 kilometer)	Alle kosten	Vaste kosten
Vaste voertuigkosten	€41,02	€41,02
Omgelagen overhead	€41,02	€41,02
Personeelskosten	€280,00	€280,00
Dieselskosten	€62,40	
Onderhoud, reparatie, banden	€19,20	
Kosten dienst	€443,64	82%
Kosten per berging	€110,91	

In de berekening is Stichting IMN uitgegaan van het volgende:

- een nieuw bergingsvoertuig kost € 150.000
- een voertuig wordt afgeschreven over een periode van 8 jaar
- de rentelasten bedragen 4% van de gemiddelde boekwaarde van het voertuig
- de overheadkosten van een bergingsbedrijf (onroerend goed, inrichting, indirect personeel en algemene kosten) zijn ongeveer gelijk aan de totale voertuigkosten
- de personeelskosten volgens de CAO bedragen, met inbegrip van opleidingskosten, € 35,00 per uur
- de kosten voor brandstof bedragen € 0,39 per kilometer
- de kosten voor reparatie, onderhoud en banden bedragen € 0,12 per kilometer
- een bergingsvoertuig draait gemiddeld 540 diensten per jaar (1,5 per dag)
- tijdens een drukke dienst worden gemiddeld 8 bergingsopdrachten uitgevoerd; tijdens een minder drukke dienst gemiddeld 4
- voor een bergingsopdracht wordt gemiddeld 40 kilometer gereden.

Deze uitgangspunten zijn in het geheel niet onderbouwd, niet juist, onvolledig en achterhaald.

1. Zo is een rentetarief gehanteerd van 5 jaar geleden. Dat tarief is nu een paar procent hoger.
2. Zo is een afschrijvingstermijn gehanteerd van 8 jaar op een 3 jarig contract, waarbij in de branche gebruikelijk 6 á 7 jaar wordt gehanteerd.
3. Zo kost een nieuw bergingsvoertuig al snel € 200.000, gezien onder andere de voorgeschreven autolaadkraan op het bergingsvoertuig.
4. Zo is bovendien gerekend met slechts één voertuig, terwijl er twee worden gevraagd (één met plateau, en een met kraan).

5. Verzekeringen (transport, voertuig, enzovoorts) zijn niet meegenomen, alsmede de slijtage en vervangingskosten van de hulpmiddelen (lierkabel, hijsbanden, enzovoorts) en de (wegen) belasting(en) per kwartaal
6. De kostenpost voor reguliere schades bij bergingswerk ontbreekt, terwijl deze kosten standaard voorkomen en er een hoog eigen risico geldt voor bergers.
7. De post onvoorzien (of risico-opslag) is in zijn geheel niet opgenomen.
8. De gestelde onderhoudskosten (inclusief reparatie, enzovoorts) zijn veel hoger dan 12 cent. Dat betreft een gemiddelde dat achterhaald is, waarmee men vele jaren geleden rekende. De hier relevante onderhoudskosten zijn bovendien, anders dan het bedoelde 12 cent tarief, verhoogd gezien de specifieke karakteristieken van bergingswerkzaamheden (denk aan slijtage remmen en slijtage banden door optrekken en stoppen, enzovoorts)
9. De brandstofprijzen liggen hoger, tenminste nu Stichting IMN de indexatie niet doorvoert.
10. De personeelskosten volgens CAO liggen hoger. Er wordt gerekend met één medewerker per dienst (acht uur, gezien de hoogte van het tarief). Dat kan niet gezien de vereiste twee voertuigen en overlappende diensten (getuige ook de 1,5 dienst per dag die Stichting IMN rekent). Daarbij dient het bergingsbedrijf beschikbaarheid te garanderen van meer dan de opgegeven 8 uur. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met indirecte tijd, uitval, arbo-regels, enzovoorts. Ondernemer moet aldus ten minste over vier medewerkers beschikken voor de opdracht (gezien de maximaal toegestane inzetbaarheid, de vereiste beschikbaarheid en de mogelijkheid van vrije dagen). Bovendien is het bedrag erg laag, gezien de bijkomende kosten zoals opleiding, pensioen, toeslagen, enzovoorts.
11. In de kostenpost overhead zijn diverse kostenposten *verschmerzt*. Hierdoor is het voor ondernemer niet goed mogelijk om te beoordelen of de kosten reëel zijn en hoe de kostenpost is opgebouwd. Het verzoek aan Stichting IMN is dan ook om deze kostenpost niet alleen te onderbouwen, maar ook te splitsen
12. In de kostprijsberekening wordt uitgegaan van een gemiddeld aantal bergingsopdrachten, terwijl dit per rayon verschilt zoals Stichting IMN terecht opmerkt.

Inschrijver verzoekt Stichting om de kostprijsberekening opnieuw uit te voeren, waarbij rekening wordt gehouden met bovenstaande punten. Daarbij verzoekt inschrijver Stichting IMN uitdrukkelijk om inzage te geven in de kostprijs berekening, analyse en onderbouwing en onderliggende documenten daarvan. Dit betreft een verzoek in het kader van de *Wet open overheid* aan Stichting IMN en Rijkswaterstaat, ten aanzien van zowel de gemaakte, als hernieuwde berekening, en de daaraan ten grondslag liggende stukken, alsmede alle correspondentie extern en intern over deze berekening(en) en de daarbij gehanteerde uitgangspunten.

Antwoord Stichting IMN op diverse vragen over de kostprijs

Stichting IMN is niet gebonden aan de *Wet open overheid*. Stichting IMN heeft geen eigen expertise als het gaat om de kostprijs van bergingswerkzaamheden. De kostenopstelling die inschrijver in deze vraag laat zien, is gebaseerd op informatie van zeer ervaren en op dit moment voor Stichting IMN en tal van andere opdrachtgevers werkzame bergingsondernemingen. De betrokken bergingsondernemingen hebben deze informatie aan Stichting IMN laten zien als input voor de voorbereiding door Stichting IMN op de beroepsprocedure in de eerste ronde van de aanbesteding. Stichting IMN kan desondanks op enkele van de door vragensteller gemaakte opmerkingen wel reageren:

- De gepresenteerde berekening dateert van juli 2022. Sindsdien is de prijsindex voor het goederenvervoer over de weg met 2,0% gestegen. Dit geeft reden om de gepresenteerde kostprijzen met 2,0% te verhogen. Dat brengt in de beoordeling van de situatie geen verandering.
- 1. Het gehanteerde rentetarief dateert van 2022. De rente is sindsdien inderdaad gestegen. Het effect op de overall kostprijs is gering. Bovendien komt dit effect al tot uitdrukking in hierboven genoemde prijsindex.
- 2. In financieringsovereenkomsten voor vrachtauto's is acht jaar een veel gehanteerde afschrijvingstermijn, ook in de bergingsbranche.
- 3. Van alle bergingsvoertuigen op een vestiging hoeft er slechts één over een autolaadkraan te beschikken. Dit kostprijs van dit voertuig is dus niet representatief voor de gehele vloot. De vloten van bijna alle bergingsbedrijven bestaan daarnaast in (overgrote) meerderheid uit plateauwagens en voor een kleiner deel uit (goedkopere) lepelauto's. De gemiddelde aanschafkosten van een bergingsvoertuig dat voldoet aan de eisen van Stichting IMN liggen volgens door Stichting IMN geraadpleegde bergingsbedrijven niet boven € 150.000, maar daaronder. Het is uiteraard mogelijk om duurdere bergingsvoertuigen aan te schaffen, maar die zijn dan gedimensioneerd op basis van ander eisen dan de *Kwaliteitseisen* van Stichting IMN. Overigens komt een eventuele stijging van de aanschafkosten van voertuigen sinds medio 2022 tot uitdrukking in hierboven genoemde prijsindex.
- 4. Onder een dienst wordt in de gepresenteerde berekening verstaan het werk van één chauffeur met één bergingsvoertuig gedurende acht uur (zie ook hierna bij 8). Dat staat los van het totale aantal voertuigen en chauffeurs dat door de bergingsonderneming wordt ingezet. Dat zijn er vaak veel meer dan twee.
- 5. De kosten voor verzekeringen en belastingen zijn opgenomen in de overheadkosten. De kosten voor slijtage en vervanging van hulpmiddelen zijn opgenomen in de onderhoudskosten.

6. De kosten voor schades zijn opgenomen in de overheadkosten.
7. Onvoorziene kosten zijn opgenomen in de verschillende deelposten. Risico-opslag maakt geen deel uit van de kostprijsberekening, maar komt tot uitdrukking in het verschil tussen kostprijs en verkoopprijs.
8. Een bedrag aan onderhoudskosten van € 0,12 per kilometer was volgens door Stichting IMN geraadpleegde bergingsbedrijven in het midden van 2022 reëel. Voor zover die kosten sindsdien gestegen zijn, komt die stijging tot uitdrukking in de hierboven genoemde prijsindex.
9. De dieselprijzen zijn na medio 2022 gedaald. Overigens komt een eventuele daling van de dieselkosten sinds medio 2022 tot uitdrukking in de hierboven genoemde prijsindex.
10. Onder een dienst wordt in de gepresenteerde berekening verstaan het werk van één chauffeur met één bergingsvoertuig gedurende acht uur. Dat betekent niet dat er niet meer chauffeurs (elk met hun eigen bergingsvoertuig) tegelijk aan het werk kunnen zijn of dat niet de diensten van meer chauffeurs op elkaar kunnen volgen. Voor elk van die diensten geldt echter dezelfde hier gepresenteerde berekening of een variant daarvan. Het feit dat er meer diensten nodig zijn om de overeenkomst uit te kunnen voeren doet aan die berekening niets af: er is in elk dienst immers niet alleen van sprake van kosten, maar ook van declarabele werkzaamheden. In de gepresenteerde gegevens is volgens door Stichting IMN geraadpleegde bergingsbedrijven rekening gehouden met indirecte tijd, uitval, arbo-regels, enzovoorts. De gepresenteerde salariskosten waren volgens deze bedrijven medio 2022 een reële afspiegeling van de werkelijke kosten. De stijging van de loonkosten sindsdien komt tot uitdrukking in de hierboven genoemde prijsindex.
11. Overheadkosten variëren van bedrijf tot bedrijf en zijn onder meer afhankelijk van de productiviteit, de kwaliteit van de bedrijfsvoering en van de winstdoelstelling van de ondernemer. Een strakke aansturing en planning van medewerkers kan de overheadkosten als deel van de totale kosten significant reduceren. Hetzelfde geldt voor het beperken van de uitgaven aan (vernieuwing van) huisvesting en bedrijfsuitrusting. Volgens door Stichting IMN geraadpleegde bergingsbedrijven is de gegeven verhouding tussen overhead en operationele kosten niet overmatig ambitieus.
12. De gepresenteerde cijfers geven kostprijzen voor diensten met vier bergingen en diensten met acht bergingen. Dit staat los van het totale aantal bergingen in het rayon.