

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3184

Vragen van het lid **Verdonk** (Verdonk) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de machtpositie van de ANWB*. (Ingezonden 15 juni 2009)

1
Uit het aanbestedingsreglement van de Stichting Incident Management Nederland (SIMN) is op te maken dat de ANWB participeert in de SIMN. Kunt u uiteenzetten wat deze participatie precies inhoudt? Sluit de SIMN ook namens de ANWB overeenkomsten met autobergingsbedrijven?¹

2
Indien de ANWB dus participeert in de SIMN, is het dan niet te verwachten dat de bond wordt ingelicht over de overeenkomsten die mede namens de ANWB met bergers worden gesloten? Is het dan niet aannemelijk dat de ANWB ook de lijst met de tarieven van bergingsbedrijven kan inzien?

3
Is het waar dat de bergingsbedrijven hun facturen naar de ANWB sturen? Zo ja, is dan de conclusie dat de ANWB op de hoogte is van de tarieven?

4
Bent u op de hoogte van het feit dat de directeur van Logicx deel uit maakt van het Managementteam van de ANWB?

5
Is het waar dat de ANWB uit het bestuur van de SIMN is getreden wegens belangenverstremming?

6
Hoeveel bergingsbedrijven zijn er nu nog actief en hoeveel bedrijven worden ingeschakeld bij incident management (IM)?

7
Bent u van mening dat het verstrekken van extra premies aan bedrijven, die tegen geoffreerde tarieven in een openbare aanbesteding de aanbesteding gegund hebben gekregen, concurrentievervalsend is?

8
Deelt u de mening dat het verstrekken van extra premies, als beloning voor het snel ter plekke zijn van de berger, ertoe kan leiden dat bedrijven zullen gaan «racen» om de bonus te halen? Denkt u niet dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren?

9
Bent u bekend met het feit dat de ANWB vele bergingsopdrachten op het onderliggende wegennet zonder aanbesteding aan haar dochter Logicx gegund heeft? Bent u bekend met het feit dat de ANWB hiermee tegen de wens van de Kamer ingaat?

10
Voor IM meldingen is het Landelijk Centraal Meldpunt (LCM) een extra tussenstap. Rijkswaterstaat (RWS) beschikt zelf over verkeerscentrales.

Is er tijdswinst te behalen indien deze verkeerscentrales zelf de bergers alarmeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid hier maatregelen voor te nemen?

11
Meet u de tijd die de alarmcentrales nodig hebben voordat er een berger wordt ingeschakeld? Meet u tevens het daaruit resulterende tijdsverlies? Zo ja, kunt u de Kamer deze cijfers toesturen?

¹ Stichting Incident Management Nederland, Aanbestedingsreglement 2010–2013 http://www.stichtingimn.nl/aanbesteding/pdf/aanbestedingsreglement_2010_2013.pdf

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 8 juli 2009)

1
Zoals ik in mijn antwoord van 9 maart 2009 en 29 april 2009 op eerdere vragen van het lid Verdonk heb aangegeven, exploiteert de ANWB een alarmcentrale en is zij ongevalshulpverlener voor haar leden en klanten. De ANWB-Alarmcentrale is – net als andere alarmcentrales – aangesloten bij de SIMN. Dit betekent dat de ANWB-Alarmcentrale gebruik maakt van de bergers die de SIMN heeft gecontracteerd voor de afwikkeling van incidenten. In het kader van de samenwerking binnen SIMN sluit deze stichting ook namens de

ANWB-Alarmcentrale overeenkomsten met bergers.

2
De ANWB-alarmcentrale kent, evenals en de andere bij de SIMN aangesloten alarmcentrales, de door de SIMN gesloten bergingsovereenkomsten. Voor zover in die overeenkomsten tarieven zijn opgenomen, zijn die de ANWB uiteraard bekend.

3
Bergers sturen aan de ANWB-Alarmcentrale hun facturen voor bergingen van personenauto's die verzekerd zijn bij verzekeraars/opdrachtgevers die de ANWB-Alarmcentrale gecontracteerd hebben om als hun alarmcentrale te fungeren. De ANWB-Alarmcentrale moet uiteraard de tarieven van die bergers kennen om de juistheid van de facturen te kunnen beoordelen.

4
Ja, ik ben op de hoogte van het feit dat de directeur van Logicx, een dochtervennootschap van de ANWB, deel uit maakt van één van de managementteams van de ANWB.

5
Ja, dat is waar. Toen de ANWB bergingsbedrijven overnam, was dit voor de ANWB reden terug te treden uit het bestuur van de SIMN. De ANWB-Alarmcentrale bleef echter aangesloten bij de SIMN, omdat alleen zo gewaarborgd kon worden dat alle verzekeraars via hun alarmcentrales aangesloten bleven bij de SIMN en daardoor met hetzelfde netwerk bergingsbedrijven konden blijven werken.

6
Naar inschatting zijn er momenteel circa 160 bedrijven actief, waarvan er ongeveer 100 door de SIMN zijn gecontracteerd.

7
In het kader van een kortlopende en kleinschalige proef is gezien wat de effecten zijn van een bonus voor sneller aanrijden dan contractueel is vereist. Van concurrentievervalsing is in dit geval geen sprake, omdat de bonus alleen verdiend kon worden door de berger die voor het rayon de beste prijs-/kwaliteitsverhouding aangeboden heeft en daarop gecontracteerd is. Met andere woorden: de concurrentiefase was al voorbij toen hij de bonus kon proberen te verdienen.

8
Op basis van de resultaten van de in mijn antwoord op vraag 7 genoemde proef deel ik de mening dat racen een ongewenst neveneffect kan zijn van een dergelijk beloningssysteem en dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren. Daarom zal in de komende aanbesteding van het bergingswerk voor de periode 2010–2013 geen bonussysteem worden toegepast.

9
Omdat de ANWB geen publiekrechtelijke instelling of overheidsbedrijf is, is zij vrij om bergingsopdrachten te gunnen.

10
Neen, er is geen noemenswaardige tijdswinst te behalen wanneer Rijkswaterstaat zonder tussenkomst van het LCM zelf bergers alarmeert. In de huidige situatie, waarin ook partijen als politie en Korps Landelijke Politie Diensten incidenten melden bij het LCM, blijkt het tijdsverloop tussen melding en inschakeling van een berger minder dan een minuut te zijn. Indien Rijkswaterstaat zelf bergers zou inschakelen, zou dit afbreuk doen aan het efficiënte systeem waarbij alle meldingen via het Landelijk Centraal Meldpunt verlopen.

11
De tijd die het LCM na binnenkomst van een melding nodig heeft om een berger in te zetten wordt gemeten. Hieraan ligt het contract tussen de SIMN en het LCM ten grondslag. Bovendien laat Rijkswaterstaat ter controle periodiek onderzoek doen naar die tijd. Het laatst is dat gebeurd in 2004. Momenteel bereidt Rijkswaterstaat een nieuw onderzoek voor naar de prestaties. Als wegbeheerder heeft Rijkswaterstaat uiteraard ook in de dagelijkse praktijk zicht op de afwikkeling van incidenten. Daaruit blijkt niet dat de landelijk coördinerende rol van het LCM leidt tot onnodig tijdverlies.