



Stichting Incident Management Nederland

## Tweede Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II)

Addendum

Tweede Nota van Inlichtingen 2023 – 2026 (II) Addendum 230328/IWW/iww  
's-Gravenhage, 28 maart 2023

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Vraag over de <i>Aanbestedingsleidraad 2023 – 2026 (II)</i>	4

## 1. Inleiding

In de op de 20 maart gepubliceerde Tweede Nota van Inlichtingen is één van de gestelde vragen per abuis onbeantwoord gebleven. Vragensteller heeft Stichting IMN hier heden op geattendeerd en gevraagd om uitstel van de procedure zodat partijen voldoende tijd hebben om het antwoord op de vraag te beoordelen. De bedoelde vraag wordt in voorliggend *Addendum* alsnog beantwoord. De aanbesteding wordt niet uitgesteld. Stichting IMN en alle deelnemers aan de aanbesteding hebben er belang bij dat de procedure zonder verdere vertraging wordt afgerond. Daar komt bij dat gestelde vraag voor een belangrijk deel ook in de (eerste) *Nota Van Inlichtingen* aan de orde is geweest (antwoord op vraag 6E<sup>G</sup>). De vraag leidt verder niet tot wijziging van de aanbestedingsdocumenten. Op grond van deze overwegingen en onder verwijzing naar artikel 2.54 lid 2 van de *Aanbestedingswet 2012* acht Stichting IMNN uitstel van de procedure niet opportuun.

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

6<sup>E</sup> Stichting IMN geeft aan in *Nota van Inlichtingen II* dat: “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.” Deze aanname van Stichting IMN is niet juist en bovendien leidt dit tot ongelijkheid. Dat komt omdat lang niet iedere bergingsonderneming en chauffeur over de bedoelde mogelijkheid beschikt. Zo staan de meeste Algemene Politieverordeningen het parkeren van vrachtwagens binnen de bebouwde kom niet toe. Daarnaast nemen in de markt de eisen van zero emissie steeds meer toe, wat maakt dat de suggestie van Stichting niet meer mogelijk is (zal zijn). Tot slot geldt voor bepaalde rayons dat er ook diverse dagen zijn waarop géén of nauwelijks meldingen binnen komen. Het is in die rayons niet te doen om continu een chauffeur (dagenlang) op een zogenaamde strategische locatie (mocht die er al zijn) te stationeren. Hoewel dat de aanrijtijd zou borgen, zou dat aanzienlijk hogere kosten met zich brengen, die vervolgens niet kunnen worden doorbelast vanwege de maximumtarieven. Er ontstaat aldus wel degelijk ongelijkheid, omdat de bedoelde mogelijkheden om de aanrijtijden te verkorten lang niet in alle rayons gelden. Inschrijver verzoekt Stichting IMN de maximale tarieven of het aantal minuten per prijs staffel te verruimen dan wel aan te passen, zodat deze niet meer afhankelijk zijn van de aanrijtijden. Daarmee wil inschrijver overigens niet zeggen dat Stichting IMN geen maximum aanrijtijden kan hanteren, maar stelt inschrijver een ont koppeling voor ten opzichte van het tarief. Mocht Stichting daartoe niet bereid zijn, stelt inschrijver voor om ook een koppeling te maken met het aantal kilometer IM-wegen per rayon. Dit, aangezien de aanrijtijd wel degelijk afhankelijk is van de uitgestrektheid van rayons. Indien Stichting IMN ook daartoe niet bereid blijkt, dan verzoekt inschrijver aan Stichting IMN expliciet te onderbouwen wat maakt dat het proportioneel is om het plafond te hanteren, met aanrijtijden, zonder dat rekening wordt gehouden met de afstand die een bergingsonderneming daarvoor moet afleggen. Dit onder meer in het licht van het

gelijkheidsbeginsel, transparantiebeginsel en (zoals gezegd) het proportionaliteitsbeginsel. Volgens inschrijver zou Stichting IMN moeten kijken naar de realistische en werkelijke afstanden, aanrijdtijden en tarieven, zodat daadwerkelijk een marktconforme inschrijving kan worden gedaan en bovendien een gelijk speelveld wordt gecreëerd.

De praktijk leert dat er geen systematisch verband is tussen de in een rayon behaalde aanrijdtijden en de omvang van dat rayon. Evenmin is er een systematisch verband tussen de omvang van een rayon en de in dat rayon geldende tarieven. Het is de kwaliteit van de planning en organisatie van de bergingsonderneming die bepaalt welke aanrijdtijden worden gehaald. In veel rayons met een groot aantal kilometers IM-weg worden zeer goede aanrijdtijden behaald en evenzo worden in een groot aantal kleine IM-rayons juist relatief hoge gemiddelde aanrijdtijden gerealiseerd. Voor de geldende tarieven geldt en gold in eerdere contractperioden hetzelfde. Dat sluit aan bij het feit dat de *Bergingsovereenkomst* geen eisen stelt aan de locatie van waaruit een bergingsvoertuig vertrekt. Het is aan de bergingsonderneming om hiervoor de meest strategische locaties te selecteren. Binnen de bebouwde kom is het niet overal toegestaan om vrachtauto's te parkeren, maar de ervaring leert dat dit op veel andere plaatsen wel kan. Het zero emissie beleid van sommige wegbeheerders staat hier los van. Dit heeft betrekking op zeer specifieke gebieden die vrijwel altijd ook een verbod kennen op het parkeren van vrachtauto's, maar minder groot zijn dan de gebieden waarin het genoemde parkeerverbod van kracht is. Het selecteren van geschikte vertreklocaties staat los van het aantal meldingen in een rayon. De vraag suggereert dat het kiezen van strategische vertreklocaties vraagt om het dagenlang standby zetten van chauffeurs. Dat is niet zo. Zoals gezegd zijn er veel chauffeurs die buiten en soms ook tijdens kantooruren een bergingsvoertuig mee naar huis nemen. Deze voertuigen komen pas in actie als er een melding aan hen wordt doorgegeven door de planningsafdeling van de bergingsonderneming. Wat hiervan zij: het is niet aan Stichting IMN om te bepalen hoe de bergingsonderneming zorgt voor het behalen van zo goed mogelijke aanrijdtijden. Dit is een taak van de onderneming. In dat verband is van belang dat ook in de vijf voorgaande aanbestedingen, alsook in de eerste ronde van deze aanbesteding, is gewerkt met een nagenoeg identieke indeling van het land in grotere en kleinere rayons en met strenge en voor een belangrijk deel in alle rayons gelijke eisen op het gebied van aanrijdtijden. Dit heeft in geen van die aanbestedingen aanleiding gegeven tot vragen of opmerkingen over de noodzaak van aangepaste voorwaarden in rayons met een groot aantal kilometers IM-weg. Op grond van deze overwegingen meent Stichting IMN dat er geen aanleiding is om de maximumtarieven en hun verband met de te offeren aanrijdtijden aan te passen naar gelang de omvang van elk rayon. Zij meent dat deze keuze door de gegeven overwegingen ook voldoende en expliciet wordt onderbouwd.