



Stichting Incident Management Nederland

Tweede Nota van Inlichtingen 2019 - 2022

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

Tweede Nota van Inlichtingen 2019 - 2022 180608/IWW/iww
's-Gravenhage, 8 juni 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Mededelingen	4
3.	Vragen over de <i>Aanbestedingsleidraad 2019 - 2022</i>	6
4.	Vragen over de <i>Bergingsovereenkomst 2019 - 2022</i>	15
5.	Vragen over de <i>Kwaliteitseisen 2019 - 2022</i>	22
6.	Andere vragen	26

1. Inleiding

Op 25 mei 2018 publiceerde de Stichting IMN de *Nota van Inlichtingen* met betrekking tot de aanbesteding van *Bergingsovereenkomsten* voor de contractperiode 2019 – 2022. Geïnteresseerde partijen is de gelegenheid geboden om naar aanleiding daarvan aanvullende vragen te stellen. Door verschillende partijen is van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Verder heeft de Stichting IMN informatie ontvangen van Rijkswaterstaat over de geplande structurele standby-werkzaamheden.

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

2. Mededelingen

Structurele Standby-werkzaamheden

Rijkswaterstaat heeft een besluit genomen over de opdrachtverlening voor de uitvoering van structurele standby-werkzaamheden. Op grond daarvan is de tekst van paragraaf 3.2 van de *Aanbestedingsleidraad 2019 - 2022* aangepast. De tekst van deze paragraaf luidt nu als volgt:

"Rijkswaterstaat heeft besloten om op twintig locaties in achttien rayons over te gaan tot opdrachtverlening voor de uitvoering van structurele standby-werkzaamheden (artikel 5.6 van de *Bergingsovereenkomst*) aan de gecontracteerde IM-berger. De werkzaamheden zullen plaatsvinden op werkdagen tussen 06:00 en 09:00 uur in de ochtend en tussen 15:00 en 18:00 uur in de middag. Rekening houdend met vakantieperioden komt dit per standby-locatie neer op een inzet van zes uur per dag gedurende ongeveer 230 werkdagen per jaar."

"Aan inschrijvers wordt gevraagd om bij het indienen van een offerte voor één van de betrokken rayons rekening te houden met deze extra werkzaamheden. De Stichting IMN wijst er op dat in twee rayons, NH135 en ZH154, twee standby-locaties voorkomen. In de andere zestien rayons gaat het om één locatie. De standby-werkzaamheden hebben een looptijd van drie jaar. Afspraken over de exacte opstellocatie van het standby-voertuig in een rayon worden in overleg gemaakt na definitieve gunning."

"De rayons en locaties waar structurele standby-werkzaamheden dienen te worden verricht, zijn vermeld in onderstaande tabel."

"

Weg	Oprit	Locatie	Rayon
A2	15	Geldermalsen	GL260
A27	22	Nieuwendijk	NB305
A58		Verzorgingsplaats Kriekampen	NB320
A10	8	Amsterdam-Oud Zuid	NH131
A10	2	Amsterdam-Sloterdijk	NH132
A9	7	Badhoevedorp	NH133
A1	2	Diemen	NH135
A9	3	Amsterdam-Zuidoost	NH135
A2	3	Abcoude	U207
A12	14A	Harmelen	U216
A4	8	Leidschendam	ZH154
A4	6A	Zoeterwoude-Rijndijk	ZH154
A4	10	Plaspoelpolder	ZH156
A12	5	Nootdorp	ZH157
A12	11	Gouda	ZH158
A13	10	TU Delft	ZH161
A16	26	Kralingen	ZH163
A13	11	Berkel en Rodenrijs	ZH164
A15	24	Sliedrecht-West	ZH177
A2	11	Vianen	ZH179

"

Definitieve versies aanbestedingsdocumenten

Op basis van de inhoud van deze *Nota van Inlichtingen* zijn aanpassingen doorgevoerd in de aanbestedingsdocumenten. Tevens zijn kleine redactionele aanpassingen doorgevoerd. De aangepaste en enige geldige versies van de aanbestedingsdocumenten zijn gedateerd 8 juni 2018.

Minimale Aanrijdtijd

Aan artikel 7.7 van de *Bergingsovereenkomst* is na de zin "De aanrijdtijd is gelijk aan de periode tussen de starttijd en eindtijd" de volgende zin toegevoegd: "Daarbij geldt een minimum van 0:00 minuten."

3. Vragen over de *Aanbestedingsleidraad 2019 - 2022*

- 1.1 ^A De Stichting IMN geeft aan dat zij niet op de hoogte is van het in een eerdere vraag genoemde convenant tussen Rijkswaterstaat en de ANWB, welk convenant in het kader van *Wet Openbaarheid van Bestuur* openbaar is. Tevens stelt de Stichting IMN dat zij niet bevoegd is om bedrijven te verbieden of toe te staan om op de vluchtstrook te stoppen. De oorspronkelijke vraag van inschrijver zag echter niet toe op het verbieden dan wel toestaan van de ANWB om te stoppen op de vluchtstrook. Inschrijver verzocht slechts aan de Stichting IMN om aan gegunde opdrachtnemers vrijstelling te verlenen om te stoppen op de vluchtstrook voordat ze een melding hebben ontvangen. Om eerlijke concurrentie te bevorderen en om te borgen dat inderdaad ‘alle bergingen van personen voertuigen op IM-wegen door één landelijk netwerk van bergingsbedrijven snel en veilig worden uitgevoerd’, wil inschrijver de mogelijkheid hebben om op de vluchtstrook veiligheidsmaatregelen te nemen ten behoeve van het gestrande voertuig en de inzittenden en de bijbehorende melding aan te maken. Is de Stichting IMN bereid gevraagde vrijstelling te verlenen?

Nee. De Stichting IMN is daartoe niet bevoegd. Voor het overige zij verwezen naar het antwoord dat in de *Nota van Inlichtingen* op deze vraag is gegeven.

- 1.2 ^A In de *Aanbestedingswet 2012* is duidelijk omschreven aan welke criteria de aanbestedende partij dient te voldoen. Op grond van welke wettelijke artikelen en feiten sluit de Stichting IMN bepaalde artikelen van deze wet uit voor haar tender 2019-2022?

Zoals vermeld in de *Aanbestedingsleidraad*: “Stichting IMN is geen publiekrechtelijke instelling. Zij past vrijwillig de Europese openbare aanbestedingsprocedure toe zoals beschreven in afdeling 2.2.1. van de *Aanbestedingswet 2012*.”

- 1.2 ^B Het hoofdbestuur van de Stichting IMN bestaat uit 1 zetel van Rijkswaterstaat en 1 zetel vanuit de deelnemende alarmcentrales. Dit houdt in dat Rijkswaterstaat voor 50% participeert dan wel inspraak heeft op het beleid van de Stichting IMN en de Stichting IMN in deze verplicht is een Europese aanbesteding uit te voeren met als juridisch gevolg dat de

Stichting IMN valt onder de aanbestedingsregels welke gelden voor de overheid en aldus gebonden is aan de inkoopregels van de overheid. Hierop is wetgeving van toepassing die bepaalt dat er niet onder kostprijs mag worden aanbesteedt. Kan de Stichting IMN aangeven waarom zij wél een minimumtarief onder kostprijs aanbesteedt?

Het bestuur van de Stichting IMN bestaat uit personen die worden benoemd door de in de Stichting IMN participerende alarmcentrales. De Stichting IMN bestrijdt dat het in de aanbesteding opgenomen minimumtarief lager ligt dan de kostprijs voor de gevraagde diensten (zie het antwoord op vraag 6D ^D).

3.2 ^A Er zijn achttien rayons waarin Rijkswaterstaat overweegt om over te gaan tot opdrachtverlening voor de uitvoering van structurele standby-werkzaamheden. Elke inschrijver dient dus in staat te zijn om de structurele standby-werkzaamheden te verrichten en daarmee over voldoende capaciteit (materiaal, materieel en personeel) te beschikken. Daarbij dient te allen tijde conform de *Arbeidstijdenwet* te worden gehandeld. Op welke wijze gaat Stichting IMN toetsen of elke inschrijver over voldoende capaciteit (materiaal, materieel en personeel) beschikt?

De Stichting IMN toetst dit niet. Inschrijvers garanderen dat zij de werkzaamheden in het verband van de *Bergingsovereenkomst* naar behoren uitvoeren. De Stichting IMN ziet er op toe dat dit ook gebeurt en neemt als dat niet zo is handhavingsmaatregelen, waarbij ook de mogelijkheid bestaat tot ontbinding van de overeenkomst.

3.2 ^B Inschrijver neemt aansluitend op de vraag onder 3.2. ^A aan dat toetsing plaats vindt conform de uitspraak van het Europese Hof (Arrest in zaak C-518/15) aangaande thuiswachtendiensten. Daarbij wordt gesteld dat de pikettijd bestempeld moet worden als arbeidstijd. Een medewerker kan dus niet overdag van 08.00 tot 17.00 uur werken, vervolgens een voertuig mee naar huis nemen, oproepbaar zijn voor meldingen en de volgende dag wederom om 08.00 uur beginnen. Is deze aanname correct?

De Stichting IMN gaat er van uit dat de inschrijver voldoet aan alle wettelijke eisen, ook die met betrekking tot arbeidstijden (zie verder het antwoord bij 3.2 ^A).

3.2 ^C Op de eerder gestelde vraag of het standby-voertuig op een vaste locatie staat of patrouilleert heeft de Stichting IMN geantwoord dat het gaat om een vaste standby-locatie. Indien een opdrachtnemer die standby staat wordt opgeroepen voor het uitvoeren van een berging, dient dan een vervangend bergingsvoertuig genoemde standby-locatie direct in te nemen?

Ja. De Stichting IMN zal de in de *Bergingsovereenkomst* in artikel 5.6.1 de volgende zin toevoegen: "Bij de inzet van het standby-voertuig voor de uitvoering van een berging, dient dat bergingsvoertuig op de standby-locatie zo snel mogelijk te worden afgelost door een vervangend bergingsvoertuig."

- 4 In de *Aanbestedingsleidraad* staat de volgende passage: ‘Ook kan het gebeuren dat het wegnemen waarop incident management van toepassing is na publicatie van de aanbestedingsstukken wordt uitgebreid of beperkt.’ Inschrijver begrijpt dat er twee maal per jaar wijzigingen in de rayonindeling kunnen worden doorgevoerd. Dit betreft merendeels kleine wijzigingen met een beperkte invloed op de opdrachtwaarde. Echter wanneer het wijzigingen betreft die een grote invloed hebben op de opdrachtwaarde, bijvoorbeeld bij een noord-zuid verdeling in Rotterdam, dan dient ons inziens de inschrijver hiervoor gecompenseerd te worden. Hoe staat de Stichting IMN hier tegenover?

Wijzigingen van rayongrenzen die een grote invloed hebben op de opdrachtwaarde van de betrokken rayons zijn gedurende de looptijd van de *Bergingsovereenkomst* alleen mogelijk met instemming van alle in het verband van die grenswijziging belanghebbende bergingsondernemingen.

- 5 ^A De gunning vindt plaats op basis van twee gegevens, namelijk prijs en gemiddelde aanrijdtijd. Hierbij gaat de Stichting IMN ons inziens voorbij aan het belang dat Rijkswaterstaat zelf aan maatschappelijk verantwoord ondernemen hecht. In het *Inkoopbeleid* van Rijkswaterstaat is onder meer de volgende passage te vinden: ‘Sinds 2010 koopt Rijkswaterstaat volledig duurzaam in. Partijen die voor of met ons willen werken, moeten aan de minimum duurzaamheidseisen voldoen. Daarnaast maakt Rijkswaterstaat gebruik van de CO2-prestatieladder en Dubocalc om aanbiedingen met elkaar te vergelijken. Hiermee stimuleren we de markt om duurzaam aan te bieden.’ Geen van genoemde elementen treft inschrijver aan in de aanbesteding en/of is uitgewerkt in één van de kwaliteitseisen. Hoe dient inschrijver dit te interpreteren?

De Stichting IMN is een zelfstandige organisatie met een eigen inkoopbeleid.

- 5 ^B De gunning vindt plaats op basis van twee gegevens, namelijk prijs en gemiddelde aanrijdtijd. Hierbij gaat de Stichting IMN ons inziens voorbij aan het belang dat Rijkswaterstaat zelf aan maatschappelijk verantwoord ondernemen hecht. In het *Inkoopbeleid* van Rijkswaterstaat is onder meer de volgende passage te vinden: ‘Sinds 2010 koopt Rijkswaterstaat volledig duurzaam in. Partijen die voor of met ons willen werken, moeten aan de minimum duurzaamheidseisen voldoen. Daarnaast maakt Rijkswaterstaat gebruik van de CO2-prestatieladder en Dubocalc om aanbiedingen met elkaar te vergelijken. Hiermee stimuleren we de markt om duurzaam aan te bieden.’ Geen van genoemde elementen treft inschrijver aan in de aanbesteding en/of is uitgewerkt in één van de kwaliteitseisen. Inschrijver stelt dan ook voor om een kwaliteitscriterium op te nemen aangaande maatschappelijk verantwoord ondernemen. Hierbij kan de Stichting IMN de duurzaamheid van de inschrijvers op het gebied van "people, planet en profit" toetsen. Mogelijke criteria hierbij zijn (a) op welke wijze inschrijver zich inzet om de schade aan het milieu te beperken en (b) op welke wijze inschrijver social return on investment toepast binnen haar bedrijfsvoering.

ring. Dit brengt ons tot twee vragen. (1) Hoe staat de Stichting IMN hier tegenover? (2) Indien de Stichting IMN ons voorstel niet wenst over te nemen, hoe gaat de Stichting IMN dan maatschappelijk verantwoord ondernemen borgen en toetsen?

De Stichting IMN heeft geen kwaliteitscriterium opgenomen met betrekking tot maatschappelijk verantwoord ondernemen.

5^C In de aan de bergingsonderneming verstrekte kwartaalrapporten met aanrijdtijden wordt pas sinds het tweede kwartaal van 2017 een gemiddelde van de gerapporteerde aanrijdtijden vermeld. Het is van belang om ook de gemiddelde aanrijdtijden die in de voorafgaande kwartalen zijn gerealiseerd te kennen. Omdat de kwartaalrapporten PDF-bestanden zijn, is de inhoud eenvoudig naar excel te kopiëren om een gemiddelde te berekenen. Kan de Stichting IMN bergingsondernemingen voorzien van informatie over de gemiddelde aanrijdtijden in kwartalen vóór het tweede kwartaal van 2017?

Nee. De aan bergingsondernemingen verstrekte kwartaalrapporten in pdf-vorm zijn formele documenten. De Stichting IMN wil geen andere documenten verspreiden waarvan zij niet zeker weet dat ze volledig identiek zijn aan de formele documenten.

5^D Kan de Stichting IMN haar antwoord op vraag 5^D in de *Nota van Inlichtingen* aanpassen? Het plaatsen van kegels vindt niet plaats op last van de wegbeheerder, maar ingevolge de Richtlijn Eerste Veiligheidsmaatregelen bij Incidenten ("REVI").

Het is de Stichting IMN bekend dat weginspecteurs bij incidenten soms uitdrukkelijk vragen om het plaatsen van kegels en soms niet. Er is dus geen reden voor aanpassing van het antwoord.

5^E In het antwoord van de Stichting IMN op vraag 5^E in de *Nota van Inlichtingen* staat dat alleen de aanrijdtijd een gehanteerd kwaliteitscriterium is voor de Stichting IMN. Waarom eist de Stichting IMN dan een certificering voor deelnemende bedrijven en toetst de Stichting IMN door middel van geaccrediteerde bureaus periodiek de kwaliteitseisen? Dit is, wanneer het geen toegevoegde waarde levert in de kwaliteitsbeoordeling, immers voor alle partijen kostenverhogend.

In het antwoord op vraag 5^E gaat het niet om de kwaliteitseisen waar bergingsbedrijven aan moeten voldoen, maar over de kwalitatieve criteria op grond waarvan de in het kader van de aanbesteding ontvangen offertes worden beoordeeld.

6D^A De Stichting IMN stelt in het antwoord op vraag 6D^B van de *Nota van Inlichtingen* dat in de lopende contractperiode de opdrachten in ruim 45% van de gevallen ruim onder kostprijs wordt uitgevoerd. Is het niet wenselijk om voor het vaststellen van het minimumtarief een branche-breed kostprijsonderzoek uit te laten voeren? Immers, de wet ketenaansprake-

lijkheid treft ook de Stichting IMN en haar opdrachtgevende deelnemers. Kan de Stichting IMN aangegeven waarom zij dit niet heeft gedaan?

De Stichting IMN stelt in het antwoord op vraag 6D^B niet dat bergingsopdrachten in ruim 45% van de gevallen ruim onder kostprijs wordt uitgevoerd, maar dat zij wenst te voorkomen dat zij aanbiedingen met "een zeer laag tarief" ontvangt. De huidige tarieven zijn door de verantwoordelijke ondernemers op basis van hun eigen calculatie bepaald. Er is derhalve geen reden voor uitvoering van een onderzoek.

6D^B Deze vraag sluit aan op de vragen 6D^B en 7.4^B in de *Nota van Inlichtingen*. In vraag 6D^B stelt een berger dat de Stichting IMN gebieden onder kostprijs ter aanbesteding aanbiedt. In vraag 7.4^B wordt gesproken over rayons waarvoor de Stichting IMN geen geldige offerte ontvangt. Is het zo dat er door de Stichting IMN bij het niet vinden van een inschrijver voor een bepaald werkgebied, er een hoger tarief en/of een hogere aanrijdtijdnorm kan worden overeengekomen dan mogelijk is in het verband van de aanbesteding?

De onderhandelingen die eventueel plaats zullen vinden in rayons waarvoor geen geldige offertes zijn ontvangen, maken strikt genomen geen deel uit van de voorliggende aanbesteding.

6G Normaliter ontvangt een deelnemer aan een aanbesteding een bewerkbaar *Uniform Europees Aanbestedingsdocument* waarin digitaal de gegevens ingevuld kunnen worden, ook die van mogelijke derden en combinanten of onderaannemers en deel IIB. Naast het feit dat de ingevulde versie niet compleet is wanneer als combinatie en/of met onderaannemers wenst in te schrijven, is het werken met een ingevulde versie niet gebruiksvriendelijk, foutgevoelig en verhoogd het de administratieve lasten. Kan de Stichting IMN inschrijvers een bewerkbaar document ter beschikking stellen, zoals gebruikelijk bij aanbestedingen?

De Stichting IMN geeft de voorkeur aan een reeds ingevulde versie.

6H^A De Stichting IMN geeft aan dat de onderaannemer niet zelfstandig dient aan te tonen dat hij als onderneming aan de kwaliteitseisen voldoet. Inschrijver neemt echter aan dat alle inschrijvende partijen, of deze nu als combinant, hoofdaannemer of onderaannemer deelnemen, dienen te voldoen aan de kwaliteitseisen ten aanzien van het door de Stichting IMN gevraagde bedrijfscertificaat (kwaliteitseisen Hoofdstuk 5). Is deze aanname correct?

Nee. De onderaannemer werkt, bij gunning van een overeenkomst, onder eindverantwoordelijkheid van de hoofdaannemer.

6H^B De Stichting IMN geeft aan dat de onderaannemer niet zelfstandig dient aan te tonen dat hij als onderneming aan de kwaliteitseisen voldoet. Inschrijver begrijpt dit niet goed, daar de Stichting IMN in een zin daarboven aangeeft dat bij elke berging aan de contractuele nor-

men dient te worden voldaan. Hoe dient inschrijver nu gestelde te interpreteren, dient een onderaannemer nu wel of niet te voldoen aan de minimale kwaliteitseisen en daarmee de contractuele verplichtingen?

Een onderaannemer hoeft niet te voldoen aan de *Kwaliteitseisen*. Voor zover de hoofdaannemer gebruik maakt van de diensten van de onderaannemer, geldt dat dit dient te gebeuren in overeenstemming met de voorwaarden die in de *Bergingsovereenkomst* zijn vastgelegd, onder meer in artikel 8.5, 8.6 en 8.7.

6H^C In het verleden is de Stichting geconfronteerd met bergingsondernemingen die ver van hun hoofdvestiging door laag in te schrijven markt hebben gekocht. Na geruime tijd besluit men om diverse redenen al dan niet noodgedwongen dat het niet lukt en levert de gegunde bergingsonderneming ongestraft het contract in. De aanbieder die als tweede uit de bus kwam is dan weer goed om het ontstane gat in te vullen. Doordat de onderaannemer geen kwaliteitseisen hoeft te overleggen zet de Stichting IMN de deur wagenwijd open voor bedrijven die een poging gaan wagen om bepaalde gebieden te verwerven. Zij hebben niets te verliezen, de zittende berger alles. Hierin zit een bepaalde vorm van oneerlijke concurrentie. Hoe gaat de stichting dit financieel voor de gedupeerde berger compenseren en moet de vertrekkende berger geen sanctie worden opgelegd voor contractbreuk om zo nog enigszins een drempel op te werpen tegen “roekeloos” inschrijven?

Een onderaannemer kan niet zelfstandig inschrijven en opereert onder de eindverantwoordelijkheid van een bergingsonderneming die voldoet aan de *Kwaliteitseisen* en zich conformeert aan de contractvoorwaarden. In artikel 11.7 van de *Bergingsovereenkomst* is bepaald dat de Stichting IMN bij vrijwillige of gedwongen ontbinding van de *Bergingsovereenkomst* recht heeft op een schadevergoeding als sprake is van aantoonbare nalatigheid aan de kant van de bergingsonderneming.

6H^D Dient de bergingsvoertuigen van een onderaannemer te worden vermeld op de kwaliteitscertificaten van de hoofdaannemer? Denk aan de eis inzake het gebruik van de MOMO voor aanrijdtijdberekening. Betekent dit verder dat de voertuigen van de onderaannemer in de Bergerview worden gekoppeld aan de bedrijfsvoering van de hoofdaannemer?

Bij gunning van een rayon aan een bergingsonderneming die heeft ingeschreven met een onderaannemer zal uiterlijk op 1 februari 2019 aan het kwaliteitscertificaat van de betrokken bergingsonderneming een bijlage moeten worden gehecht die aantoont dat de bergingsvoertuigen die de onderaannemer in het verband van de *Bergingsovereenkomst* in zal zetten voldoen aan de kwaliteitseisen. Die voertuigen worden in de Bergerview geadmistreerd als een onderdeel van de vloot van de hoofdaannemer.

7.3 ^A De Stichting IMN geeft aan dat de aanrijdtijd in minuten vermenigvuldigd wordt met 25. Nu geeft de Stichting IMN hier een voorbeeld op hele en halve minuten. Het kan natuurlijk voorkomen dat er offertes worden ingediend met een minder voor de hand liggende hoeveelheid seconden. Met hoeveel cijfers achter de komma wordt het puntenaantal dan berekend?

Zoveel cijfers achter de komma als nodig zijn om te bepalen welke van de ontvangen aanbiedingen het laagste aantal punten heeft.

7.3 ^B De Stichting IMN geeft hier aan op welke wijze de inschrijvingen worden beoordeeld. Onduidelijk is echter wie de inschrijvingen beoordeelt. Uit hoeveel leden bestaat het beoordelingsteam?

De beoordeling van offertes wordt uitgevoerd door het bestuur van de Stichting IMN. Het bestuur telt zes leden.

7.3 ^C Kan de Stichting IMN aangeven of er met de ANWB wél een convenant is afgesloten over het afhandelen van IM-meldingen binnen de werkingssfeer van het Landelijk Centraal Meldpunt? Dit is wat het antwoord op vraag 7.3 ^A van de *Nota van Inlichtingen* suggereert.

De ANWB is mede-ondertekenaar van de *Samenwerkingsovereenkomst Incidentmanagement* van 14 april 1998 en daarmee een volwaardig participant van de Stichting IMN. De ANWB draagt uit dien hoofde de uitvoeringskosten voor de berging van voertuigen die zijn verzekerd bij verzekeraars die de ANWB als alarmcentrale hebben ingeschakeld.

7.4 ^A Op basis van welke criteria besluit de Stichting IMN om van gunning af te zien?

De Stichting IMN is altijd vrij om van gunning van een rayon af te zien, bijvoorbeeld als voor een rayon slechts één geldige aanbieding wordt ontvangen.

7.4 ^B De Stichting IMN geeft aan dat zij marktconformiteit van offertes eventueel wenst te toetsen. Wat is, binnen de context van deze aanbesteding, de definitie van marktconformiteit?

Marktconformiteit is in het verband van de betrokken passage in de *Aanbestedingsleidraad* als volgt te begrijpen. De Stichting IMN kan in rayons waarvoor slechts één offerte wordt ontvangen van gunning afzien als zij een partij kan vinden die niet aan de aanbesteding van het betrokken rayon heeft deelgenomen maar die voldoet aan de kwaliteitseisen en bereid is de werkzaamheden tegen gunstiger condities uit te voeren dan de condities die de enige inschrijver heeft geboden. Het al dan niet beschikbaar zijn van zo'n alternatieve contractpartij bepaalt de marktconformiteit van de enige ontvangen offerte.

7.4^C De Stichting IMN geeft aan dat zij marktconformiteit van offertes eventueel wenst te toetsen. Op welke wijze vindt deze toetsing plaats en welke criteria liggen aan die toetsing ten grondslag?

De toetsing van marktconformiteit vindt als volgt plaats. De Stichting IMN kan in rayons waarvoor slechts één offerte wordt ontvangen van gunning afzien als zij een partij kan vinden die niet aan de aanbesteding van het betrokken rayon heeft deelgenomen maar die voldoet aan de kwaliteitseisen en bereid is de werkzaamheden tegen gunstiger condities uit te voeren dan de condities die de enige inschrijver heeft geboden. Het al dan niet beschikbaar zijn van zo'n alternatieve contractpartij bepaalt de marktconformiteit van de enige ontvangen offerte.

7.4^D De Stichting IMN schrijft een tender uit om tot gunning van de *Bergingsovereenkomst* in een bepaald rayon te komen, maar houdt zich het recht voor om bij ontvangst van slechts één geldige inschrijving een berger te contracteren die niet heeft deelgenomen aan de aanbesteding en door de Stichting IMN gemotiveerd is om onder de geoffreerde inschrijvingscores haar werkzaamheden uit te voeren. (1) Gaat dit het doel van de inschrijving niet voorbij? (2) Conflicteert dit niet met de *Aanbestedingswet 2012*? Immers, als aan alle criteria is voldaan kan niet alleen tarief en aanrijdtijd als gunningscriteria overblijven. (3) wanneer de Stichting IMN gaat 'lobbyen' voor lagere prijzen, maakt zij zich dan niet schuldig aan marktmanipulatie? (4) Dit impliceert dat de door de Stichting IMN benaderde partij kennis moet hebben van de laagste inschrijving om onder diens inschrijving te kunnen offeren. Hoe verhoudt zich dit tot de mededingingswetgeving?

(1, 2, 3, 4) De Stichting IMN heeft nog nooit een offerte afgewezen die in een bepaald rayon de enige was. Zij verwacht dat ook in de voorliggende aanbesteding niet te doen. Als in een openbare aanbesteding slechts één offerte wordt ontvangen, heeft de opdrachtgever echter wel het recht om de aanbesteding voor dat rayon te staken.

7.6^A Het antwoord op vraag 7.6 in de *Nota van Inlichtingen* is niet volledig. Wij zouden graag willen weten wanneer er sprake is van een 'onacceptabele verslechtering' zoals omschreven in het gegeven antwoord, temeer daar de bergingsonderneming die als tweede uit de bus komt en wél aan de door haar in de offerte opgegeven voorwaarden kan voldoen, hiermee wordt benadeeld. De berger die niet aan de zelfopgelegde criteria voldoet kan immers in voorkomende gevallen zijn werkzaamheden blijven uitvoeren zonder dat hier sancties op staan. Waarom hanteert de Stichting IM geen harde toetsingscriteria welke bij deze tender openbaar worden gemaakt, zodat alle inschrijvers deze toetsing kunnen beoordelen?

Als de inschrijver die als tweede uit de bus is gekomen, hetzelfde tarief heeft geoffreerd als de winnende aanbieder en een aanrijdtijd heeft geoffreerd die duidelijk hoger is dan de aanrijdtijd die door de winnende aanbieder daadwerkelijk wordt ge-

realiseerd, is in beginsel sprake van een onacceptabele verslechtering. Bij afwijkende tarieven tussen de winnende en tweede aanbieder, weegt het tarief op dezelfde manier mee in deze beoordeling als het geval is bij de beoordeling op basis waarvan de initiële gunning van rayons plaatsvindt.

- 7.6^B In vraag 7.6^B in de *Nota van Inlichtingen* wordt gesproken over de situatie die ontstaat als in een rayon, dat is gegund aan de enige geldige inschrijver voor dat rayon, niet aan de contractvoorwaarden wordt voldaan. Kan de Stichting IMN aangegeven wat er met een dergelijk bedrijf gebeurt wanneer het verbetertraject geen succes heeft en er geen alternatieve contractpartner voor het betreffende rayon te vinden is? Blijft de Stichting IMN willens en wetens werken met een partij die niet aan de gestelde eisen voldoet?

De Stichting IMN zal handelen naar bevind van zaken. Zij zal zich inspannen om een optimale dienstverlening in het rayon te waarborgen. Dit kan inhouden dat een overeenkomst wordt beëindigd wanneer deze niet adequaat wordt nageleefd.

- 7.6^C Met betrekking tot vraag 7.6^C in de *Nota van Inlichtingen*: Wij gaan uit van een eerlijke gunning met eerlijke kansen op basis van de gunningscriteria en vooraf bekend gemaakte en dus controleerbare handhavingsnormen. (1) Wat zijn voor de Stichting IMN objectieve criteria om van de betreffende regel af te wijken? (2) Kan de Stichting IMN deze objectieve criteria in de aanbestedingsdocumentatie opnemen?

De Stichting IMN heeft tot nu nooit van de beschreven regel afgeweken. Zij verwacht dat dat ook in de komende contractperiode niet zal gebeuren. Als de Stichting IMN van deze regel af zal wijken, zal zij een dergelijk besluit op dat moment motiveren.

9. De Stichting IMN geeft aan dat een gecontracteerde partij uiterlijk op 1 februari 2019 dient aan te tonen dat hij beschikt over bedrijfsvestigingen waarmee wordt voldaan aan de in Hoofdstuk 9 van de *Aanbestedingsleidraad* opgenomen afstandseis. Uit gestelde leidt inschrijver af dat de Stichting IMN stelt dat elke inschrijver kan inschrijven op elk rayon zonder dat deze inschrijver over een vestiging dient te beschikken binnen dit rayon. Heeft inschrijver het antwoord van de Stichting IMN dan juist geïnterpreteerd?

Ja.

4. Vragen over de *Bergingsovereenkomst 2019 - 2022*

- 2.3 In vraag 2.3 ^A in de *Nota van Inlichtingen* wordt gesproken over de meldplicht die IM-bergers hebben met betrekking tot incidenten die zij zelf aantreffen op IM-wegen. Bestaat die meldplicht ook voor bedrijven die deelnemen aan de aanbesteding, maar géén IM-werkzaamheden gegund krijgen?

De bepaling van gemiddelden is niet voor discussie vatbaar en vindt plaats op de manier die in de *Nota van Inlichtingen* is toegelicht.

- 5.4 De Bergingsovereenkomst bepaalt dat een bergingsbedrijf verplicht is om een opdracht tot beveiliging te accepteren. Een berger doet dit doorgaans met een bergingsvoertuig wat hier in het geheel niet geschikt voor is. Een bergingsvoertuig is aan de achterzijde niet voorzien van retro reflecterend materiaal en heeft vrijstelling voor het voeren van reflecterende breedteborden. Bovendien is een bergingsvoertuig van staal en zal het bij een botsing geen botsabsorberende werking hebben zoals een botsabsorber dat wel heeft. Naar onze mening is dit geen wenselijke situatie en kan bij een aanrijding ernstig letsel optreden met grote financiële gevolgen voor de berger. Ook kan een aanrijding leiden tot tijdelijk verlies van een bergingsvoertuig met als mogelijk gevolg dat de bergingsonderneming niet meer voldoet aan de *Kwaliteitseisen*. Hoe stelt de stichting zich hier in op? Wie gaat bij het verlies van een bergingsvoertuig de berger financieel compenseren?

Rijkswaterstaat bepaalt of er een beveiligingsvoertuig ingezet moet worden. Financiële gevolgen van verlies van voertuigen vallen buiten deze aanbesteding. De inschrijver dient zelf maatregelen te treffen of een verzekering af te sluiten. De Stichting IMN is daarin geen partij.

- 7 ^A Worden de door de bergingsonderneming gerealiseerde aanrijdtijden openbaar gemaakt?
Nee. Aan de *Bergingsovereenkomst* wordt een artikel 7.15 toegevoegd met de volgende inhoud: "De aan de bergingsonderneming gerapporteerde aanrijdtijden zijn

vertrouwelijk. Stichting IMN heeft na afloop van een rapportageperiode wel het recht om bekend te maken in welke rayons de aanrijdtijden aan een nader te bepalen generieke norm voldeden."

- 7^B Er is wetgeving inzake de maximumsnelheid op de Nederlandse wegen. Het structureel overschrijden van de maximumsnelheid is daarmee conform Artikel 3H van de Kwaliteits-eisen reeds niet toegestaan. Er gelden géén juridische vrijstellingen voor. Gelijke monniken, gelijke kappen zou een wenselijk speelveld opleveren. (1) Is het mogelijk om het Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM") zo in te richten dat de overtredingen wél inzichtelijk worden gemaakt? (2) Is het de Stichting IMN bekend dat een aantal bedrijven de wettelijk verplichte snelheidsbegrenzers van de bergingsvoertuigen heeft gemanipuleerd en is de Stichting IMN voornemens om bij de periodieke certificeringskeuringen en steekproeven het juist functioneren van deze apparatuur in de voertuigen te controleren?
- (1) Het AIM zal niet op de beschreven wijze worden ingericht. (2) De Stichting IMN gaat ervan uit dat de bergingsonderneming zich conformeert aan alle geldende wet- en regelgeving.
- 7.7 Het antwoord op vraag 7.7^A in de *Nota van Inlichtingen* is in strijd met de gunningscriteria. De Stichting IMN rekent naar eigen zeggen een bergingsonderneming met name af op één leidend en bepalend gunningscriterium: aanrijdtijd per seconde, maar hanteert dus een marge van 10-20 seconden. Hoe gaat de Stichting IMN deze discrepantie compenseren?
- De Stichting IMN hanteert geen marge van tien tot twintig seconden, maar hanteert een berekeningsmethode die neerkomt op een voor elke berging identieke en voor-spelbare wijze van afronding met enkele seconden.
- 7.9 Geldt de forfaitaire aanrijdtijd van 25:01 minuten bij disfunctioneren van een Momo ook bij opdrachten tijdens kantooruren? (1) Op dit moment geldt dan een forfaitaire aanrijdtijd van 20:01 minuten. In veel gevallen is binnen ons bedrijf de niet-functionerende Momo een incidentele verstoring zonder herleidbare oorzaak gebleken die kan worden verholpen door het resetten van de Momo. Dit is door de inbouwpositie veelal niet eenvoudig uit te voeren en is nadelig voor de aanrijdtijd naar het incident. (2) Kan de aankomsttijd in voorkomende gevallen door middel van manuele logging door de Verkeerscentrale worden vastgelegd? (3) Kan er een marge van één aantoonbaar onherleidbare storing aan de MOMO, per voertuig, als coullance worden aangemerkt?
- (1) Ja. Er dient een sterke incentive te zijn voor de bergingsonderneming om het goede functioneren van de Momo te waarborgen. (2) Nee. Dit is geen objectieve en ook geen beheersbare methode voor het registreren van aanrijdtijden. (3) Nee.

7.10 ^A Kan de Stichting IMN "ja" of "nee" antwoorden op de vraag of de huidige procedure afwijkt van de te hanteren procedure in de contractperiode 2019-2022? Het gegeven antwoord is voor ons tweeledig uitlegbaar en zorgt voor een nog grotere onduidelijkheid.

De bepaling van gemiddelden is niet voor discussie vatbaar en vindt plaats op de manier die in de *Nota van Inlichtingen* is toegelicht.

7.10 ^B Kan de Stichting IMN aangeven of in voorkomende gevallen lage aanrijdtijden naar boven worden afgerond in de kwartaalrapportages, of dat dit in de toekomst zal gebeuren? Zo ja, kan de Stichting IMN dan motiveren waarom dit gebeurt? Wij willen met deze vragen voorkomen dat wij ons oriënteren op actuele cijfers uit kwartaalrapportages die mogelijk in de toekomst op een andere wijze worden geïnterpreteerd.

De bepaling van gemiddelden is niet voor discussie vatbaar en vindt plaats op de manier die in de *Nota van Inlichtingen* is toegelicht.

7.12 ^A Het is bekend dat de Stichting IMN een marge in acht neemt bij de handhaving van de norm in artikel 7.1. Er wordt niet gehandhaafd bij 90%, maar bij een lager percentage. Wat is de handhavingsnorm die de Stichting hanteert Welke marge neemt de Stichting IMN in acht bij de handhaving van de norm in artikel 7.1?

De Stichting IMN zal een kleine marge in acht nemen bij de handhaving van de in artikel 7.1 genoemde norm. Die marge zal worden vastgesteld voordat de resultaten in een kwartaal bekend zijn en zal zonder onderscheid voor alle rayons gelden. Iedere prestatie beneden de contractuele norm geldt als een verwijtbare tekortkoming.

7.12 ^B Een bergingsonderneming kan in de aanbesteding kiezen voor de strategie om in een rayon als tweede aanbieder uit de bus te komen als hij verwacht dat de winnende aanbieder niet aan het contractuele service level met betrekking tot aanrijdtijden zal kunnen voldoen. Voor de succesvolle toepassing deze legitieme strategie is het cruciaal dat de Stichting IMN streng handhaaft. Het antwoord dat de Stichting IMN in de *Nota van Inlichtingen* heeft gegeven op vraag 7.12 ^A is tegen die achtergrond veel te vrijblijvend. In artikel 7.12 zal het woord "kan" moeten worden veranderd in "zal" en het woord "recht" in "plicht".

De Stichting IMN heeft de handhaving van de contractuele eisen met betrekking tot aanrijdtijden sinds de introductie van het Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM") in 2007 streng en op consistente wijze uitgevoerd. Dat zal ook in de komende contractperiode gebeuren.

9.2 Past het wel in een openbare aanbesteding dat de opdrachtgever zelf tarieven vaststelt? Voor ons bedrijf wordt hiermee ineens bepaald dat wij 50% moeten inleveren op onze stallingsvergoeding. Daarnaast klopt het antwoord niet omdat voor de inschrijver zijn totale aanbesteding telt en het component stalling niet los kan worden gezien van de rest van de

aanbieding. Het lijkt een logische beredenering “landelijk gewogen gemiddelde stallingstarief”, maar is dit wel zo logisch? Er is een gewogen gemiddelde over alle aangeboden tarieven in een offerte en het kan voor een inschrijver van belang zijn dat zijn stallingstarief hoger ligt. Het ene prijscomponent biedt compensatie voor een ander prijscomponent in de aanbidding. In de aanbestedingsprocedure 2016-2019 heeft de SIMN een bovengrens bepaald van € 25,-. Feitelijk is dit al vreemd omdat er al een wegingspercentage aan stalling was gekoppeld. Is het niet logischer dat de inschrijver zelf een tarief kan opgeven?

De *Aanbestedingswet* laat toe dat voor bepaalde onderdelen van een aan te besteden pakket aan diensten vooraf tarieven worden voorgeschreven. De stalling van voertuigen is een activiteit met een zeer beperkt aandeel (hooguit enkele procenten) in de totale opdrachtwaarde van voorliggende aanbesteding. Als een aanbieder meent dat het voorgeschreven tarief niet kostendekkend is, kan hij besluiten dit te compenseren door aanpassing van het te offeren basistarief.

- 9.4 ^A Is het niet logisch dat het standby-tarief van € 65,00 per uur wordt geïndexeerd ten opzichte van het gelijklopende tarief uit de Aanbesteding 2016 - 2019? Met het lanceren van de € 65,00 voor standby-werkzaamheden in de aanbestedingsprocedure 2016-2019 heeft de SIMN zelf een marktconform prijspeil geïntroduceerd. Hier heeft de branche geen invloed op gehad. Het vergelijk met 2011 is niet representatief omdat de tarieven voor berging en stalling in die periode hoger lagen dan in de huidige contractperiode. Het vergelijk met 2011 wekt enkel de schijn dat de SIMN naar het laagste tarief heeft gezocht in de achterliggende periode.

Nee. De Stichting heeft reden om aan te nemen dat het gekozen tarief hoger ligt dan het tarief dat tot stand zou komen als het in de *Aanbestedingsleidraad* beschreven standby-werk separaat aanbesteed zou worden, zeker nu de geplande standby-activiteiten een grootschalige en langdurige activiteit worden waar bedrijven al vóór de aanvangsdatum van de *Bergingsovereenkomst* rekening mee kunnen houden.

- 9.4 ^A In 2011 zat de economie in een mondiale crisis. Vrijwel alle inschrijvers voor het standby-werk als bedoeld in de reactie op vraag 9.4 ^A in de *Nota van Inlichtingen* hebben ver onder de kostprijs ingeschreven. Het bedrag dat de Stichting IMN noemt is niet realistisch. Waarom laat de Stichting IMN zich niet door een geaccrediteerd calculatiebureau, zoals bijvoorbeeld de NEA, adviseren om tot een onafhankelijke kostprijs te komen voor de door haar aan te besteden werkzaamheden en aldus te voldoen aan de wettelijke eisen zoals gesteld in de *Aanbestedingswet 2012* waarin melding wordt gemaakt dat de aanbestedende partij niet onder kostprijs mag aanbesteden?

Voor het antwoord op deze vraag zij verwezen naar het antwoord op vraag 9.4 ^A over de *Bergingsovereenkomst* en vraag 6D ^A over de *Aanbestedingsleidraad*.

10.4 Kan de Stichting IMN toelichten waarom het Landelijk Centraal Meldpunt er 30 dagen over mag doen om middels de regeling Landelijk Afhandelpunt Wrakkenregeling (“LAW”) een voertuig ter demontage te laten afvoeren, maar hiervoor in uw tender reeds bepaald dat hiervoor in voorkomende gevallen slechts zeven dagen stalling tegen een door u vooraf opgelegde vergoeding in rekening kan worden gebracht? Het lijkt ons niet meer dan redelijk dat de afhandeltermijn minimaal gelijk staat aan de vergoedingstermijn van de stallingskosten die ontstaan in uw opdracht.

De afspraken tussen de Stichting IMN en Rijkswaterstaat staan los van de afspraken tussen de Stichting IMN en de bergingsonderneming.

10.7 Is het ook mogelijk om een bepaling op te nemen dat, bij overschrijden van de wettelijke betalingstermijn van 30 dagen, kredietkosten in rekening gebracht kunnen worden bij de in de Stichting IMN vertegenwoordigde partijen?

Nee.

11.7^A De aanbesteding kent een minimumtarief dat hoger ligt dan het tarief dat nu in veel rayons geldt. Dit betekent dat in veel rayons de geoffreerde aanrijdtijd het belangrijkste of enige onderscheidende gunningscriterium zal zijn. Dat zal aanbieders ertoe kunnen brengen om onrealistische aanrijdtijden te offeren, al was het maar om tegen een minimale inspanning omzet te behalen in de contractperiode die verstrijkt tot het moment van ontbinding van de overeenkomst. Dit vraagt om verscherping van het handhavingsbeleid, onder meer door het verkorten van de rapportage- en daarmee van de handhavingsperiode van drie maanden naar zes weken. De argumenten die de Stichting IMN geeft in haar antwoord op deze vraag in de *Nota van Inlichtingen* zijn niet overtuigend. (1) Zo wordt gesproken over de doorlooptijd die nodig is voor het rapporteren van aanrijdtijden. Die kan worden bekort door het uitbreiden van de capaciteit. (2) Verder wordt gesteld dat de Stichting IMN in eerdere aanbestedingen geen lichtzinnige offertes ontving met als enig doel om in de periode tot contractontbinding omzet te realiseren. Dit argument snijdt geen hout, omdat dergelijke inschrijvingen in eerdere aanbestedingen niet mogelijk waren. (3) Tot slot stelt de Stichting IMN dat het reputatieverlies als gevolg van lichtzinnig inschrijven bij een aanbesteding van de Stichting IMN negatieve gevolgen kan hebben voor de positie van de bergingsonderneming bij andere opdrachtgevers. Dit is niet juist. Andere opdrachtgevers hechten bij het nemen van gunningsbeslissingen geen belang aan de reputatie van bergingsondernemingen.

(1) De doorlooptijd die nodig is voor het vaststellen, auditen en rapporteren van aanrijdtijden en het daarna beoordelen en verwerken van op die rapportage ontvangen commentaar kan niet worden bekort. (2) De Stichting IMN acht de stelling dat het in het verleden niet mogelijk was om lichtzinnig in te schrijven niet juist. Ook in de lopende en eerdere contractperioden gelden en golden eisen met betrekking tot de behalen aanrijdtijden. De handhaving van die eisen heeft altijd op strikte wijze

plaatsgevonden. Dit betekent dat lichtzinnige inschrijvingen ontdekt zouden zijn en zouden hebben geleid tot handhavingsmaatregelen. (3) De Stichting IMN is niet op de hoogte van de overwegingen die andere opdrachtgevers hanteren bij het nemen van beslissingen met betrekking tot de gunning van bergingswerkzaamheden.

11.7^B De Stichting IMN stelt dat lichtzinnig inschrijven grote schade toe zou brengen aan de reputatie van de betrokken bergingsonderneming. Is het niet zo dat de Stichting IMN dergelijke reputatieschade met de gekozen methode van aanbesteden zelf veroorzaakt en dat dit niet aan de bergingsonderneming verweten kan worden?

De Stichting IMN gaat ervan uit dat bergingsondernemingen professionele ondernemingen zijn die in staat zijn een weloverwogen offerte in te dienen.

11.7^C Het antwoord dat de Stichting IMN heeft gegeven op vraag 11.7D in de *Nota van Inlichtingen* suggereert dat er een ondergrens is vastgesteld met betrekking tot de te offeren maximale gemiddelde aanrijdtijd per rapportageperiode. Wat is deze ondergrens?

Er is geen ondergrens vastgesteld met betrekking tot de te offeren maximale gemiddelde aanrijdtijd per rapportageperiode.

11.7^D Als de aanrijdtijd die wordt geboden laag genoeg is, wordt er dan op basis van de geoffreerde aanrijdtijd besloten of er nog wel een standby-berger nodig is? Het standby staan lijkt niet meer nodig als de Stichting IMN een contract sluit met een inschrijver die een aanrijdtijd van vijf minuten belooft. Is er een aanrijdtijd bepaald waarbij er wordt afgezien van de inzet van een standby-berger?

Nee. De rayons waarin structurele standby-werkzaamheden plaatsvinden staan vast.

11.7^E De Stichting heeft in de Bergingsovereenkomst de volgende bepaling opgenomen. “Van aantoonbare nalatigheid is onder meer sprake als de gerealiseerde gemiddelde aanrijdtijd in meer dan één rapportageperiode meer dan zestig seconden achterblijft bij de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd.” Betekent dit dat een inschrijver gemiddeld zestig seconden boven de geoffreerde maximale gemiddelde aanrijdtijd per periode mag presteren?

Nee. Het betekent dat artikel 11.7 met betrekking tot aantoonbare nalatigheid aan de kant van de bergingsonderneming van toepassing is als de bergingsonderneming in meer dan één rapportageperiode meer dan zestig seconden achterblijft bij het geoffreerde maximum.

11.7^F De Stichting IMN stelt niet bekend te zijn met eerdere ‘lichtzinnige inschrijvingen’. Dit was tot op heden niet mogelijk op basis van de combinatie volume en prijs omdat er geen minimumtarief was ingesteld en men geen variabele aanrijdtijden kon opgeven. Voor de volledigheid wijzen wij het antwoord dat is gegeven op vraag 6D^B in de Nota van Inlich-

tingen waarin wordt gesteld dat 45% van de werkzaamheden onder een wenselijk prijsniveau worden uitgevoerd. Hiermee is wel te stellen dat op basis van de eerder geldende inschrijvingscriteria ‘lichtzinnig’ is ingeschreven op basis van ‘prijzen onder kostprijs’. De ‘aantoonbare nalatigheid’ als gesteld in dit artikel heeft geen waarde wanneer er géén andere inschrijver in het rayon te vinden is. De antwoorden op de vragen 7.6^A en 7.6^B en 7.6^C in de Nota van Inlichtingen geeft immers weer dat bij gebrek aan inschrijvers dit beleid gedaan zal worden, waarbij er géén sancties zijn benoemd in deze aanbesteding. (1) Is de Stichting IMN met deze wetenschap nog altijd overtuigd dat sancties op dergelijke inschrijvingen niet noodzakelijk zijn? (2) Kan de Stichting IMN toelichting geven op de rechtsongelijkheid die ontstaat door het niet consequent handhaven van sancties wanneer er geen alternatieve bedrijven voor de aan te besteden werkzaamheden voorhanden zijn.

Voor het antwoord op deze vragen zij verwezen naar de antwoorden op vraag 11.7^A over de *Bergingsovereenkomst* en de vragen 7.6^A en 7.6^B en 7.6^C over de *Aanbestedingsleidraad*.

5. Vragen over de *Kwaliteitseisen 2019 - 2022*

Algemeen

Het antwoord op de tweede algemene vraag over de *Kwaliteitseisen* in de *Nota van Inlichtingen* bevat in onze ogen een discrepantie. Immers, de Stichting IMN toetst niet, maar handhaaft wel. Kan de Stichting IMN toelichten hoe zij signaleert dat er handhaving en mogelijk daaraan verbonden sanctie dient plaats te vinden?

De beweerde discrepantie bestaat niet. De Stichting IMN toetst niet de personele en materiële uitrusting van de bergingsonderneming in relatie tot de werkdruk in een rayon, maar de naleving van de contractvoorwaarden.

- 2^A Inschrijver neemt aan dat elke inschrijver dient te handelen conform de uitspraak van het Europese Hof (Arrest in zaak C-518/15) aangaande thuiswachtdiensten. Daarbij wordt gesteld dat de pikettijd bestempeld moet worden als arbeidstijd. Een medewerker kan dus niet overdag van 08.00 tot 17.00 uur werken, vervolgens een voertuig mee naar huis nemen, oproepbaar zijn voor meldingen en de volgende dag wederom om 08.00 uur beginnen. Dit brengt ons tot de volgende vragen (1) Kan de Stichting IMN dit bevestigen? (2) Indien de Stichting IMN beide wettelijke bepalingen van toepassing verklaart, welke minimale eisen stelt de Stichting IMN dan ten aanzien van het aantal medewerkers en het aantal bergingsvoertuigen bij het inschrijven op één rayon waarbij het aantal meldingen uitstijgt boven het maximum dat inschrijver realistisch gezien aan kan? (3) Indien de Stichting IMN beide wettelijke bepalingen van toepassing verklaart, welke minimale eisen stelt de Stichting IMN dan ten aanzien van het aantal medewerkers en het aantal bergingsvoertuigen bij het inschrijven op meerdere rayons (waardoor het aantal meldingen uitstijgt boven het maximum dat inschrijver realistisch gezien aan kan)?

(1) De Stichting IMN laat de interpretatie van deze en andere toepasselijke wet- en regelgeving over aan betrokkenen. Voor de beantwoording van vragen (2) en (3) zij, voor zover nog van toepassing, verwezen naar het antwoord op vraag 3.2^A over de *Aanbestedingsleidraad*.

2^B U stelt dat er minimum kwaliteitseisen door de Stichting IMN worden gesteld. Deze eisen zijn in strijd met de *Arbeidstijdenwet* op het gebied van minimaal 2 medewerkers. Immers, uw werkzaamheden worden op voorhand gegund voor 7/24 dienstverlening met een minimale aanrijd van (in elk geval) 20 minuten. Conform de *Arbeidstijdenwet* zijn hier minimaal 5.5 FTE vermeld op de loonlijst van een bergingsbedrijf voor noodzakelijk. Uw minimumeis voldoet aldus niet aan de wettelijke eisen. Bij wie ligt de wettelijke aansprakelijkheid voor het niet nakomen van deze wetgeving?

De gestelde eisen zijn niet in strijd met de *Arbeidstijdenwet*. Het zijn minimumeisen waar bedrijven aan moeten voldoen om een geldige inschrijving te kunnen doen in het verband van voorliggende aanbesteding. Overigens zij voor de beantwoording van deze vraag verwezen naar de antwoorden op de vragen 2^A, 2,3^A, 2,3^B, 2,3^C en 2,3^D.

2^C De Stichting IMN stelt dat de bergingsonderneming zich dient te houden aan de eisen die worden gesteld in de *Arbeidstijdenwet*. Is de Stichting IMN ervan op de hoogte dat per 1 juli 2015 de wet *Aanpak Schijnconstructies* in werking is getreden, waarbij de opdrachtgever aansprakelijk kan worden gesteld voor het niet nakomen van de juiste arbeidsvoorwaarden en hieruit voortvloeiende loonschade voor de werknemer van de desbetreffende contractant. Hoe handelt de Stichting IMN wanneer een werknemer van een door de Stichting IMN gecontracteerd bergingsbedrijf een beroep doet op deze wetgeving?

De Stichting IMN heeft geen ervaring met contractpartijen die zich niet conformeren aan de arbeidswetgeving. Zij zal eventuele klachten daarover, al dan niet met beroep op de *Wet Aanpak Schijnconstructies*, in behandeling nemen.

2,3^A De Stichting IMN gaat ervan uit dat inschrijvers zich conformeren aan alle wet- en regelgeving. Dit is echter niet mogelijk wanneer inschrijvers voldoen aan de door de Stichting IMN gestelde minimum eisen. Immers uit ervaringscijfers blijkt dat een berging gemiddeld 1,5 uur duurt. Om één bergingsvoertuig 24/7/365 te bemannen met inachtneming van de Collectieve Arbeidsovereenkomst, de *Arbeidstijdenwet*, ziekteverzuim (1,5%) en vakantie is 4,42 FTE nodig. Dit is onafhankelijk van het aantal meldingen en van het rayon waarop wordt ingeschreven. Inschrijver begrijpt dat de Stichting IMN geen toezichhoudende rol en bevoegdheden heeft ten aanzien van de handhaving van de *Arbeidstijdenwet*, echter heeft de Stichting IMN wel een rol ten aanzien van haar uitvraag en kwaliteitseisen betreffende dezelfde wet. Kan de Stichting IMN dientengevolge de kwaliteitseisen in Hoofdstuk 2 en 3 van de bijlage *Kwaliteitseisen* aanpassen?

Nee. De *Kwaliteitseisen* hebben het karakter van minimumeisen. De feitelijke eisen die worden gesteld aan de organisatie en uitrusting van de bergingsonderneming worden bepaald door de omvang van het rayon, de bepalingen in de *Bergingsover-*

eenkomst en de verplichtingen die de bergingsonderneming tegenover andere opdrachtgevers is aangegaan.

- 2, 3 ^B De Stichting IMN geeft als minimale eis ‘twee voltijds bergers die voldoen aan de door Stichting IMN gestelde opleidingseisen’ (2A) en ‘één bergingsvoertuig dat voldoet aan de specificatie’ (3A). Inschrijver neemt aan dat de Stichting IMN ook van elke inschrijver verwacht dat deze te allen tijde conform de *Arbeidstijdenwet* handelt. Kan de Stichting IMN dit bevestigen?

De Stichting IMN gaat ervan uit dat de bergingsonderneming zich conformeert aan alle geldende wet- en regelgeving. Zij heeft ter zake echter geen toezichhoudende rol en bevoegdheden. Als mocht blijken dat een bergingsonderneming enige wet systematisch overtreedt, kan de Stichting IMN besluiten om de bergingsonderneming hierop aan te spreken en eventueel handhavingsmaatregelen te nemen.

- 2, 3 ^C De Stichting IMN geeft als minimale eis ‘twee voltijds bergers die voldoen aan de door Stichting IMN gestelde opleidingseisen’ (2A) en ‘één bergingsvoertuig dat voldoet aan de specificatie (3A). Uit ervaringscijfers blijkt dat een berging gemiddeld 1,5 uur duurt. Om één bergingsvoertuig 24/7/365 te bemannen met inachtneming van de Collectieve Arbeids-overeenkomst, de *Arbeidstijdenwet*, ziekteverzuim (1,5%) en vakantie is 4,42 FTE nodig. Hieruit blijkt dat de door de Stichting IMN gestelde minimale eisen niet in overeenstemming zijn met de door de Stichting IMN beschreven en gewenste dienstverlening. Hoe dient inschrijver dit te interpreteren?

De *Kwaliteitseisen* hebben het karakter van minimumeisen. De feitelijke eisen die worden gesteld aan de organisatie en uitrusting van de bergingsonderneming worden bepaald door de omvang van het rayon, de bepalingen in de *Bergingsovereenkomst* en de verplichtingen die de bergingsonderneming tegenover andere opdrachtgevers is aangegaan.

- 2, 3 ^D De Stichting IMN geeft als minimale eis ‘twee voltijds bergers die voldoen aan de door Stichting IMN gestelde opleidingseisen’ (2A) en ‘één bergingsvoertuig dat voldoet aan de specificatie’ (3A). Uit ervaringscijfers blijkt dat een berging gemiddeld 1,5 uur duurt. Om één bergingsvoertuig 24/7/365 te bemannen met inachtneming van de Collectieve Arbeids-overeenkomst, de *Arbeidstijdenwet*, ziekteverzuim (1,5%) en vakantie is 4,42 FTE nodig. Hoe verhouden deze minimale eisen zich ten opzichte van de verwachte beschikbaarheid (24/7 365/366 dagen per jaar)?

De *Kwaliteitseisen* hebben het karakter van minimumeisen. De verhouding tussen deze eisen en de feitelijke eisen die worden gesteld aan de organisatie en uitrusting van de bergingsonderneming worden bepaald door de omvang van het rayon, de be-

palingen in de *Bergingsovereenkomst* en de verplichtingen die de bergingsonderneming tegenover andere opdrachtgevers is aangegaan.

- 3 Euro-norm is geen wettelijke eis, anders dan wanneer een milieuzone van toepassing is. De Europese Aanbestedingsrichtlijnen 2016 adviseren reeds om bij te dragen aan de EU2020-strategie door milieumaatregelen op te nemen in de aanbestedingen. (1) Kan worden gesteld dat de Stichting IMN niet deelneemt aan het duurzaam inkopen van bergingscapaciteit? (2) Hoe denkt uw formele participerende partner, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, over het niet eisen van de laatste milieunormen conform de Europese Aanbestedingsrichtlijnen waar het bergingsvoertuigen betreft?

Voor de beantwoording van vraag 1 zij verwezen naar het antwoord op de derde algemene vraag en op vraag 3 over de *Kwaliteitseisen* in de *Nota van Inlichtingen*.

Voor de beantwoording van vraag 2 zij verwezen naar het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

- 3A2 De *Kwaliteitseisen* stellen onder meer dat ‘het voertuig beschikt over een tenminste over 180 graden zwenkbare kraan met een vlucht van tenminste 8,0 meter en met een hijscapaciteit die volgens de toepasselijke hijstabel van de fabrikant van de kraan (of de eventueel toepasselijke gereduceerde hijstabel van de leverancier van het voertuig) tenminste 1.100 kilogram bedraagt op een lengte van 8,0 meter en die bij uitvoering van een praktijktest tenminste 1.100 kilogram bedraagt op een lengte van 8,0 meter’. Het huidige wagenpart met zwaardere voertuigen zoals het Sport Utility Vehicle en elektrische voertuigen maken dat de gestelde eis met betrekking tot het ingezette bergingsvoertuig niet toereikend is voor het bergen van alle voertuigen. Hoe dient inschrijver gestelde te interpreteren?

De Stichting IMN heeft nog nooit klachten ontvangen over onvoldoende capaciteit van de door IM-bergers voor de uitvoering van IM-werkzaamheden ingezette kraan. Er is derhalve geen aanleiding om de eisen met betrekking tot de capaciteit van de kraan te verhogen.

6. Andere Vragen

Algemene Verordening Gegevensbescherming

De Stichting IMN geeft aan dat zij zich confirmeert aan de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* ("AVG") en dat de Stichting IMN ervan uit gaat dat de bergingsondernemingen zich tevens conformeren aan de AVG. Daarbij stelt de Stichting IMN dat zij niet op de hoogte is van het feit dat er bergingsbedrijven zijn die systemen gebruiken die niet voldoen aan de AVG. Dat is wel zo. Hoe gaat de Stichting IMN met die inschrijvers om die met dergelijke systemen werken en daarmee dus niet kunnen voldoen aan de AVG?

De Stichting IMN is van het bestaan van dergelijke systemen, ook na het ter zake inwinnen van inlichtingen, niet op de hoogte.

Algemene Verordening Gegevensbescherming

In reactie op de antwoorden in de *Nota van Inlichtingen* over vragen met betrekking tot de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* stipuleren wij graag dat de Stichting IMN er door onze organisatie recentelijk op is geweest dat het beveiligingsniveau van Bergerview niet voldoet aan de eisen, nog is er momenteel een verwerkers overeenkomst opgesteld door Stichting IMN. Kunt u aangeven welke maatregelen met betrekking tot de veiligheid van de betreffende data en de registratie van het gebruik van bergerview zullen worden genomen, welke instanties, organisaties, personen en systemen toegang hebben tot deze databron en voor welke doeleinden deze toegang is verstrekt? Tevens zal de Stichting IMN conform de AVG 'iets' moeten vastleggen inzake artikel 6.3.5, vragen uit de bergingsovereenkomst 2019-2022 (verwerken informatie en beeldmateriaal richting derden). Denk hierbij o.a. aan foto's die worden gemaakt om extra kosten te onderbouwen, schades eenduidig vast te leggen of schade aan straatmeubilair te melden aan wegbeheerders.

De Stichting IMN heeft organisatie en werkwijze te beoordeling voorgelegd aan experts op het gebied van de naleving van de *Algemene Verordening Gegevensbescherming*. Op grond van het van deze experts ontvangen advies heeft de Stichting IMN het vertrouwen dat zij voldoet aan de eisen die de *Algemene Verordening Ge-*

gegevensbescherming stelt. Zij zal de toetsing van die conformiteit in de komende periode voortzetten en waar nodig maatregelen nemen om de conformiteit met de *Algemene Verordening Gegevensbescherming* te waarborgen.