



Stichting Incident Management Nederland

Landelijk Centraal Meldpunt

Beschrijving van de activiteiten van het LCM en gunningsreglement van de Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024

Reglement Gunning LCM 2019 - 2024 180702/IWW/iww
's-Gravenhage, 2 juli 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Incident Management en de Stichting IMN	5
2.1.	Alarmcentrales en de afhandeling van ongevallen met personenvoertuigen	5
2.2.	Incidenten en Incident Management	6
2.3.	De rol van de Stichting IMN	6
2.4.	Het LCM en de mededinging tussen bergingsbedrijven	8
3.	De activiteiten van het LCM	9
3.1.	Inleiding	9
3.2.	Beheer en gebruik van de landelijke rayonindeling en andere gegevensbestanden	10
3.2.1	Landelijke Rayonindeling	10
3.2.2	Andere gegevensbestanden	12
3.3.	Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van wegbeheerders	13
3.3.1.	Behandeling van IM-meldingen	13
3.3.2.	Beheer onbeheerd achtergelaten voertuigen	15
3.3.3.	Informatievoorziening aan wegbeheerders, alarmcentrales en bergers	18
3.3.4.	Bekostiging	19
3.3.5.	Wegbeheerders die samenwerken met de Stichting IMN	22
3.4.	Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van alarmcentrales	22
3.4.1.	Inzet van bergingsbedrijven	22
3.4.2.	Administratieve afhandeling	24

3.5.	Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van de Stichting IMN	25
3.5.1.	Algemene ondersteunende werkzaamheden	25
3.5.2.	Beheer van het Aanrijdtijdsysteem Incident Management ("AIM")	26
3.5.3.	Beheer van het Elektronisch Meldsysteem Incident Management ("EMI")	29
3.5.4.	Beheer van Ontvangststation en Ongevallenradar	31
3.5.5.	Consolideren van hostingactiviteiten	32
3.5.6.	Rapportage	33
3.5.7.	Organisatie van de ondersteuning van de Stichting IMN	34
4.	Vormgeving van de gunningsprocedure	36
4.1.	Criteria voor deelneming	36
4.2.	Te verrichten werkzaamheden	36
4.3.	Offerte	37
4.4.	Gunningscriteria en beoordeling van offertes	39
4.5.	Voornemen tot gunning, praktijktest en definitieve gunning	40
4.6.	Aansturing en uitvoering van de gunningsprocedure	41
4.7.	Planning	42

Bijlagen

- Bijlage 1. Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024
- Bijlage 2. Bergingsovereenkomst 2019 - 2022
- Bijlage 3. Landelijke Rayonindeling 2019 -2022
- Bijlage 4. Excelbestand met rayonindeling en wegbeheerders
- Bijlage 5. Opdrachtgevers per alarmcentrale
- Bijlage 6. Tarieven Gunning 2016 - 2019
- Bijlage 7. Bergers per alarmcentrale
- Bijlage 8. ONDA-protocol
- Bijlage 9. RWS LCM Gegevenslevering
- Bijlage 10. Daggegevens VbV
- Bijlage 11. Frequentie en Spreiding van Meldingen in 2017
- Bijlage 12. Meldingen in 2017
- Bijlage 13. Politieprocedures en LCM
- Bijlage 14. Protocol voor het Berichtenverkeer met het AIM
- Bijlage 15. Overeenkomst Applicatiebeheer AIM
- Bijlage 16. Basisbestand Aanrijdtijden 2017 - Q4 180329
- Bijlage 17. Kwartaalrapport GL239 2017 - Q4
- Bijlage 18. Kwartaalrapport LCM 2018 - Q1 Bijlagen
- Bijlage 19. Elektronisch Meldsysteem Incident Management ("EMI")
- Bijlage 20. Applicatiebeheerovereenkomst EMI
- Bijlage 21. Ontvangststation Elektronische Meldingen
- Bijlage 22. Functionele Beschrijving Ongevallenradar
- Bijlage 23. Hostingovereenkomsten AIM, Ontvangststation en Ongevallenradar
- Bijlage 24. Kwartaalrapport LCM 2017 - Q4
- Bijlage 25. Uniform Europees Aanbestedingsdocument Gunning LCM 2019 – 2024
- Bijlage 26. Testprotocol LCM

1. Inleiding

De Stichting Incident Management Nederland ("Stichting IMN") is verantwoordelijk voor het inschakelen van bergingsbedrijven bij de melding van incidenten met personenvoertuigen op de Nederlandse wegen. Zij doet dit mede door de instandhouding van het Landelijk Centraal Meldpunt voor incidenten ("LCM"). De exploitatie van het LCM is door de Stichting IMN uitbesteed aan een ter zake kundige alarmcentrale. Op dit moment wordt deze rol vervuld door Allianz Global Assistance ("AGA").

De overeenkomst tussen Stichting IMN en AGA over de exploitatie van het LCM loopt af op 8 juni 2019. De Stichting IMN heeft besloten om voor de periode na 8 juni 2019 een aanbieder te selecteren door de uitvoering van een aanbestedingsprocedure. De inhoud van deze procedure wordt beschreven in voorliggend reglement. De tekst opent in Hoofdstuk 2 met een beschrijving van de doelstelling van het LCM. Het derde hoofdstuk geeft een overzicht van de activiteiten die het LCM in opdracht van de Stichting IMN verricht. Het vierde hoofdstuk behandelt de procedure volgens welke de gunning zal plaatsvinden.

Voorliggend gunningsreglement moet worden gelezen in samenhang met de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* (Bijlage 1). De aanbieders worden geacht de inhoud van beide documenten te kennen en de inhoud ervan te onderschrijven. Hetzelfde geldt voor de door de Stichting IMN met IM-bergers gesloten *Bergingsovereenkomst 2019 - 2022* (Bijlage 2) en voor de betekenis van deze overeenkomst voor het werk van het LCM. Het *Gunningsreglement* maakt deel uit van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* die met de winnende aanbieder zal worden gesloten. Voorzover de tekst van voorliggend gunningsreglement afwijkt van de tekst van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024*, gaat de tekst van de overeenkomst voor.

2. Incident Management en de Stichting IMN

2.1. Alarmcentrales en de afhandeling van ongevallen met personenvoertuigen

De Stichting Incident Management Nederland ("Stichting IMN") is een samenwerkingsverband van Nederlandse alarmcentrales. De aangesloten alarmcentrales zijn: Allianz Global Assistance ("AGA"), ANWB Alarmcentrale ("ANWB"), Eurocross Assistance ("Eurocross"), SOS International ("SOS"), VHD en ZLM Verzekeringen ("ZLM").

Deze alarmcentrales zijn verantwoordelijk voor het bergen van personenvoertuigen¹ die betrokken zijn geraakt bij een ongeval. Zij verrichten deze taak meestal in opdracht van de verzekeraar van het betrokken voertuig. Deze is uit hoofde van de afgesloten schadeverzekering verantwoordelijk voor het doen uitvoeren van de berging en voor de betaling van de bergingskosten. In enkele gevallen is de opdrachtgever van de berging een leasemaatschappij. Het gaat om vlootbeheerders die het risico op het optreden van bergingskosten niet verzekerd hebben.

Iedere alarmcentrale beschikt over een meldkamer die volcontinu bereikbaar is voor het aannemen van meldingen. Daarbij gaat het niet alleen om meldingen van ongevallen. De alarmcentrales leveren ook andere diensten, bijvoorbeeld op het gebied van pechhulp en persoonlijke en medische hulpverlening. De uitvoering van bergingswerkzaamheden wordt door de alarmcentrales uitbesteed aan bergingsbedrijven. Dit zijn in de meeste gevallen regionaal of lokaal opererende partijen. Elke alarmcentrale heeft een eigen netwerk van bergers om een landelijke dekking van zijn dienstverlening te waarborgen.

¹ De Stichting IMN en het LCM hebben geen verantwoordelijkheid met betrekking tot het behandelen van incidenten met vrachtauto's. Dit is een separaat georganiseerde activiteit die op IM-wegen valt onder de verantwoordelijkheid van de Stichting Incident Management Vrachtauto's ("STIMVA").

2.2. Incident Management

De berging van personenvoertuigen na een ongeval raakt niet alleen de eigenaar van het betrokken voertuig en zijn verzekeraar. Zij is ook van belang voor de veiligheid en doorstroming van het verkeer, met name op snelwegen en andere belangrijke verbindingen. Dit is de verantwoordelijkheid van wegbeheerders. Wegbeheerders zijn daarbij niet alleen geïnteresseerd in ongevallen, maar ook in andere voorvallen die de veiligheid en doorstroming van het verkeer nadelig kunnen beïnvloeden: pechgevallen op een gevaarlijke locatie en onbeheerd achtergelaten voertuigen langs de kant van de weg. Wegbeheerders spannen zich in om de nadelige gevolgen van incidenten te beperken. Het in dat verband ontwikkelde beleid staat bekend onder de naam *incident management* ("IM").

De meeste incidenten worden niet of niet direct bij een alarmcentrale gemeld. Voor ongevallen wordt in de meeste gevallen het alarmnummer 112 gebeld, zowel door de direct betrokkenen als door de passanten die een ongeval zien staan. Pechgevallen die een gevaar opleveren voor het verkeer worden in de meeste gevallen door de wegbeheerder opgemerkt, ofwel middels een verkeerscamera ofwel door een weginspecteur ter plaatse. Ook pechhulpverleners zoals de ANWB kunnen pechmeldingen als incidenten aan de wegbeheerder doorgeven.

Bij veel incidentmeldingen ontbreekt informatie over het kenteken van het betrokken voertuig. Dat betekent dat op het moment van de melding niet duidelijk is wie de opdrachtgever is van de berging die uitgevoerd moet worden. Wegbeheerders willen voorkomen dat dit gebrek aan informatie leidt tot vertraging bij de afhandeling van het incident. Zij willen dat er eerst een berger wordt aangestuurd en pas daarna wordt uitgezocht waar de factuur voor die berging naar toe moet.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in 1998 aan de verzekeraars en hun alarmcentrales gevraagd een procedure op te stellen die voorkomt dat onnodige vertraging optreedt bij de afhandeling van incidentmeldingen op hoofdwegen. Die procedure vroeg om oprichting van de Stichting Incident Management Nederland ("Stichting IMN").

2.3. Rol van de Stichting IMN

De Stichting Incident Management Nederland is een samenwerkingsverband van alle alarmcentrales die werkzaam zijn voor één of meer Nederlandse schadeverzekeraars. Zij is in de eerste plaats opgericht om wegbeheerders te faciliteren bij het verwezenlijken van

hun wensen op het gebied van incident management. Daarnaast verricht de Stichting IMN diensten aan alarmcentrales bij de afhandeling van incidenten op het onderliggend wegennet. De Stichting IMN heeft vier hoofdtaken.

Centraal meldpunt voor IM-meldingen

De Stichting IMN beheert een alarmcentrale, het Landelijk Centraal Meldpunt ("LCM"), die alle incidentmeldingen van politie, wegbeheerders, ANWB en alarmcentrales op IM-wegen ("IM-meldingen") behandelt. Het LCM heeft de opdracht om onmiddellijk na ontvangst van een IM-melding de door de Stichting IMN voor de betrokken locatie gecontracteerde berger in te schakelen. Het werk van het LCM wijkt af van dat van de andere alarmcentrales. De behandelde meldingen zijn namelijk niet afkomstig van de bij een ongeval betrokken automobilist, maar van meldkamermedewerkers die niet zelf bij het incident aanwezig zijn.

Opdrachtgever voor IM-bergingen

De Stichting IMN behandelt meldingen van partijen die in veel gevallen geen opdrachtgever zijn. Vaak is de identiteit van die opdrachtgever bij ontvangst van de melding niet bekend. Om vertraging te vermijden treedt de Stichting IMN in eerste aanleg zelf als opdrachtgever op van de te verrichten berging. Daartoe beschikt zij over een eigen landelijk netwerk van bergingsbedrijven. Dat netwerk wordt op periodieke basis gecontracteerd op basis van openbare aanbesteding.

Meldpunt voor politie-meldingen op het onderliggend wegennet

De Stichting IMN treedt voor de politie op als meldstation van ongevallen op het onderliggend wegennet. Deze meldingen houden geen verband met incident management en vallen onder verantwoordelijkheid van de alarmcentrale van de betrokken verzekeraar. Zij worden daarom alleen behandeld als de kentekens van de betrokken voertuigen bekend zijn. De Stichting IMN zoekt dan uit wie de verantwoordelijke alarmcentrale is en welk bergingsbedrijf voor deze alarmcentrale op de gemelde locatie moet worden ingeschakeld. De Stichting IMN geeft dit bergingsbedrijf opdracht voor het uitvoeren van de berging. Vervolgens wordt de alarmcentrale zelf op de hoogte gesteld en kan deze de melding overnemen.

Overslagstation voor opdrachten en administratieve gegevens

De Stichting IMN is een doorgeefluik voor het bergingswerk van andere opdrachtgevers. Dit betekent dat de Stichting IMN, na inschakeling van de berger, moet zorgen voor een snelle identificatie van de verantwoordelijke partij. Die moet op de hoogte worden gebracht van het voorval en de verstrekte bergingsopdracht. Daarna kan de eigenlijke opdrachtgever zorgen voor de hulpverlening aan de automobilist, de verwerking van administratieve gegevens en het betalen van de rekening.

De relatie tussen de Stichting IMN, Rijkswaterstaat en het Verbond van Verzekeraars is vastgelegd in *Overeenkomst UTB-7014 inzake Incident Management bij Personenauto's* van december 2004 en de daaropvolgende wijzigingsovereenkomsten. De samenwerking tussen alarmcentrales in de Stichting IMN is geregeld in de *Eerste Wijziging van de Samenwerkingsovereenkomst Incident Management* van 29 juni 2006 en de *Statuten* van de Stichting IMN. Met de andere deelnemende wegbeheerders zijn overeenkomsten gesloten die hun toetreding behelzen tot *Overeenkomst UTB-7014*. De exploitatie van het LCM is door de Stichting IMN op dit moment uitbesteed aan AGA op grond van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2016 - 2019* van juli 2016.

2.4. Het LCM en de mededinging tussen bergingsbedrijven

De Stichting IMN mag aan de mededinging tussen bergingsbedrijven niet in de weg staan. Dit uitgangspunt vormt de grondslag van de werkwijze van de Stichting IMN, zowel bij het contracteren van bergingsbedrijven als bij het aansturen van het LCM. De collectieve contracten met bergingsbedrijven die de Stichting IMN namens de alarmcentrales sluit, zijn beperkt tot werkzaamheden die in het belang van wegbeheerders plaatsvinden. Het gaat alleen om het van de weg halen van het voertuig en alleen om incidenten op IM-wegen. De selectie van bergingsbedrijven vindt plaats op basis van een periodiek proces van openbare aanbesteding.

Het belang van vrije mededinging tussen bergers bepaalt verder dat het LCM een louter logistieke functie heeft. Het meldpunt identificeert bij ieder incident wie de aangewezen berger is en zorgt ervoor dat die zo snel mogelijk wordt ingeschakeld. Het LCM doet dit op basis van de contracten die andere partijen met die bergingsbedrijven gesloten hebben. Het LCM speelt zelf in de selectie van bergingsbedrijven geen rol. De enige uitzondering op deze regel doet zich voor bij incidenten op het onderliggend wegennet waarbij geen verzekeraar bekend of aanwezig is. Bij gebrek aan informatie over de identiteit van de opdrachtgever schakelt het LCM dan de berger in die in het betrokken werkgebied op het onderliggend wegennet het grootste marktaandeel heeft.

3. De activiteiten van het LCM

3.1. Inleiding

Het LCM is verantwoordelijk voor de uitvoering van de operationele werkzaamheden die voortvloeien uit de door de Stichting IMN gesloten overeenkomsten met wegbeheerders alsook voor de operationele werkzaamheden die voortvloeien uit de door de Stichting IMN met bergingsondernemingen gesloten *Bergingsovereenkomsten*. Alle beleidsmatige beslissingen over de wijze van uitvoering worden door de Stichting IMN genomen. Ook het toezicht op de uitvoering is in handen van de Stichting IMN en wordt uitgeoefend door haar secretariaat. De operationele taken van de Stichting IMN beperken zich tot het aangaan en beheren van de contractrelaties en de interne huishouding van de Stichting IMN.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de activiteiten van het LCM. Die activiteiten vormen de inhoudelijke kern van de verplichtingen die de exploitant van het LCM bij het sluiten van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* op zich neemt. Eerst wordt ingegaan op de rol van het LCM bij het beheer en de toepassing van de landelijke rayonindeling en enkele andere gegevensbestanden van de Stichting IMN. Daarna komen achtereenvolgens de werkzaamheden voor wegbeheerders en de activiteiten ten behoeve van alarmcentrales aan bod. Tot slot worden de taken besproken die het LCM verricht ter ondersteuning van het secretariaat van de Stichting IMN. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een bespreking van het belang van naleving van de *Mededingingswet* in het handelen van de Stichting IMN én het LCM.

De in dit document beschreven werkwijze heeft betrekking op de situatie die in werking treedt na gunning van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024*. Deze werkwijze vertoont grote overeenkomsten met de huidige exploitatiewijze van het LCM. Er zijn echter ook verschillen. Bij deze zij vastgesteld dat aan de huidige werkwijze van het LCM en aan

de huidige manier van samenwerken tussen de Stichting IMN en de exploitant van het LCM door de aanbieders in deze procedure en door de uiteindelijk geselecteerde exploitant geen rechten kunnen worden ontleend.

3.2. Beheer en gebruik van de landelijke rayonindeling en andere gegevensbestanden

Het werk van het LCM vraagt om de geautomatiseerde toepassing van een keten van vier gegevensbestanden:

- de zogenaamde landelijke rayonindeling, een geografisch bestand dat voor elke gemelde locatie automatisch vaststelt of het gaat om een IM-melding of een melding op het onderliggend wegennet en aan welk bergingsrayon de melding moet worden gekoppeld
- het RDW-register waarin elk Nederlands kenteken is gekoppeld aan een verzekeraar of andere risicodrager
- een bestand dat elke verzekeraar of andere risicodrager koppelt aan de door die partij aangestelde alarmcentrale
- een bestand dat voor elke alarmcentrale alsook voor de Stichting IMN vastlegt wie de in elk rayon gecontracteerde bergingsonderneming is.

Alleen als deze keten van bestanden op de juiste wijze in het LCM is geïmplementeerd, kan iedere ontvangen melding snel en adequaat worden afgehandeld. Een en ander wordt in het vervolg van deze paragraaf nader toegelicht.

3.2.1. Landelijke rayonindeling

De zes alarmcentrales en de Stichting IMN maken bij de opdrachtverlening aan bergingsbedrijven gebruik van dezelfde indeling van het land in werkgebieden. Deze zogenaamde landelijke rayonindeling ligt aan de basis van de contracten die de Stichting IMN en andere opdrachtgevers met bergingsbedrijven sluiten. Zij definieert de geografische reikwijdte van die contracten. Daarmee is de rayonindeling ook de basis voor de toewijzing van meldingen door het LCM aan bergingsbedrijven.

De rayonindeling op IM-wegen is gebaseerd op drie bronnen: het Nationaal Wegenbestand ("NWB") van Rijkswaterstaat, de door de Stichting IMN onderhouden lijst van wegen en wegvakken waarop incident management ("IM") van toepassing is en de eveneens door de Stichting IMN beheerde indeling van IM-wegen in rayons. In alle drie de basisbestanden worden geregeld wijzigingen aangebracht. In het NWB, veruit het grootste van de drie, gebeurt dit als gevolg van de opening van nieuwe wegen, de reconstructie van bestaande

wegen of de wijziging van de langs een weg aangebrachte hectometrering. Twee keer per jaar, bij voorkeur op 1 april en 1 oktober, voert het LCM een nieuwe versie van het NWB in de rayonindeling in.

Ook de lijst van IM-wegen en de indeling van deze wegen in rayons veranderen geregeld. Dit gebeurt als wegbeheerders besluiten om op bepaalde wegen IM in te voeren of juist af te schaffen of als de Stichting IMN besluit de grens tussen twee rayons aan te passen. Wijzigingen in de door de Stichting IMN beheerde basisbestanden kunnen het gehele jaar door plaatsvinden. Zij worden tijdig aan het LCM doorgegeven en door het LCM zo snel mogelijk in de rayonindeling verwerkt.

De rayonindeling op IM-wegen wordt door de Stichting IMN als pdf-file gepubliceerd in het document *Landelijke Rayonindeling* (zie Bijlage 3 voor de meest recente versie). Dit document is eigendom van de Stichting IMN en vormt de juridische grondslag van de overeenkomsten die de Stichting IMN sluit met bergingsbedrijven. Het document is gebaseerd op een achterliggend excelbestand. Dit is een bestand van alle IM-wegvakken in elk rayon met de volgende opbouw:

- rayonnummer
- wegnummer (A12, N201) of wegnaam (Groene Kruisweg)
- begin en eind van het wegvak, ofwel in termen van de hectometerpalen langs de kant van de weg ofwel, als die er niet zijn, door vermelding van de kruisende wegen die het begin en eind van het wegvak markeren
- verantwoordelijke wegbeheerder (regionale directies van Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en andere wegbeheerders, zoals NV Westerscheldetunnel en Havenbedrijf Rotterdam NV)
- betalende wegbeheerder, in de sporadische gevallen waarbij een wegbeheerder een andere partij als factuuradres heeft aangewezen.

Het excelbestand (Bijlage 4) wordt door het LCM onder verantwoordelijkheid van de Stichting IMN beheerd. De meest recente versie is opvraagbaar bij de huidige exploitant van het LCM. Bij iedere wijziging van de rayonindeling wordt door het LCM een update van het excelbestand opgesteld waarin de wijzigingen ten opzichte van de vorige versie zijn gemarkeerd. Het excelbestand wordt door het LCM gebruikt voor het informeren van wegbeheerders, politie en alarmcentrales over de rayonindeling.

De landelijke rayonindeling wordt daarnaast gepubliceerd in de vorm van een online kaart: <http://www.stichtingimn.nl/imkaart/>. Deze kaart laat niet alleen de rayonindeling op IM-wegen zien, maar ook de rayongrenzen op het onderliggend wegennet. Het LCM zorgt onder verantwoordelijkheid van de Stichting IMN voor de geregelde actualisatie, het beheer

en de *hosting* van deze kaart. De online-kaart wordt gebruikt in de applicaties *Bergerview* (zie 3.5.2) en *Ongevallenradar* (zie 3.5.4) en heeft daarnaast een algemene service-functie voor alarmcentrales, wegbeheerders, politie, bergers en andere geïnteresseerde partijen. De kaart is eigendom van de Stichting IMN.

De landelijke rayonindeling is geïmplementeerd in het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM. Dat stelt voor iedere ontvangen melding automatisch vast of het om een IM-melding gaat of een melding op het onderliggend wegennet. Voor beide typen meldingen wordt bovendien automatisch vastgesteld in welk rayon hij ligt. Dit betekent dat iedere hectometerpaal die in het NWB voorkomt en die hoort bij een IM-weg, maar ook ieder wegvak op het onderliggend wegennet is gekoppeld aan een rayonnummer.

Verder is het alarmcentralesysteem verrijkt met aanvullende gegevens om te waarborgen dat iedere ontvangen melding automatisch kan worden herkend, gelokaliseerd, op de juiste plek geplot op een geografische kaart en toegewezen aan het juiste rayon. Alle op- en afritten met nummer van IM-wegen, alle parkeerplaatsen en benzinstations langs IM-wegen, alle tunnels, viaducten, knooppunten en kruispunten op IM-wegen, alsook alle lokale benamingen voor N-wegen zijn gekoppeld aan een wegnummer met hectometerpaal volgens de laatste update van het Nationaal Wegenbestand ("NWB"). Locaties die in het NWB niet voorkomen, zoals gemeentelijke wegen, zijn gekoppeld aan een set x-y coördinaten.

Ook de rayongrenzen op het onderliggend wegennet, zoals getekend op de online kaart, zijn geïmplementeerd in het alarmcentralesysteem van het LCM. Zo kunnen de ontvangen meldingen op het onderliggend wegennet ("OWN") door de LCM-medewerkers automatisch aan het juiste OWN-rayon worden toegekend.

3.2.2. Andere gegevensbestanden

RDW-register

Het LCM maakt voor het identificeren van de voor elk voertuig verantwoordelijke verzekeraar of andere risicodrager gebruik van het register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer ("RDW"). Het LCM kan op basis van de ontvangen kentekengegevens in dit register de identiteit van de verantwoordelijke verzekeraar opvragen. De kosten voor het gebruik van het RDW-register zijn voor rekening van de exploitant van het LCM.

Opdrachtgeverlijsten alarmcentrales

Het LCM ontvangt van elke alarmcentrale een lijst met namen van de verzekeraars, volmachthouders en andere risicodragers voor welke zij de hulpverlening aan

automobilisten verzorgt. Op basis van deze lijst kan het LCM de voor elk voertuig in het RDW-register gevonden verzekeraar koppelen aan een alarmcentrale. De alarmcentrales zijn verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de aangeleverde gegevens. Het LCM voorziet de Stichting IMN op geregelde basis van een geactualiseerd overzicht van de lijst van opdrachtgevers van alarmcentrales. Dit overzicht wordt door de Stichting IMN gepubliceerd in het document *Opdrachtgevers per Alarmcentrale* (zie Bijlage 5 voor de meest recente versie).

Gunningsbestanden Stichting IMN en alarmcentrales

De Stichting IMN en de alarmcentrales voorzien het LCM van actuele gunningslijsten. Deze laten voor elke opdrachtgever zien wie de door hen in elk rayon gecontracteerde bergingsonderneming is. De gunningslijst van de Stichting IMN (zie Bijlage 6 voor de meest recente versie van dit document) bevat tevens informatie over de in elk rayon overeengekomen tarieven. Wijzigingen worden tijdig aan het LCM doorgegeven. De Stichting IMN en de alarmcentrales zijn verantwoordelijk voor de juistheid en volledigheid van de aangeleverde gegevens. Het LCM voorziet de Stichting IMN op geregelde basis van een geactualiseerd overzicht van de in de verschillende rayons door elke alarmcentrale gecontracteerde bergers (zie Bijlage 7 voor de meest recent versie van dit document).

3.3. Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van wegbeheerders

3.3.1. Behandeling van IM-meldingen

Het LCM treedt op als alarmcentrale voor IM-meldingen van de vijf regionale verkeerscentrales van Rijkswaterstaat, de 10 regionale operationele centra ("DROC's") van de politie, de alarmcentrale van de ANWB en de andere alarmcentrales.

De Stichting IMN onderhoudt voor elk van de meldende partijen een telefoonnummer waarop meldingen kunnen worden doorgegeven. Deze telefoonnummers worden aan de exploitant van het LCM ter beschikking gesteld. De kosten van het op deze nummers afgevoerde telefoonverkeer zijn voor rekening van de exploitant. Meldende instanties kunnen ervoor kiezen om hun incidentmeldingen niet per telefoon door te geven maar als elektronisch bericht. Om dat te doen dienen zij gebruik te maken van het Ontvangststation Elektronische Meldingen ("Ontvangststation", zie 3.5.4). Het LCM onderhoudt op geregelde basis contact met de meldende instanties om het goede verloop van de werkzaamheden te waarborgen. Bergingsbedrijven kunnen geen incidenten bij het LCM melden. Zij dienen dit te doen via een verkeerscentrale van Rijkswaterstaat.

Alarmcentrales kunnen ervoor kiezen om meldingen die zij zelf ontvangen op IM-wegen door het LCM te laten afhandelen. Zij kunnen dit doen door aan het LCM te vragen de IM-berger opdracht te geven voor uitvoering van ongevalsberging, een pechverplaatsing of een beveiligingsopdracht. Alarmcentrales zijn hiertoe niet verplicht en kunnen ervoor kiezen de meldingen zelf af te handelen. Het is wel wenselijk, omdat alleen dan wordt gewaarborgd dat:

- het incident bij de wegbeheerder wordt gemeld en deze de benodigde verkeersmaatregelen kan nemen
- het incident op de voorgeschreven wijze kan worden beveiligd
- er een aanrijdtijd wordt vastgesteld
- de incidentstatistieken zo compleet mogelijk zijn.

De kern van iedere IM-melding is de locatie waarop het incident zich heeft voorgedaan. Dat gegeven is voor het LCM voldoende om een bergingsopdracht te kunnen verstrekken. Indien mogelijk dient het LCM echter ook informatie te verkrijgen over de aard van het incident (ongeval, pechvoertuig, onbeheerd voertuig, beveiligingsopdracht), de kentekens van de te bergen voertuigen en andere bijzonderheden die voor de berger van belang kunnen zijn (voertuig te water, uitgebrand voertuig, niet rolbaar voertuig, pechvoertuig op rijstrook, aantal te bergen voertuigen, enzovoorts).

Het LCM legt iedere ontvangen melding onder een uniek meldnummer vast in zijn alarmcentralesysteem. Dit is het zogenaamde IM-nummer. Het LCM zorgt direct na ontvangst van de melding voor de elektronische of telefonische inschakeling van de ter plaatse gecontracteerde IM-berger. Het kan voorkomen dat één melding leidt tot de inschakeling van meer dan één bergingsvoertuig: een beveiligingsvoertuig of een tweede bergingsvoertuig bij ongevallen met een groot aantal te bergen voertuigen.

Het is mogelijk dat het LCM na verwerking van een melding over het incident aanvullende gegevens ontvangt. Zo kan het voorkomen dat een opdracht wordt geannuleerd, dat een gewijzigde locatie wordt ontvangen en aan de berger wordt doorgegeven of dat de berger wordt gevraagd met additioneel materieel naar de plaats van het incident uit te rijden. Deze latere berichten worden onder hetzelfde meldnummer in het bestand van het LCM geregistreerd en, indien nodig, zo snel mogelijk telefonisch aan de berger doorgegeven.

Wegbeheerders hechten eraan dat het LCM te allen tijde een berger inschakelt, ook als geen sprake is van dekking van de bergingskosten door een verzekeraar en eveneens als niet zeker is of het betrokken incident ook door een andere bron reeds is gemeld. Deze werkwijze kan leiden tot de verstrekking van twee bergingsopdrachten voor één incident, met een zogenaamde loze rit voor de berger als gevolg. Het alarmcentralesysteem van het

LCM is zo ingericht dat het de alarmcentralemedewerker automatisch attendeert op eerder verwerkte meldingen die mogelijk op hetzelfde incident betrekking hebben. De feitelijke beslissing over de acceptatie en afwijzing van de "dubbele" melding moet op basis van een vaste procedure door het LCM worden gemaakt. Afwijzen gebeurt alleen als het dubbele karakter van de melding boven redelijke twijfel is verheven.

Na afloop van de berging dient de berger het LCM binnen een uur te informeren over de kentekens van de bij het incident geborgen voertuigen en over de aard van het door elk bergingsvoertuig verrichte werk: ongevalsberging, pechverplaatsing, beveiliging, berging onbeheerd voertuig of loze rit. Zo nodig kunnen ook andere bijzonderheden worden doorgegeven. Het LCM ziet er op toe dat de berger deze afmelding tijdig doet en legt de betrokken informatie binnen vier uur na ontvangst vast in zijn systeem. Het LCM bewaart, voor zover de wet dat toelaat, alle vastgelegde gegevens gedurende de gehele contractperiode en een jaar daarna. Het LCM zorgt bovendien voor vastlegging van de gevoerde telefoongesprekken. Het betrokken geluidsmateriaal wordt tenminste zes weken bewaard en kan desgevraagd door de Stichting IMN worden beluisterd. Bergers kunnen opdrachten afmelden via EMI (zie 3.5.3) of per telefoon.

Het LCM is 365 dagen per jaar volcontinu volledig operationeel en telefonisch bereikbaar. De exploitant van het LCM beschikt over een calamiteitenplan, over een redundant uitvoering van bedrijfskritische systemen en over voorzieningen om in geval van brand of andere ernstige calamiteiten fysiek binnen 24 uur uit te wijken naar een andere locatie.

3.3.2. Beheer onbeheerd achtergelaten voertuigen

De berging van onbeheerd achtergelaten voertuigen op IM-wegen vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Na afloop van de berging is het de wegbeheerder die de verantwoordelijkheid draagt voor het beheer van deze voertuigen. Deze beheerstaak is door Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant voor bergingen op hun wegen opgedragen aan het LCM. Andere wegbeheerders hebben deze verantwoordelijkheid niet aan het LCM uitbesteed.

Als een berger een onbeheerd achtergelaten voertuig heeft geborgen op een rijksweg of een weg van de Provincie Noord-Brabant dient hij dit te melden bij het LCM. Na ontvangst van deze melding verzamelt het LCM nadere informatie over het voertuig. Het gaat om vier gegevens:

- of het voertuig is verzekerd of niet
- de naam van de verzekeraar

- naam en adresgegevens van de eigenaar
- de aard van de dekking (WA of volledig casco).

Voor Nederlandse voertuigen kunnen de eerste drie gegevens worden ontleend aan het register van de Rijksdienst voor het Wegverkeer ("RDW"). De toegang tot informatie over de eigenaars van voertuigen wordt aan het LCM verleend op basis van afspraken tussen de RDW en Rijkswaterstaat. De aard van de dekking wordt door het LCM voor elk aangemeld voertuig opgevraagd bij de betrokken verzekeraar. Voor buitenlandse voertuigen dient het LCM eigen informatiekanalen in te richten om de vereiste gegevens te verkrijgen.

Als bij die raadpleging van het RDW-register blijkt dat een voertuig is gestolen of op andere wijze is betrokken bij een misdrijf, meldt het LCM dit aan de politie en, bij voertuigen met een "beperkt casco" of *all risk* dekking, aan de betrokken verzekeraar. Vanaf dat moment gaat de verantwoordelijkheid voor een dergelijk voertuig over naar de politie en/of de betrokken verzekeraar. Het dossier is dan voor het LCM gesloten.

Het LCM dient er voor te zorgen dat zij bij de bevoegde functionarissen in de politie-organisatie bekend is als de partij met verantwoordelijkheid voor het van de weg halen en beheeren van onbeheerd achtergelaten voertuigen. Dit stelt de politie in staat om bij aangifte van diefstal te controleren of het betrokken voertuig bij het LCM in beheer is of is geweest.

Zodra het LCM de benodigde informatie heeft verkregen, zendt het aan de eigenaar van het voertuig een aangetekende brief waarin deze wordt geïnformeerd over het feit dat zijn voertuig is opgeslagen bij een IM-berger. In die brief, die ook per gewone post wordt verzonden, krijgt de eigenaar te horen dat hij veertien dagen de tijd heeft om het voertuig na het voldoen van de stallingskosten op te halen. Verder wordt aan de eigenaar duidelijk gemaakt dat het voertuig na het verstrijken van deze termijn zal worden gesloopt of verkocht.

Als het voertuig binnen drie dagen na de berging door de eigenaar van het voertuig wordt opgehaald bij de berger, wordt het dossier van dit voertuig door het LCM gesloten. Als het voertuig na drie dagen echter nog altijd bij de berger staat, voorziet deze het LCM van aanvullende gegevens over het voertuig:

- het chassisnummer van het voertuig, indien beschikbaar
- een schatting van de waarde van het voertuig
- tenminste vier foto's van het voertuig, van de vier kanten van het voertuig genomen.

Deze gegevens worden in het dossier opgenomen.

Als het voertuig vóór het verstrijken van de termijn van veertien dagen wordt opgehaald, wordt dit door de berger gemeld bij het LCM. In dat geval kan het dossier worden gesloten. Als het voertuig niet wordt opgehaald bestaan er twee mogelijkheden:

- A. Voertuigen waarvan de waarde door de berger is geschat op een bedrag dat lager is dan € 500, worden door het LCM aangemeld bij Auto Recycling Nederland ("ARN"). Deze instelling zorgt ervoor dat het voertuig zonder kosten voor de berger wordt opgehaald en gesloopt. Door ARN worden aan de berger een vrijwaringsbewijs en een sloopverklaring verstrekt. Deze bescheiden worden door de berger aan het LCM doorgezonden en door het LCM gearhiveerd. De stallingskosten van de berger worden aan het LCM gedeclareerd en door het LCM ten laste van de wegbeheerder aan de berger voldaan.
- B. Voertuigen waarvan de waarde is geschat op een bedrag van € 500 of meer, worden door het LCM aangemeld bij een taxateur die staat ingeschreven in het register van het Nederlands Instituut Van Register Experts ("NIVRE"). Deze maakt een taxatierapport op dat wordt aangeboden aan het LCM. Vervolgens wordt het voertuig door een expertisebureau op basis van een competitieve verkoopprocedure verkocht. De verantwoordelijke expert dient ingeschreven te staan in het register van het NIVRE. De koper van het voertuig dient een door het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit erkende handelaar te zijn. De opbrengst van het voertuig wordt gebruikt voor het betalen van de stallingskosten van de berger. Een eventueel resterend saldo wordt door het LCM gecrediteerd aan de wegbeheerder. Eventuele resterende stallingskosten worden door het LCM voldaan ten laste van de wegbeheerder.

Als de eigenaar van een voertuig zich na de sloop of verkoop alsnog bij de berger meldt, geeft de berger dit door aan het LCM. Het LCM handelt vervolgens eventuele claims van de eigenaar af. Dit gebeurt door aan te tonen dat ofwel de waarde van het voertuig teniet werd gedaan door de nog verschuldigde stallingskosten of door uitbetaling van het bij verkoop van het voertuig na voldoening van de stallingskosten resterende saldo.

In 2017 behandelde het LCM 2.552 voertuigen volgens de procedure die geldt voor onbeheerd achtergelaten voertuigen. Van die voertuigen werden er 555 (22%) binnen drie dagen na aanmelding bij het LCM door de automobilist bij de bergingsonderneming opgehaald. De eigenaars van de resterende 1.997 voertuigen werden aangeschreven, waarna het voertuig in 1.857 (73%) gevallen binnen veertien na aanschrijven werd opgehaald. De 140 voertuigen (5%) die niet binnen veertien dagen werden opgehaald, werden in de meeste gevallen gesloopt. Een klein aantal van deze voertuigen werd na de termijn van veertien dagen alsnog opgehaald. Geen enkel voertuig hoefde te worden getaxeerd en verkocht.

3.3.3. Informatievoorziening aan bergers, wegbeheerders en alarmcentrales

Bergers

Ontvangen IM-meldingen worden geregistreerd in het alarmcentralesysteem van het LCM. Direct na registratie wordt opdracht verleend aan de berger om het betrokken voertuig af te voeren. Bij de opdrachtverlening verstrekt het LCM aan de berger de volgende gegevens:

- IM-nummer voor elke ontvangen melding, op basis waarvan de berger zijn kosten dient te factureren
- locatie
- incidenttype
- kentekens (indien bekend)
- nadere bijzonderheden (indien van toepassing)

Zodra de berger het LCM het kenteken van het geborgen voertuig heeft doorgegeven, informeert het LCM de berger over de identiteit van de verantwoordelijke alarmcentrale.

Wegbeheerders

Het LCM voorziet Rijkswaterstaat bij meldingen op IM-wegen met behulp van de zogenaamde *ONDA-koppeling* van alle over het incident bekende gegevens. Dit gebeurt onmiddellijk na registratie van de ontvangen melding, daarna bij één of meer eventuele updates van de melding en tot slot bij de afmelding van de berging door de bergingsonderneming. De aan RWS te verzenden berichten bevatten alle beschikbare data over de melding en zijn afloop. Dit kunnen ook actuele gegevens zijn over het verloop van de berging die door het nog te realiseren systeem Bergings Update Melder ("BUM ") van de Stichting IMN worden gegenereerd.

Ook incidentmeldingen op het onderliggend wegennet (zie 3.4) worden via de ONDA-koppeling aan Rijkswaterstaat doorgegeven. Rijkswaterstaat zorgt na ontvangst van de ONDA-berichten voor verspreiding van deze gegevens onder de verantwoordelijke wegbeheerders. Een specificatie van het ONDA-protocol is onder de titel *Nederlands Profiel Datex II. 2015-1 ONDA* (24 november 2015) opgenomen in de aanbestedingsdocumenten (Bijlage 8). Het LCM zal eventuele updates van dit protocol tijdig implementeren.

Het LCM voorziet Rijkswaterstaat daarnaast maandelijks van een zogenaamde ongevalmonitor. Dit is een bestand waarin alle behandelde meldingen en dossiers zijn vastgelegd. De eisen waar dit bestand aan dient te voldoen zijn vastgelegd in het document *RWS LCM Gegevenslevering* (6 juli 2016, Bijlage 9) dat is opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. Het formaat komt overeen met dat voor de gegevenslevering aan het VbV (zie hierna).

Het LCM voorziet het Verzekeringsbureau Voertuigcriminaliteit ("VbV") dagelijks van een bestand waarin alle in de voorgaande dag behandelde ongevallen op IM-wegen en OWN-wegen zijn vastgelegd. Een voorbeeld van dit bestand is onder de titel *Daggegevens VbV* opgenomen in de aanbestedingsdocumenten (Bijlage 10).

Alarmcentrales

Na afloop van de berging stelt het LCM op basis van de ontvangen kentekengegevens vast of sprake is van een bij een Nederlandse verzekeraar of fleetowner gedekte schade. Als dat zo is, ontvangt de alarmcentrale van deze partij onmiddellijk een emailbericht waarin hij op de hoogte wordt gesteld van het incident en de verstrekte bergingsopdracht. De alarmcentrale kan daarna afhandeling van de berging en de hulpverlening aan automobilisten overnemen. De naam van de alarmcentrale wordt eveneens per email doorgegeven aan de berger. Zodra dat is gebeurd, is de betrokkenheid van het LCM bij de afhandeling van het incident beëindigd.

Het kan voorkomen dat de berger zijn kosten dient te verhalen op de eigenaar van het voertuig. Als het voor de berger niet mogelijk is om de eigenaar te achterhalen, wordt hij desgevraagd door het LCM voorzien van de contactgegevens van de voertuigeigenaar. Het LCM mag deze informatie verstrekken op basis van afspraken tussen de RDW en Rijkswaterstaat.

3.3.4. Bekostiging

Bergingskosten

De kosten voor de inzet van IM-bergers worden, afhankelijk van het type berging, op drie verschillende manieren betaald:

- bij ongevallen met verzekerde voertuigen door de verzekeraar van het voertuig of, als de bergingskosten niet gedekt zijn, door de leasemaatschappij die het voertuig in eigendom heeft
- bij pechverplaatsingen, beveiligingsopdrachten, bergingen van onbeheerd achtergelaten voertuigen en loze ritten door de wegbeheerder
- bij ongevallen met buitenlandse of onverzekerde voertuigen door de eigenaar van het voertuig of, als dit niet mogelijk is, door de wegbeheerder.

De berging en stalling van voertuigen die zijn betrokken bij een ongeluk en die verzekerd zijn bij een Nederlandse verzekeraar worden door de berger rechtstreeks in rekening gebracht bij de alarmcentrale van de betrokken verzekeraar. De enige rol die het LCM hierbij heeft, is het informeren van de berger over de identiteit van die alarmcentrale. De berger stelt die identiteit overigens vaak zelf vast door navraag te doen bij de automobilist.

Pechverplaatsingen, beveiligingsopdrachten, bergingen van onbeheerd achtergelaten voertuigen en loze ritten komen voor rekening van de wegbeheerder. Dit type opdrachten wordt door de berger in rekening gebracht bij het LCM. Het LCM belast de kosten vervolgens zonder opslag door aan de betrokken wegbeheerder.

Als bij een ongeval voertuigen worden geborgen zonder dekking bij een Nederlandse verzekeraar, kan de berger zijn bergings- en stallingskosten verhalen op de eigenaar van het voertuig. Hij dient dit, net als bij de bergingen voor rekening van een alarmcentrale of het LCM, te doen volgens de met de Stichting IMN overeengekomen tarieven. De berger kan het recht van retentie toepassen om betaling af te dwingen. Als de eigenaar zich niet meldt, kan de berger de identiteit van de eigenaar opvragen bij het LCM. Als de berger er niet in slaagt de eigenaar tot betalen te bewegen kan hij de kosten in het uiterste geval in rekening brengen bij het LCM. Daarbij geldt voor de stallingskosten een maximum van 7 dagen. Het LCM belast de kosten vervolgens zonder opslag door aan de betrokken wegbeheerder.

Regiekosten

Alle kosten die de exploitant van het LCM maakt voor uitvoering van de in dit document en in de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* beschreven werkzaamheden op IM-wegen, komen voor zijn rekening. Hij dient deze kosten te dekken uit de regiekosten die hij aan de wegbeheerders voor deze werkzaamheden in rekening mag brengen. Er zijn drie soorten regiekosten die elk op basis van een vast tarief per verrichting aan de wegbeheerders in rekening gebracht dienen te worden.

IM-dossiers

De kosten voor het behandelen van IM-meldingen kunnen op basis van een vaste vergoeding per ontvangen melding worden gedeclareerd. Dit geldt ook voor meldingen die ná de opdrachtverlening aan de berger door het LCM zijn geannuleerd. Meldingen die worden geannuleerd voordat een berger is ingeschakeld of door het LCM als "dubbel" worden herkend voordat een berger is ingeschakeld, leiden *niet* tot een declareerbare verrichting.

Die vaste vergoeding per IM-melding is gelijk aan het door de exploitant van het LCM aangeboden tarief (na verwerking van de contractuele prijsindex), vermeerderd met een bedrag van € 5,13 per melding voor de bijdrage van wegbeheerders aan de apparaatskosten van de Stichting IMN. Dit bedrag kan aangepast worden. Bovendien belast het LCM alle betaalde bergingskosten voor pechverplaatsingen, beveiligingsopdrachten, loze ritten, onbeheerd achtergelaten voertuigen en onverzekerde voertuigen zonder opslag door aan de betrokken wegbeheerders. Bergingskosten worden alleen doorbelast voorzover de betrokken bergingsfacturen door het LCM op rechtmatigheid en juistheid zijn gecontroleerd.

Tot slot kan het LCM aan Rijkswaterstaat en aan de Provincie Noord - Brabant regiekosten declareren voor het beheer van onbeheerd achtergelaten voertuigen. Het gaat om een vaste vergoeding voor elk voertuig dat niet binnen drie dagen na berging door de eigenaar is opgehaald en waarvoor het LCM heeft moeten overgaan tot aanschrijving van de eigenaar. Dit zijn voertuigen die moeten worden getaxeerd en voor rekening van de berger dienen te worden afgevoerd. De vaste vergoeding is gelijk aan het door de exploitant van het LCM aangeboden tarief. Voor de werkzaamheden die betrekking hebben op voertuigen die binnen 3 dagen door de eigenaar bij de berger worden opgehaald kan het LCM geen kosten in rekening brengen.

Over de omvang van het aantal IM-meldingen wordt door de Stichting IMN geen garantie verstrekt. De Stichting IMN is niet verantwoordelijk voor het al dan niet tot stand komen van IM-meldingen. Informatie over de IM-meldingen die het LCM in 2017 behandelde is opgenomen in Bijlage 11. De bijlage bevat gegevens over het totale aantal behandelde meldingen, over de spreiding van meldingen in de tijd en over het aantal meldingen per meldende instantie, per type opdracht en per type wegbeheerder. De onderliggende data over alle meldingen in 2017 zijn te vinden in Bijlage 12.

Facturering

Bij de toewijzing van kosten aan een bepaalde wegbeheerder geldt dat de locatie van het ongeval bepaalt welke wegbeheerder opdrachtgever is. De facturering van de kosten voor IM-meldingen dient te gebeuren op basis van de eisen die zijn geformuleerd in het document *RWS LCM Gegevenslevering* (Bijlage 9).

Facturen voor de kosten van het beheer van onbeheerd achtergelaten voertuigen dienen de volgende gegevens te bevatten:

- een overzicht van de door bergers aangemelde en door het LCM geaccepteerde onbeheerd achtergelaten voertuigen
- een overzicht van de onbeheerd achtergelaten voertuigen die niet binnen drie dagen zijn afgehaald en waarvan de eigenaars door het LCM zijn aangeschreven
- een overzicht van de onbeheerd achtergelaten voertuigen die niet binnen 14 dagen na aanschrijving door het LCM door de eigenaar bij de berger zijn afgehaald en die voor rekening van de wegbeheerder zijn getaxeerd en afgevoerd
- kenteken en andere details voor ieder onbeheerd achtergelaten voertuig
- vermelding van het tarief voor regiekosten per onbeheerd voertuig
- een specificatie van de bruto opbrengsten van verkochte voertuigen en van de netto-opbrengsten na aftrek van taxatie- en stallingskosten.

Doorbetaling opslag Stichting IMN

Het LCM doet na afloop van iedere maand opgave bij de Stichting IMN van het aantal behandelde IM-meldingen. Op basis daarvan stuurt de Stichting IMN de exploitant van het LCM een factuur voor de haar toekomende opslag op het tarief per IM-melding.

3.3.5. Wegbeheerders die samenwerken met de Stichting IMN

De Stichting IMN werkt samen met een groot aantal wegbeheerders. Het gaat om de verschillende wegendistricten van Rijkswaterstaat, om het merendeel van de Nederlandse provincies, om een aantal gemeenten en om enkele andere publieke en private partijen. De verschillende wegbeheerders en de door hen beheerde IM-wegen worden gespecificeerd in de *Rayonindeling* (zie paragraaf 3.2.2). De verschillende wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de bekostiging van de regiekosten van het LCM en van de in opdracht van het LCM behandelde onverzekerde voorvallen op de door elk van hen beheerde IM-wegen.

Het LCM factureert zijn kosten rechtstreeks aan de wegbeheerders. Sommige wegbeheerders treden op als betaalkantoor voor andere wegbeheerders. De wegbeheerders waar dat voor geldt en de door hen aangewezen "betaalkantoren" zijn gespecificeerd in het excelbestand. De kosten voor deze wegbeheerders worden door het LCM gespecificeerd opgenomen in de factuur aan de wegbeheerder die voor hen als betaalkantoor optreedt.

3.4. Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van alarmcentrales

3.4.1. Inzet van bergingsbedrijven

Naast zijn werkzaamheden voor wegbeheerders verricht het LCM ook taken voor alarmcentrales. Het gaat om het aannemen van ongevalsmeldingen van de politie op het onderliggend wegennet. Dit zijn meldingen van politiemeldkamers die geen verband houden met incident management en waarvoor de alarmcentrale van de betrokken verzekeraar de verantwoordelijkheid draagt. Voor de politie is het belangrijk dat zij ook op het onderliggend wegennet kan beschikken over een centrale die zorgt voor het oproepen van het juiste bergingsbedrijf. Om deze reden is het LCM ook actief als meldpunt voor incidenten op het onderliggend wegennet.

Op het onderliggend wegennet is de behoefte aan snelheid bij het oproepen van bergers minder groot dan op IM-wegen. Veiligheid en doorstroming zijn hier in de meeste gevallen

niet in het geding. Dit betekent dat het LCM bij incidenten op het onderliggend wegennet de tijd kan en moet nemen om te achterhalen wie de verantwoordelijke alarmcentrale is en welke bergingsonderneming die alarmcentrale op de betrokken locatie heeft gecontracteerd. Meldingen op het onderliggend wegennet worden door het LCM daarom pas in behandeling genomen als het kenteken van het betrokken voertuig bekend is.

Bij het doorgeven van de melding verstrekt het LCM aan de berger de volgende gegevens:

- het meldnummer van de incidentmelding
- dossiernummer van elk te bergen voertuig (het zogenaamde OW-nummer)
- locatie van het ongeval
- incidenttype
- kenteken van het te bergen voertuig
- verzekeraar van het te bergen voertuig
- alarmcentrale van het te bergen voertuig.

De berger hoeft meldingen op het onderliggend wegennet niet af te melden bij het LCM. De berging wordt zonder verdere tussenkomst van het LCM door de verantwoordelijke alarmcentrale afgehandeld.

Voor de activiteiten van het LCM op het onderliggend wegennet maakt het LCM gebruik van dezelfde telefoonnummers die ook voor IM-meldingen worden gebruikt. Met behulp van de in paragraaf 3.2 beschreven infrastructuur dient het LCM na ontvangst van een melding vast te stellen welke alarmcentrale en welke berger verantwoordelijk zijn voor de berging van het bij een incident betrokken voertuig. Het LCM zorgt bij binnenkomst van de melding eerst voor de inschakeling van de berger. Daarna wordt de betrokken alarmcentrale geïnformeerd. Die zorgt voor de verdere afhandeling en de bekostiging van de berging. Op dit moment werken alle alarmcentrales met dezelfde indeling van het land in bergingsrayons.

De politie kan op het onderliggend wegennet melding maken van voertuigen die zijn betrokken bij een ongeval, maar ook van voertuigen die zijn beschadigd door brand, voertuigen die zijn beschadigd door inbraak en voertuigen die zijn teruggevonden na diefstal. Ook bij deze gevallen stuurt het LCM, als een kenteken bekend is, de berger die op de gemelde locatie werkzaam is voor de alarmcentrale van de betrokken verzekeraar. Meldingen van de politie die niet in één van de genoemde categorieën vallen, zoals bergingsopdrachten voor de politie zelf of het verslepen van fout geparkeerde voertuigen, moeten door het LCM worden geweigerd. Het LCM kan bij de beoordeling van dit type meldingen gebruik maken van het door de politiemeldkamers toegepaste protocol voor het behandelen van bergingsopdrachten (Bijlage 13).

In incidentele gevallen kan de politie op het onderliggend wegennet vragen om de urgente inzet van een bergingsbedrijf, ook zonder dat een kenteken bekend is. Het LCM mag hieraan meewerken als voor die snelle inzet goede gronden worden gegeven. In dat geval schakelt het LCM de berger in die op het onderliggend wegennet in het betrokken werkgebied het grootste marktaandeel heeft onder alarmcentrales. Deze berger staat bekend als de GGD-berger ("grootste gemene deler"). De GGD-berger wordt ook ingeschakeld voor de berging van onverzekerde en buitenlandse voertuigen.

Het LCM stelt ieder jaar in april voor elk rayon vast welke berger vanaf 1 mei van dat jaar als GGD-berger zal optreden. Informatie over de marktaandelen van alarmcentrales in het voorafgaande jaar kan op 1 april van elk jaar opgevraagd bij de Stichting IMN. Als de geselecteerde GGD-berger een andere berger is dan in het jaar daarvóór, informeert het LCM de zittende en nieuwe GGD-berger over de aanwijzing van de nieuwe GGD-berger in het betrokken rayon.

3.4.2. Administratieve afhandeling

Het LCM speelt op het onderliggend wegennet geen rol bij de administratieve afhandeling van bergingen van voertuigen waarvan de bergingskosten niet gedekt zijn. Die verantwoordelijkheid berust bij de ingeschakelde bergingsonderneming. Het LCM spant zich in om te voorkomen dat bergers uitrukken voor gevallen waarvan de kosten niet zijn gedekt. Gebeurt dit, om de in 3.4.1 genoemde redenen, in voorkomende gevallen toch, dan kan de bergingsonderneming de kosten verhalen volgens de procedure die ook wordt toegepast voor de bekostiging van de berging van onverzekerde voertuigen op IM-wegen (zie 3.3.4).

De regiekosten van de werkzaamheden van het LCM op het onderliggend wegennet worden bekostigd door de alarmcentrales welke zijn ingeschakeld door de in Nederland actieve verzekeraars. Dit gebeurt op basis van een vaste vergoeding voor ieder geborgen voertuig met schadedekking bij een Nederlandse verzekeraar. De regiekosten voor bergingen van buitenlandse en onverzekerde voertuigen alsmede van voertuigen waarvan het kenteken niet bekend is, zijn voor rekening van de exploitant van het LCM.

Aan elke alarmcentrale wordt elke maand een verzamelfactuur gestuurd met de volgende gegevens:

- een overzicht van de voertuigen die op grond van LCM-melding op het onderliggend wegennet zijn geborgen en die schadedekking hebben bij een van de opdrachtgevers van de betrokken alarmcentrale, met een totaalstelling
- meldnummer, datum, tijdstip en locatie van elke melding

- een identificatie van de verantwoordelijke verzekeraar of andere achterliggende opdrachtgever voor elke melding
- een totaalstelling van de regiekosten die in de betrokken maand voor rekening van de betrokken alarmcentrale komen.

De facturen worden gebaseerd op de door het LCM ontvangen informatie over de kentekens van de geborgen voertuigen en over de opdrachtgevers van iedere alarmcentrale. Voor zover dit zo is, worden de facturen door de alarmcentrales geaccepteerd en betaald. Als meer dan 3% van de dossiers in een factuur volgens gegevens van de ontvangende alarmcentrale onjuist is, kan deze alarmcentrale betaling weigeren en vragen om een gecorrigeerde factuur voordat tot betaling wordt overgegaan. Als het aantal onjuiste dossiers lager is dan 3%, dient de factuur door de alarmcentrale te worden voldaan.

Over de omvang van het aantal te behandelen OWN-dossiers wordt door de Stichting IMN geen garantie verstrekt. De Stichting IMN is niet verantwoordelijk voor het al dan niet tot stand komen van OWN-dossiers. Informatie over de OWN-dossiers die het LCM in 2017 behandelde is opgenomen in Bijlage 11. De bijlage bevat gegevens over het totale aantal behandelde dossiers, over de spreiding van dossiers in de tijd en over het aantal dossiers per meldende instantie, per type opdracht en per type wegbeheerder.

3.5. Werkzaamheden van het LCM ten behoeve van de Stichting IMN

3.5.1. Algemene ondersteunende werkzaamheden

De primaire taak van het LCM bestaat uit het inschakelen van bergingsbedrijven bij incidenten op IM-wegen en het onderliggend wegennet. Omdat het hier gaat om een kerntaak van de Stichting IMN, kan het LCM worden gezien als de operationele arm van de Stichting IMN bij de inzet van haar bergingsnetwerk. Het feit dat de Stichting IMN vrijwel al haar operationele werkzaamheden aan één partij heeft uitbesteed, impliceert dat de partij die deze werkzaamheden verricht, een belangrijke rol heeft bij het ondersteunen van het secretariaat van de Stichting IMN.

Voorbeelden van die ondersteuning zijn:

- het ondersteunen van het secretariaat bij contacten met wegbeheerders, politie, alarmcentrales, bergingsbedrijven en andere partijen
- het opstellen van ad hoc rapportages over de door het LCM verrichte werkzaamheden en verzamelde gegevens

- het helpen onderzoeken van klachten die de Stichting IMN over de in haar opdracht uitgevoerde bergingen ontvangt
- het ten behoeve van wegbeheerders identificeren van de bij incidenten betrokken automobilist(-en) ten behoeve van het verhaal van schade aan weg en wegmeubilair
- het ondersteunen van de Stichting IMN bij de voorbereiding van bij rechtszaken die betrekking hebben op de praktijk van het incident management.

De uitvoering van ondersteunende werkzaamheden ten behoeve van de Stichting IMN gebeurt op basis van de ter zake van de Stichting IMN ontvangen instructies. Werkzaamheden die niet aansluiten bij de hier en elders in dit document genoemde activiteiten en die een grote personele inzet vragen, kunnen worden gedeclareerd als meerwerk.

3.5.2. Beheer van het Aanrijdtijdensysteem Incident Management ("AIM")

De Stichting IMN exploiteert een systeem voor de automatische berekening van de aanrijdtijd van iedere berging op IM-wegen. Dit zogenaamde Aanrijdtijdensysteem Incident Management bestaat uit een aantal onderdelen:

- GPS-units van het type Momo, geleverd door Electronic Application Laboratory ("EAL"), die door alle IM-bergers op grond van hun overeenkomst met de Stichting IMN moeten worden ingebouwd in de voertuigen die zij voor de uitvoering van IM-opdrachten gebruiken; Momo's registreren en verzenden niet alleen locatiegegevens, maar ook statusgegevens van het bergingsvoertuig (contact aan, contact uit, stoppen, optrekken, PTO aan, PTO uit)
- iTraffic, het systeem van EAL waar de voertuiggegevens uit de Momo's in worden ontvangen om vandaaruit te worden doorgeleid naar de andere modules van het AIM of naar externe partijen die deze gegevens wensen te ontvangen (met name ergers die hun eigen voertuiggegevens willen ontvangen, maar soms ook andere partijen)
- Bergerview, een systeem dat is gebouwd door Geodan waarin de actuele en historische voertuiggegevens van de met Momo's uitgeruste voertuigen geografisch worden gepresenteerd en dat wordt gebruikt door bergers, de Stichting IMN, verkeerscentrales en politiemeldkamers
- de aanrijdtijdenmodule, een systeem dat is gebouwd door Geodan en dat voor iedere registreerbare berging een aanrijdtijd berekent en rapporteert

Het LCM is verantwoordelijk voor het technisch en functioneel van alle onderdelen van het AIM. Het systeem wordt gevoed met basisgegevens uit het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM. Het gaat om het meldnummer, het ontvangsttijdstip, de locatie en het type melding voor iedere behandelde melding. Bovendien ontvangt het AIM uit het

alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM het tijdstip waarop de berger de bergingsopdracht heeft ontvangen.

Het moment waarop de berger de opdracht heeft ontvangen geldt als het starttijdstip van de door het AIM te berekenen aanrijdtijd. De automatische registratie van dit tijdstip voor iedere ontvangen melding vereist dat een koppeling bestaat tussen het alarmcentralesysteem van het LCM en de door het LCM gebruikte telefooncentrale. Die koppeling moet zodanig zijn ingericht dat voor iedere melding het moment van beëindiging van het telefoongesprek met de in te schakelen berger automatisch in het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM wordt vastgelegd. Het moment van beëindiging van het gesprek geldt als het moment waarop de meting van de aanrijdtijd dient te beginnen. Dit tijdstip moet door het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM automatisch worden doorgegeven aan het AIM als de "starttijd" van de melding. Nadere informatie over de eisen die worden gesteld aan het alarmcentralesysteem van de aanbieder en aan de koppeling van dat systeem aan het AIM is opgenomen in Bijlage 14.

Voor meldingen die niet telefonisch worden doorgegeven, maar de berger via het Elektronisch Meldsysteem Incident Management ("EMI") bereiken, wordt de starttijd bepaald door het moment waarop de berger de ontvangen melding opent. Dit moment, vermeerderd met vijftien seconden, is de starttijd. Het wordt door EMI doorgegeven aan het alarmcentralesysteem van het LCM en wordt door dat systeem, net als de starttijd van een telefonische melding, automatisch aan het AIM doorgezonden.

Op basis van de uit het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM aangeleverde data en de real-time locatie- en statusgegevens van de voor de Stichting IMN werkzame bergingsvoertuigen bepaalt het AIM voor elke melding de tijd die verstrijkt tussen het moment van de melding en het tijdstip waarop de ingeschakelde berger op de plaats van het incident arriveert. Deze informatie wordt door de Stichting IMN gebruikt om te beoordelen of elk bergingsbedrijf aan zijn contractuele verplichtingen voldoet. Het dient bovendien om aan wegbeheerders te rapporteren welke prestaties op netwerkniveau worden gerealiseerd en hoe daarin verbetering kan worden gebracht.

Het LCM zorgt onder regie van de Stichting IMN voor het technisch en functioneel beheer van het AIM en voor ondersteuning bij de uitvoering van aanpassingen in het systeem. Het gaat onder meer om de volgende werkzaamheden:

- de hosting van het systeem in een gekwalificeerd intern of extern datacentrum
- het aansturen van het applicatiebeheer door de leveranciers van het systeem (Geodan voor het AIM en EAL voor de productie en verwerking van GPS-data)

- het bekostigen van het applicatiebeheer door Geodan (de daarover gesloten overeenkomst is opgenomen in Bijlage 15)
- het uitvoeren van het technisch beheer van het systeem en het daarbij, voor zover nodig, inschakelen van Geodan als technisch expert
- het inschakelen, aansturen en bekostigen van externe experts voor de uitvoering van specialistische elementen in het functioneel beheer, zoals nu door Wim Moens IT Consultancy worden verricht (stelpost € 25.000 per jaar)
- het geven van advies aan de Stichting IMN over wenselijke functionele en technische aanpassingen aan het systeem
- het beheer van het register van de in het systeem opgenomen gecertificeerde bergingsvoertuigen
- het beheer van de in het systeem opgenomen geografische database en het bewaken van de aansluiting van die database op de gegevens die in het hulpverleningssysteem van de exploitant van het LCM worden gebruikt
- het bewaken van het functioneren van de in elk geregistreerd voertuig aangebrachte GPS-unit en het informeren van bergers over uitval van deze units
- het optreden als helpdesk voor de bergingsbedrijven voor het gebruik van het AIM door bergers via de zogenaamde *Bergerview*, voor vragen over de GPS-units en voor het doorzenden van voertuiggegevens vanuit iTraffic
- het na storingen toepassen van de in het AIM opgenomen zogenaamde *Golden Retriever* om de aanrijdtijden vast te stellen van meldingen die zich tijdens de storing hebben voorgedaan en daardoor niet in het AIM zijn geregistreerd
- het in ieder kwartaal analyseren van de zogenaamde registreerbare IM-meldingen die niet in het AIM zijn geregistreerd en het voor iedere registreerbare, maar niet geregistreerde melding vaststellen of het ontbreken van de registratie een gevolg is van verwijtbaar handelen van de berger of van beperkingen van het systeem; het verwerken van de resultaten van dit onderzoek in de output van het AIM
- het begeleiden en ondersteunen van de door de Stichting IMN aangestelde accountant bij het uitvoeren van de jaarlijkse audit van de in een kwartaal gerapporteerde aanrijdtijden en het zo nodig aanpassen van de gerapporteerde gegevens op basis van de door deze accountant gerapporteerde bevindingen
- het binnen dertig dagen na afronding van elk kwartaal aan de Stichting IMN opleveren van een basisrapport (zie Bijlage 16 voor een voorbeeld met gefingeerde data) van de in dat kwartaal bij registreerbare meldingen door alle IM-bergers gerealiseerde aanrijdtijden; dit rapport is opgemaakt in Excel en zo ingericht dat het door de Stichting IMN automatisch kan worden verwerkt tot zogenaamde kwartaalrapporten per rayon (zie Bijlage 17 voor een voorbeeld)
- het bewaken van de performance van het systeem

- het produceren van kwartaalrapportages over de performance van het systeem volgens het format dat is opgenomen in tabblad 4 van Bijlage 18 (de data in dit document zijn gefingeerd).

Het is mogelijk dat de functionaliteit van het AIM gedurende de looptijd van de *Exploitatie-overeenkomst LCM* wordt uitgebreid met een module voor het registreren en verzenden van actuele bergingsinformatie. Het gaat dan met name om de voorspelde aankomsttijd van het bergingsvoertuig op de plaats van het incident, de feitelijke aankomsttijd en de vertrektijd. Deze module heeft de naam Bergings Update Melder ("BUM"). Op dit moment kan niet worden bepaald welke werkzaamheden de eventuele ingebruikneming van de BUM voor het LCM met zich zal brengen.

Het AIM wordt gebruikt voor het berekenen van aanrijdtijden voor bergingen in opdracht van het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging ("CMV"). De daarvoor benodigde voorzieningen worden geleverd door de Stichting IMN zonder tussenkomst van de exploitant van het LCM. Voorwaarde voor deze dienstverlening is wel dat het AIM functioneert conform de door de Stichting IMN met de exploitant van het LCM gemaakte afspraken.

3.5.3. Beheer van het Elektronisch Meldsysteem Incident Management ("EMI")

Het LCM is geoutilleerd om de opdrachtverlening aan bergers voor alle ontvangen meldingen telefonisch uit te voeren. Maar voor de opdrachtverlening aan bergers maakt de Stichting IMN ook gebruik van een elektronisch systeem. Dit Elektronisch Meldsysteem Incident Management ("EMI") zendt de door het LCM ontvangen bergingsopdrachten als elektronisch bericht naar de gecontracteerde bergers. Het kan worden ontvangen op desktopcomputers, *smartphones* en *tablets* die door de berger bij het LCM zijn aangemeld. EMI is eigendom van de Stichting IMN en wordt beheerd en toegepast door het LCM.

Het alarmcentralesysteem van het LCM zorgt ervoor dat ontvangen meldingen (IM en OWN) via EMI aan de IM-bergers worden doorgegeven. Het daarbij verzonden bericht bevat alle gegevens die het LCM in het verband van de melding heeft vastgelegd: meldnummer, locatie, incidenttype, kentekens van de te bergen voertuigen en eventuele nadere bijzonderheden. De berger wordt vervolgens middels een zogenaamde push-notificatie op de melding geattendeerd. Als hij het bericht opent, krijgt hij de verzonden gegevens te zien. In beeld verschijnt bovendien een knop met de tekst "accepteren" die hem de gelegenheid geeft het LCM te laten weten dat hij de melding heeft gezien en de opdracht accepteert.

Als de berger deze knop indrukt, ontvangt het alarmcentralesysteem van het LCM een bericht dat de berger niet meer gebeld hoeft te worden. Als de berger de knop "accepteren" niet binnen vijftien seconden na verzending van de melding indrukt, bouwt het alarmcentralesysteem van het LCM automatisch een telefoongesprek naar de betrokken berger op. In dat gesprek wordt de melding vervolgens telefonisch doorgegeven. Als het LCM nadere informatie of wijzigingen ontvangt met betrekking tot eerder aangenomen meldingen wordt deze altijd onverwijld telefonisch aan de berger doorgegeven. De betrokken gegevens worden ook elektronisch via EMI doorgegeven. Dat gebeurt zonder push-notificatie en zonder de mogelijkheid het bericht te accepteren.

Bergers kunnen in EMI ontvangen berichten doorzenden naar hun chauffeurs. Zij kunnen deze berichten ook, al dan niet automatisch, doorsturen naar hun backoffice-systeem. Dit gebeurt via een speciale koppeling die deel uitmaakt van het systeem. EMI kan door bergers worden gebruikt voor het afmelden van bergingen. De daarbij door de berger ingevoerde gegevens worden automatisch verwerkt door het alarmcentralesysteem van het LCM. Een beschrijving van de functionaliteit van EMI en van zijn koppelingen met het alarmcentralesysteem van het LCM is opgenomen in Bijlage 19.

EMI wordt beheerd door het LCM. De volgende beheersactiviteiten dienen te worden verricht:

- de hosting van het systeem in een gekwalificeerd intern of extern datacentrum
- het aansturen van het applicatiebeheer door de leveranciers van het systeem (Xebia)
- het bekostigen van hosting en applicatiebeheer door Xebia (de daarover gesloten overeenkomst is als Bijlage 20 opgenomen in de aanbestedingsdocumenten)
- het uitvoeren van het technisch beheer van het systeem en het daarbij, voor zover nodig, inschakelen van Xebia als technisch expert
- het inschakelen, aansturen en bekostigen van externe experts voor de uitvoering van specialistische elementen in het functioneel beheer, zoals nu door Wim Moens IT Consultancy worden verricht (stelpost € 25.000 per jaar)
- het geven van advies aan de Stichting IMN over wenselijke functionele en technische aanpassingen aan het systeem
- het ondersteunen van het projectmanagement van de Stichting IMN bij de uitvoering van aanpassingen in het systeem en, waar nodig, in het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM
- het optreden als helpdesk voor de bergingsbedrijven voor het gebruik van EMI
- het bewaken van de performance van het systeem
- het rapporteren over de performance van het systeem ten opzichte van de gestelde contractuele eisen.

Het voornemen bestaat om EMI geschikt te maken voor gebruik door het Centraal Meldpunt Vrachtautoberging ("CMV"). Dit wordt door de Stichting IMN geregeld zonder tussenkomst van de exploitant van het LCM. Voorwaarde voor deze dienstverlening is wel dat EMI functioneert conform de door de Stichting IMN met de exploitant van het LCM gemaakte afspraken.

3.5.4. Beheer van Ontvangststation en Ongevallenradar

De Stichting IMN heeft een systeem ingericht voor het ontvangen van elektronische incidentmeldingen. Dit zogenaamde Ontvangststation Elektronische Meldingen ("Ontvangststation") heeft tot doel om meldende instanties de gelegenheid te geven om hun meldingen volgens een door de Stichting IMN voorgeschreven protocol als elektronische berichten aan het LCM aan te bieden. Op dit moment ontvangt het LCM alle incidentmeldingen nog telefonisch. De verwachting is dat dit gedurende de looptijd van de *Exploitatie-overeenkomst LCM* zal veranderen en dat steeds meer meldende instanties hun incidenten als elektronische berichten door zullen geven.

Het Ontvangststation dient door de exploitant van het LCM te worden gekoppeld aan zijn alarmcentralesysteem zodat de ontvangen meldingen daar worden geregistreerd en omgezet in een opdracht aan de verantwoordelijke berger. Het LCM is verantwoordelijk voor het beheer van het Ontvangststation en van de koppeling van het Ontvangststation met het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM. Een belangrijk aspect van dat beheer wordt gevormd door het monitoren van het goede functioneren van de ontvangst en verwerking van elektronische meldingen. Daarbij is het volgende van belang:

- als het Ontvangststation en/of de koppeling tussen het Ontvangststation en het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM en/of de verwerking van elektronische melding door het alarmcentralesysteem op enig moment uitvalt moet dat op zo kort mogelijke termijn leiden tot een notificatie aan het LCM
- in dat geval moet een back-up faciliteit in werking treden die ervoor zorgt dat de elektronisch aangeboden meldingen door het LCM, al dan niet handmatig, zonder tijdverlies worden behandeld
- als het tijdelijk in het geheel niet mogelijk is om elektronische meldingen te verwerken moet het LCM onmiddellijk in overleg treden met de meldende instanties om hen te vragen over te gaan tot telefonisch melden.

Het LCM zorgt ook voor de andere aspecten van het beheer van het Ontvangststation:

- de hosting van het systeem in een gekwalificeerd intern of extern datacentrum
- het aansturen van het applicatiebeheer door de leveranciers van het systeem (Xebia)

- het sluiten van een overeenkomst over applicatiebeheer door Xebia (dit hoeft pas te gebeuren zodra er tenminste één meldende instantie overgaat tot elektronisch melden)
- het bekostigen van het applicatiebeheer
- het uitvoeren van het technisch beheer van het systeem en het daarbij, voor zover nodig, inschakelen van Xebia als technisch expert
- het inschakelen, aansturen en bekostigen van externe experts voor de uitvoering van specialistische elementen in het functioneel beheer
- het geven van advies aan de Stichting IMN over wenselijke functionele en technische aanpassingen aan het systeem
- het optreden als helpdesk voor meldende instanties met betrekking tot het aanbieden van elektronische meldingen aan het Ontvangststation
- het bewaken van de performance van het systeem
- het rapporteren over de performance van het systeem ten opzichte van de gestelde contractuele eisen.

Technische en andere documentatie over het Ontvangststation is opgenomen in Bijlage 21.

Het LCM verzorgt een real-time berichtenstroom over alle ontvangen meldingen aan het secretariaat van de Stichting IMN. De Stichting IMN publiceert deze berichten op haar website en in de applicatie *Ongevallenradar* (zie 3.5.4). Deze applicatie is publiek toegankelijk, maar wordt vooral gebruikt door de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat, door de politiemeldkamers en door de voor de Stichting IMN werkzame IM-bergers. Een specificatie van deze berichtenstroom is opgenomen in de aanbestedingsdocumenten (Bijlage 22).

Het LCM is verantwoordelijk voor het beheer van de Ongevallenradar. Dit is een systeem door de Stichting IMN in eigen beheer is gerealiseerd. Het LCM zorgt voor hosting, functioneel en technisch beheer van de Ongevallenradar. De beheersactiviteiten dienen zodanig plaats te vinden dat aan de contractuele eis met betrekking tot *uptime* wordt voldaan.

3.5.5. Consolideren van hostingactiviteiten

Op dit moment vindt de hosting van de verschillende onderdelen van AIM, EMI, Ontvangststation en Ongevallenradar plaats bij vier verschillende hosting partners (zie Bijlagen 20 en 23). Het LCM zal zo snel mogelijk na inwerkingtreding van de *Exploitatie-overeenkomst LCM* overgaan tot consolidatie van de hosting-activiteiten bij één partij, bij voorkeur Sentia. Consolidatie van de hosting-activiteiten zal op een zodanige manier gebeuren dat een eventuele overdracht van beheersactiviteiten van systemen aan een toekomstige andere

exploitant van het LCM optimaal faciliteert. Consolidatie van hostingactiviteiten vindt plaats onder verantwoordelijkheid en toezicht van de Stichting IMN.

3.5.6. Rapportage

Het LCM informeert de Stichting IMN op twee manieren over de verrichte werkzaamheden. Er wordt een door de Stichting IMN te benaderen database met actuele en historische informatie ingericht. Daarnaast levert het LCM één keer per kwartaal een formele rapportage op aan het bestuur en worden desgevraagd ad hoc rapportages verzorgd over de werkzaamheden van het LCM.

Database

Het LCM richt een database in met informatie over de verrichte werkzaamheden die toegankelijk is voor het secretariaat van de Stichting IMN. De database bevat de volgende gegevens:

- Operationele informatie over ontvangen meldingen en behandelde meldingen
 - totale aantallen IM-meldingen, OWN-meldingen en OWN-dossiers
 - totale aantallen beveiligingsopdrachten
 - uitgesplitst naar meldende instantie (IM en OWN apart)
 - uitgesplitst naar type melding (idem)
 - uitgesplitst naar rayon of provincie (idem)
 - uitgesplitst naar uitvoerende berger (idem)
 - met de ingebouwde mogelijkheid van het opstellen door de Stichting IMN van tabellen, grafieken en kruistabellen van de verschillende categorieën
 - met de mogelijkheid van instelling van een door de Stichting IMN zelf te kiezen tijdsperiode (per uur instelbaar voor korte - uren - of zeer lange - jaren - perioden)
 - met de mogelijkheid van instelling van een door de Stichting te kiezen gebied, (groep) rayons of wegvak (gedefinieerd op hectometerniveau)
 - door berger in EMI geaccepteerde meldingen absoluut en als deel van totaal
 - door berger via EMI afgemelde meldingen absoluut en als deel van totaal
 - alle operationele informatie is uiterlijk acht uur na het moment van behandeling in de database aanwezig en opvraagbaar
- Financiële informatie over ontvangen en verzonden facturen
 - geaccepteerde facturen van bergers voor uitvoeringskosten
 - facturen aan wegbeheerders met in rekening gebrachte regiekosten en uitvoeringskosten IM-bergers
 - gesplitst IM en OWN

- gesplitst per wegbeheerder en totaal
- gesplitst per type bergingsopdracht
- per week of langere periode opvraagbaar
- met de ingebouwde mogelijkheid van het opstellen door de Stichting IMN van tabellen, grafieken en kruistabellen van de verschillende categorieën
- alle financiële informatie is uiterlijk een week na factuurdatum in de database aanwezig en opvraagbaar
- Informatie over contractuele service levels
 - informatie over de performance van het LCM voor wat betreft de in de artikel 5 van *Exploitatie-overeenkomst LCM* opgenomen performance-criteria per contractuele rapportageperiode
 - informatie over service levels is uiterlijk een week na afsluiting van een rapportageperiode in de database aanwezig en opvraagbaar

Kwartaalrapport

Het LCM stelt binnen vier weken na afloop van elk kwartaal een rapport op volgens het model dat op dit moment wordt gehanteerd. Een voorbeeld met deels gefingeerde data is als Bijlage 24 opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. Het kwartaalrapport is het formele document op basis waarvan het bestuur in elk kwartaal de performance van het LCM vaststelt en komt tot vaststelling van de eventueel toepasselijke toeslag of korting op de overeengekomen tarieven. De kwartaalrapporten worden één keer per jaar geconsolideerd in een jaaroverzicht.

Ad hoc rapportages

Het LCM zal de Stichting desgevraagd voorzien van ad hoc rapportages over de door het LCM verrichte werkzaamheden.

3.5.7. Organisatie van de ondersteuning van de Stichting IMN

Op basis van de door het LCM gerapporteerde gegevens vindt geregeld overleg plaats tussen het LCM en het secretariaat van de Stichting IMN. Voor het overleg tussen Stichting IMN en het LCM wordt door de exploitant van het LCM een *client service manager* aangewezen. Deze is de door de Stichting IMN aan te spreken persoon voor alle door het LCM te verrichten werkzaamheden. De Stichting IMN kan, indien zij dat wenst, ook rechtstreeks met andere voor het LCM werkzame medewerkers van de aanbieder overleg voeren.

De exploitant van het LCM dient medewerkers of ingehuurde specialisten beschikbaar te maken voor de uitvoering van de volgende taken die het LCM ter ondersteuning van het secretariaat van de Stichting IMN dient te verrichten:

- *client service manager*: het onderhouden van contacten met de Stichting IMN
- externe relaties: het onderhouden van contacten met wegbeheerders, politie, bergingsbedrijven en andere externe relaties
- technisch en functioneel beheer van AIM, EMI, Ontvangststation en Ongevallenradar
- databasebeheer: het onderhouden van de landelijke rayonindeling en de andere gegevensbestanden van de Stichting IMN (zie paragraaf 3.2)
- facturering: het verzenden van facturen aan wegbeheerders en alarmcentrales
- rapportage: het opstellen van geregelde en ad hoc rapportages ten behoeve van de Stichting IMN
- procedures: het ontwerpen en bewaken van procedures met betrekking tot de afhandeling van meldingen
- informatietechnologie: het optimaliseren van de door het LCM toegepaste systemen en hun aansluiting op het alarmcentralesysteem van de exploitant van het LCM

Contacten met de media over de werkzaamheden van het LCM zullen door de Stichting IMN zelf worden onderhouden, behoudens andere daarover tussen partijen te maken afspraken. Als het LCM door de media wordt benaderd, dient zij deze naar het secretariaat van de Stichting IMN te verwijzen.

4. Vormgeving en planning van de gunningsprocedure

4.1. Aard van de procedure

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*. Zij kiest hiervoor omdat de gevraagde werkzaamheden voor een deel ten behoeve van wegbeheerders worden verricht en door wegbeheerders worden betaald.

Voor deelname aan de procedure geldt een geschiktheidseis. Deze luidt dat een aanbieder in 2017 tenminste 100.000 telefonische meldingen voor schade of pech van auto's heeft behandeld. Dit dient elke aanbieder door middel van een accountantsverklaring aan te tonen. Alle bedrijven die aan de geschiktheidseis voldoen kunnen aan de procedure deelnemen. De publicatie van de aanbestedingsdocumenten wordt aangekondigd op Tendermed.

4.2. Te verrichten werkzaamheden

De procedure heeft betrekking op de gunning van alle werkzaamheden in het kader van de exploitatie van het LCM, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Een en ander is nader gespecificeerd in de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* die als Bijlage 1 bij dit document is gevoegd. De werkzaamheden worden gegund voor een periode van drie jaar met automatische verlenging voor nog eens twee jaar als aan de in het contract gespecificeerde performancecriteria wordt voldaan.

De aanbieders kunnen zich wenden tot de Stichting IMN om nadere informatie te ontvangen over de te verrichten dienstverlening en over de technische specificaties van AIM, EMI

en andere systemen. Zij dienen dit te doen door het zenden van schriftelijke vragen aan het emailadres aanbesteding@stichtingimn.nl. De vragen dienen uiterlijk op 20 juli 2018 door de Stichting IMN te zijn ontvangen. Als aanbieders onvolkomenheden, onduidelijkheden of andere gebreken in dit gunningsreglement constateren, dienen zij dit, in het verband van de hiervoor omschreven procedure, uiterlijk op 20 juli 2018 aan de Stichting IMN te melden. Doen zij dit niet, dan kunnen zij in een later stadium op deze onvolkomenheden, onduidelijkheden en andere gebreken geen beroep meer doen.

Op de ontvangen vragen en opmerkingen zal op 3 augustus 2018 schriftelijk worden gereageerd. Dit gebeurt in een *Nota van Inlichtingen* die aan alle deelnemers wordt verzonden. In de *Nota van Inlichtingen* wordt niet bekend gemaakt welke partij welke vragen heeft gesteld. Voor zover de *Nota van Inlichtingen* daar aanleiding toe geeft, zullen *Gunningsreglement, Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* en bijlagen worden aangepast. Deze aangepaste versies worden gelijktijdig met de *Nota van Inlichtingen* gepubliceerd en zijn vanaf dat moment de geldige versies van beide documenten.

Buiten de beschreven mogelijkheden tot het stellen van vragen op doorgeven van opmerkingen dienen de aanbieders zich te onthouden van contact over deze aanbesteding met de Stichting IMN en de door haar ingestelde Tenderboard Gunning LCM.

4.3. Offerte

Deelnemers dienen een offerte in die bestaat uit de volgende onderdelen:

- aanbiedingsbrief met vereiste bescheiden
- *Plan van Aanpak*
- tarievenlijst
- ingevuld en ondertekend *Uniform Europees Aanbestedingsdocument*

Aanbiedingsbrief met vereiste bescheiden

In de aanbiedingsbrief bij de offerte dient de aanbieder te verklaren volledige kennis te hebben van de op dat moment geldende versies van *Gunningsreglement, Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* en hun bijlagen. De aanbieder dient daarbij te verklaren dat hij deze documenten aanvaardt als uitgangspunt voor de inrichting van de gunningsprocedure en de eventuele uitvoering van de exploitatie van het LCM en deze verklaring met zijn handtekening te formaliseren. De vereiste handtekening dient te worden geplaatst door een bevoegde vertegenwoordiger van de aanbieder.

Verder dient de aanbiedingsbrief vergezeld te gaan van een accountantsverklaring met betrekking tot het in 2017 behandelde aantal meldingen voor schade of pech van auto's in Nederland, waaruit blijkt dat de aanbieder in 2017 tenminste 100.000 telefonische meldingen voor schade of pech van auto's heeft behandeld. De aanbiedingsbrief moet worden ondertekend door de bevoegde bestuurder(s) van de aanbieder en vergezeld gaan van een uittreksel uit het *Handelsregister* dat de handelingsbevoegdheid van de ondertekenaar(s) aantoont.

Plan van Aanpak

De aanbieder dient in een *Plan van Aanpak* te beschrijven hoe de exploitatie van het LCM zal worden georganiseerd. Dit *Plan van Aanpak* bestaat uit drie onderdelen die elk ten hoogste 1.500 woorden lang zijn, te weten:

1. Visie op de exploitatie van het LCM en de ontwikkeling daarvan gedurende de looptijd van de overeenkomst. Het gaat daarbij om de rol van het LCM als uitvoerende organisatie van het incident management op hoofdwegen en om mogelijkheden tot het verbeteren en van de samenwerking met wegbeheerders, politie, bergingsbedrijven en alarmcentrales.
2. Beschrijving van de waarborgen die de aanbieder geeft voor het waarmaken van de contractuele verplichtingen. Het gaat daarbij om de organisatie van de inspanningen ten behoeve van het LCM, de opleiding van medewerkers, de soliditeit van de voor het LCM in te zetten IT-infrastructuur en de voorzieningen die zijn getroffen voor het opvangen van storingen en calamiteiten.
3. Voorstellen voor verhoging van de kwaliteit van de dienstverlening ten opzichte van de gepubliceerde contractbepalingen. Het gaat daarbij om het automatiseren van de ontvangst en verwerking van incidentmeldingen, het verbeteren van de informatie-uitwisseling met wegbeheerders, politie, bergingsbedrijven en alarmcentrales en het leveren van diensten die de in de *Exploitatie-overeenkomst LCM* gestelde eisen in kwalitatieve of kwantitatieve zin te boven gaan.

Tarievenlijst

Er dienen standaardtarieven per verrichting te worden aangeboden voor de dienstverlening in het kader van de exploitatie van het LCM. Het gaat om drie tarieven:

- een standaardprijs voor de regiekosten per melding op IM-wegen
- een standaardprijs voor de regiekosten per dossier op het onderliggend wegennet
- een vaste vergoeding voor elk onbeheerd achtergelaten voertuig dat niet binnen drie dagen na uitvoering van de berging is opgehaald bij de berger

In deze tarieven zijn alle kosten voor de in dit document en in de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* beschreven werkzaamheden inbegrepen. Het gaat daarbij zowel om de voorbereidings- en overgangskosten, investeringen als om de reguliere uitvoeringskosten.

Uniform Europees Aanbestedingsdocument

Een deels ingevulde versie van het *Uniform Europees Aanbestedingsdocument* ("UEA") is als Bijlage 25 bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd. Dit formulier dient te worden ingevuld en ondertekend en bij de offerte te worden gevoegd.

Deadline

De offerte dient per email te worden verzonden aan aanbesteding@stichtingimn.nl. De offerte dient uiterlijk op 20 augustus 2018 om 23:59:59 uur te zijn *ontvangen*.

Mondelinge toelichting

Elke aanbieder wordt uitgenodigd om zijn offerte mondeling toe te lichten aan de tenderboard (zie paragraaf 4.6). Het voor deze toelichting beschikbare tijdstip zal aan de aanbieder bekend worden gemaakt na ontvangst van de offerte. Tijdens de mondelinge toelichting kunnen leden van de tenderboard vragen stellen over de inhoud van de ingediende offerte.

4.4. Gunningscriteria en beoordeling van offertes

Gunning van de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* vindt plaats aan de indiener van de economisch meest voordelige aanbidding. Welke offerte als economisch meest voordelige aanbidding geldt, wordt beoordeeld op basis van het hieronder vermelde schema van beoordelingscriteria. Om te beginnen wordt beoordeeld of de offerte voldoet aan alle in het *Gunningsreglement* en de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* gestelde eisen. Waar het gaat om kennelijke verschrijvingen of kleine, technische omissies, zal de betrokken partij gelegenheid worden geboden om de offerte aan te vullen of te corrigeren. In gevallen waarin niet wordt voldaan aan de voorwaarden en eisen, zal de offerte terzijde worden gelegd en zal aan de betrokken aanbieder per aangetekende brief worden bericht dat de aanbidding niet geldig is en niet in behandeling zal worden genomen. In deze fase wordt ook beoordeeld of de aanbieder voldoet aan de in paragraaf 4.1. vermelde geschiktheidseis.

De geldige offertes worden beoordeeld op de hieronder uiteengezette wijze:

- A. Elk van de drie onderdelen van het *Plan van Aanpak* wordt beoordeeld en krijgt op basis van die beoordeling de score zeer goed (4 punten), goed (3 punten), voldoende (2 punten), onvoldoende (1 punt) of slecht (0 punten). De toegekende punten per onderdeel van het *Plan van Aanpak* worden bij elkaar opgeteld tot een totaalscore. Deze totaalscore is het waarderingscijfer voor het *Plan van Aanpak*.
- B. Er wordt een gewogen gemiddelde bepaald van de geoffreerde tarieven. Dit gebeurt op de volgende manier:
 - het tarief voor IM-meldingen wordt vermenigvuldigd met 70%

- het tarief voor OWN-dossiers wordt vermenigvuldigd met 27%
- het tarief voor niet opgehaalde onbeheerd achtergelaten voertuigen wordt vermenigvuldigd met 3%.

Deze drie cijfers worden bij elkaar opgeteld tot een gewogen gemiddeld tarief.

- C. De prijs-kwaliteitverhouding van elke offerte wordt vastgesteld door het gewogen gemiddelde van de geoffreerde tarieven te verlagen met een fictieve korting die gelijk is aan het waarderingscijfer voor het *Plan van Aanpak*, verminderd met zes en daarna vermenigvuldigd met 10%. In een rekenvoorbeeld: bij een gewogen gemiddelde tarief van € 15,00 en een waarderingscijfer voor het *Plan van Aanpak* van 10 punten wordt een fictieve korting toegepast van 10 minus zes is gelijk aan 4 maal 10% is gelijk aan 40%. Veertig procent van € 15,00 is gelijk aan € 6,00, zodat het resulterende fictieve tarief gelijk is aan € 9,00.
- D. De offerte met het laagste fictieve tarief heeft de beste prijs kwaliteitsverhouding en komt in aanmerking voor gunning van de opdracht. Als twee offertes hetzelfde laagste fictieve tarief hebben, komt van deze twee de offerte met het laagste tarief voor IM-meldingen in aanmerking voor gunning van de opdracht. Is dit tarief ook gelijk dan zal loting uitsluitsel geven.

4.5. Voornemen tot gunning, praktijktest en definitieve gunning

De Stichting IMN selecteert de winnende offerte conform de in paragraaf 4.4 beschreven methode. Zij maakt vervolgens een voornemen tot gunning bekend ten gunste van de aanbieder die de betrokken offerte heeft ingediend. Alle aanbieders die een geldige offerte hebben ingediend zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over het geuite voornemen tot gunning.

Dit voornemen wordt in een definitieve gunning omgezet als de aanbieder er in slaagt om een door de Stichting IMN ontworpen praktijk- en systeemtest met succes te doorlopen. De geselecteerde aanbieder krijgt vijf maanden de tijd om de voor het uitvoeren van deze test vereiste voorbereidingen te treffen: het opleiden van medewerkers die aan de test deelnemen, het geschikt maken van zijn alarmcentralesysteem voor het verwerken van IM- en OWN-meldingen en het realiseren van de vereiste koppelingen met het AIM en met EMI.

De test vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de tenderboard en wordt uitgevoerd door het secretariaat van de Stichting IMN. Dit gebeurt op basis van een testprotocol waarin is vastgelegd hoe de test wordt uitgevoerd, welke eisen worden gesteld aan de resultaten en op basis van welke criteria het eindoordeel wordt bepaald. Het testprotocol is als Bijlage 26 bij dit document gevoegd. Als een eerste test geen resultaat oplevert dat voldoet

aan de gestelde normen, krijgt de geselecteerde aanbieder na twee weken een tweede kans om een testresultaat te realiseren dat aan de normen voldoet.

Bij een positief testresultaat wordt het voornemen tot gunning omgezet in een definitief gunningsbesluit en wordt met de geselecteerde aanbieder de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* aangegaan. Bij een negatief testresultaat wordt een voorgenomen gunningsbesluit genomen ten gunste van de aanbieder met het op één na hoogste aantal punten. Deze partij wordt aan dezelfde testprocedure onderworpen. Als dit leidt tot een bevredigend testresultaat wordt het voorgenomen gunningsbesluit omgezet in een definitief gunningsbesluit en wordt met de geselecteerde aanbieder de *Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024* aangegaan. Leidt deze testprocedure niet tot een bevredigend testresultaat, dan wordt de offerte van deze partij afgewezen. In dat geval treedt Stichting IMN in onderhandeling met één van de andere aanbieders om tot een definitief gunningsbesluit te komen.

Geschillen kunnen uitsluitend worden voorgelegd aan de bevoegde rechter te Amsterdam. Een geschil over een besluit tot afwijzing van een offerte of een definitief gunningsbesluit kan niet later aanhangig worden gemaakt dan ten hoogste vier weken na de dagtekening van het besluit waartegen het geding zich richt, op straffe van verval van de rechten van de betrokken aanbieder ten aanzien van gunning. Een juridische procedure met het oog op schadevergoeding verband houdende met een door Stichting IMN genomen besluit tot afwijzing van een offerte of een definitief gunningsbesluit kan niet later aanhangig worden gemaakt dan ten hoogste vier maanden na de dagtekening van het besluit waartegen het geding zich richt, op straffe van verval van een eventueel recht op schadevergoeding.

4.6. Aansturing en uitvoering van de gunningsprocedure

Formele verantwoordelijkheid voor de procedure berust bij de Stichting IMN. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de procedure is door het bestuur van de Stichting IMN in handen gegeven van een voor dit doel ingerichte *tenderboard*. De Tenderboard bestaat uit de volgende personen:

- J.S.W. Holtrop, voorzitter
- A. de Hoop, namens het Verbond van Verzekeraars
- E. Hoekstra, namens Rijkswaterstaat.

De Tenderboard wordt inhoudelijk en logistiek ondersteund door het secretariaat van de Stichting IMN.

De Tenderboard ziet toe op de uitvoering van de procedure en is verantwoordelijk voor de beslissingen die in het kader van de gunningsprocedure worden genomen. Het gaat met name om het voornemen tot gunning en het definitief gunningsbesluit. De Tenderboard

neemt deze beslissingen op basis van het gunningsreglement, de door aanbieders ingediende offertes en de uitslag van de testprocedure.

De beslissingen van de Tenderboard hebben het karakter van een bindende adviezen aan het Bestuur van de Stichting IMN. Het bestuur van de Stichting IMN heeft in zijn vergadering op 14 juni 2018 besloten dat het de bindende adviezen van de Tenderboard zal volgen en navenant zal besluiten. De leden van de Tenderboard zijn gehouden tot strikte geheimhouding ten aanzien van alle informatie die zij in het kader van de gunningsprocedure ontvangen en die voor het onderbouwen van het te nemen gunningsbesluit niet aan het bestuur van de Stichting IMN behoeven te worden medegedeeld.

4.7. Planning

Voor de uitvoering van de gunningsprocedure geldt de volgende planning:

1.	Publicatie aanbestedingsdocumenten	020718
2.	Deadline voor het stellen van vragen	200718
3.	Bekendmaking <i>Nota van Inlichtingen</i>	030818
4.	Deadline voor de aanbidding van offertes	200818
5.	Bekendmaking van het voornemen tot gunning	070918
6.	Gereedmelding voor praktijktest door geselecteerde aanbieder	080219
7.	Uitvoering praktijk- en systeemtest en bekendmaking testresultaten	010319
8.	Definitieve gunning <i>Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024</i> of:	
5B.	Bekendmaking tweede voornemen tot gunning	080319
9.	Aanvang Exploitatie LCM	090619
6B.	Gereedmelding voor praktijktest door tweede geselecteerde aanbieder	090819
7B.	Uitvoering praktijk- en systeemtest en bekendmaking testresultaten	300819
8B.	Definitieve gunning <i>Exploitatie-overeenkomst LCM 2019 - 2024</i> of:	
5C.	Besluit tot onderhandelingsprocedure	070919
9B/9C.	Aanvang Exploitatie LCM tweede of derde aanbieder	061219