



**Rijkswaterstaat
Programma's, Projecten
en Onderhoud**

Griffioenlaan 2
3526LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088-7972111

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Z. Arman
Contractmanager

E. van de Beek
Inkoopadviseur

icm-imdroog@rws.nl

Datum

6 oktober 2020

verslag

Verslag van extra vergadering Advies Commissie Zware Berging

Omschrijving Vergadering Adviescommissie Zware Berging

Datum bespreking 17 september 2020

Deelnemers
Adviescommissie:
VBM (twee leden)
Falkom
CMV
ImV3

Vier bergers:
Bergnet B.V.
Logicx Berging B.V.
Willem Keijzer B.V.
Haulo Sint Maarten B.V.

Rijkswaterstaat:
Het projectteam van het incident management

Afschrift aan Publicatie op TenderNed

Dit is het verslag van de extra vergadering van de Adviescommissie Zware Berging van 17 september jl. gemaakt. In dit verslag wordt per onderwerp gerefereerd naar de sheets van de presentatie. Rijkswaterstaat heeft aan deze presentatie na de extra vergadering nog informatie toegevoegd. Deze met ter plaatse verstrekte informatie verrijkte presentatie wordt ook op TenderNed gepubliceerd.

A. Contractvorm en wijze van selecteren (sheet 5)

- Aanwezigen reageren positief op het feit dat er meer focus komt op contractbeheersing gedurende de looptijd van het nieuwe contract. In het huidige contract gebeurt dit onvoldoende.

B. Beschikbaarheid (beschikbaarheidsknop) (sheet 6)

- Er is interesse om te kunnen zien of de concurrentie op 'beschikbaar' staat, of inzicht te hebben in de positie van bergers (1, 2, 3 of 4 enz.). Zo kan men inschatten of een volgende opdracht mogelijk op handen is en hierop anticiperen door geplande of planbare werkzaamheden vooruit te schuiven. d. Een andere optie is een omgevingsdashboard, die de beschikbaarheid van omliggende bergers toont.
- Koppel het hitteprotocol aan de beschikbaarheidsknop, omdat er dan een hogere bezetting voor lichte berging nodig is.
- Aanwezigen benoemen het risico dat bergers zich altijd op beschikbaar zetten, maar toch niet beschikbaar zijn. De tweede berger die de opdrachten niet heeft gekregen, heeft opdrachten misgelopen terwijl hij wel beschikbaar was. De eerste berger dient dan achteraf gesanctioneerd te worden.
- Voor bepaalde werkzaamheden kunnen bergers vaker bereid zijn om op beschikbaar te staan, maar voor opdrachten zoals een pechverplaatsing met vast tarief of voor buitenlandse voertuigen is bij de bergers minder interesse. Dat type werk moet aantrekkelijker gemaakt worden.
- Als tijdens de uitvoering blijkt dat een berger vaak op de tweede plaats eindigt, is een percentage beschikbaarheid niet haalbaar. Dan zal de berger er namelijk voor kiezen met andere werkzaamheden zijn omzet te realiseren.

B. Beschikbaarheid: Risico (zon- en feestdagen) (sheet 7)

- Op zon- en feestdagen zijn er hogere personeelskosten. Aanwezigen noemden de volgende ideeën om die te dekken: een extra percentage voor de beschikbaarheid krijgen of een sanctie als bergers op die dagen minder beschikbaar zijn. Een ander idee is een hogere waardering of hogere tariefstelling voor beschikbaarheid op zon- of feestdagen.

B. Beschikbaarheid: aanvullende optie (mobilisatietijd) (sheet 8)

- Het kan moeilijk zijn om in te schatten vanaf wanneer een berger weer precies beschikbaar is, en dus de juiste mobilisatietijd te selecteren, wanneer er nog gewerkt wordt aan andere (niet IM) werkzaamheden.
- Er is een risico dat alle bergers voor een lage mobilisatietijd kiezen, maar toch niet zo snel beschikbaar zijn. Daar moet dan goed op gesanctioneerd worden.
- Het bijhouden van de mobilisatietijd kan voor problemen zorgen, gezien de hectiek op de locatie van de berger.

C. Aanrijtijd (sheet 9)

- Een aangedragen idee is om de aanrijtijd en mobilisatietijd te combineren, bijvoorbeeld dat een berger binnen 45 minuten op de incidentlocatie dient te zijn. Deze werkwijze wordt bij lichte berging momenteel al gehanteerd. Aanvullend idee is dat het dan als berger met meerdere locaties mogelijk wordt om zelf te kiezen vanuit welke vestiging wordt aangereden mits de aanrij- en mobilisatietijd van 45 minuten gehaald wordt..
- In de nacht is een mobilisatietijd van 30 minuten krap. Dit omdat niemand de vrachtauto mee naar huis neemt en het voertuig eerst bij de vestiging moet worden opgehaald.

- De mate van belangrijkheid van aanrijtijd is afhankelijk van het gebied en het type opdracht. Het komt namelijk voor dat er bijvoorbeeld gewacht moet worden op een botsabsorber. Daarnaast is in bepaalde gebieden de doorstroming belangrijker dan in andere gebieden.
- Als in de omgeving iedereen op 'niet beschikbaar' staat, dan kan de aanrijtijd in bepaalde regio's flink oplopen.

Datum
6 oktober 2020

D. Prijskwaliteitswaarde (sheet 10 t/m 14)

- Bij het grootste deel van de opdrachten zijn bepaalde materialen niet nodig. Het is dan ook logischer om deze materialen niet te zwaar mee te wegen. Daarnaast geven aanwezigen aan dat externe partijen vaak beschikken over uitgebreider materiaal en meer ervaring hebben met de inzet. Dit moet dan ook als meerwaarde worden gezien als een berger deze externe partijen snel kan oproepen.
- Er moet meer waardering komen voor snel ter plaatse komen en voor verkorten van afhandeltijd.
- De prijs verschilt onderling tussen de bergers omdat er verschillen zijn in de volume onderling tussen de bergers moeten verschillen vanwege de verschillen in volume.
- De aanrij- en afhandeltijd moet zo kort mogelijk zijn. De vraag is of dit model hier aan gaat bijdragen.
- Het mechanisme voor het bepalen van de prijs- kwaliteitswaarde is duidelijk.

D1. Prijswaarde (sheet 15 en 16)

- Enkele bedragen zoals voor een telekraan zullen mogelijk niet worden meegenomen in de berekening van de prijswaarde. Zo kan de telekraan dan in verhouding duurder worden. Er wordt echter veel gebruik gemaakt van een telekraan van een derde partij/onderaannemer. Deze wordt zonder opslag gefactureerd aan CMV.
- Een verwachting is dat de prijs uiteindelijk de doorslag gaat geven, omdat de prijs het concurrentieveld bepaalt.

D2. Kwaliteitswaarde inschrijving (sheet 17 en 18)

- Bij het onderdeel 'Maatregelen / aanpak om schade aan voertuigen en omgeving te beperken' speelt de vraag hoe dit in iedere inschrijving ten opzichte van andere inschrijvingen kan worden beoordeeld en dus hoeveel toegevoegde waarde er daadwerkelijk toegekend kan worden.
- Een aanvulling op het onderdeel 'Maatregelen / aanpak om schade aan voertuigen en omgeving te beperken' is het woord 'lading'.
- Aanwezigen geven aan dat bijvoorbeeld één hulpverleningsvoertuig van toegevoegde waarde kan zijn, maar dat het niet van toegevoegde waarde is als er vijf hulpverleningsvoertuigen op een vestiging staan. De hoeveelheid van voertuigen geeft dus niet altijd meer toegevoegde waarde.

D3. Kwaliteitswaarde uitvoering (sheet 19 en 20)

- Aanwezigen vragen of er tussentijds een aanpassing kan worden gedaan met bijvoorbeeld een vernieuwing van voertuigen of het meer/minder in te zetten van voertuigen. Rijkswaterstaat geeft aan dat een aanpassing tussentijds mogelijk is. Dit zorgt wel voor een aanpassing in de score voor

de uitvoering, maar niet voor aanpassing in de score van het plan van aanpak.

- Rijkswaterstaat moet gaan auditen, bijvoorbeeld of medewerkers nog wel op de loonlijst staan.

Datum
6 oktober 2020

D3. Kwaliteitswaarde uitvoering: onderwerpen (sheet 21)

- Aangaande percentages is er gesproken over 90 tot 95%.
- Ook is het idee gedeeld om te kiezen voor een gemiddelde aanrijtijd, zoals bij de lichte berging wordt toegepast. Dan worden ook de meldingen meegewogen waar een snellere aanrijtijd is behaald.
- Rijkswaterstaat geeft aan dat er rekening wordt gehouden met het aantal meldingen en dat er pas na bijvoorbeeld 20 meldingen een percentage wordt berekend. Dit voorkomt dat er bij een berger met minder meldingen, bij één keer te laat al niet aan de eisen wordt voldaan.

E. Maximeren kwaliteitseffect (sheet 22 t/m 29)

- Er is interesse om te zien wat de huidige status is van de aanrijtijd. De achtergrond van de 3-5 minuten tabellen worden bijgevoegd aan dit verslag. Verder is via Bergerselect te zien in welke volgorde bergers worden gebeld door CMV. De back office van CMV is ook te benaderen als hier vragen over zijn.
- Aanwezigen missen een positieve prikkel om materiaal en personeel voor CMV gereserveerd te houden. Er lijken alleen maar sancties te kunnen worden opgelegd.
- Als er minder werk komt, wordt de beschikbaarheid minder omdat de berger ander werk gaat zoeken.
- Een nadeel van het 3-5 minuten mechanisme is het risico dat de collega berger in de buurt 100% van het werk krijgt.

F. Dilemma Vestigingen (sheet 30)

- Er is geen inhoudelijk gesprek gevoerd over dit punt in verband met de tijd.

F. Dilemma 5,5-tons voertuigen (sheet 31 en 32)

- RWS heeft de wens om 5,5-tons voertuigen uit te faseren binnen twee jaar na de start van de uitvoeringsfase van het nieuwe contract.
- Er zijn nog voldoende 5,5-tons voertuigen die nog in goede staat verkeren en de werkzaamheden goed kunnen uitvoeren.
- Aanwezigen geven aan dat er voldoende capaciteit is om 7-tons voertuigen te produceren. Het is echter wel een enorme investering dus zullen er bergers zijn die vanwege een lager aantal CMV opdrachten in rustigere regio's deze investering niet kunnen doen.
- De voorwaarden voor beloning voor het hebben van een 7-tons voertuig moeten duidelijk zijn. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat een 7-tons voertuig tijdens de start van de uitvoeringsfase moet kunnen worden ingezet om een extra score te krijgen in de kwaliteitswaarde van het plan van aanpak. Mocht er op een later moment in de uitvoering van het contract een 7-tons voertuig worden aangeschaft, dan stijgt de 'kwaliteitswaarde uitvoering'. In het plan van aanpak kunnen geen punten worden gescoord als er wordt gesproken over een toekomstige aanschaf van een 7-tons voertuig.

Overige onderwerpen (niet in PowerPoint)

Datum

6 oktober 2020

- Aanwezigen geven aan dat Rijkswaterstaat moeite heeft om regels uniform door te voeren. Iedere verkeerscentrale werkt verschillend. Verder wordt niet alles gemeld, waardoor er geen IM-melding wordt opstart.
- Aanwezigen geven aan dat de eisen waaraan bergers moeten voldoen, niet als eerlijk worden beschouwd ten opzichte van de regels ten aanzien van een bandenservicebedrijf.
- Verzoek is om de documenten op TenderNed een volgnummer te geven zodat de volgorde van documenten duidelijker is. Zo is ook duidelijker welk document het vorige document opvolgt. Rijkswaterstaat gaat kijken of dit mogelijk is op TenderNed.
- Aanwezigen geven aan dat via MOMO de rijtijd van het onderliggend wegennet op dit moment niet wordt gecorrigeerd.
- Een vraag is of het voertuig verplicht aan een vestiging gekoppeld moet zijn. Rijkswaterstaat geeft aan dat de certificeringseisen per vestiging zijn. Een voertuig mag slechts op één vestiging worden gecertificeerd, maar mag vanuit een andere vestiging uitrijden wanneer er voor deze andere vestiging een melding komt en het gecertificeerde voertuig op deze andere vestiging aanwezig is.

Overig: tarief pechverplaatsing (niet in PowerPoint)

- Verzoek is om bij het pechverplaatsingstarief te onderbouwen wat het tarief precies inhoudt.
- Idee is om een extra vergoeding per kilometer te hanteren als er buiten een zone van een aantal kilometer moet worden uitgereden.
- Niet iedereen is voorstander van een uniform pechverplaatsingstarief. Dit komt met name doordat er problemen zijn met het laten betalen van de rekening. Dit kost veel tijd.
- CMV vraagt aandacht voor het aantal personen op een voertuig in relatie tot de beschikbaarheid.