

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

2566

Vragen van het lid **Verdonk** (Verdonk) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *mogelijk misbruik van de machtspositie door de ANWB*. (Ingezonden 23 maart 2009)

1

Deelt u de mening dat een efficiënt, goedwerkend, eerlijk en transparant «incident management» essentieel is voor een goed bergingsbeleid en dat dit een bijdrage kan leveren aan het verminderen van de filedruk die dit land teistert?

2

Hoe verhoudt uw antwoord op mijn vraag d.d. 16 februari¹, dat de ANWB niet is aangesloten bij de Stichting Incident Management Nederland (SIMN), zich met de informatie van de website en stukken van de SIMN zelf, die aangeven dat de ANWB wel is aangesloten bij de stichting?^{2, 3 en 4} Kan uit de genoemde informatie worden geconcludeerd dat de ANWB lid is van de SIMN en dat uw antwoord incorrect is?

3

Bent u ervan op de hoogte dat de ANWB door haar lidmaatschap van de SIMN toegang heeft tot alle tarieven waarvoor autobergingsbedrijven worden gecontracteerd?

4

Deelt u de mening dat het een onwenselijke situatie is dat de ANWB,

als enige participant in de SIMN, een bergingsbedrijf als dochteronderneming heeft, te weten Logicx? Deelt u de mening dat dit mogelijk leidt tot oneerlijke concurrentie, doordat de ANWB de tarieven kent, deze aan haar dochteronderneming kan doorspelen en de dochteronderneming daardoor een veel sterkere positie heeft dan concurrerende bergingsbedrijven? Zo ja, bent u bereid hier actie tegen te ondernemen?

5

Leidt het feit dat tarieven alleen worden verstrekt aan contractanten en de ANWB, niet tot de situatie dat bergers niet weten voor welke tarieven de concurrenten opereren? Hoe verhoudt dit zich tot het streven van de SIMN om een open en transparante aanbestedingsprocedure te voeren? Deelt u de mening dat de niet-gecontracteerde bergers een slechtere uitgangspositie hebben dan de contractanten en de ANWB bij de volgende inschrijving voor aanbesteding?

6

Hoe verhoudt uw antwoord op mijn vraag d.d. 16 februari of u een extern bureau kostprijsberekeningen voor de berging van auto's heeft laten maken zich met het rapport van NEA Transportonderzoek en -opleiding uit 2002 waaruit kan worden opgemaakt dat het mogelijk is een gemiddelde kostprijs voor een berging te

berekenen?⁵ Is dit rapport meegenomen in het onderzoek waar u in uw antwoord over spreekt? Kunt u de Kamer dit onderzoek doen toekomen?

7

Is het waar dat er gestandaardiseerde tarieven zijn afgesproken met bergers voor de uitvoering van bergingswerkzaamheden?⁶ Hoe verhoudt dit zich met uw antwoord op mijn vraag d.d. 16 februari dat er niet een uniforme kostprijs voor bergingswerk te geven is?

8

Is het waar dat Logicx zich in enkele gevallen onder de kostprijs heeft ingeschreven om de concurrentie te kunnen verdringen? Is het waar dat in enkele gevallen ANWB/Logicx zich voor € 45,- per berging heeft ingeschreven terwijl concurrerende bergers zich voor € 150,- hebben ingeschreven?

9

Is het waar dat de ANWB als lid van SIMN (zie vraag 1) alarmmeldingen als eerste doorkrijgt en kan doorspelen naar haar dochteronderneming Logicx, waardoor haar bergers sneller ter plaatse kunnen zijn dan concurrenten? Lijdt dit niet tot een oneerlijke concurrentiepositie? Begrijpt u dat deze oneerlijke concurrentiepositie andere bergingsbedrijven doet klagen over

het in hun ogen voor hun neus wegkapen van bergingen?

10

Deelt u de mening dat het ongewenst is dat de SIMN klachten behandelt over de ANWB, terwijl de ANWB lid is van de SIMN? Is dit niet een geval van «een slager die zijn eigen vlees keurt»? Zo ja, bent u van plan hier stappen tegen te ondernemen?

11

Begrijpt u dat bergingsbedrijven niet over de ANWB durven te klagen bij de SIMN, omdat ze anders klandizie van de ANWB dreigen mis te lopen? Deelt u de mening dat hier sprake is van een te grote machtsconcentratie bij de ANWB omdat zij zowel concurrent als opdrachtgever is en de beschikking heeft over meer informatie dan bergers? Zo ja, wat gaat u hieraan doen?

12

Worden eisen van kortere aanrijtijden meegenomen in de aanbestedingsprocedure? Zo nee, waarom niet?

13

Is het waar dat de maximale aanrijtijden in het aanbestedingsreglement zijn verruimd, omdat veel bergers de oorspronkelijke maximale tijden niet konden halen? Zo ja, vindt u dit een onwenselijke situatie? Wat wilt u hieraan doen?

14

Wat is de verklaring voor het feit dat het aantal bergers is geslonken van 230 naar 95? Heeft dit volgens u te maken met de maximale aanrijtijden?

15

Is het waar dat de ontheffing die de NMA in 2007 heeft verstrekt voor de samenwerking van acht alarmeringsdiensten in de SIMN is afgelopen?⁷ Zo ja, hoe is het mogelijk dat de situatie van tijdens de ontheffing nu nog steeds bestaat?

16

Deelt u de analyse dat de gang van zaken in de incident management sector met betrekking tot de ANWB zeer onwenselijk is en een beter incident management in de weg staat?

¹ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 1869.

² Aanbestedingsreglement 2007–2010: Stichting Incident Management Nederland, pagina 4.

³ <http://www.stichtingimn.nl/bestuur-simn.php>

⁴ Bergingsovereenkomst Stichting IMN 2007–2010, pagina 23.

⁵ Vertrouwelijk: Marktonderzoek bergingswerk en doortransport en verkenning relatie filekosten en bergingsduur, NEA Transportonderzoek en -opleiding B.V., Rijswijk 2002.

⁶ Bergingsovereenkomst Stichting IMN, 2007–2010.

⁷ http://www.nmanet.nl/Images/3823BMA_tcm16-47672.pdf

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat), mede namens de minister van Economische Zaken (ontvangen 7 mei 2009)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2299

1

Ja, incident management is een belangrijk speerpunt bij de bestrijding van files. Een goed werkend systeem is voor mij derhalve belangrijk.

2

In uw vraagstelling komt u een aantal keer terug op het lidmaatschap van de ANWB van SIMN. Een stichting kent geen leden. De alarmcentrales die in de SIMN samenwerken (Eurocross, SOS International, Europ Assistance/-Verzekeraarshulpdienst, Mondial Assistance en ZLM) hebben zitting in het bestuur van de SIMN. ANWB heeft geen zitting in het bestuur van SIMN.

Omdat de ANWB alarmcentrale is en ongevalhulpverlening uitvoert (en er uniforme regels zijn afgesproken tussen betrokken partijen over de ongevalhulpverlening) is de ANWB gevraagd zich te conformeren aan de regels van IM en gebruik te maken van de SIMN. De ANWB alarmcentrale maakt dan ook gebruik van de diensten van de SIMN.

3

Ik verwijs u naar mijn antwoord op uw vraag 6 van 16 februari 2009 (Kamerstuk 2080913470).

4

Neen; gezien mijn antwoord op vraag twee en de openbare aanbesteding door de SIMN van bergingscontracten, deel ik de twee door u genoemde meningen niet. Het is naar mijn weten voor de ANWB niet mogelijk de tarieven van concurrenten van Logicx te kennen via de relatie met het SIMN. Er kan dan ook geen sprake van zijn dat de

ANWB tarieven doorgeeft aan de dochter Logicx, waardoor er concurrentievoordeel zou kunnen ontstaan.

5

Een open en transparant systeem van aanbesteden wil geenszins zeggen dat aanbieders inzage krijgen in elkaars geoffreerde tarieven. Bij een dergelijk systeem gaat het om de transparantie van aspecten als selectiecriteria, gunningcriteria, te verstrekken informatie door inschrijvers en termijnen. Bij iedere aanbestedingsronde kunnen alle gegadigden opnieuw inschrijven.

6

Het rapport van NEA (2002) waarop u doelt, is onderdeel geweest van het onderzoek «versnellen aanrijtijden bergingsbedrijven», waarnaar ik verwees in mijn antwoord op de door u genoemde vraag. Dit rapport is door de vereniging Autoberging Nederland aan mij ter beschikking gesteld en niet in mijn opdracht opgesteld. Voor dit laatstgenoemde onderzoek naar de toe te kennen bonusbedragen is overleg geweest met de bergingsbrancheorganisaties Vereniging Autoberging Nederland (ABned) en de Nederlandse Vereniging van Bergingsspecialisten (VBS) en ook NEA. Op basis van dit overleg is een aantal door de sector representatief geachte bergingsbedrijven bezocht en zijn hun financiële resultaten bestudeerd. De betrokken bedrijven hebben echter geen toestemming gegeven om deze vertrouwelijke bedrijfsgegevens te publiceren. De rapportage is vervolgens alleen gebruikt voor het vaststellen van mogelijk toe te kennen bonusbedragen voor de proef «versnellen aanrijtijden bergingsbedrijven». Voor het resultaat van deze pilot verwijs ik naar het antwoord op vraag 12.

7

Neen; er zijn geen standaardprijzen afgesproken. Voor meer informatie over de totstandkoming van gecontracteerde prijzen kunt u het aanbestedingsreglement raadplegen op de website van de Stichting Incident Management Nederland: www.stichtingimn.nl

8

De SIMN kent alleen de aangeboden commerciële tarieven, zodat geen uitspraak gedaan kan worden over de

hoogte van de daaraan ten grondslag liggende kostprijzen van de aanbieders.

De aangeboden commerciële tarieven vertonen inderdaad een grote variatie; dit is het gevolg van de marktwerking in de sector: in gebieden met een groot aanbod aan bergingswerk en meerdere bergingsbedrijven zal scherp zijn ingeschreven, terwijl in gebieden met relatief minder werkaanbod de tarieven hoger zijn uitgevallen. Dit fenomeen beperkt zich niet tot de bergingssector.

9

Bij mijn weten krijgt de ANWB geen directe meldingen door van het LCM (Landelijk Centraal Meldpunt). De dochter Logicx krijgt, als IM berger, dezelfde behandeling als de andere partijen. Deze procedure werkt als volgt.

De melding van een incident (een gevaarzettend pechgeval of ongeval) is veelal afkomstig van betrokkenen of andere weggebruikers. Meldingen van weggebruikers kunnen worden gedaan aan de Politie (112) of de wegbeheerder (0800-8002). Het incident kan ook worden waargenomen door een verkeerscentrale of door de weginspecteurs van Rijkswaterstaat. Politie en wegbeheerder informeren vervolgens het LCM dat de berger inschakelt, die door de SIMN voor dat betreffende deel van het hoofdwegennet is gecontracteerd, Logicx of een andere berger. De eerlijke concurrentie is geborgd door de wijze van aanbesteden en de toedeling van delen van het hoofdwegennet aan verschillende bergers. Dat andere bergingsbedrijven klagen over «het wegkapen van bergingen» door Logicx, acht ik niet goed voorstelbaar. Naast deze incidentmeldingen, zal bij «gewone» pech de melding – veelal door de weggebruiker zelf – aan de alarmcentrale van de verzekeraar van de weggebruiker gedaan worden. Als de betreffende verzekeraar een dochteronderneming van de ANWB is of een contract heeft gesloten met de ANWB, dan schakelt de ANWB een berger in en dat kan Logicx zijn. De concurrentie wordt dan vormgegeven door de vrije keuze van weggebruikers voor een verzekeraar.

10

Zie hiervoor mijn antwoord op vraag 1 in deze brief en mijn antwoord op

vraag 9 van uw vragen van 16 februari 2009 (Kamerstuk 2080913470).

11

Ik wijs u op mijn antwoord op uw vraag 9 van 16 februari 2009 (Kamerstuk 2080913470).

12

In de contracten van SIMN is een landelijke norm voor de aanrijtijden met de bergingsbedrijven opgenomen.

13

Neen; de norm voor de aanrijtijden is niet veranderd en zal ook in de aanstaande aanbesteding voor de periode van 1 april 2010 tot 1 april 2013 worden gehandhaafd.

14

De afname van het aantal bergingsbedrijven heeft niet te maken met de maximale aanrijtijden, want de IM-bergingen waarvoor deze eis geldt betreffen slechts een zeer gering deel van de markt. De afname is het gevolg van een consolidatie door fusies en overnames, die gaande is in de bergingssector. In andere transportsectoren, zoals de luchtvaartsector en het vrachtvervoer over de weg, is een soortgelijke ontwikkeling waarneembaar. Ik verwijs u hierbij tevens naar mijn eerdere antwoord op vraag 3 van de vragen van de leden Aptroot en Luchtenveld van 24 april 2006 (Kamerstuk 2050612260).

15

Ja; de ontheffing voor de Incident Managementregeling liep af per 1 april 2007. In de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven van 5 juni 2008 is bevestigd dat deze ontheffing rechtsgeldig was en niet meer (via intrekking met terugwerkende kracht) ongedaan gemaakt kon worden. Dit neemt niet weg dat de situatie waarvan sprake was tijdens de ontheffing, zo kan blijven voortbestaan. De oorzaak hiervan ligt in het volgende. De Wet Modernisering EG-mededingingsrecht (Stb. 204, 345; 1 augustus 2004 in werking getreden) heeft er toe geleid dat een wettelijke uitzondering in de plaats is gekomen van de ontheffingsmogelijkheid. Deze is terug te vinden in artikel 6, derde lid, van de Mededingingswet. De criteria voor de uitzondering op het kartelverbod zijn echter inhoudelijk

ongewijzigd gebleven. Dat betekent dat, zolang het IM-stelsel en de verhoudingen op de markt niet wijzigen, mag worden aangenomen dat ook onder de huidige wet aan de uitzonderingscriteria is voldaan. Het is aan het bestuur van de SIMN om voortdurend zich ervan te vergewissen dat nog steeds aan de wettelijke vereisten wordt voldaan. Het is aan de NMa er op toe te zien dat artikel 6 van de Mededingingswet in acht wordt genomen.

16

Gezien de beantwoording van uw vragen in deze brief en de beantwoording van uw vragen van 16 februari 2009 deel ik deze analyse niet.