

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

2305

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de aanbesteding van autoberging voor de periode 1 april 2013 tot 31 maart 2016 (ingezonden 6 april 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 april 2012).

Vraag 1

Bent u op de hoogte van de aanbesteding door Stichting Incident Management Nederland van de autoberging op Nederlandse wegen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom wordt de te behalen aanrijdtijd 's nachts verhoogd van 20 naar 25 minuten en het percentage ritten dat binnen deze normtijd moet worden uitgevoerd verlaagd van 90% naar 80%?

Antwoord 2

De Stichting Incident Management Nederland streeft namens haar opdrachtgevers voor de komende jaren naar een verdere verhoging van de kwaliteit van het bergingswerk op het hoofdwegennet. Dit komt tot uiting in het belonen van prestaties die ver boven de norm liggen. Bergers die structureel boven de norm presteren krijgen een prijsvoordeel bij de eerstvolgende aanbesteding. Hiermee wordt het bestaande systeem van negatieve sancties aangevuld met een systematiek van positieve prikkels. Gedurende de nachtelijke uren is de verkeersintensiteit laag. Hierdoor heeft een incident in de nacht een beperkt effect op de verkeersveiligheid en doorstroming, in tegenstelling tot een incident tijdens de spitsperiodes. In verband hiermee wordt een differentiatie aangebracht in de normtijden voor de nachtelijke uren en tijdens de spitsperiodes. Door het verlagen van de eisen voor de aanrijdtijden voor de nachtelijke uren in combinatie met het verhogen van de prestatienorm voor alle ritten naar 95% om in aanmerking te komen voor een beloning, zullen de bergers hun inspanningen concentreren op de tijdstippen waarop de filedruk het hoogst is. Dit levert voor de weggebruiker de meeste winst op.

Vraag 3

Deelt u de mening dat dit strijdig is met het beleid bij incidenten de weg zo snel mogelijk vrij te maken?

Antwoord 3

Nee. De nu gestelde norm is realistisch. Een zwaardere norm zou onevenredige kosten en inspanningen vanuit de bergingssector vragen. Deze kosten worden vervolgens voor ongevallen doorbelast aan de verzekerden en voor pechverplaatsingen aan de belastingbetaler.

De meeste incidenten betreffen pechverplaatsingen en lichte aanrijdingen, waarbij buiten de spitsen geen extra filevorming zal optreden. Bij zwaardere aanrijdingen zit de aanrijdtijd van de berger (met de opgenomen normtijd) niet op het kritische pad van de afhandeling van het incident. De weggebruiker zal dan ook na aanpassing van de norm geen verslechtering van de doorstroming ondervinden.

Vraag 4

Zou het niet juist nodig zijn om aanrijdtijden te verlagen en het percentage ritten dat binnen deze normtijd moet worden uitgevoerd te verhogen om files en de kans op ongevallen te verminderen?

Antwoord 4

De bergingsbedrijven realiseren momenteel een gemiddelde aanrijdtijd van minder dan 14 minuten. Hierbij ligt de focus op de spitsperiodes omdat dan de meeste incidenten plaatsvinden en files gemakkelijk ontstaan. In de nieuwe bergingsovereenkomsten is de mogelijkheid opgenomen om, op trajecten waar extra aandacht nodig is omdat er naar verwachting veel incidenten zijn, een stand-by bergingsvoertuig in te zetten. Een verdere aanscherping van de reguliere aanrijdtijd lijkt mij dan ook niet zinvol.

Vraag 5

Bent u bereid in te grijpen en de aanbesteding door Stichting Incident Management Nederland te laten aanpassen, dus kortere aanrijdtijden en een hoger percentage ritten binnen de normtijd?

Antwoord 5

Nee, ik zie op basis van de gestelde normen en de prestaties die door de bergingsbedrijven worden geleverd, geen aanleiding tot ingrijpen in de aanbesteding.