



Stichting Incident Management Nederland

Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II)

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

Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II) 230228/IWW/iww
's-Gravenhage, 28 februari 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>	26
4.	Vragen over de <i>Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)</i>	43
5.	Andere vragen	45

1. Inleiding

Op 3 februari 2023 publiceerde Stichting IMN de documenten met betrekking tot de tweede ronde van de aanbesteding van *Bergingsovereenkomsten* voor de contractperiode 2023 – 2026. Geïnteresseerde partijen is de gelegenheid geboden om vragen te stellen over deze documenten of om Stichting IMN te wijzen op in deze documenten mogelijk voorkomende onjuistheden. Door verschillende partijen is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. 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 (^A, ^B, ^C 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 28 februari 2023. 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 7 maart 2023 te worden ontvangen op het emailadres aanbesteding@stichtingimn.nl. Zij zullen naar verwachting op 14 maart 2023 op anonieme basis worden beantwoord in een *Tweede Nota van Inlichtingen*.

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

- 1.2. De eerste ronde van de aanbesteding is ingetrokken, onder andere vanwege vermeende niet-marktconforme inschrijvingen op bepaalde rayons (aldus Stichting IMN). Stichting IMN heeft nu een nieuwe aanbesteding uitgeschreven met een plafond voor de aanrijdtijd en het tarief. Mede in verband met andere in deze *Nota van Inlichtingen* gestelde vragen inzake de marktconformiteit van de plafonds, verzoekt inschrijver Stichting IMN aan te geven waarom zij niet voorafgaand aan de nieuwe aanbesteding een marktconsultatie heeft gehouden om te komen tot een marktconforme aanrijdtijd en/of tariefstelling.

De eerste ronde van de aanbesteding is ingetrokken omdat sprake was tariefstijgingen die in geen verhouding stonden tot de stijging van de inkoopkosten van bergingsbedrijven. Deze tariefstijgingen gingen gepaard met een gelijktijdige sterke verslechtering van de aangeboden voorwaarden met betrekking tot aanrijdtijden. De Stichting IMN had tot slot een sterk vermoeden dat deze ontwikkelingen het resultaat waren van afgestemd gedrag van een significant aantal inschrijvers. Daarover is een melding gedaan bij de Autoriteit Consument en Markt (“ACM”). De beschreven omstandigheden gaven geen aanleiding voor het houden van een marktconsultatie. De Stichting IMN vermag niet in te zien waarom aanrijdtijden en tarieven die, als rekening wordt gehouden met inflatie, twintig jaar in het hele land gemeengoed zijn geweest, plotseling niet langer marktconform zouden zijn. Daar komt bij dat vrijwel alle deelnemers aan de eerste ronde van de aanbesteding op dit moment contractpartijen van de Stichting IMN zijn. Met deze partijen heeft Stichting IMN op geregelde basis contact. Tientallen van deze bedrijven zijn sinds de intrekking van de eerste ronde van de aanbesteding door vertegenwoordigers van Stichting IMN bezocht. Dit heeft de Stichting IMN in staat gesteld om kennis te nemen van een brede schakering aan commentaren op het verloop van die eerste ronde.

- 1.4 Inschrijver verzoekt Stichting IMN om een tweede *Nota van Inlichtingen* toe te staan. Dit mede omdat de gestelde vragen de kern van de aanbesteding raken en de antwoorden van

Stichting IMN mogelijk een nadere verduidelijking behoeven. Bovendien geldt dat, nu geen sprake meer is van een interne beroepsprocedure, inschrijver zonder tweede *Nota van Inlichtingen* genoodzaakt zou zijn een kort geding aanhangig te maken, mocht de beantwoording tot onduidelijkheden leiden. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid is, verzoekt inschrijver Stichting IMN om in het licht van het proportionaliteitsbeginsel en transparantiebeginsel toe te lichten op grond waarvan zij meent dat het transparant en proportioneel is om, mede gezien de inhoud van de vragen uit de eerste *Nota van Inlichtingen*, geen tweede ronde toe te staan.

Voor het antwoord op deze vraag verwijst Stichting IMN naar de laatste alinea van de inleiding van deze *Nota van Inlichtingen*.

- 3.2.^A Is het mogelijk de door Stichting IMN opgegeven volumes (meldingen per rayon) tijdens de komende contractperiode 2023 - 2026 jaarlijks te inventariseren en bij een sterk afwijkend aantal opdrachten een prijscompensatie in te voeren voor het aantal uitgevoerde meldingen per jaar. Zoals in de leidraad al aangegeven kunnen externe factoren ervoor zorgen dat de aantallen significant hoger, maar zeker ook lager worden. Als de ANWB bijvoorbeeld geen IM-meldingen meer doorgeeft, zullen de aantallen dramatisch dalen. In dat geval is een compensatie per melding voor het volgende kalenderjaar gepast. Welke argumenten liggen ten grondslag aan uw keuze?

Jaarlijkse aanpassing van de tarieven op basis van de fluctuatie van het aantal IM-opdrachten is niet mogelijk. Een dergelijke regeling heeft ook in geen van de eerdere contractperioden van de Stichting IMN bestaan. Als tarieven bij daling van het volume zouden moeten worden verhoogd zouden zij, naar evenredigheid, bij stijging van het volume moeten worden verlaagd. Dit is niet wenselijk. In acht van de afgelopen negen kalenderjaren is het aantal meldingen met meer dan 10% en vaak zelfs met meer dan 15% gestegen. Dit heeft nooit geleid tot verzoeken tot aanpassing van tarieven. Verder is het niet goed mogelijk om een objectieve basis te vinden voor de mate waarin tarieven zouden moeten fluctueren. Zie hierover ook het antwoord op vraag 9^A over de *Bergingsovereenkomst*.

- 3.2.^B In paragraaf 3.2 van de *Aanbestedingsleidraad* wordt gesproken over een variabel volume. Echter, in de aanbesteding wordt dit volume wel gebruikt om de tariefbasis te bepalen. Stichting IMN stelt dat hier geen rechten aan kunnen worden ontleend. Dit is een contradictie. In Hoofdstuk 4 wordt gesteld dat het volume sterk kan variëren door tussentijdse aanpassing van de variabelen op basis waarvan de inschrijving plaatsvindt. Als IM-bergers verplichtingen aangaan over de realiseren aanrijdtijden, is het onwenselijk dat gedurende de looptijd van het contract mutaties plaatsvinden in de gebiedsindeling en het volume aan te gunnen werkzaamheden. Voor de bergingsonderneming kunnen zelfs kleine fluctuaties grote gevolgen hebben voor de te behalen aanrijdtijden.

In de vraag wordt het woord tariefbasis gebruikt. Dit suggereert dat het maximumtarief geen maximumtarief is maar een richtsnoer voor de te offereeren voorwaarden. Dat is een gedachte die alleen past in een situatie waarin van concurrentie geen sprake zou zijn. Van die situatie kan in een aanbesteding niet worden uitgegaan. Het maximumtarief is een limiet waarmee Stichting IMN zich beschermt tegen excessieve voorwaarden. Dat maximumtarief ligt blijkens informatie over kostprijzen waar Stichting IMN over beschikt ver boven de gemiddelde kostprijs van bergingswerkzaamheden. In Hoofdstuk 4 staat dat het mogelijk is dat het wegennet in een rayon wordt aangepast of dat wegbeheerders besluiten om het deel van dat wegennet waar incident management op van toepassing is uit te breiden of te beperken. Het toevoegen van nieuwe IM-wegen of afvoeren van bestaande IM-wegen gebeurt zelden en heeft in de meeste gevallen nauwelijks invloed op de werkdruk in een rayon. Het effect van dergelijke mutaties op de kostprijs en gemiddelde aanrijdtijden van een IM-berger zijn in de meeste gevallen verwaarloosbaar. Het is aan de inschrijver om de betrokken risico's in te schatten en op basis daarvan een verantwoorde aanbieding te doen. Zie ook het antwoord op de vragen 6E^K (*Aanbestedingsleidraad*) en 9.^A (*Bergingsovereenkomst*).

6. In de *Aanbestedingsleidraad* wordt geen minimumtarief vermeld. Is daar van afgestapt?
Ja. In deze aanbesteding is geen minimumtarief van toepassing.

6D^A 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.

De ervaring heeft geleerd dat het in mogelijk is om gemiddelde aanrijdtijden te realiseren van minder dan 17:00 minuten per kwartaal.

6D^B Inschrijvingen met een maximale gemiddelde aanrijdtijd van meer dan 17:00 minuten zijn ongeldig, terwijl er veel rayons zijn waar deze aanrijdtijd onhaalbaar is. Waarom is een maximum van 17:00 minuten gehanteerd?

Zie het antwoord op vraag 6D^A, hiervóór.

6D^C Tot op heden gold in de aanbestedingen van Stichting IMN een maximale aanrijdtijd van 20:00 minuten. Stichting IMN heeft nu een boeteclause ingesteld (*Bergingsovereenkomst*, artikel 7.13) als de gerealiseerde gemiddelde aanrijdtijd in een kwartaal de overeengekomen aanrijdtijd overschrijdt. Tegelijkertijd geldt in deze aanbesteding een maximale aanrijdtijd van 17:00 minuten. Dit impliceert dat er op diverse rayons niet meer kán worden ingeschreven door bergingsondernemingen, wat er voor zal zorgen dat er in die rayons minder ruimte is voor concurrentie. Het is waar dat de in het verleden geldende norm dat 90% van de opdrachten moesten worden uitgevoerd met aan aanrijdtijd binnen de normtijden van twintig minuten overdag en 25 minuten in de nachturen redelijkerwijze niet behaald kan worden als de gemiddelde aanrijdtijd in een kwartaal hoger was dan 16:00 minuten, maar tot op heden konden inschrijvers hier nog wel offerte op uit brengen om daarmee dekking te bieden in deze verderaf gelegen werkgebieden. Door de sancties 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.

Er was in eerdere aanbestedingen geen sprake van een maximale aanrijdtijd. Wel waren er normtijden die niet mochten worden overschreden bij meer dan 10% van de bergingsopdrachten in een kwartaal. De maximale aanrijdtijd is ingesteld omdat in de eerste ronde van de aanbesteding in de meeste rayons niet alleen zeer hoge tarieven maar ook zeer hoge gemiddelde aanrijdtijden werden geoffreerd. Omdat er nauwelijks sprake was van concurrentie (zie onder meer het antwoord op vraag 6E^C), had Stichting IMN geen ander instrument om zich tegen die inschrijvingen te beschermen dan het intrekken van de aanbesteding. Om herhaling te voorkomen is in de tweede ronde van de aanbesteding een maximumtarief ingevoerd. Dit maximum ligt ruim boven de aanrijdtijd die op dit moment in de overgrote meerderheid van de rayons wordt behaald (zie ook het antwoord op vraag 6D^A, *Aanbestedingsleidraad*).

6E^A In de tabel in paragraaf 6 lid E van de *Aanbestedingsleidraad* heeft Stichting IMN rayons in categorieën ingedeeld. Op pagina 14 van de *Aanbestedingsleidraad* wordt onder B uitgelegd dat één minuut bij de beoordeling van offertes overeenkomt met 25 punten. Kan Stichting IMN uitleggen waarom er niet tussen elke kolom 25 punten zit?

Tussen de kolommen zit stelselmatig een verschil van 25 punten totdat voor de rayoncategorie op elke rij van de tabel een bepaald absoluut maximum is bereikt.

6E^B Sommige bergingsondernemingen zijn op dit moment actief in aan elkaar grenzende rayons waarin blijkens de tabel in paragraaf 6 lid E van de *Aanbestedingsleidraad* in deze

aanbesteding uiteenlopende maximumtarieven gelden. Hoe onderbouwt Stichting IMN het verschil tussen de maximumtarieven in deze aan elkaar grenzende rayons?

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. Bergingsondernemingen die in de aanbesteding een aantal aan elkaar grenzende rayons gegund krijgen, kunnen daar een bedrijfseconomisch voordeel aan ontlenen. Op het moment van inschrijving kunnen bedrijven echter niet weten welke rayons zij wel gegund zullen krijgen en welke niet.

6E^C Stichting IMN maakt onderscheid tussen rayons door, aan de hand van de aantallen IM-opdrachten in een rayon in 2022, een maximumtarief in te stellen. Waarom maakt Stichting IMN dit onderscheid wel voor een maximaal in te schrijven tarief en niet voor de (minimum) kwaliteitseisen?

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 minimeisen waar elke inschrijver aan moet voldoen om als contractpartner in het kader van de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026 (II)* te kunnen kwalificeren.

6E^D Stichting IMN introduceert een plafond voor het basistarief. Schrijft inschrijver met een hoger tarief in, dan is de offerte ongeldig. Het plafond is, zo blijkt uit de tekst van de *Aanbestedingsleidraad*, enkel gebaseerd op het aantal afgehandelde IM-opdrachten in 2022 in een rayon in combinatie met de te offereen aanrijdtijd. Hieruit blijkt dat geen rekening is gehouden met de uitgestrektheid van rayons en aldus het aantal kilometers IM-weg per rayon. Dat zijn omstandigheden die vanzelfsprekend van grote invloed zijn op de kosten en dus het noodzakelijke tarief per IM-opdracht in dat rayon. Te denken is onder meer aan de gevolgen van een groot aantal kilometers IM-weg op de kosten voor brandstof, benodigd bergingsmaterieel, benodigd personeel en andere bedrijfsvoorzieningen. Inschrijver verzoekt

Stichting IMN de maxima aan te passen aan de relevante omstandigheden per rayon (zoals benoemd). Dit dient zo te gebeuren dat het maximumtarief ook in uitgestrekte rayons haalbaar en marktconform 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 aan te houden (in ieder rayon) in plaats van te kijken naar de realistische en werkelijke marktconforme tarieven.

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 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. 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.

6E^F Stichting IMN introduceert een plafond voor het basistarief. Schrijft inschrijver met een hoger tarief in, dan is de offerte ongeldig. Inschrijver merkt op dat de gestelde maxima in bepaalde rayons lager zijn dan de daar geldende marktconforme tarieven, gezien de relevante tariefbepalende omstandigheden van die rayons. Inschrijver verzoekt Stichting IMN te verduidelijken waarop de maxima zijn gebaseerd en daarbij concreet te onderbouwen dat die tarieven in elk rayon (dus ook in een uitgestrekt rayon) haalbaar en marktconform zijn, mede gelet op de indexering (stijgende kosten) en gewijzigde milieuregelgeving. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid blijkt, 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 aan te houden (in ieder rayon) in plaats van te kijken naar de realistische en werkelijke marktconforme tarieven.

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op vraag 6E^D en op vraag 6E^G.

6E^G Stichting IMN introduceert een plafond voor het basistarief, dat is gebaseerd op het aantal IM-opdrachten in een rayon gecombineerd met de te offeren aanrijdtijd. Schrijft inschrijver met een hoger tarief in, dan is de offerte ongeldig. Dit plafond leidt tot een ongelijk speelveld, omdat bij de tariefbepaling geen rekening is gehouden met het aantal kilometers IM-weg in een rayon. Zo ontstaat in de huidige aanbesteding een voordeel voor bepaalde inschrijvers, namelijk inschrijvers op kleinere rayons. Dit kan als volgt worden geïllustreerd. Een inschrijver die op een kleiner rayon inschrijft, maar met voldoende meldingen, kan met de huidige staffel een gunstiger tarief neerleggen, dan een inschrijver op een groter rayon (zelfs indien sprake is van hetzelfde aantal meldingen). Ditzelfde geldt overigens voor een centraal gelegen inschrijver die inschrijft op meerdere kleinere omringende rayons. Ook die inschrijver zal een lagere aanrijdtijd hebben, bij eenzelfde of groter aantal meldingen en dus gunstiger kunnen inschrijven. De inschrijver op een groter rayon, met dus langere aanrijdtijden, zal hierdoor – ook bij hetzelfde aantal meldingen – een minder gunstige prijs kunnen offereën bij hogere kosten. Hierdoor ontstaat door de staffel een ongelijk speelveld. Overigens ontstaat dit ongelijke speelveld ook zonder dat in de staffel een koppeling zou worden gemaakt met de aanrijdtijden, omdat ook in dat geval de kosten voor de inschrijver op het grotere rayon hoger zijn vanwege de uitgestrektheid van dat rayon (groter aantal kilometers IM-weg). Inschrijver verzoekt Stichting IMN de maximale tarieven aan te passen, zodat deze (1) niet meer afhankelijk zijn van de aanrijdtijden, maar wel (2) (mede) afhankelijk worden van het aantal km IM-wegen per rayon. Dit, zodat het maximumtarief ook in uitgestrekte rayons haalbaar en marktconform is. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid blijkt, dan verzoekt inschrijver aan Stichting IMN om in het licht van het gelijkheidsbeginsel, transparantiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel toe te lichten op grond waarvan zij meent dat ondanks de gevraagde aanpassing het gelijkheidsbeginsel wordt gewaarborgd

en het bovendien transparant en proportioneel is om zonder de gevraagde aanpassing het betreffende plafond aan te houden (in ieder rayon) in plaats van te kijken naar de realistische en werkelijke marktconforme tarieven, waarmee tevens een gelijk speelveld kan worden gecreëerd.

De vraag suggereert dat het aantal kilometers IM-weg in een rayon een dominante rol speelt in de kostprijs van een bergingsbedrijf. Dat is niet juist. 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. Het is niet de afstand die een bergingsvoertuig moet afleggen die primair bepaalt wat de kostprijs is van de opdracht. Deze kostprijs wordt bepaald door het aantal andere bergingsopdrachten dat door hetzelfde voertuig in hetzelfde dagdeel wordt uitgevoerd. Dat aantal nu is niet alleen afhankelijk van het aantal IM-opdrachten in het rayon, maar ook (en vooral!) van het aantal opdrachten dat de bergingsonderneming voor andere opdrachtgevers dan de Stichting IMN uitvoert. Het is verder afhankelijk van de kwaliteit van de planning van de bergingsonderneming en van nog veel meer andere factoren. De omvang van een rayon hoeft evenmin invloed te hebben op de haalbare aanrijdtijden in een rayon. Het is aan bergingsbedrijven om te bepalen waar ze de in hun werkgebied actieve bergingsvoertuigen stationeren. Veel bergingsbedrijven doen dit verspreid over het rayon bijvoorbeeld op de huisadressen van hun chauffeurs. Dit biedt de mogelijkheid om bergingsopdrachten toe te wijzen aan de chauffeur die het dichtst bij een incidentlocatie woonachtig is. De vraag stelt tot slot dat er sprake is van ongelijkheid tussen inschrijvers in grote en kleine rayons en, in het bijzonder, inschrijvers met een centrale ligging te midden van een aantal kleine rayons. Deze ongelijkheid is er niet. De concurrentie speelt zich in deze aanbesteding af op het niveau van het individuele rayon. Dat betekent dat iedere inschrijver de mogelijkheid heeft om in te schrijven op rayons waarvan hij de karakteristieken aantrekkelijk vindt. De maximumtarieven zijn, om te besluiten, geen reflectie van de kostprijs. Zij geven de grens aan waarboven tarieven excessief zijn. Zij zijn een instrument om de Stichting IMN tegen die excessieve voorwaarden te beschermen. De ervaring in de afgelopen jaren heeft geleerd dat in vrijwel alle rayons in Nederland tarieven hebben gegolden die, als rekening wordt gehouden met inflatie, beneden en vaak ver beneden de nu gekozen maxima liggen. De toegestane maxima bieden alle ruimte voor het aanbieden van marktconforme voorwaarden. Stichting IMN ziet geen aanleiding om de gekozen maximumtarieven aan te passen.

6E^H In Hoofdstuk 6 is onder punt E verduidelijkt dat het op het *Offerteformulier* in te vullen basistarief niet hoger mag zijn dan een maximum dat afhankelijk is (i) van het aantal in het betrokken rayon afgehandelde IM-opdrachten in 2022 en (ii) de voor het rayon geoffreerde

aanrijdtijd. De maximumtarieven die geoffreerd mogen worden zijn vervolgens weergegeven in een tabel. Als een tarief wordt geoffreerd dat hoger is dan de in de tabel genoemde maxima, is de offerte ongeldig. Inschrijver acht de in de tabel genoemde maximumtarieven in veel gevallen niet toereikend en kan dat nader onderbouwen. Deze onderbouwing kan uiteraard – wegens het vertrouwelijke karakter van de informatie - niet in het kader van de *Nota van Inlichtingen* worden gedeeld. Wat inschrijver in deze *Nota van Inlichtingen* aan de orde wil stellen is, dat de maximumtarieven niet in een redelijke verhouding staan tot de opdracht in kwestie. De aanbestedingsprocedure is daarmee ten eerste in strijd met artikel 1.10 van de *Aanbestedingswet 2012*. Op grond van dit artikel geldt namelijk dat alle eisen, voorwaarden en criteria die aan de inschrijvers en de inschrijvingen worden gesteld in een redelijke verhouding moeten staan tot het voorwerp van de opdracht (proportionaliteitsbeginsel). Daarbij dient een aanbestedende dienst in ieder geval acht te slaan op de voorwaarden van de overeenkomst, zoals de tarieven die maximaal aangeboden mogen worden (zie de uitspraak van de Gerechtshof ‘s-Hertogenbosch in ECLI:NL:GHSHE:2018:4534). Het proportionaliteitsbeginsel verplicht tot het vergoeden van reële, proportionele tarieven. Ten tweede is de aanbestedingsprocedure in strijd met het transparantiebeginsel. Uit dit beginsel vloeit voort dat aanbestedende diensten op controleerbare wijze moeten motiveren waarom zij menen dat sprake is van reële/proportionele tarieven (zie de uitspraak van de Rechtbank Den Haag in ECLI:NL:RBDHA:2020:9527). De bewijslast om aan te tonen dat de gehanteerde maximumtarieven inschrijvers in staat stellen om reële/proportionele tarieven aan te bieden, ligt dus bij Stichting IMN. Stichting IMN heeft op geen enkele wijze voldaan aan deze bewijslast. Er is in de aanbestedingsdocumentatie op geen enkele manier inzichtelijk gemaakt waar de gehanteerde maximumtarieven op gebaseerd zijn en er is geen enkel inzicht gegeven in de bevindingen en afwegingen die geleid hebben tot het vaststellen van de maximumprijzen. Daarmee handelt Stichting IMN in strijd met artikel 1.9 van de *Aanbestedingswet 2012* en de duidelijke verplichtingen die voortvloeien uit de rechtspraak. Inschrijver dient daarom bij deze een klacht in bij Stichting IMN. Inschrijver heeft vier concrete verzoeken. 1. Wil Stichting IMN overwegen om de maximumtarieven los te laten? 2. Voor zover Stichting IMN maximumtarieven wil blijven hanteren, verzoekt inschrijver Stichting IMN – voor zover nodig op grond van de *Wet open overheid* – om alle gegevens die hebben geleid tot het vaststellen van de maximumtarieven te delen met inschrijver (hierbij valt, niet limitatief te denken aan, correspondentie, kostprijsonderzoeken, en whatsappberichten). 3. Daarnaast verzoekt inschrijver Stichting IMN om de aanbestedingsprocedure te staken en gestaakt te houden totdat Stichting IMN een deugdelijke onderbouwing (kostprijsonderzoek) van de maximumtarieven heeft verstrekt (en waarbij de maximumtarieven uiteraard gebaseerd moeten worden op dit deugdelijke onderzoek). 4. Voor zover Stichting IMN niet (volledig) tegemoet wil komen aan eerder genoemde verzoeken, verzoekt Stichting IMN om de aanbestedingsprocedure te staken en gestaakt te houden totdat de

Commissie van Aanbestedingsexperts zich heeft kunnen uitlaten over de geuite klacht(-onderdelen). Wil Stichting IMN op deze vier verzoeken reageren?

De door Stichting IMN gehanteerde systematiek voor de vaststelling van de offerte met de beste prijs-kwaliteitverhouding is geenszins disproportioneel. De maximumtarieven die Stichting IMN heeft vastgesteld, weergegeven in Hoofdstuk 6 van de Aanbestedingsleidraad, liggen namelijk ver boven de tarieven die op dit moment in de meeste rayons gelden en eveneens ver boven de gemiddelde kostprijs van de gevraagde dienstverlening. Daarmee heeft Stichting IMN voldaan aan haar verplichting voortvloeiend uit artikel 1.10 van de *Aanbestedingswet 2012* en de *Gids Proportionaliteit*. Ten overvloede merkt Stichting IMN op dat zij geen rekening kan houden met de individuele omstandigheden van iedere inschrijver. De kostprijs van een berging wordt immers in grote mate bepaald door de ligging van een bedrijf en de mogelijkheid om vaste kosten te *verschmerzen* over meerdere opdrachtgevers. Het is aan inschrijvers om te bepalen of de door Stichting IMN gestelde tarieven passend zijn gezien deze factoren. De aangehaalde uitspraak van Gerechtshof 's-Hertogenbosch betreft een inkoopprocedure in het sociaal domein. Voor de inkoop van jeugdhulp geldt de wettelijke verplichting om zogeheten reële tarieven te hantieren, zie artikel 2.11 van de *Jeugdwet*. Naar analogie van de *Algemene Maatregel van Bestuur Reële prijs Wmo* (en de nog in te voeren *Algemene Maatregel van Bestuur Reële prijs Jeugdwet*) gaat hier een kostprijsonderzoek aan vooraf. Deze verplichting beperkt zich tot het sociaal domein. Derhalve beantwoordt Stichting IMN uw vier verzoeken als volgt:

- (1) De maximumtarieven worden niet losgelaten.
- (2) Stichting IMN ziet geen aanleiding om de onderliggende gegevens in het kader van deze aanbestedingsprocedure openbaar te maken. Zij is daartoe ook niet verplicht op grond van de *Aanbestedingswet*.
- (3) Stichting IMN ziet geen aanleiding om de aanbestedingsprocedure te staken.
- (4) Stichting IMN ziet de behandeling van een eventuele klacht door de Commissie van Aanbestedingsexperts met vertrouwen tegemoet.

6E¹ Bij het staken van de eerste ronde van de aanbesteding is door de secretaris van Stichting IMN aangegeven dat de problemen inzake afgestemd gedrag tussen marktpartijen en extreme toename van prijs en aanrijdtijd zich in de Randstad voor hadden gedaan en niet in de meer landelijke gebieden in de noordelijke en oostelijke provincies van Nederland. Uit de door de Stichting IMN gepubliceerde staffel in de *Aanbestedingsleidraad* blijkt echter dat de gehanteerde aanbesteding methodiek uniform is voor geheel Nederland. Wanneer bergers in het noorden en oosten echter presteren op het huidige, hoge niveau met de snelst mogelijke aanrijdtijden, dan krijgen zij volgens de door de Stichting IMN gepubliceerde *Aanbestedingsleidraad* te maken met maximumtarieven die veel lager zijn dan de huidige

door de Stichting IMN geaccepteerde en marktconforme tarieven die nu in de noordelijke en oostelijke provincies gelden. Als IM-bergers in deze gebieden hun huidige tarieven willen handhaven, kan dat op basis van de aanbestedingsleidraad opgenomen staffel alleen door het offeren van totaal irreële, zeer lage aanrijtijden. Waarom is bij het bepalen van de staffel niet uitgegaan van de huidige, gerealiseerde aanrijtijden in combinatie met het huidige tarief?

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 aanrijtijden 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 aanrijtijden, 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.

6E^J Kunt Stichting IMN uitleggen over hoe de maximumtarieven tot stand zijn gekomen? Ondanks de enorme inflatie worden sommige inschrijvers nu door de Stichting IMN 'gedwongen' om tarieven te hanteren welke gemiddeld genomen meer dan 20% lager liggen dan hun huidige tarieven.

In sommige rayons is al jaren sprake van vermoedelijke afstemming tussen inschrijvers. In de rayons waar de vragensteller op doelt waren er in de aanbesteding 2019 – 2022 sterke aanwijzingen voor afgestemd gedrag. Daardoor konden excessieve en niet-marktconforme tarieven worden bedongen die 70 – 200% hoger lagen dan de tarieven in de contractperiode daarvoor. Stichting IMN had hier toen al tegen op

moeten treden maar liet dit, naar nu blijkt ten onrechte, achterwege omdat de problemen zich beperkten tot enkele tientallen veelal kleinere rayons buiten de Randstad. Stichting IMN is gedwongen om zich tegen herhaling van deze onwenselijke situatie te beschermen. Daartoe zijn gedifferentieerde maximumtarieven vastgesteld. Deze zijn in de meeste gevallen meer dan twee keer zo hoog als de tarieven van de vragsteller in de voorgaande contractperiode, ook als rekening wordt gehouden met inflatie. Verwezen zij verder naar het antwoord op vraag 6E^I.

6E^K Als het aantal IM-opdrachten in een rayon net boven een van de volumegrenzen ligt in de tabel op pagina 11 van de *Aanbestedingsleidraad* en er komt in dat rayon na gunning een IM-weg te vervallen, dan moet de inschrijver zich houden aan een onjuist maximumtarief. De cijfers in de tabel zijn niet dynamisch. Rayons zijn in categorieën ingedeeld op basis van het aantal IM-opdrachten in 2022. Er kan geen beoordeling van offertes plaatsvinden op basis van gegevens die nu nog niet bekend zijn. Dat geldt niet alleen voor het mogelijk toevoegen of afvoeren van IM-wegen in een rayon, maar ook om een mogelijke groei of afname van het aantal IM-opdrachten in het algemeen. Verder is het maximumtarief geen richtsnoer voor de hoogte van het te offeren tarief, maar een limiet waarmee de Stichting IMN zich tegen excessieve inschrijvingen kan beschermen. Die limiet laat naar het oordeel van de Stichting IMN alle ruimte voor het doen van marktconforme inschrijvingen. Zie ook het antwoord op vraag 6E^G hierboven.

6E^L Bedrijven die in de lopende overeenkomst het maximale tarief hebben (en vaak niet zonder reden: groot gebied, weinig incidenten) gaan er behoorlijk op achteruit, met name als rekening wordt gehouden met de indexeringen van dit tarief sinds 2020. Is gebieden waar een lage aanrijdtijd wordt behaald mag een inschrijver nog maar maximaal € 300,00 vragen als. In een klein gebied met weinig opdrachten en een hoge gemiddelde aanrijdtijd is het maximum zelfs nog maar € 250,00.

De vraag suggereert dat inschrijvers er van uit kunnen gaan dat zij rayons die zij nu bedienen opnieuw gegund zullen krijgen. Die zekerheid zouden inschrijvers in een aanbesteding niet mogen hebben. In rayons waarin inschrijvers die zekerheid met recht koesteren, is het maximumtarief het enige instrument waarmee de Stichting IMN zich tegen excessieve inschrijvingen kan beschermen. Verder beschikt Stichting IMN over kostprijsinformatie die laat zien dat de maximumtarieven, ook in rayons met kleine aantallen meldingen en hoge aanrijdtijden voldoende ruimte laten voor het doen van marktconforme inschrijvingen.

6E^M De tabel op pagina 11 suggereert dat een berging in een rayon met veel IM-opdrachten goedkoper kan worden uitgevoerd. Dit terwijl de investering voor de ondernemer hoger

ligt: meer mensen en voertuigen om de gewenste performance te behalen. Kan de Stichting IMN cijfermatig onderbouwen hoe de verschillende maximumtarieven zijn vastgesteld?

Als het volume toeneemt stijgen de kosten van een bergingsbedrijf ook, maar minder snel. Dat betekent dat een toename van het volume een groter effect heeft op de omzet dan op de kosten. Dit blijkt ook uit kostprijnsinformatie van bergingsbedrijven waar Stichting IMN over beschikt. Zie ook het antwoord op vraag 6E^B hierboven.

6E^N 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 indexeringsindex over 2022, dan wordt dit verschil nog groter. Is Stichting IMN bereid om de in de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen maximumtarieven aan te passen aan de jaar-mutatie van de prijsindex van het goederenvervoer over de weg in 2022 om deze ongelijkheid enigszins teniet te doen? Het is niet redelijk om te verwachten dat er in een tijd van kostenstijging in onze sector door de beperkingen in een nieuwe aanbesteding tot wel 64% minder gerekend kan gaan worden dan nu het geval is.

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. Dat is in deze aanbesteding niet meer mogelijk omdat het offeren van onhaalbare aanrijdtijden tijdens de uitvoering van de opdracht kan leiden tot aanpassing naar beneden van de geboden tarieven. Zie verder het antwoord op 6E^I (*Aanbestedingsleidraad*).

6E^O Het argument dat de bergingsonderneming door een goede performance een hoger tarief kunnen bedingen, gaat lang niet in alle rayons op. Gebrek aan volume en de afstanden voor de onderneming binnen een werkgebied zijn hier debet aan. Het risico is aanwezig dat bergingsbedrijven onnodige risico's gaan nemen om snel ter plaatse te komen bij de incidenten. Hoe denkt de Stichting IMN dit risico te beperken of voorkomen?

^[1]_[SEP] Het is aan de inschrijvers om te beoordelen of zij het gegeven de gestelde limieten aan tarief en aanrijdtijd haalbaar achten om de IM-werkzaamheden in een rayon op een verantwoorde en veilige wijze te kunnen verrichten. Als blijkt dat de bergingsonderneming na gunning van een rayon de verkeersveiligheid niet in acht neemt, zal het bedrijf daar door Stichting IMN en wegbeheerders op worden aangesproken.

6F^A In de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: “Inschrijvingen kunnen door individuele bedrijven of door combinaties van bedrijven worden ingediend. Combinaties dienen op het *Offerteformulier* de bedrijfsnamen van alle combinanten op te geven. Bij gunning aan een combinatie, wordt elke combinant contractpartij van Stichting IMN.” Kan worden uitgelegd hoe een bergingsonderneming te werk moet gaan indien hij in combinatie wil inschrijven? Verzoeken hierbij specifiek in te gaan op de vraag hoe tarieven en werkverdeling tussen combinanten kunnen worden afgestemd?

De *Aanbestedingsleidraad* geeft uitleg over de manier waarop door een combinatie moet worden ingeschreven. Het is niet aan Stichting IMN om uitspraken te doen over de manier waarop de combinatie haar werkzaamheden organiseert en haar interne financiële huishouding regelt. De enige uitzondering op deze regel is de wettelijke eis dat de combinatie geen beperking van de mededinging tot doel mag hebben. Daarbij geldt als criterium dat inschrijving door een combinatie als mededingingsbeperkend wordt beschouwd als één of meer leden van de combinatie in staat moet(-en) worden geacht de werkzaamheden in het rayon ook zelfstandig, dus buiten het verband van de combinatie om, uit te kunnen voeren. Potentiële combinanten worden voor het beantwoorden van de vraag wat wel is toegestaan en wat niet, aangeraden zich te laten adviseren door een specialist op het gebied van de mededingingsregels.

6F^B Als een combinatie contractpartij wordt van de Stichting IMN, hoe is dan de aansturing van de combinatie geregeld? Komen de bergingsopdrachten binnen bij één van de combinanten of bij alle combinanten? En worden de facturen door elk der combinanten rechtstreeks aan de alarmcentrales gestuurd of gebeurt dat door één van de combinanten namens de combinatie.

De combinatie dient Stichting IMN voor elk gegund rayon te voorzien van één operationeel contactadres en telefoonnummer voor het in ontvangst nemen van IM-opdrachten. Andere correspondentie van de Stichting IMN zal aan alle combinanten worden geadresseerd. Facturen kunnen door individuele combinanten worden verzonden aan de verschillende opdrachtgevers. Facturering door één van de combinanten is ook mogelijk. Overige afspraken zullen na gunning in overleg worden gemaakt.

6F-G^A Stichting IMN biedt expliciet de mogelijkheid om op drie verschillende manieren samen te werken in het kader van deze aanbesteding en de uitvoering van de daaruit mogelijk voortvloeiende opdracht. Hoe kunnen de geboden samenwerkingsvormen tijdens deze aanbestedingsprocedure door bergingsondernemingen besproken worden én gestalte krijgen zonder dat dit de schijn wekt - of inschrijver achteraf door Stichting IMN wordt beschuldigd van marktverdeling of afgestemd gedrag. Kan Stichting IMN dat toelichten?

Potentiële combinanten wordt voor het beantwoorden van de vraag wat wel is toegestaan en wat niet, aangeraden zich te laten adviseren door een specialist op het gebied van de mededingingsregels. De in de aanbestedingsdocumenten opgenomen bepalingen ter zake zijn zonder aanvulling ontleend aan hetgeen hierover in de *Aanbestedingswet* en *Mededingingswet* is vastgelegd. Bergingsondernemingen kunnen inschrijven in combinatie met andere bergingsondernemingen of in samenwerking met onderaannemers (*Aanbestedingsleidraad*, 6F, 6G). Ze kunnen zich bij de uitvoering van de opdracht laten bijstaan door een of meer vervangende bergers (*Bergingsovereenkomst*, 4.2). Inschrijving in combinatie of met een onderaannemer is niet toegestaan als de betrokken samenwerking tot doel heeft om de mededinging te beperken. Ter zake zij verwezen naar artikel 6.1 van de *Mededingingswet* en naar artikel 20 van de *Beleidsregels combinatieovereenkomsten 2013*. Samenwerking met vervangende bergers tijdens de uitvoering van de opdracht is gebonden aan een maximaal aandeel van 20% dat vervangers in het werkvolume in een rayon voor hun rekening mogen nemen.

6F-G^B Kan worden toegelicht hoe een bergingsonderneming dient te handelen indien zij overleg heeft (gehad) met collega bergingsondernemingen om te bekijken of het opportuun is om één van de door Stichting IMN voorgestelde samenwerkingsverbanden aan te gaan. In dergelijk overleg zal het onvermijdelijk zijn dat aanrijdtijden, werkgebieden en tarieven worden besproken, ook als de betrokken bergingsondernemingen er niet in slagen om tot een vruchtbare samenwerking te komen.

Stichting IMN stelt geen samenwerkingsverbanden voor. Zij volgt slechts de ruimte die de *Aanbestedingswet* en *Mededingingswet* aan inschrijving door samenwerkingsverbanden bieden. De bergingsonderneming dient zich voorafgaand aan de inschrijving op een rayon te onthouden van overleg met andere bergingsondernemingen over aanrijdtijden, werkgebieden en tarieven. Dergelijk overleg is alleen te rechtvaardigen als de bergingsonderneming niet in staat is om de werkzaamheden in het rayon zelfstandig, dus buiten een samenwerkingsverband om, uit te voeren. En als dat zo is, dan zal zij, bij het niet slagen van de beoogde samenwerking, niet tot inschrijving over kunnen gaan.

6G In de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: “Inschrijvers kunnen ervoor kiezen om één of meer onderaannemers in te zetten. Als dat voornemen bestaat, dient onderaan het Offerteformulier het woord "onderaannemer" te worden toegevoegd met opgave van de betrokken bedrijfsna(a)m(en).” Kan worden uitgelegd hoe een bergingsonderneming te werk moet gaan indien hij in samenwerking met onderaannemers wil inschrijven? Verzoeken hierbij specifiek in te gaan op de vraag hoe tarieven en werkverdeling tussen combinanten kunnen worden afgestemd?

De *Aanbestedingsleidraad* geeft uitleg over de manier waarop met onderaannemers moet worden ingeschreven. Het is niet aan Stichting IMN om uitspraken te doen over de manier waarop de hoofdaannemer en onderaannemer(s) hun werkzaamheden organiseren en hun onderlinge financiële huishouding regelen. De enige uitzondering op deze regel is de wettelijke eis dat de samenwerking geen beperking van de mededinging mag behelzen. Daarbij geldt als criterium dat inschrijving met onderaannemers als mededingingsbeperkend wordt beschouwd als de hoofdaannemer en/of de onderaannemer(s) in staat moet(-en) worden geacht de werkzaamheden in het rayon ook zelfstandig, dus buiten het samenwerkingsverband om, uit te kunnen voeren.

- 6-7 In deze aanbestedingsprocedure is het gunningscriterium de beste prijs - kwaliteitsverhouding zoals bedoeld in artikel 2.115 van de *Aanbestedingswet 2012*. Op grond van lid 4 van voornoemd artikel is de aanbestedende dienst verplicht om in de aanbestedingsstukken het relatieve gewicht van elk van de door hem gekozen criteria voor de bepaling van de economisch meest voordelige inschrijving op basis van de beste prijs-kwaliteitsverhouding te specificeren. Stichting IMN voldoet niet aan deze verplichting. Inschrijver licht dit als volgt toe. De systematiek zit zo in elkaar dat inschrijvers een aantal punten krijgen dat gelijk is aan het geboden uurtarief. Daarnaast krijgen inschrijvers punten voor de aangeboden maximale gemiddelde aanrijdtijd per kwartaal in minuten vermenigvuldigd met een factor van 25. Deze twee punten (voor de prijs en de aanrijdtijd x 25) worden bij elkaar opgeteld. De inschrijver die op een rayon het laagste aantal punten heeft behaald heeft daarbij de beste prijs-kwaliteitsverhouding. Hoewel Stichting IMN hiermee wel gekozen heeft voor een systematiek die eenvoudig is, kan Stichting IMN met deze systematiek niet voldoen aan de verplichting in artikel 2.115 van de *Aanbestedingswet*. Het relatieve gewicht is niet geduid. Daar komt nog bij dat Stichting IMN ervoor heeft gekozen om in hoofdstuk 6 onder punt E een koppeling aan te brengen tussen de aangeboden maximale aanrijdtijden en de maximaal te offeren prijs. Juist door deze koppeling aan te brengen is het – nog afgezien van het feit dat het relatieve gewicht überhaupt ontbreekt - op voorhand niet te zeggen welk relatieve gewicht geldt voor prijs enerzijds en kwaliteit anderzijds. Door deze koppeling wordt het relatieve gewicht van de subgunningscriteria afhankelijk gemaakt van het aanbod in de inschrijving. Dit kan dus ook betekenen dat voor inschrijver A een andere relatieve gewicht geldt dan voor inschrijver B, terwijl zij inschrijven op hetzelfde rayon. Een voorbeeld kan dit verduidelijken.

Stel dat aanbieder A in een rayon met 2.502 ritten een inschrijving wil indienen. In dit geval is het aanbieder A überhaupt niet duidelijk wat het relatieve gewicht is van prijs en kwaliteit. De koppeling in hoofdstuk 6 maakt bovendien dat het relatieve gewicht van de subgunningscriteria (prijs en kwaliteit) kan wijzigen. Indien inschrijver A immers een aanrijdtijd van 9:30 minuten hanteert, dan kunnen er maximaal 235 punten behaald

worden op prijs. Bij een dergelijke inschrijving weegt het subgunningscriterium prijs dus tussen de 0 en 235 punten en weegt kwaliteit ($09:30 \times 25 =$) 237,5 punten. Dit betekent concreet dat prijs (afgerond 49,7%) ongeveer even zwaar meeweegt als kwaliteit (afgerond 50,3%). Wat men ziet is dat het relatieve gewicht van de subgunningscriteria wijzigt, al naar gelang de inschrijving wijzigt. Indien inschrijver A immers een aanrijdtijd van 13:30 minuten hanteert, dan kunnen er maximaal 135 punten behaald worden op prijs. Bij een dergelijke inschrijving weegt het subgunningscriterium prijs dus tussen de 0 en 135 punten en weegt kwaliteit ($13:30 \times 25 =$) 337,5 punten. Dit betekent concreet dat prijs (afgerond 28,6%) meeweegt als kwaliteit (afgerond 71,4%). Dit eenvoudige voorbeeld toont aan dat het relatieve gewicht van de subgunningscriteria wijzigt, al naar gelang de inschrijving wijzigt. Dit voorbeeld toont ook aan dat het voor inschrijvers op een en hetzelfde rayon een verschillend relatief gewicht van de subgunningscriteria kan gelden. Daarmee hanteert Stichting IMN een systematiek waarbij zij niet in de aanbestedingsstukken kan concretiseren wat het relatieve gewicht is van de subgunningscriteria. Ook van een level playing field is zo geen sprake.

Inschrijver dient daarom bij deze een klacht in bij Stichting IMN en verzoekt Stichting IMN de gunningssystematiek te herzien. Voor zover Stichting IMN niet (volledig) tegemoet wil komen aan dit verzoek, verzoekt inschrijver Stichting IMN om de aanbestedingsprocedure te staken en gestaakt te houden totdat de Commissie van Aanbestedingsexperts zich heeft kunnen uitlaten over de geuite klacht.

Zoals duidelijk volgt uit paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad*, vindt de beoordeling op beste prijs-kwaliteitverhouding in alle rayons en voor alle inschrijvers op dezelfde wijze plaats. Aan de hand van de gegeven berekening kunnen inschrijvers ieder voor zich hun eigen puntenaantal bepalen en dus ook het relatieve gewicht van prijs en kwaliteit binnen hun eigen inschrijving. Dit stelt inschrijvers in staat om een gefundeerde afweging te maken ten aanzien van de aan te bieden prijs en aanrijdtijd en de verhouding tussen beide grootheden. Daarmee voldoet de gunningssystematiek aan de verplichtingen die voortvloeien uit artikel 2.115 lid 4 van de *Aanbestedingswet 2012*.

Dat in verschillende rayons bij uiteenlopende aanrijdtijden andere maximumtarieven gelden doet aan het voorgaande niets af. De gekozen methodiek is eenvoudig, objectief en wordt vaker zonder bezwaren toegepast in aanbestedingen van Stichting IMN en andere aanbestedende diensten. Derhalve beantwoordt Stichting IMN uw twee verzoeken als volgt:

- (1) De gunningssystematiek wordt niet herzien.
- (2) Stichting IMN ziet geen aanleiding om de aanbestedingsprocedure te staken en ziet de behandeling van een klacht bij de Commissie van Aanbestedingsexperts met vertrouwen tegemoet.

7.2^A In paragraaf 7.2 van de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: “Er is in afwijking van eerdere aanbestedingen van IM-werkzaamheden geen sprake van een geschiktheidseis. Aan gecontracteerde IM-bergers worden vanaf het moment van inwerkingtreding van de *Bergingsovereenkomst 2023 - 2026 (II)* kwaliteitseisen gesteld. Deze zijn vastgelegd in het document *Kwaliteitseisen 2023 - 2026 (II)* dat een bijlage bij de overeenkomst is. In de aanbesteding spelen de *Kwaliteitseisen 2023 - 2026 (II)* geen rol.” Hoe en wanneer gaat Stichting IMN nieuwe inschrijvers toetsen als het contract ingaat op 1 oktober in de nacht van zaterdag op zondag.

Artikel 8.4 van de *Bergingsovereenkomst* bepaalt het volgende: “Als wordt vastgesteld dat de bergingsonderneming op enig moment niet voldoet aan de *Kwaliteitseisen* en/of als het kwaliteitscertificaat dat aan de bergingsonderneming is verstrekt op enig moment wordt ingetrokken, heeft de bergingsonderneming maximaal dertig dagen de tijd om te zorgen dat zij opnieuw aan de eisen voldoet én over een geldig kwaliteitscertificaat beschikt.” Om te voorkomen dat op het moment van inwerkingtreding van de overeenkomst blijkt dat de voor een rayon gecontracteerde partij niet aan de kwaliteitseisen voldoet en deze desondanks, onder verwijzing naar de vermelde bepaling, met de uitvoering van de overeenkomst kan beginnen, 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.

7.2^B Stel dat een controle op 1 oktober 2023 uitwijst dat een gecontracteerde partij slechts beschikt over twee gekeurde voertuigen en twee opgeleide full time medewerkers en daarnaast mogelijk ook nog over niet opgeleide medewerkers en niet gekeurde voertuigen. Hoe zal Stichting IMN in dat geval handhaven?

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 hiervoor 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.

7.2^C De aanbesteding 2023 – 2026 (II) is Europees en openbaar. Nieuwe toetreders moeten aan minimum kwaliteitseisen voldoen. Met het laten vallen van de geschiktheidseis wordt de drempel om toe te treden nog lager. Dit roept drie vragen op. (1) Is voor het laten vallen van de geschiktheidseis gekozen om de toetredingsdrempel te verlagen? (2) Is het realistisch om te stellen dat door het verlagen van de toetredingsdrempel de kans wordt vergroot dat nieuwkomers of bestaande bergingsondernemingen in nieuwe rayons niet aan de vereisten voldoen? (3) Is het realistisch om te stellen dat een bergingsonderneming die lange tijd het werk misloopt, doordat een andere inschrijver die op het moment van inschrijven niet aan de eisen voldoet maar wel het werk gegund heeft gekregen, wordt gedupeerd?

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. (1) Het laten vervallen van de voorwaarde dat al tijdens de aanbesteding aan de *Kwaliteitseisen* zal de toetredingsdrempel voor nieuwe partijen verlagen. (2) Stichting IMN ziet niet in waarom het laten vervallen van de voorwaarde dat al tijdens de aanbesteding aan de *Kwaliteitseisen* moet worden voldaan de kans vergroot dat nieuwkomers of bestaande bergers in nieuwe rayons niet aan de vereisten zullen voldoen. Deze partijen zullen vanaf 1 september 2023 immers (zie 7.2^B) alsnog aan deze eisen moeten voldoen en vanaf dat moment aan het handhavingsregime worden onderworpen dat ook in eerdere contractperioden van toepassing is geweest. Dat regime is zelfs strenger geworden omdat bij sterk achterblijvende aanrijdtijden kan worden gehandhaafd per maand in plaats van per kwartaal (*Bergingsovereenkomst* artikel 7.10, zie ook het antwoord op de vraag 7.9.^B, *Bergingsovereenkomst*). (3) Als blijkt dat een bergingsonderneming aan welke één of meer rayons zijn gegund op 1 september of, in het uiterste geval op 1 oktober 2023, (zie 7.2^A) 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) (zie 7.2^B). Deze tweede inschrijver wordt dus niet gedupeerd.

7.2^D In de tweede ronde van de aanbesteding is de geschiktheidseis afgeschaft, terwijl deze eis in de eerste ronde wel was opgenomen. Deze wijziging bevestigt het gevoel dat kwaliteit van ondergeschikt belang is en zal ertoe leiden dat gelukszoekers in gaan schrijven onder het motto: “Wie niet waagt, die niet wint”. Alle “excellente berger” certificaten die de laatste jaren zijn uitgedeeld aan de huidige bergers hebben geen enkele toegevoegde waarde. Waarom is besloten om de geschiktheidseis te schrappen?

Zie het antwoord op vraag 7.2^C.

7.2^E Waarom is de geschiktheidseis uit de *Aanbestedingsleidraad* verdwenen? Dit maakt dat er ruimte ontstaat voor partijen die aan vrijwel geen enkele voorwaarde hoeven te voldoen om in te schrijven voor de aanbestede werkzaamheden. Dit brengt ook het risico met zich mee dat onvoldoende gekwalificeerde bedrijven zullen inschrijven, dit terwijl de Stichting IMN zelf aangeeft te staan voor ‘een kwalitatief hoogwaardig netwerk’. Is kwaliteit geen factor meer?

Zie het antwoord op vraag 7.2^C.

7.3^A In paragraaf 7.3 van de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: “Indien er slechts één inschrijving voor een rayon is ontvangen, heeft Stichting IMN het recht om van gunning af te zien, eventueel nadat de marktconformiteit van de desbetreffende inschrijving is onderzocht.” Hoe zal Stichting IMN in dat geval gunnen?

Stichting IMN zal in dat geval, met inachtneming van de *Aanbestedingswet*, handelen naar bevind van zaken. Daarbij is de keuze uit twee mogelijkheden: gunnen of intrekken.

7.3^B Stichting IMN geeft aan dat zij het recht heeft van gunning af te zien indien slechts één inschrijving is ontvangen, eventueel nadat de marktconformiteit van de inschrijving is onderzocht. Stichting IMN is ermee bekend dat het concurrentieniveau in bepaalde rayons laag is, onder meer vanwege de bijzonderheden van het rayon. Inschrijver gaat ervanuit dat Stichting IMN zorgvuldig zal omgaan met haar recht om af te zien van gunning en in die percelen waarvan Stichting IMN op voorhand weet dat daar het concurrentieniveau laag is, niet zonder het bedoelde onderzoek naar de marktconformiteit van de inschrijving zal afzien van gunning. Indien inschrijver dit niet juist ziet, verzoekt inschrijver Stichting IMN te verduidelijken wat maakt dat Stichting IMN het afzien van gunning niettemin proportioneel en zorgvuldig acht, niettegenstaande het bij aanvang van de aanbesteding bekende concurrentieniveau.

Stichting IMN zal zorgvuldig omgaan met het recht om van gunning af te zien.

- 7.3^C 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?
- Dit is ook mogelijk als sprake is van een geldige inschrijving. Stichting IMN zal zorgvuldig omgaan met het recht om van gunning af te zien.
- 7.3^D In de eerste ronde van de aanbesteding was het maximaal toegestane aandeel van een bergingsonderneming in het totale werkvolume van de 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.
- De beperking van het maximale aandeel van één bergingsonderneming in het totale werkvolume van de 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.
- 7.3^E Stichting IMN behoudt zich het recht voor de aanbestedingsprocedure in één of meerdere rayons tijdelijk of definitief te staken, indien daartoe naar oordeel van Stichting IMN aanleiding bestaat. Wat zou aanleiding kunnen zijn voor het staken van de aanbesteding en wie neemt die beslissing?
- Een aanleiding zou kunnen zijn het bestaan van aanwijzingen voor afgestemd gedrag tussen inschrijvers. Er zijn andere aanleidingen mogelijk. Stichting IMN komt een grote mate van beoordelingsvrijheid toe als het gaat om intrekking van de aanbestedingsprocedure. Intrekking is alleen niet toegestaan als de Stichting IMN daarmee zou handelen in strijd met de fundamentele beginselen van het aanbestedingsrecht. De beslissing tot staking wordt genomen door het bestuur van Stichting IMN.
8. In Hoofdstuk 8 van de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: “Als een kort geding aanhangig wordt gemaakt, kan in het betrokken rayon geen definitieve gunning plaatsvinden zolang geen vonnis is geweest. Verloopt de gestanddoeningstermijn voordat vonnis is geweest, dan wordt de gestanddoeningstermijn automatisch verlengd tot en met veertien kalenderdagen na dagtekening van het vonnis. Zodra uitspraak is gedaan, neemt Stichting IMN een definitieve gunningsbeslissing die per email aan alle inschrijvers in het rayon bekend wordt gemaakt.” Als in de beschreven situatie de looptijd van de nieuwe overeenkomst al in is gegaan voordat er een uitspraak is, wie gaat het werk dan doen: de onder

voorbehoud gegunde bergingsonderneming of de bergingsonderneming die het werk verrichtte in de voorgaande contractperiode?

Dit zal in beginsel de bergingsonderneming zijn die het werk verrichtte in de voorgaande contractperiode.

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

- 1.6.^A Er komt een nieuwe categorie voertuigen die door houders van een personenwagenrijbewijs bestuurd mogen worden. Het gaat om elektrische bussen met een GVW van 4.250 kg. Deze vallen in principe buiten deze aanbesteding maar passen ook niet in de CMV-regeling. Is Stichting IMN bekend met deze nieuwe categorie voertuigen?

Als een bergingsonderneming op de incidentlocatie een dergelijk voertuig treft, dient zij zelf te beoordelen of de berging door haar uitgevoerd kan worden. Zo niet, dan dient de bergingsonderneming het LCM vragen om de inzet van een CMV-berger en kan een loze rit in rekening worden gebracht.

- 1.6.^B Per 2023 komen er elektrische voertuigen voorzien van accu's op de weg, die een eigen gewicht van 4.250kg mogen hebben en met een B-rijbewijs bestuurd mogen worden. Redelijkerwijze is te verwachten dat de opdrachtverstrekking van incidenten met deze voertuigen via het LCM zal verlopen, waarbij het niet ondenkbaar is dat eerst bij aankomst op de incidentlocatie duidelijk wordt dat het om een dergelijk voertuig gaat. In de huidige procedure voor het LCM geldt dat de werkzaamheden binnen het contract uitsluitend betrekking op voertuigen met een toegestane maximum massa van 3.500 kilogram. Alles daarboven valt onder de CMV-regeling. Die regeling vereist dat er een gecertificeerde CMV-wrecker uitrijdt. In het geval van een ZE-voertuig is echter veelal de behoefte aan een bergingsvoertuig met een 'zware schuifvloer', die pas na schouwing door de CMV-berger zal worden opgeroepen. Dit proces zal onnodige hoge kosten met zich brengen. In hoeverre is het mogelijk om voor de berging van dit type voertuigen een toeslag van 50% op het tarief op te nemen, waarbij geldt dat bedrijven die over een geschikt bergingsvoertuig beschikken deze voertuigen zelf kunnen bergen, of (als dat niet zo is) dat het LCM gebeld kan worden om een aangrenzende berger in te zetten die wel een geschikt bergingsvoertuig heeft? De toeslag is nodig om de extra investering en de inzet van materieel en personeel voor deze

opdracht te kunnen bekostigen. Een dergelijke bepaling maakt dat er geen operationele problemen ontstaan bij het bergen van dergelijke voertuigen.

Zie hierover het antwoord op vraag 1.6.^A.

4.1. In dit artikel wordt gesproken over 365 dagen. Dit is eens in de vier jaar 366 dagen.

Dat is juist.

4.2. In de *Bergingsovereenkomst* is de volgende bepaling opgenomen: “Het is de bergingsonderneming alleen toegestaan om de uit de opdrachten voortvloeiende werkzaamheden door een andere partij te laten verrichten als deze partij aan de *Kwaliteitseisen* voldoet en vooraf schriftelijk als vervanger bij Stichting IMN is aangemeld. De bergingsonderneming mag maximaal twee vervangende bergers voor het rayon aanwijzen. De bergingsonderneming mag niet meer dan 20% van het totaal aantal opdrachten in elk kwartaal door de vervanger(s) laten uitvoeren. De bergingsonderneming is verantwoordelijk voor bergingen die door de vervanger worden uitgevoerd.” Kan worden uitgelegd hoe een bergingsonderneming te werk moet gaan indien zij gebruik wil maken van vervangende bergers? Verzoek hierbij specifiek in te gaan op de vraag hoe tarieven, werkverdeling en aanrijdtijden tussen bergingsonderneming en vervangende berger kunnen worden afgestemd. Kan daarnaast worden toegelicht hoe een berger dient te handelen indien zij overleg heeft (gehad) met collega bergingsondernemingen om te bekijken of het opportuun is om met vervangende bergers samen te werken? In dergelijk overleg zal het onvermijdelijk zijn dat aanrijdtijden, werkgebieden en tarieven worden besproken, ook als de betrokken bergingsondernemingen er niet in slagen om tot een vruchtbare samenwerking te komen.

De *Bergingsovereenkomst* geeft uitleg over de manier waarop met vervangende bergers kan worden samengewerkt. Het is niet aan Stichting IMN om uitspraken te doen over de manier waarop de bergingsonderneming en de in een rayon aangewezen vervangende bergers hun werkzaamheden organiseren en hun onderlinge financiële huishouding regelen. De bergingsonderneming dient zich voorafgaand aan de gunning van een rayon te onthouden van overleg met eventuele vervangende bergers over aanrijdtijden, werkgebieden en tarieven. Potentiële combinanten wordt voor het beantwoorden van de vraag wat wel is toegestaan en wat niet, aangeraden zich te laten adviseren door een specialist op het gebied van de mededingingsregels.

5.1.1. 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?

Het vervoer dient veilig plaats te vinden en in overeenstemming met de daarvoor geldende wettelijke voorschriften.

5.2.1.^A In artikel 5.2 van de *Bergingsovereenkomst* staat dat een brandgevaarlijk elektrisch voertuig geborgen moet worden met behulp van een salvagecontainer. Binnen veertig minuten na de melding moet de container ter plaatse zijn. In meerdere overleggen met brandweer en Rijkswaterstaat is al aangegeven dat dit niet mogelijk is en dat deze eis zorgt voor een veel te hoog verwachtingspatroon bij de hulpverleners die ter plaatse zijn. Na overleg met de berger die de container moet brengen wordt de aanrijtijd bepaald en dit wordt door het LCM doorgegeven aan de hulpverleners te plaatse. Waarom is dit niet opgenomen in de voorwaarden?

De ervaring leert dat veertig minuten in de meeste gevallen haalbaar is. Als er goede redenen zijn waarom dit niet zo is, kan de berger dit aan het LCM uitleggen. Het LCM zal dan de partijen op de incidentlocatie hierover informeren.

5.2.1.^B Worden de kosten voor de inzet van de salvagecontainer, de stalling van het daarbij geborgen voertuig, de bemonstering 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 buitenlands voertuig, door het LCM betaald?

Ja, als tenminste de salvagecontainer is ingezet op basis van een daartoe strekkende opdracht van het LCM.

5.2.1.^C Voor wie zijn de kosten van het testen en afvoeren van het bluswater in een salvagecontainer? Dit is een behoorlijke kostenpost en het is daarom belangrijk om te weten of deze kosten voor rekening van de berger komen.

Aantoonbare directe kosten kunnen, zonder opslag, worden doorbelast aan de opdrachtgever.

5.2.1.^D Een salvagecontainer moet binnen veertig minute ter plaatse zijn. Dit is erg krap. Is het mogelijk dat afhankelijk van de locatie een andere dan de voor het rayon gecontracteerde IM-berger wordt gevraagd om deze container in te zetten?

Nee. De opdracht gaat altijd naar de voor het rayon gecontracteerde berger. Deze dient zelf te bepalen of hij een eigen container inzet of die van een andere berger. Zie verder het antwoord op vraag 5.2.1.^A

5.2.1.^E In dit artikel ontbreekt de aanvulling dat de aanrijtijd van veertig minuten alleen geldt als de salvagecontainer wordt ingezet in het rayon waarin de container is gestationeerd en niet wanneer de inzet buiten dat rayon plaatsvindt. Eerder is besproken dat de aanrijtijd voor

de salvagecontainer in afstemming met de hulpverleners ter plaatse zou worden afgesproken. Het zou goed zijn als deze bepaling in het artikel werd opgenomen.

Zie het antwoord op vraag 5.2.1.^A

- 5.3.^A Wie is er verantwoordelijk voor de afhandeling (stallingskosten na 7 dagen, eventuele taxatie, afvoer) van een onbeheerd achtergelaten voertuig op een weg van een wegbeheerder die aan het LCM geen verantwoordelijkheid heeft gegeven voor het beheer van dergelijke voertuigen? De *Bergingsovereenkomst* zegt niets over wat er met een voertuig dient te gebeuren na het verlopen van de ingevolge deze overeenkomst te vergoeden zeven stallingsdagen. Waar kan een bergingsonderneming zich op beroepen wanneer dit voertuig na de zevende stallingsdag moet worden afgevoerd voor demontage? Juridisch gezien is het LCM opdrachtgever en daarmee verantwoordelijk te stellen.

De primaire verantwoordelijkheid berust bij de eigenaar van het voertuig. Als deze niet gevonden kan worden kan de verzekeraar worden aangesproken. Als ook die niet kan worden geïdentificeerd (als er bijvoorbeeld geen verzekering is afgesloten) berust de verantwoordelijkheid bij het beheer voor het voertuig bij de bergingsonderneming. De daaraan in incidentele gevallen verbonden kosten dienen in het bergingstarief te worden verwerkt. Zie ook het antwoord op vraag 10.4.^A (*Bergingsovereenkomst*).

- 5.3.^B In artikel 5.3 van de *Bergingsovereenkomst* staat dat de bergingsonderneming het LCM moet voorzien van een chassisnummer van het geborgen voertuig. Verzoeken deze bepaling aan te vullen met de tekst ‘mits deze redelijkerwijze af te lezen is’. Immers, menig achtergelaten voertuig is afgesloten of niet (meer) voorzien van een chassisnummer. Het voertuig kan niet zomaar opengemaakt worden zonder toestemming van de kentekenhouder, wanneer dit al zonder mogelijk is zonder schade te veroorzaken.

De tekst van het artikel wordt aangevuld met de woorden “indien mogelijk.”

- 5.5. Wie betaalt de bergingskosten wanneer de politie een geborgen voertuig laat veiligstellen op een locatie op minder dan 25 kilometer afstand van de incidentlocatie en er géén sprake is van een verzekerd schadevoertuig of überhaupt van een schade-berging? Kunnen deze kosten bij het LCM gedeclareerd worden?

Kosten voor berging van onverzekerde schadevoertuigen kunnen in rekening worden gebracht bij de eigenaar van het voertuig of, als dit niet lukt, bij het LCM (zie *Bergingsovereenkomst*, artikel 10.4). Als de politie op een IM-weg een voertuig wil laten veiligstellen dat niet betrokken is bij een ongeval, komen de kosten voor rekening van de politie.

5.6. Diverse artikelen in de *Bergingsovereenkomst* verwijzen naar het beveiligen van incidenten door de bergingsonderneming met een tweede bergingsvoertuig. In de praktijk is dit erg lastig. Als wegenspecteur of politie niet kunnen beveiligen door drukte heeft een berger het meestal ook druk. Daar boven komt nog bij dat de Provincie Noord Holland van plan is om diverse IM-wegen te laten vervallen.

Bij grote drukte zal het niet altijd eenvoudig zijn tijdig capaciteit vrij te maken voor de beveiliging van een incident.

5.8.^A 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.

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.

5.8.^B De definitie van een loze rit is uitgebreid ten opzichte van de het *Bergingsovereenkomst* 2019 - 2022. De toevoeging 'een andere *goed vindbare locatie* op minder dan 10 minuten rijdafstand van de gemelde locatie' is een ruim begrip. Wat wordt hier exact mee bedoeld? Tien minuten rijafstand is al gauw tien kilometer.

Zie het antwoord op vraag 5.8.^A (*Bergingsovereenkomst*).

5.8.^C De in dit artikel gehanteerde definitie van het begrip loze rit wijkt af van de definitie die op dit moment geldt. Wat wordt hier nu feitelijk bedoeld en wat probeert Stichting IMN hiermee te bereiken? Er worden hoge eisen gesteld aan de aanrijdtijd, maar hier wordt de onderneming opgedragen om in voorkomende gevallen zomaar tien minuten in een andere richting te rijden om de opdracht uit te voeren als die overeenkomsten met het niet-aange troffen incident vertoont. Dit lijkt ons alleen acceptabel wanneer de gewijzigde locatie op de logische aanrijdroute van het ingezette bergingsvoertuig ligt, of niet meer dan 2 kilometer daar voorbij ligt in dezelfde rijrichting. Immers, zeker als een incident zich op de andere rijbaan, voor- of voorbij een afrit of zelfs op een afrit of parallelbaan bevindt, kan dit grote

gevolgen hebben voor de te kiezen aanrijroute. De nieuwe definitie voegt naar de mening van inschrijver niets toe. Mocht zij zijn gekozen omdat er regelmatig géén duidelijke op- of afrit wordt meegegeven waardoor een incident niet wordt aangetroffen, dan is dit precies het voorbeeld waarbij de berger naar onze mening wél recht zou moeten hebben op een loze rit. Immers, deze de berger dient dan veelal geheel opnieuw aan te rijden óf een andere aanrijdroute te kiezen om alsnog ter plaatse te komen. Ook wordt de bergingsonderneming bij door een onjuiste locatieverstreking de dupe van een onredelijke aanrijdtijd-beoordeling. Tot slot kan er in gevallen met meer dan 2 kilometer afwijking zelfs géén aanrijdtijd door het AIM bepaald worden (zie *Bergingsovereenkomst*, artikel 7). Het is daarmee ook in het belang van de SIMN dat de juiste locatie wordt vastgelegd en doorgegeven door het LCM. Fouten in de aansturing zouden naar onze mening niet voor rekening van de bergingsonderneming mogen komen. Graag zien wij deze nieuwe aanvullende bepaling verwijderd.

De wijziging is er op gericht om te voorkomen dat IM-opdrachten loos worden gemeld als dat niet nodig is. 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, dan heeft de berger in de lopende overeenkomst de mogelijkheid om de opdracht loos af te melden en de verkeerscentrale om een nieuwe opdracht te vragen. Hetzelfde geldt als de berger onderweg naar het incident uit een andere bron dan het LCM de juiste incidentlocatie doorkrijgt. Één keer rijden, twee keer factureren. Deze handelwijze is oneigenlijk, maar wordt in de lopende *Bergingsovereenkomst 2019 – 2022* contractueel niet uitgesloten. De nieuwe definitie is er op gericht om deze handelwijze te voorkomen. Zij heeft niet tot doel om de berger op een speurtocht naar de incidentlocatie te sturen. Zie ook het antwoord op vraag 5.8.^A (*Bergingsovereenkomst*).

- 5.9. De EMI-applicatie voorziet momenteel niet in de mogelijkheid om een melding te annuleren. EMI vereist echter wel een afmelding. Hoe kan dit op een voor de bergingsonderneming hanteerbare wijze worden georganiseerd?

De EMI-applicatie zal worden uitgebreid met de mogelijkheid om meldingen te annuleren.

- 6.3.1. In de *Bergingsovereenkomst* staat in artikel 6.3.1 dat bij bergingsopdrachten waarbij beveiliging van de incidentlocatie nodig is en waarbij de bergingsonderneming als eerste ter plaatse komt “het uitgangspunt is dat het wachten op beveiliging niet langer duurt dan tien minuten.” Hoe dient de berger te handelen na deze tien minuten?

De bergingsonderneming kan in die situatie, naar gelang de omstandigheden op de incidentlocatie, aan de betrokken wegbeheerder vragen om de onmiddellijke toewijzing van een beveiligingsopdracht of, als dat per saldo veiliger is dan nog langer

wachten, overgaan tot uitvoering van de berging. In extreme omstandigheden kan de bergingsonderneming besluiten om de incidentlocatie te verlaten totdat er beveiliging arriveert.

6.4.5.^A Een IM-melding moet binnen een uur afgemeld worden met de mogelijkheid om te corrigeren tot 72 uur na de melding. Dit is natuurlijk niet te doen voor de bedrijven die geen 24-uurs kantoorbezetting hebben. Het zou beter zijn om te eisen dat binnen vier uur op de eerstvolgende werkdag wordt afgemeld.

Het Elektronisch Meldsysteem Incident (“EMI”) stelt de chauffeur van een bergingsvoertuig in staat om zelf op de incidentlocatie een incident af te melden. Als het afmelden incidenteel een (werk-)dag later gebeurt, is dat geen onoverkomelijk probleem.

6.4.5.^B Op dit moment is het niet mogelijk een afgemelde EMI-opdracht te corrigeren, of een aanvullend kenteken af te melden. Ook is het niet mogelijk om in EMI meerdere dagen terug te scrollen of eerdere opdrachten op datum of meldnummer te zoeken. Daarnaast wordt niet inzichtelijk gemaakt bij welke partij het LCM verwacht dat de factuur wordt ingediend. In hoeverre is het mogelijk hier inzage in te verstrekken om de uitval van facturen terug te dringen?

Het zal in de nieuwe contractperiode mogelijk zijn om afmeldingen in EMI te corrigeren en aanvullende kentekens door te geven. De andere hier genoemde functionaliteiten zullen niet worden gerealiseerd. EMI is gemaakt om meldingen door te geven en af te melden, niet als instrument om de administratie van bergingsbedrijven te ondersteunen.

6.5.1. Melden binnen 12 uur lukt alleen als je tijdig afgemeld hebt. Zie dienaangaande de vraag over 6.4.5. Dit is zonder 24-uurs kantoorbezetting haast ondoenlijk. Het zijn bergers geen kantoorpersoneel. De limiet zou verplaats moeten worden naar de eerstvolgende werkdag.

Zie het antwoord op vraag 6.4.5.^A

7. Er zijn externe factoren die van invloed zijn op de aanrijdtijden. Zo werkt Rijkswaterstaat met behulp van automatisering aan het verkorten van de tijd tussen het moment van detectie van een incident en het moment van opdrachtverlening voor een berging. Veel bergingsbedrijven weten door snel uit te rijden de aanrijdtijden kort te houden. Door de automatisering wordt de marge voor de bergingsonderneming steeds lager. Dit geeft de berger minder kans om tijd te winnen door het zelf verzamelen van informatie over incidenten in de omgeving. Dit zal ertoe leiden dat de berger op het oog slechter presteert omdat deze wordt afgerekend op de periode tussen melding bij haar onderneming en de aankomst ter plaatse.

Hoe denkt Stichting IMN te kunnen waarborgen dat de bergingsondernemingen niet de dupe worden van een veranderde werkwijze vanuit haar opdrachtgevers?

Het doel van incident management is het zo snel mogelijk ongedaan maken van verkeersstoringen als gevolg van incidenten. Of de tijdwinst in dat proces wordt geboekt bij de meldende instantie of bij de bergingsonderneming, maakt voor de weggebruikers niet uit. Stichting IMN betwijfelt overigens dat meldingen steeds sneller worden gedetecteerd en evenzo steeds sneller na detectie aan de berger worden doorgegeven. In het werkproces van Rijkswaterstaat is in de afgelopen jaren een versnelling gerealiseerd, maar tegelijkertijd is de snelheid van de behandeling van politiemeldingen afgenomen. Stichting IMN verwacht dat bergers die hun eigen bronnen hebben om over incidenten te worden geïnformeerd voordat zij door het LCM worden benaderd te zijn daar ook in de komende contractperiode veel voordeel aan kunnen ontnemen.

7.1.^A In artikel 7.1 van de *Bergingsovereenkomst* staat dat voor 90% van de IM-opdrachten een aanrijdtijd moet worden behaald van minder dan 20:00 minuten overdag en 25:00 minuten in de nachturen. Deze normtijden zijn een gegeven. Echter de afstanden in sommige rayons zijn dusdanig dat vaak niet aan de norm van 90% kan worden voldaan. Hier kunnen diverse voorbeelden van worden gegeven. Waarom wordt hier geen rekening mee gehouden?

Deze norm heeft in alle bergingsovereenkomsten gestaan sinds de twintigste eeuw. De eis heeft nooit aanleiding gegeven voor discussie. Zij wordt bovendien gehandhaafd met inachtneming van een handhavingsdrempel van 10%.

7.1.^B Bij de beschrijving van de tijdvensters in artikel 7.1 van de *Bergingsovereenkomst* wordt geen onderscheid gemaakt tussen werkdagen en vrije dagen (weekeinde en feestdagen). Geldt de periode van 25 minuten voor alle dagen alleen in de nachturen of is hij op vrije dagen het gehele etmaal van toepassing.

De normtijd van 25 minuten geldt op alle dagen alleen voor de periode van 23:00 tot 05:00 uur.

7.3. Voor beveiligingsopdrachten geldt als eis dat het beveiligingsvoertuig niet meer dan één minuut na het bergingsvoertuig op de plaats van het incident dient te arriveren. Die verplichting geldt alleen als de beveiligingsopdracht in combinatie met de bergingsopdracht is verstrekt. Wat gebeurt er als het niet lukt om binnen één minuut na het bergingsvoertuig op de plaats van het incident te arriveren?

In dat geval zal Stichting IMN de berger oproepen om herhaling te voorkomen.

- 7.6. In de *Bergingsovereenkomst* staat in artikel 7.6 dat Stichting IMN de door haar van de bergingsonderneming ontvangen voertuiggegevens kan gebruiken voor het “het informeren van wegbeheerders en weggebruikers over (verwachte) aankomsttijden van bergingsvoertuigen en het verloop van bergingsopdrachten.” Hoe weet Stichting IMN welk voertuig de bergingsonderneming heeft aangestuurd naar een IM-melding?

Stichting IMN zal de bergingsonderneming vragen om haar, in aanvulling op de in de *Bergingsovereenkomst* (artikel 7.4) geregelde levering van locatie- en statusgegevens over bergingsvoertuigen, te voorzien van informatie over het voor elke bergingsopdracht ingezette bergingsvoertuig. Met veel bergingsondernemingen zijn hierover al separate overeenkomsten gesloten.

- 7.9.^A 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 aanrijtijd. 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.

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. Zie ook het antwoord op vraag 7.9.^B hieronder.

- 7.9.^B In rayons met relatief veel IM-opdrachten op het onderliggende wegennet moeten de aanrijdtijden aangepast worden. Er moet vaak omgereden worden om op de ongevalslocatie te komen omdat de wegen vol staan en de berger alleen achteraan in de file aan kan sluiten omdat het tweebaanswegen zijn zonder passeermogelijkheid. In artikel 7.9 van de *Bergingsovereenkomst* wordt vermeld dat stremmingen op het onderliggende wegennet niet gecompenseerd worden. Kunt u aangeven waarom niet?

Aanrijdtijden worden gecorrigeerd voor vertraging als gevolg van files op snelwegen en N-wegen. Dat is het wegennet waarop 99% van alle IM-opdrachten wordt uitgevoerd. Door geen compensatie te berekenen voor vertraging op andere wegen worden contractpartners van de 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.

7.10.^A Artikel 7.10 van de *Bergingsovereenkomst* bepaalt het volgende: “Aanrijdtijden worden beoordeeld per kwartaal. Onder kwartaal wordt verstaan iedere periode van drie maanden die begint op 1 januari, 1 april, 1 juli of 1 oktober. De Stichting IMN kan, als daar aanleiding toe is, besluiten om de aanrijdtijden per kalendermaand te beoordelen.” Wanneer is hier aanleiding toe?

Hier is aanleiding toe als in een rayon met meer dan vijftig registreerbare bergingsopdrachten per maand in de eerste maand van het kwartaal aanrijdtijden worden geregistreerd die meer dan drie minuten boven de overeengekomen maximale gemiddelde aanrijdtijd per rapportageperiode liggen. In dat geval wordt ook in de andere twee maanden van het betrokken kwartaal op maandbasis gerapporteerd en, zo nodig, gehandhaafd. Bij beoordeling van aanrijdtijden per kalendermaand zijn de performance-eisen (artikel 7.1 en 7.2) en handavingsmaatregelen (artikel 7.12 en 7.13) identiek aan die bij beoordeling van kwartaalcijfers.

7.10.^B Artikel 7.10 bepaalt dat de rapportageperiode voor de beoordeling van de aanrijdtijden één kwartaal betreft. Vervolgens wordt in de daarop volgende leden van artikel 7 teruggegrepen op deze rapportageperiode (dus van één kwartaal). Echter, in artikel 7.10 is tevens aangegeven dat Stichting IMN kan besluiten om de aanrijdtijden per kalendermaand te beoordelen. Inschrijver neemt aan dat, zelfs al zou Stichting IMN de aanrijdtijden per maand beoordelen, in de overige leden wordt gedoeld op de reguliere de rapportageperiode (van een kwartaal). (1) Klopt dit? Mocht inschrijver dit niet juist zien, dan (2) verzoekt inschrijver Stichting IMN om mede gelet op het transparantie- en gelijkheidsbeginsel toe te lichten hoe inschrijvers artikel 7.10 dan moeten lezen, in die zin dat voor inschrijvers duidelijk wordt wanneer de beoordeling plaatsvindt per maand in plaats van per kwartaal (3) waarbij wordt onderbouwd wat maakt dat een dergelijke maandelijkse beoordeling proportioneel zou zijn.

(1) Dit klopt niet. In artikel 7 wordt met opzet de term rapportageperiode gebruikt. Als wordt beoordeeld per maand (artikel 7.1, 7.2, 7.10, 7.11), dan wordt ook gehandhaafd per maand (artikel 7.12, 7.13).

(2) Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar het antwoord op 7.10^A.

(3) Een maandelijkse beoordeling is gewenst in situaties waarin de contractpartner de overeengekomen aanrijdtijd ernstig overschrijdt. Daarmee worden de belangen beschermd van bergingsondernemingen die de aanbesteding hebben verloren aan een lichtzinnige inschrijver die na inwerkingtreding van de overeenkomst ver boven de geoffreerde aanrijdtijden presteert. In een dergelijke situatie moet zo snel mogelijke ingegrepen kunnen worden zodat gegund kan worden aan de tweede inschrijver.

7.10.^c Is Stichting IMN genegen om de aanrijdtijden direct na vaststelling digitaal ter beschikking te stellen aan de bergingsonderneming? Zo kan deze haar performance immers sneller en adequater bijsturen. Nu wordt men eerst een maand na het aflopen van een kwartaal middels een niet muteerbaar pdf-bestand geïnformeerd en dient men alle data manueel te reviewen. Dit is een uiterst onwerkbaar situatie en draagt niet bij aan de verbetering van de performance.

Het vaststellen van aanrijdtijden vergt tijd. Eerst moeten bergers alle behandelde opdrachten afmelden. Daarna worden de automatisch vastgestelde aanrijdtijden aan een aantal controles en daaruit voortvloeiende correcties onderworpen. Dit betekent dat aanrijdtijden niet sneller aan IM-bergers kunnen worden gerapporteerd dan nu gebeurt. Het beschikbaar stellen van aanrijdtijden in een formaat dat aanpassing van data toelaat is niet wenselijk. Deze gegevens hebben juridische betekenis. Overigens staat de bergingsonderneming vrij om de gerapporteerde gegevens te kopiëren naar een digitaal formaat waarin wel wijzigingen kunnen worden aangebracht.

7.12. Worden bij gunning aan een combinatie de aanrijdtijden beoordeeld per combinant of voor de combinatie als geheel? En hoe werkt dit door in eventuele tariefverlagingen uit hoofde van artikel 7.13?

Bij contractering van een combinatie vindt de beoordeling van aanrijdtijden plaats op basis van alle in een rayon uitgevoerde opdrachten, dat wil zeggen voor de combinatie als geheel. Hetzelfde geldt voor eventuele tariefverlagingen uit hoofde van artikel 7.13. van de *Bergingsovereenkomst*. Een eventuele tariefverlaging is dus van toepassing op alle combinanten, ongeacht de mogelijke verschillen tussen de prestaties van individuele combinanten. Het staat combinanten vrij om dergelijke verschillen op onderling overeen te komen wijze met elkaar te verrekenen. Stichting IMN staat daarbuiten.

7 – 8. 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 plating field transparant te maken?

De handhaving van contractvoorwaarden gebeurt op basis van de in de *Bergingsovereenkomst* opgenomen bepalingen en voor alle gecontracteerde partijen op dezelfde manier.

8.2. Kan Stichting IMN de tekst van artikel 8.2 van de *Bergingsovereenkomst* juist formuleren? Ja. In de nieuwe versie van de *Bergingsovereenkomst* zijn de woorden “de bergingsonderneming” uit de eerste regel van dit artikel verwijderd.

8.7. In de eerste ronde van de aanbesteding stond in artikel 8.7. van de toen gepubliceerde bergingsovereenkomst de eis dat de maximale afstand van de gecertificeerde vestiging(-en) van de bergingsonderneming en het meest afgelegen wegvak op de IM-wegen in het rayon niet meer mocht bedragen dan veertig kilometer. Die afstandseis is relevant voor de kwaliteit van de dienstverlening, met name de klantvriendelijkheid. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om toe te lichten waarom de afstandseis geheel is komen te vervallen. Inschrijver merkt hierbij op dat de inzittende van het te bergen voertuig vaak emotioneel is en een lange rijdafstand tot de vestiging tot complicaties kan leiden met mogelijk risico's voor werknemers en anderen tot gevolg. Inschrijver merkt tevens op dat aanrijtijden los staan van de afstand tot de vestiging.

Stichting IMN is in de eerste ronde van de aanbesteding geconfronteerd met het bijna volledig wegvallen van de concurrentie tussen bergingsbedrijven. Zij moet in de tweede ronde alle mogelijkheden benutten om die concurrentie te doen herleven. Het schrappen van de afstandseis is daarvoor een belangrijk instrument.

9.^A Inschrijver is bij inschrijving gehouden aan twee plafonds: aanrijdtijd en tarief. Die plafonds heeft Stichting IMN met name vastgesteld aan de hand van het aantal meldingen. Inschrijver is bij uitvoering gehouden aan de geoffreerde aanrijdtijd en tarieven, maar is bij inschrijving wel beperkt door het plafond. Indien in het rayon het aantal meldingen drastisch minder wordt, heeft dit gevolgen voor de prijs van inschrijver. Dit is een risico dat inschrijver niet kan beheersen. Met dat risico kan inschrijver bovendien geen rekening houden bij inschrijving, vanwege de bedoelde plafonds. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om in de overeenkomst een regeling op te nemen waarmee een tariefcorrectie kan worden doorgevoerd, in het geval het aantal meldingen drastisch afneemt en aldus conform de staf-fel van Stichting IMN een hogere prijs had mogen worden geoffreerd. Indien Stichting IMN daartoe niet bereid blijkt, 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, het bedoelde risico volledig bij inschrijver neer te leggen.

Wijzigingen in het volume aan IM-opdrachten in een rayon behoren tot het ondernemersrisico van de bergingsonderneming. Dit geldt zowel voor het risico dat het aantal opdrachten lager uitvalt dan het cijfer in 2022 als voor de kans dat het aantal opdrachten hoger uitvalt. In de laatste drie contractperioden was steeds sprake van een sterke stijging van het aantal opdrachten ten opzichte van het niveau op het moment van aanbesteding. Het is goed mogelijk dat deze trend zich voortzet. Bezuinigingen bij wegbeheerders zouden er echter ook toe kunnen leiden dat de stijging van het aantal opdrachten in de komende contractperiode plaats maakt voor een daling. De vraag suggereert dat een daling van het aantal opdrachten in de loop van de contractperiode zou leiden tot een aanpassing van de toegestane maximumtarieven op

het moment van aanbesteding. Dit is niet juist. De maximumtarieven zijn gebaseerd op de aantallen IM-opdrachten in 2022. De ontwikkeling van het aantal meldingen in volgende jaren brengt daarin geen verandering. Het is, samenvattend, aan de inschrijver om de betrokken risico's in te schatten en op basis daarvan een verantwoorde aanbieding te doen. De gestelde plafonds laten daarvoor naar het oordeel van Stichting IMN voldoende ruimte.

- 9.^B Inschrijver is bij inschrijving gehouden aan twee plafonds: aanrijdtijd en tarief. Die plafonds heeft Stichting IMN met name vastgesteld aan de hand van het aantal meldingen. Inschrijver is bij uitvoering gehouden aan de geoffreerde aanrijdtijd en tarieven, maar is bij inschrijving wel beperkt door het plafond. Indien in het rayon IM-wegen worden toegevoegd, heeft dit gevolgen voor de (kost)prijs van inschrijver. Bovendien loopt inschrijver het risico dat hij de geoffreerde aanrijdtijd niet meer kan halen (hetgeen kan leiden tot tariefverlaging en zelfs ontbinding). Dit zijn risico's die inschrijver niet kan beheersen. Met die risico's kan inschrijver bovendien geen rekening houden bij inschrijving, vanwege de bedoelde plafonds. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om in de overeenkomst een regeling op te nemen waarmee een tariefcorrectie kan worden doorgevoerd, alsmede een wijziging in aanrijdtijden, in het geval IM-wegen worden toegevoegd aan het rayon. 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.

Het toevoegen van nieuwe IM-wegen of afvoeren van bestaande IM-wegen gebeurt zelden en heeft in de meeste gevallen nauwelijks invloed op de werkdruk in een rayon. Het effect van dergelijke mutaties op de kostprijs en gemiddelde aanrijdtijden van een IM-berger zijn in de meeste gevallen verwaarloosbaar. Het is aan de inschrijver om de betrokken risico's in te schatten en op basis daarvan een verantwoorde aanbieding te doen. De gestelde plafonds laten daarvoor naar het oordeel van Stichting IMN voldoende ruimte.

- 9.^C Uitbreiding of wijziging van het IM-netwerk kan gevolgen hebben voor de haalbare gemiddelde aanrijdtijd. Als een wegvak wordt toegevoegd dat ervoor zorgt dat de gemiddelde aanrijdtijd omhoog gaat, dan heeft dat zowel organisatorische als financiële gevolgen voor de berger. Worden de voorwaarden dan ook aangepast voor dat rayon en welke argumenten liggen ten grondslag aan uw keuze?

Zie het antwoord op vraag 9.^B

9.^D In artikel 9 van de *Bergingsovereenkomst* wordt een vast tarief gehanteerd, met enkele uitzonderingen daarop en een toe te passen indexering. Tijdens de uitvoering kunnen zich echter diverse wijzigingen voordoen, die tot (aanmerkelijke) kostenstijging kunnen leiden. Inschrijver verzoekt Stichting IMN expliciet aan te geven hoe wordt omgegaan met de volgende wijzigingen tijdens de contractperiode:

- milieuzones
- strengere overheidseisen qua uitstoot
- veranderende regelgeving
- wijziging in maximale toegestane gewicht voor personenautorijbewijzen (bijvoorbeeld de mogelijke wijziging dat hieronder ook gaan vallen elektrische voertuigen tot 4.250kg, waardoor de bergingsondernemer zwaarder, kostbaarder materieel, dan voorzien, moet inzetten).

Inschrijver merkt hierbij expliciet op dat zij dat zij deze risico's niet kan beheersen en met die risico's bovendien geen rekening kan houden bij inschrijving vanwege de plafonds met betrekking tot tarief en aanrijdtijd. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om in de overeenkomst een regeling op te nemen waarmee een tariefcorrectie kan worden doorgevoerd, alsmede een wijziging in aanrijdtijden, indien genoemde risico's zich daadwerkelijk voordoen. 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.

Het is aan de inschrijver om de betrokken risico's in te schatten en op basis daarvan een verantwoorde aanbieding te doen. De gestelde plafonds laten daarvoor naar het oordeel van Stichting IMN voldoende ruimte. Stichting IMN maakt een uitzondering voor de mogelijk optredende verplichting om IM-bergingen uit te voeren met elektrische bergingsvoertuigen. Daarover zullen in de komende periode nadere, landelijke afspraken worden gemaakt. Voor wat betreft het bergen van voertuigen met een totaal gewicht van 4.250 kilogram zijn verwezen naar het antwoord op de vragen over artikel 1.6 van de *Bergingsovereenkomst*.

9.^E Inschrijver is bij inschrijving gehouden aan twee plafonds: aanrijdtijd en tarief. Die plafonds heeft Stichting IMN met name vastgesteld aan de hand van het aantal meldingen. Inschrijver is bij uitvoering gehouden aan de geoffreerde aanrijdtijd en tarieven, maar is bij inschrijving wel beperkt door het plafond. Indien inschrijver tijdens uitvoering instaat blijkt een snellere gemiddelde aanrijdtijd te realiseren, had zij een hoger maximaal tarief mogen offereën, aangezien zij dan hoger zou zijn ingeschaald in de staffel van Stichting IMN. Inschrijver verzoekt Stichting IMN om in de overeenkomst een regeling op te nemen waarmee een tariefcorrectie kan worden doorgevoerd, alsmede een wijziging in aanrijdtijden, in het geval inschrijver snellere gemiddelde aanrijdtijden realiseert tijdens uitvoering en

daarmee hoger wordt ingeschaald in de staffel van Stichting IMN. 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.

Het is aan elke inschrijver om de haalbare aanrijdtijden in elk rayon in te schatten en op basis daarvan een verantwoorde aanbieding te doen. De gestelde plafonds laten daarvoor naar het oordeel van Stichting IMN voldoende ruimte.

9.1.1.^A Artikel 9.1.1 van de *Bergingsovereenkomst* bepaalt het volgende: “Voor de berging van een schadevoertuig overeenkomstig artikel 5.1 of een onbeheerd achtergelaten voertuig overeenkomstig artikel 5.3. geldt het basistarief. In het basistarief zijn de volgende kosten inbegrepen:

- de kosten voor de uitvoering van de bergingswerkzaamheden, uitgaande van een maximale totale tijdsbesteding van 1,5 uur
- de kosten voor het bieden van onderdak aan de inzittenden gedurende maximaal een uur
- de kosten voor het gedurende maximaal 72 uur stallen van het voertuig.

Het basistarief kan voor elk geborgen schadevoertuig in rekening worden gebracht.”

Wat mag er na één uur onderdak voor de inzittenden in rekening worden gebracht?

Over de hiervoor toepasselijke vergoeding dient per geval een afspraak te worden gemaakt met de betrokken alarmcentrale.

9.1.1.^B Voor het opvangen van klanten opvangen staat maximaal een uur. Niet altijd is er binnen een uur een oplossing. Klanten buiten zetten doe je niet. Kan je extra kosten in voorkomend geval doorbelasten aan iemand? De komst van een taxi of inzet van vervangend vervoer kan soms lang duren. In kleine bedrijven moet de berger gewoon zijn volgende klus doen.

Dergelijke extra kosten kunnen in rekening worden gebracht aan de opdrachtgever.

Zie het antwoord op vraag 9.1.1.^A

9.2. Het stallingstarief in de nieuwe overeenkomst is niet marktconform. Het huidige tarief is wel marktconform en bedraagt exclusief de indexering op 1 april 2023 € 13,09 per dag. Graag ziet inschrijver deze negatieve indexering tenietgedaan in de aanbesteding.

Het in de *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* opgenomen stallingstarief is door de Stichting IMN getoetst aan de tarieven van andere opdrachtgevers. Dat leert dat dit tarief wel marktconform is.

9.3.2. De verplichting tot het aanleveren van foto's staat haaks op de beperking die in artikel 6.4.6 aan het aan derden ter beschikking stellen van beeldmateriaal wordt gesteld.

Het LCM en de alarmcentrale zijn in het verband van deze overeenkomst geen derden, maar contractpartij.

9.4.^A Voor de stalling van een ernstig beschadigd elektrisch voertuig geldt een tarief € 17,00. Bij gewone auto's is dat €13,00. Dit is geen juiste verhouding met het oog op de ruimte die in verband met veiligheid voor een elektrisch voertuig moet worden gereserveerd.

Het bedrag van € 17,00 is een opslag op het normale tarief van € 13,00. Dat is samen € 30,00.

9.4.^B Het tarief voor het gebruik van de salvagecontainer is niet marktconform. Het huidige tarief is wel marktconform en bedraagt exclusief de indexering op 1 april 2023 € 522,50. Graag ziet inschrijver deze negatieve indexering tenietgedaan in de aanbesteding.

Het tarief is naar het oordeel van de Stichting IMN wel marktconform en wijkt ook niet sterk af van het tarief dat na 1 april 2023 in de lopende overeenkomst van toepassing is.

9.5. Het uurtarief voor standby-werkzaamheden is niet marktconform. Het huidige tarief is wel marktconform en bedraagt exclusief de indexering op 1 april 2023 € 70,93. Graag ziet inschrijver deze negatieve indexering tenietgedaan in de aanbesteding.

Het tarief voor standby-werkzaamheden is naar het oordeel van de Stichting IMN wel marktconform.

10.1 Welke garantie kan de Stichting IMN geven dat de vergoeding voor stallingsdagen door de opgegeven alarmcentrale wordt betaald, als aan de inhoud van dit artikel wordt voldaan? De praktijk is dat steeds vaker de alarmcentrale aangeeft deze kosten niet te willen vergoeden. Kan de bergingsonderneming, conform de tekst in de derde alinea van Hoofdstuk 2 van de Aanbestedingsleidraad, deze niet-verhaalbare kosten bij het LCM declareren?

Elke bij de Stichting IMN aangesloten alarmcentrale is partij in deze overeenkomst en uit dien hoofde verplicht om haar na te komen. De passage in Hoofdstuk 2 van de *Aanbestedingsleidraad* ziet uitsluitend op niet verzekerde voertuigen.

10.4.^A Als de berging van een onverzekerd voertuig plaatsvond op een IM-weg in het onderliggend wegennet (dus geen A-weg) en de kosten van die berging niet op de eigenaar van het voertuig kunnen worden verhaald, kan de bergingsonderneming de bergingskosten in rekening brengen bij het LCM. In dat geval geldt voor te factureren stallingskosten een maximum van zeven dagen. Wie is daarna verantwoordelijk voor verwerking van het voertuig, Stichting IMN of de bergingsonderneming?

De bergingsonderneming.

10.4.^B In praktijk kan een bergingsonderneming voor onverzekerde voertuigen momenteel alleen alle bergings- en stallingskosten declareren wanneer het voertuig uiterlijk op de derde dag na berging wordt aangemeld bij het LAW. Als de bergingsonderneming het voertuig later aanmeldt, loopt men immers de vergoeding voor de tussenliggende stallingsdagen mis én neemt het LCM pas later de verantwoordelijkheid voor het beheer en de bekostiging van de stalling van het voertuig. Veel van deze voertuigen worden echter binnen zeven dagen tóch opgehaald, wat tot gevolg heeft dat het merendeel van de voertuigen voor veel nodeloze administratieve rompslomp zorgen voor zowel de bergingsonderneming als het LCM. In hoeverre is het mogelijk om het beheer van onbeheerd achtergelaten voertuigen door het LCM op een digitale wijze in te richten? Denk aan het uploaden van formulier en foto's naar een portal, liefst via een API, zodat ook de status van het dossier (datum en tijd van ophalen enzovoorts) automatisch kan worden bijgewerkt?

Invoering van de voorgestelde werkwijze is op dit moment niet voorzien.

10.7.^A De verantwoordelijke alarmcentrale zal ingevolge de *Bergingsovereenkomst* facturen binnen dertig dagen moeten betalen. In de praktijk wordt die verplichting niet nageleefd. Op welke wijze garandeert Stichting IMN dat de alarmcentrales zich aan de betaaltermijn van dertig dagen houden? Kan bij overschrijding van betalingstermijn aan de alarmcentrales een kredietvergoeding in rekening worden gebracht door de door Stichting IMN gecontracteerde bergingsbedrijven?

De *Bergingsovereenkomst* wordt mede namens de bij de Stichting IMN aangesloten alarmcentrales gesloten. Dat betekent dat deze partijen op de gestelde betaaltermijn aangesproken kunnen worden. De *Bergingsovereenkomst* voorziet niet in het in rekening brengen van een kredietvergoeding.

10.7.^B Niet elke alarmcentrale betaalt binnen dertig dagen. Hoe daarmee om te gaan?

Zie het antwoord op vraag 10.7.^A

10.7.^C Hoe gaat Stichting IMN garanderen dat betaling van de opdrachten ook binnen 30 dagen geschiedt? De praktijk bij enkele alarmcentrales is dat zelfs na de tijdige aanmelding niet eens binnen 30 dagen een garantstelling (lees: opdrachtnummer) wordt verstrekt. Dit blokkeert ook de uitvoering van artikel 10.6.

Zie het antwoord op vraag 10.7.^A

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

2-3 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. Verzoeken deze vraag met ja of nee beantwoorden en dat antwoord te onderbouwen.

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.

3G De *Kwaliteitseisen* stellen dat de belettering van voertuigen dient te zijn uitgevoerd in blauw (RAL 5013) of zwart. Er zijn echter nog altijd IM-bergers die met voertuigen rijden waarop rode belettering is aangebracht.

Dergelijke voertuigen mogen voor het uitvoeren van IM-werkzaamheden niet worden gebruikt (*Bergingsovereenkomst 2023 – 2026*, artikel 8.6). Dat geldt ook in de lopende contractperiode (*Kwaliteitseisen 2019 – 2022*, 3E).

5B Op het certificaat dient te staan dat de bergingsonderneming voldoet aan de *Kwaliteitseisen 2023 – 2026 (II)*. Betekent dit dat alle bergingsbedrijven opnieuw gekeurd en gecertificeerd moeten worden?

Nee. Deze eis geldt alleen als het certificaat is gebaseerd op de *Kwaliteitseisen 2023- 2026 (II)* ('s-Gravenhage, 28 februari 2023). De voor de volledigheid aangevulde *Bergingsovereenkomst 2023 – 2026* (artikel 8.1.) bepaalt dat ook certificaten volgens de *Kwaliteitseisen 2023 – 2026* ('s-Gravenhage, 20 mei 2022) worden geaccepteerd, net als certificaten volgens de *Kwaliteitseisen 2019 - 2022* ('s-Gravenhage, 8 juni 2018) die zijn afgegeven vóór 15 mei 2022 en waarvan de looptijd niet is verstreken.

5. Andere Vragen

Level playing field

Hoe garandeert Stichting IMN in deze aanbesteding een *level playing field* en eerlijke concurrentie? De in de eerste ronde van aanbesteding door sommige bergingsondernemingen geoffreerde voorwaarden zijn door Stichting IMN gedeeld met andere partijen, die in de tweede ronde van de aanbesteding directe concurrent van deze bergingsondernemingen zijn. Is Stichting IMN bereid om alle tarieven en aanrijdtijden te delen om het verstoorde *level playing field* te herstellen? Het gaat dan zowel om de in de nu lopende bergingsovereenkomsten opgenomen voorwaarden als om de voorwaarden die zijn geoffreerd in de ingetrokken eerste ronde van de aanbesteding 2023 -2026. Stichting IMN wordt verzocht het antwoord op deze vraag te onderbouwen.

Het verloop van de eerste ronde van de aanbesteding kan door marktpartijen worden gebruikt als achtergrondinformatie bij het voorbereiden van hun eventuele inschrijving in de tweede ronde. In de eerste plaats weten alle marktpartijen door welke bergingsondernemingen er op elk rayon is ingeschreven en dus welke verrassende inschrijvingen er in de eerste ronde waren. Verder weten alle verliezende inschrijvers in de rayons waarin eerste instantie een gunningsbeslissing was genomen wat het puntentotaal was van de winnende inschrijving. Tot slot is in de beroepsprocedure van de eerste ronde van de aanbesteding in een enkel geval informatie over de door een bergingsonderneming geoffreerde voorwaarden bij andere inschrijvers terecht gekomen. Stichting IMN bestrijdt dat deze bronnen van informatie de eerlijke concurrentie in de tweede ronde van de aanbesteding zouden belemmeren. De informatie over het verloop van de eerste ronde is ofwel bekend aan alle inschrijvers in de eerste ronde ofwel, als het om rayonspecifieke informatie gaat, aan alle inschrijvers in elk betrokken rayon. De informatie die bekend is geworden in de beroepsprocedure heeft geen commerciële waarde nu de daarbij voor enkele rayons bekend geworden voorwaarden ver boven de in de tweede ronde voor een geldige inschrijving toegelaten maxima liggen. Dit betekent dat er geen aanleiding is om

marktpartijen te informeren over de voorwaarden die op dit moment in alle rayons van kracht zijn, noch over de voorwaarden die door alle deelnemers in de eerste ronde van de aanbesteding zijn geoffreerd.

N507

In de rayonindeling wordt nog gesproken over de N507. Deze weg is enkele jaren geleden van naam veranderd en heet nu N194.

Dit is juist en zal worden gecorrigeerd.