

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2005

Nr. 159

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 september 2004

Ingevolge de toezegging in mijn brief aan de Tweede Kamer van 13 juli 2004 (29 200 XII, nr. 147) inzake het aanbieden van het eindrapport van de marktverkenning in de bergingssector geef ik u hierbij aan hoe ik wil omgaan met de aanbevelingen in het rapport (zie punt 1). Vervolgens informeer ik u naar aanleiding van een vraag tijdens het Algemeen Overleg van september 2003 over de door de partijen gewenste duur van de contracten tussen de Stichting Incident Management Nederland en de bergingsbedrijven (zie punt 2) en de voortgang aangaande de motie Hermans met het kenmerk 29 200 XII, nr. 120 (zie punt 3) en de motie Luchtenveld met het kenmerk 29 200 XII, nr. 125 (zie punt 4). Ik sluit mijn brief af met enige opmerkingen betreffende de ontwikkelingen in de sector (zie punt 5).

1. Rapport Marktverkenning

Het eindrapport inzake de marktverkenning voor het bergingswerk geeft een terugblik op de ontwikkelingen vanaf halverwege de jaren '90 en een verwachting van de ontwikkelingen de komende 5 tot 10 jaar. De scope is hierbij voornamelijk gericht op de gevolgen van de invoering van marktwerking in de sector.

De berging van voertuigen is een private aangelegenheid en het opdrachtgeverschap voor het bergingswerk ligt bij de private partijen (voor personenauto's bij de alarmcentrales en voor vrachtauto's bij de voertuigeigenaren). Hulpverlening aan slachtoffers bij incidenten is een taak van de wettelijk daarvoor aangewezen hulpverleners als politie, brandweer en ambulancediensten. Bergingsbedrijven zijn geen wettelijke hulpverleners. Wegbeheerders hebben er alle belang bij dat het bergingswerk adequaat gebeurt en dat veiligheid en doorstroming op het wegennet snel weer gerealiseerd worden na het optreden van een incident. Hiervoor zijn reeds door een aantal wegbeheerder(s), waaronder Rijkswaterstaat afspraken gemaakt met de betrokken partijen.

In het rapport worden aanbevelingen gedaan voor zowel de personenautoberging als de vrachtautoberging.

Aanbeveling personenautoberging

Voor de personenautoberging wordt het door de onderzoekers van groot belang geacht dat de opdrachtgevers (alarmcentrales en Stichting Incident Management Nederland (SIMN)) gaan sturen op een toenemende kwaliteit van bergingsdiensten. Onder kwaliteit wordt dan onder meer verstaan materieel, personeel, klantvriendelijkheid en aanrijdtijden. Rijkswaterstaat wordt geadviseerd de SIMN te faciliteren op het punt van de aanrijdtijden.

Aanpak personenautoberging

In het contract met de SIMN en het Verbond van Verzekeraars heeft Rijkswaterstaat afspraken gemaakt ten aanzien van de aanrijdtijden van door de SIMN te contracteren bergingsbedrijven op het hoofdwegennet. Tot nu toe vond er geen structurele registratie van de aanrijdtijden plaats. Door een structurele vastlegging van deze gegevens is een betere controle op de aanrijdtijden mogelijk. Momenteel is Rijkswaterstaat in overleg met de SIMN om een systeem op te zetten voor het structureel monitoren van de aanrijdtijden van alle door de SIMN gecontracteerde bergingsbedrijven in het kader van Incident Management voor het hoofdwegennet.

Vanaf 1 januari 2005 zal de vastlegging van deze gegevens een feit zijn en kan er in overleg met de opdrachtgevers en de bergingsbedrijven gekeken worden naar de resultaten. Deze informatie zal voor Rijkswaterstaat tevens belangrijke input leveren om te bepalen of de beleidsdoelstelling aangaande Incident Management, het beperken van de files als gevolg van incidenten op het hoofdwegennet, worden gehaald.

Aanbeveling vrachtautoberging

Tot nu toe werd de vrachtautoberging deels gefinancierd vanuit de personenautoberging. In een concurrerende markt voor personenautoberging is het niet aantrekkelijk voor bedrijven om, ten laste van de personenautoberging, dure investeringen voor vrachtautoberging te doen.

Op de korte termijn is er ruim voldoende bergingscapaciteit en kwaliteit aanwezig. Op de langere termijn zal een deel van de (nu te grote) bergingscapaciteit voor vrachtauto's verdwijnen als gevolg van marktwerking. Tevens zal er sprake kunnen zijn van een vermindering van kwaliteit en een prijsopdrijvend effect. Ook voor de vrachtautoberging (voertuigen zwaarder dan 3500 kg) wordt de opdrachtgevers (waaronder Rijkswaterstaat) daarom aanbevolen om gericht te sturen op de kwaliteit van de in te zetten zware bergers. Hier wordt de kwaliteit gedefinieerd als de kwaliteit van het materieel, de opleidingen van het personeel en de aanrijdtijden van de bergingsbedrijven.

Aanpak vrachtautoberging

Rijkswaterstaat is momenteel in overleg met de bergingsbrancheverenigingen om te komen tot nieuwe afspraken over inzet en kwaliteit. Daarnaast zal de wijze van contracteren van deze bedrijven worden aangescherpt. Op dit moment zijn de nieuwe kwaliteits-eisen voor de bergingsbedrijven en de nieuwe contracten in concept gereed en kunnen deze met de besturen van de brancheverenigingen worden besproken. De verwachting is dat vanaf 1 januari 2005 de nieuwe eisen en contracten van kracht zijn, zodat daarmee aan de gewenste sturing op kwaliteit vorm is gegeven.

Naast de kwaliteit van het materieel en personeel zullen ook de aanrijdtijden van deze bedrijven worden gemonitord.

2. Contractduur SIMN – Bergingsbedrijven

De Kamer heeft in het Algemeen Overleg in september 2003 gevraagd om te kijken naar de optimale contractduur tussen de Stichting Incident Management Nederland (SIMN) en bergingsbedrijven. SIMN heeft vervolgens de bergingsbrancheverenigingen aangeschreven met het verzoek om kenbaar te maken welke contractduur vanuit de verenigingen wenselijk wordt geacht. De meerderheid van de bergingsbrancheverenigingen, vertegenwoordigende ruim 75% van de bergingsbedrijven hebben aangegeven voorkeur te hebben voor een contractduur van 5 jaar. SIMN heeft vervolgens in haar ontheffingsaanvraag bij de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) de gewenste contractduur van 5 jaar opgenomen. De NMa heeft op 16 april 2004 besloten om een ontheffing aan de SIMN af te geven voor 3 jaar (1 april 2004 tot 1 april 2007). SIMN heeft dan ook vooruitlopende op het besluit van de NMa in het aanbestedingsreglement voor het hoofdwegennet een verwijzing naar de ontheffing van de NMa opgenomen. Hierbij is aangegeven dat de looptijd van de ontheffing van de NMa uitgangspunt zal zijn voor de contractduur.

De SIMN heeft op 17 augustus 2004 in haar bestuursvergadering besloten om de contractduur te bepalen op 3 jaar. Dit besluit is genomen omdat deze duur aansluit bij de eerder door de NMa afgegeven ontheffing en met het oog op de gewenste flexibiliteit binnen de markt.

De optimale contractduur van de bergingsbedrijven is en zal een punt blijven waarover kan worden gediscussieerd. Een gegunde berger zal streven naar een zo lang mogelijke contractduur om economisch te kunnen investeren tegenover een niet gegunde berger die zal streven om zo snel mogelijk opnieuw te kunnen meedingen naar opdrachten. In de tussenliggende periode zal ook een niet gegunde berger via de restmarkt en andere opdrachten moeten trachten het bedrijf voort te zetten.

3. Motie Hermans; kenmerk 29 200 XII, nr. 120

In overeenstemming met wat de motie vraagt, is Rijkswaterstaat, zoals hierboven onder punt 1 aangegeven in overleg met de Stichting Incident Management Nederland om samen een systeem op te zetten voor het structureel monitoren van de aanrijdtijden van alle door de SIMN gecontracteerde bergingsbedrijven. In het verleden werden de aanrijdtijden van bergingsbedrijven niet structureel door Rijkswaterstaat geregistreerd. Rijkswaterstaat zal de aanwezige gegevens van 2003 en 2004 laten onderzoeken.

Vanaf 1 januari 2005 zal een structurele vastlegging van de aanrijdtijden een feit zijn en kan er in overleg met de opdrachtgever (SIMN) en de bergingsbedrijven gekeken worden naar de resultaten. Deze informatie zal hiervoor dan ook gekoppeld worden met afhandelinggegevens van de overige diensten zoals bijvoorbeeld de politie om een goed beeld van het gehele proces te verkrijgen. Op deze wijze is het mogelijk om procesverbeteringen in het kader van Incident Management gericht aan te sturen.

4. Motie Luchtenveld; kenmerk 29 200 XII, nr. 125

De motie Luchtenveld dringt aan op:

- Regelgeving ten behoeve van ongevallen met beknelde slachtoffers
- Zoveel mogelijk tegengaan van rijden op de scanner

- Inzicht in de gunningen voor hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

Onderstaand ga ik op deze onderwerpen verder in.

Op het punt van de regelgeving met betrekking tot ongevallen met beknelde slachtoffers heb ik overleg gevoerd met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Het betreft hier namelijk de wettelijke taak van de Brandweer. Volgens de Brandweerwet 1985 (artikel 1 lid 4 sub b) hebben burgemeester en wethouders de zorg voor het beperken en bestrijden van gevaar voor mensen en dieren bij ongevallen anders dan bij brand. Artikel 1 lid 6 vermeldt dat de taak van de brandweer in elk geval bestaat uit de feitelijke uitvoering van werkzaamheden ter zake van de in het vierde lid genoemde onderwerpen. Het verlenen van hulp bij ongevallen met beknelling die gevaar voor mensen en dieren oplevert, is een wettelijke taak van de brandweer.

Het gaat hierbij om levensbedreigende situaties en het verrichten van levensreddende handelingen. Deze brandweertaken zijn onomstreden. Dit betekent voor bergingsbedrijven dat zij deze taak niet mogen uitvoeren. Zodra er geen sprake (meer) is van een levensbedreigende situatie kunnen bergingsbedrijven worden ingeschakeld.

Er is geen noodzaak om de regelgeving inzake de hulpverlening aan slachtoffers met beknelling te veranderen. Er zijn bij het ministerie van BZK, vanuit de samenleving, het bestuur of vanuit de hulpverleningsdiensten zelf geen signalen ontvangen die noodzaken om de regelgeving aan te passen.

Voor wat betreft «het rijden op de scanner» heb ik tijdens de overleggen met de Tweede Kamer aangegeven dat dit een ongewenste situatie is. Ik heb alle betrokkenen opgeroepen om zich hiervan te onthouden. Ik heb geen signalen dat dit tot situaties leidt die mij dwingen om de regelgeving hieromtrent aan te passen.

In de motie wordt verder gevraagd om de Kamer te informeren over ontwikkelingen in de sector en de wijze waarop gunning van het bergingswerk op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet heeft plaatsgevonden.

Rijkswaterstaat heeft aan de Stichting Incident Management Nederland (SIMN) en de individuele alarmcentrales gevraagd om een evaluatie uit te voeren over de gehouden aanbesteding/gunning van bergingswerk.

Als resultaat van de evaluatie hiervan kan het volgende worden gemeld. Voor het hoofdwegennet, waarop Incident Management van toepassing is, heeft de SIMN een openbare aanbesteding heeft georganiseerd. Alle bedrijven in Nederland zijn middels advertenties in een landelijk dagblad uitgenodigd om deel te nemen.

Iedere geïnteresseerde heeft op verzoek het aanbestedingsreglement, de kwaliteitseisen, de beroepsprocedure en een model van de te sluiten overeenkomst toegezonden gekregen. Er hebben in totaal 337 bergingsbedrijven ingeschreven. Er zijn 179 rayons. Het aantal inschrijvingen per rayon varieerde van 1 tot 5. Op basis van de bij de bergers dus bekende eisen en criteria zijn de bergers getoetst door de Commissie van Advies van de SIMN. Dit heeft plaatsgevonden door het overleggen van certificaten en het controleren van de aanrijdtijden. Vervolgens is een voorlopige gunning bekend gemaakt. Hierop zijn 62 bezwaren ingediend, waarbij 22 bedrijven hebben verzocht om een mondelinge behandeling van het bezwaar. De behandeling van de bezwaren vindt plaats door een beroepscommissie, bestaande uit een onafhankelijke voorzitter, een vertegenwoordiger namens de bergers en een vertegenwoordiger van de SIMN. De commissie heeft haar werkzaamheden op 14 september afge-

rond. Van de bezwaren zijn er 16 gegrond verklaard. De definitieve gunning is in week 38 en 39 aan de bedrijven bekendgemaakt.

Alle alarmcentrales hebben voor het onderliggend wegnen, waarop geen Incident Management van toepassing is, een onderhandse gunning georganiseerd. De alarmcentrales hebben de bij haar bekende bergers schriftelijk uitgenodigd om een offerte uit te brengen. Ook bedrijven welke zich later hebben gemeld, doch tijdig binnen de procedure, zijn uitgenodigd om aan de gunning mee te doen.

De alarmcentrales hebben voor de gunning criteria gehanteerd als kwaliteit, prijs en relatie met de opdrachtgever. De bedrijven is verzocht om keuringscertificaten te overleggen. Een aantal alarmcentrales heeft dit nog aangevuld met de resultaten van klant tevredenheidsonderzoeken en andere aspecten zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen. Een aantal alarmcentrales heeft expliciet gevraagd aan de bergingsbedrijven om individueel in te schrijven en heeft collectieve aanbiedingen van samenwerkingsverbanden van bergingsbedrijven niet in behandeling genomen. De reden waarom collectieve aanbiedingen niet in behandeling zijn genomen is gelegen in het feit dat hierdoor individuele bergingsbedrijven kunnen worden uitgesloten voor het verkrijgen van een gunning in een bepaald gebied.

In een zeer beperkt aantal gevallen zijn er bezwaren op deze gunningen bij de alarmcentrales ingediend. Deze bezwaren zijn door deze alarmcentrales behandeld en de definitieve gunningen zijn bekendgemaakt. Dit heeft volgens deze alarmcentrales niet geleid tot noemenswaardige problemen. Overigens hanteerden niet alle alarmcentrales een bezwarenprocedure. Het verdient aanbeveling om ook bij toekomstige gunningen vooraf een bezwarenprocedure vast te stellen en bekend te maken aan de inschrijvers. Ik zal de alarmcentrales deze aanbeveling doen. Over het algemeen zijn er bij deze gunningprocedures meer bedrijven gecontracteerd dan in de voorgaande aanbesteding.

5. Ontwikkelingen in de sector

Er is momenteel sprake van een betrekkelijke rust in de sector. Er zijn signalen dat de bergingsbrancheorganisaties toenadering tot elkaar zoeken om de eenheid in de sector te herstellen.

De Stichting Incident Management Nederland heeft het voornemen bekend gemaakt dat ze twee overlegplatforms wil inrichten met een brede vertegenwoordiging vanuit de markt (opdrachtgevers en bergingsbranche) en de overheid. Op beleidsmatig vlak wordt gedacht aan een zogenaamde Raad van advies en op operationeel vlak aan een operationele Adviescommissie. Die commissie zal zich moeten buigen over de klachtenprocedure en de afhandeling van klachten alsmede het opstellen en handhaven van de kwaliteitseisen.

Ik beschouw met dit schrijven de moties en toezeggingen te hebben uitgevoerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs