Vraagspecificatie Algemeen

Ten behoeve van de uitvoering van de eerste berging van vrachtauto’s op IM-wegen.

Datum	9 juni 2026
Zaaknummer	31211674

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Postbus 2232 3500 GE Utrecht
E-mail	ICM-IMdroog@rws.nl
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**5**
1.1	Doel van deze vraagspecificatie Algemeen	5
1.2	Missie van de Opdrachtgever	5
1.3	Doelstellingen voor de Dienstverlening	6
1.4	Geest van de Overeenkomst	6
2	**Opzet van de Overeenkomst**	**7**
2.1	Documentstructuur van de Overeenkomst	7
2.2	Basisprincipes van de Overeenkomst	7
2.2.1	*De Overeenkomst*	7
2.2.2	*Relatie Opdrachtgever – Opdrachtnemer*	8
2.2.3	*Relatie Opdrachtgever – Opdrachtnemer - CMV*	8
2.3	Contractbeheersingsfilosofie	8
2.3.1	*Contractbeheersingsstrategie*	8
2.3.2	*Beheerste werkwijze door Opdrachtnemer*	8
2.3.3	*Controle door de Opdrachtgever*	8
2.3.4	*Toegang en informatieverstrekking*	9
3	**Scope en Dienstverlening volgens de Overeenkomst**	**10**
3.1	De scope	10
3.2	Werkzaamheden	10
3.2.1	*Het uitvoeren van bergingswerkzaamheden bij vrachtauto's*	10
3.2.2	*Stand-by werkzaamheden*	10
3.2.2.1	*Aard stand-by werkzaamheden*	10
3.2.2.2	*Stand-by bepalingen*	11
3.2.2.3	*Verrekening*	12
3.2.2.4	*Verrekeningsopties*	13
3.2.2.5	*Traceerbaarheid inzet*	13
3.2.3	*Extreem weer of temperatuur (anders dan Stand-by)*	14
3.2.4	*LAW-V*	14
3.2.5	*Overdracht vrachtauto's en lading aan eigenaar/kentekenhouder*	15
3.2.6	*IM-Pechhulp en Pechverplaatsing*	16
3.2.7	*Berging in opdracht van de Politie (Politieberging)*	17
3.2.8	*Facturatie Procedure en Financiële Verantwoording*	17
3.2.8.1	*Kopiefactuur*	17
3.2.8.2	*Factuurgegevens*	18
3.2.8.3	*Incassovergoeding*	18
3.2.8.4	*Facturatietermijnen*	19
3.2.9	*Intrekking incidentmelding*	19
3.2.10	*Uitoefening recht van retentie en afgifte betalingsgarantie*	20
3.2.11	*Afgifte betalingsgarantie*	20
3.2.12	*Eigen-klant meldingen*	21
4	**Tegemoetkoming keuring en certificering**	**22**
4.1	Tegemoetkoming	22
4.2	Vervallen tegemoetkoming	22

5	**Prestatieverklaring**	**23**
5.1	Aanrijtijden	23
5.2	Registreerbaarheid	23
5.3	Zekerstelling juiste werking aanrijtijdregistratiesysteem	23
5.4	Gebruik gegevens uit GPS-units	24
5.5	Vestigingen	24
5.5.1	*Doel vestiging*	24
5.5.2	*Voorziene niet-beschikbaarheid vestigingen*	25
5.5.3	*Verhuizingen*	25
6	**Schorsing en beëindiging**	**26**
6.1	Schorsing onjuist gebruik Beschikbaarheidsknop Berger Select	26
6.2	Maatregelen in geval van niet-beschikbaarheid	26
6.2.1	*Aanpassing tegemoetkoming keurings- en certificeringskosten*	26
6.2.2	*Schorsing vestiging*	26
6.2.2.1	*Schorsingsbepalingen*	26
6.2.2.2	*Beschikbaarheidswijziging bij lage beschikbaarheid*	27
6.3	Schorsing na niet nakomen contractuele verplichtingen	27
6.4	Beëindiging van de Overeenkomst	28
6.5	Verrekening boetes	28
7	**Overnames en verhuizingen**	**29**
7.1	Bedrijfsovernames	29
8	**Klachten**	**30**
8.1	Klachtenreglement STIMVA	30
9	**Brandstofprijscompensatie**	**31**

1 Inleiding

1.1 Doel van deze vraagspecificatie Algemeen

Deze vraagspecificatie maakt onderdeel uit van de Overeenkomst ten behoeve van de uitvoering van de (eerste) berging van vrachtauto's op IM-wegen.
Hierin worden de aspecten beschreven die gelden ten aanzien van de Dienstverlening in het algemeen en worden de eisen gesteld aan de processen voor een succesvolle realisatie van de Dienstverlening.

1.2 Missie van de Opdrachtgever

De missie van Opdrachtgever luidt voluit: 'Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We beheren en ontwikkelen de rijkswegen, -vaarwegen en –wateren en zetten in op een duurzame leefomgeving. Samen met anderen werken we aan een land dat beschermd is tegen overstromingen. Waar voldoende groen is en voldoende en schoon water. En waar je vlot en veilig van A naar B kunt.
Samen werken aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Dat is Rijkswaterstaat.'

Rijkswaterstaat heeft zitting in de Stichting Incident Management Vrachtauto's (STIMVA). Dit is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, het Verbond van Verzekeraars en de brancheorganisaties Transport en Logistiek Nederland (TLN), evofenedex en Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV).

Deze partijen hebben zich bereid verklaard om de zorg op zich te nemen voor de inrichting en de exploitatie van een centraal meldpunt voor vrachtautobergingen op het hoofdwegennet en voor het beschikbaar stellen van ImV3-deskundigen.
Rijkswaterstaat heeft zich samen met de STIMVA ten doel gesteld om de afhandeling van incidenten met vrachtauto's (zoals ongevallen, gestrande vrachtauto's, hoogtemeldingen of afgevallen lading) op het Nederlandse wegennet te verbeteren. Dit trachten zij te bereiken door:

a. het bevorderen van de samenwerking tussen overheid en het bedrijfsleven;
b. het (laten) inrichten en (laten) exploiteren van een Centraal Meldpunt Vrachtautoberging (CMV);
c. het informeren van zowel de publieke als private sector over de mogelijkheden van Incident Management (IM) bij vrachtauto's door middel van onder andere het ontwikkelen van opleidings- en promotiemateriaal;
d. toe te zien op de kwaliteit, snelheid en zorgvuldigheid bij het uitvoeren van de hulpverlening bij incidenten, waarbij op enigerlei wijze vrachtauto's zijn betrokken; en
e. het verrichten van alle overige activiteiten die bevorderlijk zijn bij de realisatie van het doel van de STIMVA.

1.3 Doelstellingen voor de Dienstverlening

De Opdrachtgever streeft met de Overeenkomst en de in de Vraagspecificatie opgenomen eisen onderstaande doelstellingen na.

Doel 1: Het laten uitvoeren van kwalitatief goede bergingen tegen aannemelijke kosten
Vrachtautobergingen (en IM-pechhulpverlening) op het IM-wegennet dienen deskundig te worden afgehandeld, met effectieve en efficiënte inzet van middelen zodat onnodige kosten in afhandeling worden voorkomen. Daarbij geldt dat de afhandeling met zo min mogelijk verdere schade voor betrokken voertuigen, lading en milieu moet plaatsvinden.

Doel 2: Het veilig uitvoeren van (zware)bergingswerkzaamheden
Vrachtautobergingen (en IM-pechhulpverlening) dienen veilig te worden uitgevoerd, zodat letsel op incidentlocaties als gevolg van de bergingswerkzaamheden wordt voorkomen. Ook dienen de veiligheidsmaatregelen in acht te worden genomen ten aanzien van het werken in het verkeer ter voorkoming van vervolgincidenten, zowel bij hulpverleners als het wegverkeer zelf.

Doel 3: Het bevorderen van de doorstroming tijdens en na een incident waarbij vrachtauto's zijn betrokken
Vrachtautobergingen (en IM-pechhulpverlening) op het IM-wegennet dienen optimaal te worden afgehandeld; de inzet en uitvoering van bergingen dient zo vlot mogelijk plaats te vinden om de totale incidentduur zo veel als mogelijk te bekorten. Daarmee wordt de doorstroming op het IM-wegennet bevorderd en wordt verdere vervolgschade voor de Nederlandse economie als gevolg van files beperkt.

De uitbesteding van bergingswerkzaamheden en IM-pechhulpverlening aan professionele opdrachtnemers valt geheel binnen deze doelstellingen. Met het inschrijven op deze Overeenkomst onderschrijft Opdrachtnemer deze doelstellingen en confirmeert zich ook hieraan.

1.4 Geest van de Overeenkomst

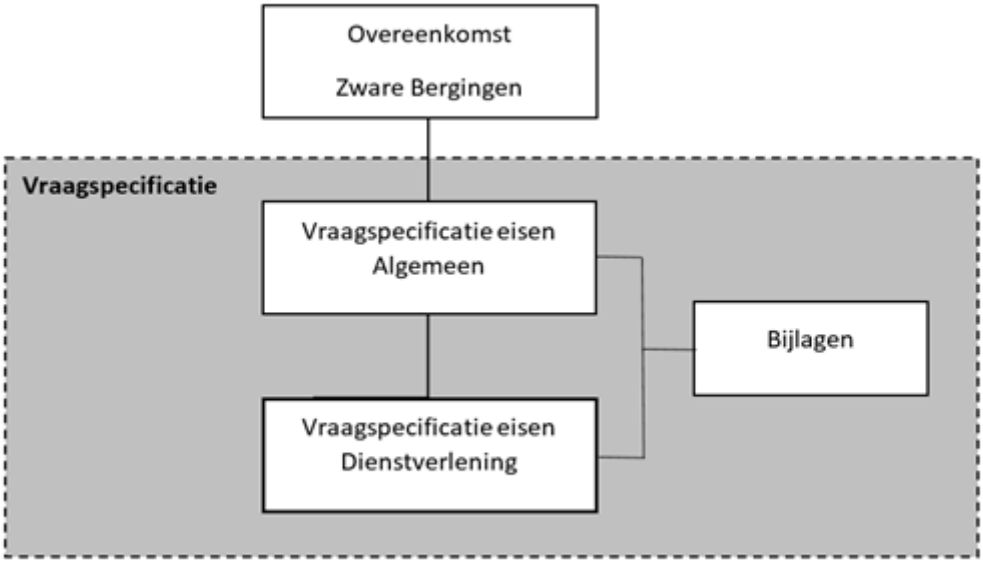
De Overeenkomst heeft betrekking op het meerjarig uitvoeren van de (eerste) berging van vrachtauto's op IM-wegen.
In het kader van de Overeenkomst wordt van Opdrachtnemer verwacht dat deze:

- optimaal en als professionele dienstverlener samenwerkt met medewerkers van Opdrachtgever, overige wegbeheerders, CMV, imV3-deskundigen en andere partners;
- zorgdraagt voor een vlotte transparante administratieve en financiële afhandeling van bergingen;
- zorgdraagt voor actuele en integere gegevens ten aanzien van de verrichtte diensten, inclusief verwerking van de persoonsgegevens conform de verwerkersovereenkomst;
- zorgdraagt voor optimaal intern proces van melding tot afronding van een opdracht voor bergingswerkzaamheden of IM-pechhulpverlening conform de in de Overeenkomst gestelde eisen; en daarbij
- de doelstellingen van Opdrachtgever en overige wegbeheerders, op gebied van veiligheid en doorstroming en in het bijzonder Incident Management, volledig nastreeft.

2 Opzet van de Overeenkomst

2.1 Documentstructuur van de Overeenkomst

De Overeenkomst bestaat uit drie documenten en enkele bijlagen:



- *Algemeen:* dit document beschrijft de opzet van de contractdocumenten, de geest van de overeenkomst en de proceseisen die gelden voor de uitvoering van de Dienstverlening (VSA).
- *Dienstverlening:* dit document beschrijft de eisen die worden gesteld aan de uitvoering van de dienstverlening (VSD).

In de Vraagspecificaties worden eisen gesteld waaraan Opdrachtnemer gedurende de contractperiode blijvend moet voldoen.

- *Bijlagen:* de bijlagen bevatten verdere bepalingen, randvoorwaarden, verduidelijkingen en formats voor documenten.

2.2 Basisprincipes van de Overeenkomst

2.2.1 De Overeenkomst

De Opdrachtgever stelt zich tot doel om vrachtautobergingen op IM-wegen op een doelmatige en efficiënte wijze vorm te geven. In dat kader omvat de Overeenkomst zowel routinematige als specialistische bergingsdiensten. De regievoering op vrachtautobergingen wordt zo veel als mogelijk vanuit één landelijk centraal punt georganiseerd en dat is vanuit het CMV.

Bij het aangaan van deze Overkomst worden de diensten van het CMV uitgevoerd door Eurocross Assistance. Gedurende de looptijd van deze Overeenkomst kan de dienstverlener van het CMV wijzigen als uitkomst van een aanbesteding. Opdrachtnemer wordt hier uiteraard tijdig over geïnformeerd.

2.2.2 Relatie Opdrachtgever – Opdrachtnemer

Opdrachtnemer voegt als professionele dienstverlener waarde toe in de afhandeling van opdrachten voor bergingswerkzaamheden of IM-pechhulpverlening bij vrachtauto's. De Overeenkomst richt zich op een positieve samenwerking tussen de contractpartijen. De Overeenkomst beschrijft het doel van de Opdrachtgever en wat in dit verband de randvoorwaarden en minimale eisen zijn die worden gesteld aan de dienstverlening die door de Opdrachtnemer wordt verleend.

2.2.3 Relatie Opdrachtgever – Opdrachtnemer - CMV

Opdrachtgever heeft de regievoering op vrachtautobergingen vanuit één landelijk centraal punt georganiseerd bij het CMV. Vanuit het CMV wordt de Opdrachtnemer ingeschakeld. Op aangeven van de Opdrachtgever of derden, zal het CMV de Opdrachtnemer opdracht geven zich naar de incidentlocatie te begeven om aldaar de berging of IM-pechhulpverlening uit te voeren. Het CMV treedt namens de Opdrachtgever ook op als controlerende instantie. Zij stelt vast of de Opdrachtnemer voldoet aan de eisen in het contract (waaronder zichtbaarheid in AIM, beschikbaarheid, aanrijtijd, uitrijden uit juiste vestiging enz.). Bovendien controleert het CMV de facturen die door de Opdrachtnemer zijn verstrekt aan de eigenaren/kentekenhouders van de bij incidenten betrokken voertuigen.

Als Opdrachtnemer een private (niet-CMV) incidentopdracht ontvangt voor bergingsinzet op het IM-wegennet meldt Opdrachtnemer dat incident bij het CMV en selecteert het CMV de snelste berger die vervolgens de eerste berging uitvoert.
Het is Opdrachtnemer in beginsel niet toegestaan een dergelijke private (niet-CMV) incidentopdracht uit te voeren op een IM-weg.

2.3 Contractbeheersingsfilosofie

2.3.1 Contractbeheersingsstrategie

De contractbeheersingsstrategie is gebaseerd op het monitoren van de processen en de dienstverlening op basis van de overeengekomen afspraken in de Overeenkomst. Op het nakomen van deze afspraken kan de Opdrachtnemer zelf sturen en ook zijn eigen inzet gedurende de looptijd van de Overeenkomst monitoren en bijsturen. Door of vanwege Opdrachtgever wordt daarnaast periodiek contractoverleg gevoerd met Opdrachtnemer en vindt door of vanwege Opdrachtgever een aangekondigd bedrijfsbezoek plaats.

2.3.2 Beheerste werkwijze door Opdrachtnemer

De Opdrachtgever heeft een maatschappelijke verantwoordelijkheid bij de in te richten dienstverlening. Met het oog daarop wordt ook van de Opdrachtnemer een professionele werkwijze en beheerst bedrijfsproces verwacht. Bij ieder contractoverleg zal door of vanwege Opdrachtgever ook het onderwerp veiligheid geagendeerd worden.

2.3.3 Controle door de Opdrachtgever

De door of vanwege de Opdrachtgever uit te voeren controles richten zich op (de kwaliteit van) de uitvoering van bergingswerkzaamheden, het voldoen aan de gestelde randvoorwaardelijke (kwaliteits-)eisen, veiligheid en op de rechtmatigheid

van de declaraties van de Opdrachtnemer aan de eigenaren van bij incidenten betrokken voertuigen. Daarnaast wordt gecontroleerd of de normtijden gehaald zijn, of is uitgereden vanuit de door het CMV aangeroepen vestiging en of wordt voldaan aan vereisten ten aanzien van de inzet van personeel.

2.3.4 Toegang en informatieverstrekking

Opdrachtnemer moet Opdrachtgever (of diens vertegenwoordiger) te allen tijde op diens verzoek kosteloos volledige informatie verstrekken over en toegang verlenen tot haar bedrijf, vestiging(en), personeel en materieel en medewerking verlenen aan audits en controles. Bedrijfsbezoeken kunnen ook onaangekondigd plaatsvinden.

Opdrachtnemer moet desgevraagd onderbouwd kunnen aantonen dat aan één of meerdere eisen zoals in deze Overeenkomst gesteld, wordt voldaan.

3 Scope en Dienstverlening volgens de Overeenkomst

3.1 De scope

De dienstverlening ziet op de namens Opdrachtgever, door het CMV opgedragen diensten op IM-wegen waarbij het kan gaan om toegewezen bergingsopdrachten, IM-pechhulpverplaatsingen, verplaatsingen in het kader van de Landelijke Wegsleepregeling (LAW-V-berging), eventuele Stand-by opdrachten en de daarbij gepaard gaande facturatie. IM-wegen zijn alle rijkswegen, diverse provinciale wegen of delen ervan) en verschillende gemeentelijke wegen (of delen ervan) waarop Incident Management van toepassing is. Opdrachtgever kan besluiten tot opheffen van bestaande of aanwijzen van nieuwe IM-wegen, bij voorbeeld als gevolg van aanleg of reconstructie. Het overzicht van IM-wegen in bijlage 5 bij deze Overeenkomst is vanwege deze dynamiek geen statisch document. Eventuele wijzigingen van IM-wegen zijn bij het CMV bekend zodat geborgd is dat Opdrachtnemer te allen tijde opdracht krijgt voor dienstverlening op een IM-weg.

3.2 Werkzaamheden

De werkzaamheden die worden uitgevoerd met in achtneming van de in de Vraagspecificaties gestelde uitgangspunten en eisen, (kunnen) zien op:
a. 3.2.1 Het uitvoeren van bergingswerkzaamheden bij vrachtauto's;
b. 3.2.2 Stand-by werkzaamheden;
c. 3.2.3 Werkzaamheden door extreem weer of temperatuur;
d. 3.2.4 Het bergen van achtergelaten voertuigen (LAW-V);
e. 3.2.5 Overdracht vrachtauto's en lading aan eigenaar/kentekenhouder
f. 3.2.6 IM-Pechhulp en Pechverplaatsing;
g. 3.2.7 Berging in opdracht van de politie;
h. 3.2.8 Afhandeling Facturen en Financiële Verantwoording;
i. 3.2.9 Uitoefening recht van retentie en afgifte betalingsgarantie.

3.2.1 Het uitvoeren van bergingswerkzaamheden bij vrachtauto's

De Opdrachtnemer minimaliseert de kans op (vervolg)incidenten en doorstromingsbeperking door veilig te werken en oog te hebben voor de doorstroming. De Opdrachtnemer voert kwalitatief goede bergingen en IM-pechhulpverlening uit tegen acceptabele kosten en zet zijn materieel en personeel op een professionele wijze in. De Opdrachtnemer is zich bewust van haar rol als een publieksvriendelijk vertegenwoordiger van Incident Management en conformeert zich aan alle gestelde eisen en verplichtingen.

3.2.2 Stand-by werkzaamheden

3.2.2.1 Aard stand-by werkzaamheden

1. Door of vanwege de Opdrachtgever/wegbeheerder wordt bepaald op welke locatie stand-by staan van een berger noodzakelijk is.
2. De Opdrachtnemer aanvaardt opdrachten van wegbeheerders die in het kader van projecten of bijzondere omstandigheden, zoals niet limitatief crises of extreme weersomstandigheden, stand-by werkzaamheden aanvragen; e.e.a. op basis van redelijkheid en billijkheid en in onderling overleg.

3. Het inroepen van de stand-by maatregel is een noodmaatregel welke niet als standaard bedoeld is.
4. In geval van bijzondere omstandigheden zoals bijvoorbeeld extreme verkeersdrukte/wegwerkzaamheden of verwacht slecht weer (storm) kan Opdrachtnemer worden verzocht stand-by te staan op een locatie op of nabij het IM-wegennet.
5. Een hiertoe ingezette berger kan voordeel genieten in de vorm van ontvangen bergingsopdrachten. Een berger heeft geen recht op compensatie voor niet verkregen bergingsopdrachten indien hij geen opdracht tot stand-by staan heeft ontvangen en deze bergingsopdrachten zijn toegekend aan een andere berger.
6. Opdrachtverlening voor stand-by werkzaamheden gerelateerd aan (tijdelijke) onderhoudsprojecten vindt rechtstreeks plaats vanuit de wegbeheerder of diens opdrachtnemer; dit valt niet onder het contractmanagement zoals bedoeld in het kader van de contractbeheersing van onderhavige overeenkomst. Deze opdrachtverlening gaat wel in afstemming met het CMV/Opdrachtgever. Uiteraard vindt operationele aansturing naar incidenten plaats vanuit het CMV.
7. Het proces van inschakeling van een berger voor stand-by werkzaamheden (op een door wegbeheerder bepaalde incidentlocatie) verloopt volgens eenzelfde procedure als die waarop CMV-opdrachten tot berging tot stand komen. Vanwege de aard van de werkzaamheden die ook vooraf planbaar zijn, worden bergers benaderd op basis van BergerSelect (buiten de beschikbaarheidsknop om).

3.2.2.2 Stand-by bepalingen

In geval van stand-by werkzaamheden gelden de volgende bepalingen:

a. De Opdrachtnemer plaatst gedurende de overeengekomen periode een bergingsvoertuig (met chauffeur) op de aangegeven stand-by locatie;
b. Het is mogelijk (in overleg) dat de stand-by locatie de eigen vestiging van de Opdrachtnemer is.
c. Uitgangspunt is stand-by staan in spitstijden en/of speciale evenementen dan wel voor de (onbepaalde) duur van extreme weersomstandigheden zoals bijvoorbeeld storm of gladheid, of in een korte periode gedurende langere tijd achtereen (bijvoorbeeld Dagelijks van 7-21 gedurende een week;
d. De stand-by tijd wordt berekend per dienst bijvoorbeeld van 06:00 uur tot 09:00 uur, van 16:00 uur tot 19:00 uur, of van 00:00 uur tot 23:59 uur;
e. De berger heeft een inspanningsverplichting om zo snel mogelijk (of op het afgesproken tijdstip) op de (incident)locatie te aanwezig te zijn. Dit betekent dat er geen vastgestelde aanrijtijd per incident geldt;
f. Er geldt per dienst een éénmalige vergoeding van post 1 (het uitrijtarief aangegeven in bijlage J).
g. Indien de wachtplaats de eigen vestiging is, geldt deze éénmalige vergoeding niet; vanaf begin van de dienst gelden de bepalingen t.a.v. de wachttijd conform lid f.;
h. Voor ieder uur stand-by staan zonder inzet, worden post 6 en 15 (wachttijd en personeel aangegeven in bijlage J) vergoed. Deze posten komen voor rekening van de wegbeheerder.
i. Uurtarieven wordt naar kwartieren (15 minuten) afgerond.
j. Per locatie wordt het werkelijk aantal uren stand-by voor een B1(N)/B2(N) voertuig vergoed;

k. Indien er sprake is van inzet vanuit de stand-by shift wordt aan de eigenaar van het voertuig de totale bergingskosten berekend op basis van de reguliere tarieven of het pechhulptarief (al naar gelang van toepassing);
l. Alleen de daadwerkelijk stand-by gestane tijd op de stand-by-locatie wordt in rekening gebracht;
m. Er kan worden afgeweken van de afgesproken tijden indien de omstandigheden dat verlangen;
n. Tijd (inclusief aanrijtijd) welke wordt gespendeerd aan de behandeling van incidenten ten tijde van het stand-by staan wordt in beginsel niet door de wegbeheerder vergoed. Deze tijd wordt immers reeds voldaan door de eigenaar van het voertuig dat wordt geborgen. De gespendeerde tijd aan bergingshulp welke binnen de stand-by-tijd valt wordt in mindering gebracht op de vergoeding van het stand-by staan in die shift;
o. In geval van inzet ten tijde van crises of extreme weersomstandigheden kan de Opdrachtgever besluiten per inzet het uitrijtarief (deels of geheel) voor haar rekening te nemen. In voorkomend geval worden bij de eigenaar van het gestrande voertuig slechts de resterende inzetkosten in rekening gebracht;
p. In geval van inzet ten tijde van crises of extreme weersomstandigheden kan de Opdrachtgever besluiten per inzet alle gemaakte kosten voor haar rekening te nemen;
q. In geval van bijvoorbeeld crises en extreme weersomstandigheden is het vaak niet wenselijk gebruik te maken van het retentierecht omdat op het betreffende traject direct andere gestrande voertuigen moeten worden geholpen. In dat geval vindt er achteraf facturatie plaats door de Opdrachtnemer. De Opdrachtnemer neemt als bewijsmateriaal foto’s van het voertuig en kenteken van het gestrande voertuig en zo mogelijk van de persoonsgegevens van de chauffeur. Op deze wijze kan Opdrachtnemer aan de wegbeheerder aantonen dat de inzet is gepleegd en kan de wegbeheerder garant staan voor de inzet. De Opdrachtnemer meldt zijn inzet per ommegaande per geval aan het CMV zodat aldaar een dossier kan worden aangemaakt.

Het proces van inschakeling van een berger voor deze ‘verruiming’ van de IM-regel vindt vanwege de aard van de werkzaamheden die vooraf planbaar zijn plaats door bergers te benaderen op basis van BergerSelect (buiten de beschikbaarheidsknop om).

3.2.2.3 Verrekening

Onder extreme omstandigheden waar ter plaatse stand-by wordt gestaan is het mogelijk niet vanzelfsprekend dat alle bergingskosten worden doorbelast op de eigenaar/kentekenhouder van het gestrande voertuig. Uitgangspunt is dat de kosten welke zijn gemoeid met het in zelfstandig rijdende staat krijgen van het gestrande voertuig ten laste komen van de eigenaar/kentekenhouder van dat gestrande voertuig. Indien kosten gemoeid met het per inzet uitrijden naar de incidentlocatie ter vordering komen op de wegbeheerder wordt naar redelijkheid en billijkheid overeengekomen of hierop voor de wegbeheerder een korting van toepassing is, immers: in geval van stand-by staan is het bergingsvoertuig reeds in de nabijheid van de inzetlocatie.

Per gebeurtenis als hier beschreven wordt door Opdrachtgever of wegbeheerder bepaald of de kosten van de bergingsinzet(ten) voor rekening van de eigenaar/houder van het voertuig of voor de Opdrachtgever/wegbeheerder komen.

3.2.2.4 Verrekeningsopties
Er wordt uitgegaan van een vijftal verrekeningsopties volgens de Procedure Afspraken Toepassing Afhandeling Tarieven-lijst (Patat-lijst):

I. De zware berger verrekent de (pech)bergingskosten op gebruikelijke wijze met de eigenaar en oefent zo nodig het recht van retentie uit;
II. De zware berger verrekent de (pech)bergingskosten met de eigenaar, maar oefent het recht van retentie niet uit. Ter plaatse van inzet worden door de zware berger de gegevens van de eigenaar en het voertuig genoteerd en gefotografeerd en wordt achteraf de factuur verzonden. Indien de factuur niet op reguliere wijze succesvol kan worden geïnd wordt deze via het CMV (dat een laatste poging doet de incasso te regelen) voorgelegd aan de wegbeheerder;
III. De zware berger verrekent de (pech)bergingskosten met de eigenaar, maar de uitrijkosten worden deels of geheel voldaan door de wegbeheerder;
IV. De zware berger verrekent alle (pech)bergingskosten via het CMV met de wegbeheerder. Hierdoor is de zware berger na diens inzet snel inzetbaar op het IM-wegennet en blijft de bergingscapaciteit op gewenst niveau;
V. De zware berger verrekent alle (pech)bergingskosten rechtstreeks met de wegbeheerder. Hierdoor is de zware berger na diens inzet snel inzetbaar op het IM-wegennet en blijft de bergingscapaciteit op gewenst niveau;
VI. De verrekening vindt op andere wijze plaats dan in de bovenstaande vier punten omschreven. Deze wijze wordt vermeld bij afkondiging van het protocol vanuit het CMV (op aangeven van de wegbeheerder).

Indien bij afkondiging van stand-by inzet onverhoopt niet wordt vermeld welke (bovenstaande) wijze van factureren dient te worden gevolgd dient de zware berger dit actief na te vragen bij het CMV. Indien hierover van tevoren geen duidelijkheid werd verschaft geldt als vuistregel dat inzet in het kader van normale (weers)omstandigheden volgens I worden uitgevoerd en in geval van extreem weer volgens II.

In bovenstaande genoemde opties betreft het bergingsinzet in het kader van pechgevallen/strandingen waarbij het betreffende voertuig niet zonder bergingsinzet zelfstandig de incidentlocatie kan verlaten. Uiteraard worden reguliere ongevalsincidenten op reguliere wijze verrekend. Het kan voorkomen dat er sprake is van nauwelijks planbare omstandigheden, bijvoorbeeld wanneer vanwege gladheid in korte tijd veel incidenten op of nabij één wegvak plaatsvinden. Ook in dergelijke gevallen kan gebruik worden gemaakt van de bovenstaande verrekeningswijzen.

3.2.2.5 Traceerbaarheid inzet
De zware berger dient bij iedere inzet ter plaatse onverwijld telefonisch contact te leggen met het CMV om een dossiernummer te verkrijgen. Het CMV zal voorrang verlenen aan dergelijke aanvragen.
Uiteraard dient de daadwerkelijke incidentbehandeldatum op de factuur te worden vermeld.

Ten overvloede wordt gemeld dat met het CMV-afspraken zullen worden gemaakt om bovenstaande procedure goed te laten verlopen.

3.2.3 Extreem weer of temperatuur (anders dan Stand-by)

Indien sprake is van aanhoudende hitte of kou, dan kunnen de IM-regels gedurende de extreme temperaturen tijdelijk worden verruimd, zulks op aangeven van Opdrachtgever. Dat kan betekenen dat de regel dat 'voor gestrande voertuigen die veilig staan en waarbij de eigenaar zelfstandig voor hulp heeft gezorgd geen IM-berging door Opdrachtgever wordt opgestart en er dus geen IM-berger wordt gestuurd', in deze specifieke situatie (tijdelijk) wordt losgelaten.
De verklaring hiervoor is dat de bijzondere omstandigheden ertoe zouden kunnen leiden dat weggebruikers langdurig langs de snelweg staan, wat bij extreme hitte/kou niet wenselijk is en in sommige gevallen zelfs gevaarlijk kan zijn.
Het tijdslot voor de te treffen maatregel en de maatregel zelf wordt op dat moment bepaald en kan verschillen voor een geval van extreme hitte of als sprake is van extreme kou.
Maatregel A.: IM-berging wordt voor alle pechgevallen/strandingen direct opgestart. Ook gevallen die verkeerskundig veilig staan.
Maatregel B.: De (pech)verplaatsing moet naar een veilige locatie met voorzieningen, bijv. tankstation.

3.2.4 LAW-V

Langs Rijkswegen komt het voor dat vrachtauto's worden achtergelaten die problemen kunnen opleveren voor de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer alsook voor de instandhouding en bruikbaarheid van de weg en het milieu. De weggesleepte vrachtauto's worden naar een veilige locatie gebracht, in de meeste gevallen is dit het eigen terrein van Opdrachtnemer.
Voor de afhandeling van de weggesleepte vrachtauto heeft de Opdrachtgever een Landelijk Afhandelpunt Wegsleepregeling Vrachtauto's (LAW-V) opgericht. De uitvoering van de hiervoor benodigde werkzaamheden voor Vrachtauto's is door de STIMVA opgedragen aan de opdrachtnemer van het CMV. Voor de administratieve afhandeling van de wegsleepregeling heeft Opdrachtgever een document opgesteld die Opdrachtnemer daarbij kan ondersteunen (zie bijlage 8).

In verband met een opdracht tot uitvoeren LAW-V-berging gelden de volgende eisen:

a. LAW-V-berging is niet van toepassing op wegen die niet in beheer zijn bij Rijkswaterstaat. In geval van niet opgehaalde vrachtauto's (en lading) na een incident op een IM-weg van onderliggend wegennet, dient de Opdrachtnemer samen met het CMV-contact te leggen met de betreffende wegbeheerder voor de te nemen acties;
b. De Opdrachtnemer voert de LAW-V-berging uit naar zijn dichtstbijzijnde gecertificeerde vestiging onder dezelfde condities als een CMV-berging op het IM-wegennet.
c. De Opdrachtnemer vult voorafgaand aan het bergen het proces verbaal LAW volledig in, voorzien van foto's van het voertuig. Alleen indien dit voorafgaand aan de berging niet mogelijk is mag het proces verbaal LAW na het lossen op de vestigingslocatie worden ingevuld. De Opdrachtnemer stuurt het proces verbaal LAW per mail naar het CMV.

d. De Opdrachtnemer achterhaalt, indien noodzakelijk in samenspraak met het CMV, de eigenaar en benadert deze om kenbaar te maken dat het voertuig, tegen betaling van bergings- en stallingskosten, bij de berger af te halen is.

Alle gepleegde inspanningen en communicatie(pogingen) worden door de Opdrachtnemer gedocumenteerd en per ommegaande aangereikt aan het CMV. De Opdrachtnemer documenteert expliciet of de eigenaar kennis heeft genomen van het feit dat diens voertuig onder LAW-V is afgevoerd.

3.2.5 Overdracht vrachtauto's en lading aan eigenaar/kentekenhouder
De Opdrachtnemer draagt ervoor zorg dat de geborgen vrachtauto (en lading) na de IM- of LAW-V-berging op zo kort mogelijke termijn wordt overgedragen aan de eigenaar/kentekenhouder van het voertuig, inclusief lading. De opdrachtnemer draagt zo nodig zorg voor instandhouding van de lading.
In geval van een IM-berging is doorgaans een voertuigeigenaar bekend.
In geval van een LAW-V-berging is de voertuigeigenaar niet altijd bekend.

Indien de voertuigeigenaar bekend is verloopt de procedure als volgt:
- De Opdrachtnemer factureert de kosten van berging aan de voertuigeigenaar.
- De Opdrachtnemer geeft deze de gelegenheid om het voertuig op te halen. De eigenaar wordt geacht alle bergings- en stallingskosten aan Opdrachtnemer te voldoen.
- De Opdrachtnemer voert het retentierecht uit namens de wegbeheerder.
- Indien de voertuigeigenaar niet reageert op communicatie of anderszins aangeeft niet akkoord te gaan met de procedure, documenteert de Opdrachtnemer alle gepleegde inspanningen en communicatie(pogingen) en stuurt zijn factuur met deze documentatie per mail naar het CMV.
- Het CMV benadert de eigenaar van het voertuig om kenbaar te maken dat het voertuig (en lading), tegen betaling van bergings- en stallingskosten, bij de Opdrachtnemer is af te halen en geeft daarbij aan hoe de vervolgprocedure verloopt.
- Indien noodzakelijk worden tussentijds met CMV en Opdrachtgever afspraken gemaakt omtrent de lading zoals bijvoorbeeld (de afvoer van) bederfelijke waar.

Indien de voertuigeigenaar het voertuig niet ophaalt, dan draagt het CMV zorg voor een onafhankelijke waardebepaling door een NIVRE gecertificeerde specialist ter taxatie van de verkoop-, handels- en executiewaarde van het voertuig (en lading). De Opdrachtnemer verleent medewerking aan deze taxatie, waarna een waardeafhankelijke periode volgt, dat wil zeggen een termijn die eindigt op het moment dat de waarde van het voertuig gelijk is aan de bergings- en stallingskosten van de Opdrachtnemer.
Binnen de bovengenoemde periode is het voor de eigenaar nog mogelijk zijn voertuig te claimen, mits alle tot op dat moment gemaakte kosten (dus ook voor waardebepaling) met de Opdrachtnemer worden afgerekend.

Door of vanwege Opdrachtgever wordt bepaald wat met het voertuig gebeurt nadat ná de geldende termijnen het voertuig niet door de eigenaar is opgehaald. Zo kan bijvoorbeeld worden bepaald dat het voertuig mag worden verkocht.

De CMV-backoffice schakelt in voorkomend geval een geselecteerd Stiba recyclings- en demontagebedrijf in voor het afvoeren van voertuigen. Daarnaast wordt, in overleg met de wegbeheerder, bepaald hoe afvoer van de lading dient plaats te vinden. De Opdrachtnemer verleent medewerking aan deze afvoer.

Wanneer het voertuig (en lading) na de waardeafhankelijke periode is afgevoerd, declareert Opdrachtnemer de gemaakte kosten (minus eventuele opbrengsten uit de verkoop) bij het CMV.
De Opdrachtnemer draagt er zorg voor dat kosten voor stalling de opbrengst van het voertuig (en lading) niet overstijgen. De Opdrachtnemer informeert tijdig het CMV omtrent komende en bestaande stallingen. De Opdrachtgever vergoedt geen kosten voor stalling van niet opgehaalde voertuigen (en lading) indien door de Opdrachtnemer geen onderbouwing van gepleegde inspanningen en communicatie(pogingen) wordt verstrekt.

3.2.6 IM-Pechhulp en Pechverplaatsing

IM-pechhulp en IM-pechverplaatsing is een activiteit die tegemoetkomt aan de noodzaak tot effectievere inzet van door het CMV ingeschakelde bergers in geval van pechgevallen met vrachtauto's. Enerzijds met als doel om tegen reële kosten pechgevallen naar een veilige locatie te kunnen verplaatsen en anderzijds om in samenwerking met bandenservice- en dealerbedrijven snel en veilig pechgevallen te verhelpen.

Onder IM-pechhulp en IM-pechverplaatsingen vallen alle werkzaamheden die door de Opdrachtnemer worden uitgevoerd ten einde het pechgeval veilig te stellen en te verplaatsen naar, niet limitatief, een dealerbedrijf of bandenherstelbedrijf.
IM-pechhulp voor vrachtauto's beperkt zich binnen deze Overeenkomst tot alle pechgevallen waarbij sprake is van:

a. rolbaar zijn van alle wielen uitgezonderd de voorwielen (toepassing lepel, vork, bril of hef- en recoverysysteem), inclusief het verwijderen van de aandrijfas; of
b. maximaal één lekke band aan de buitenzijde van het voertuig.

Per IM-pechhulpopdracht geldt de vergoeding zoals aangegeven in post 2 (van de Inschrijfstaat in bijlage J).
De vaste vergoeding per IM-pechhulpopdracht geldt per bergingsvoertuig voor het uitrijden, aanrijden, verlenen van IM-pechhulp (en/of IM-pechverplaatsing naar het dealerbedrijf of bandenherstelbedrijf) en terugrijden naar de vestigingslocatie van de onderneming, inclusief alle aanvoer-, montage- en demontagewerkzaamheden die behoren bij het toepassen van een wielbandcombinatie en inclusief alle personele inzet.
Uitgangspunt voor de verplaatsing naar een dealerbedrijf of bandenherstelbedrijf is dat dit bedrijf zich binnen een straal van 25 kilometer van de incidentlocatie bevindt.
Hierbij gelden de randvoorwaarden zoals gesteld in de vraagspecificatie Dienstverlening.

De in geval van IM-pechverplaatsing toegepaste bandvelgcombinatie blijft het eigendom van de Opdrachtnemer. De wielbandcombinaties zijn ook bekend onder het begrip "statiegeldwielen". Alle kosten worden geacht te zijn inbegrepen in de vaste vergoeding. De bedoeling van de "statiegeldwielen" is het snel kunnen

verplaatsen van een gestrand pechvoertuig. Op eerste aangeven van de bandenmaat moet de berger deze band bij het uitrijden meenemen.
Het in een laat stadium laten aanvoeren van de band vertraagt het afhandelingsproces en is in strijd met de beginselen van IM en deze Overeenkomst.
Het staat de Opdrachtnemer vrij tegen inname van het defecte wiel tegen marktprijs een permanent vervangend wiel te monteren.

3.2.7 Berging in opdracht van de Politie (Politieberging)

Op de incidentlocatie kan in verband met de aard van het incident, besloten worden om op te schalen naar een Politieberging.
Dit betekent dat de berging uitgevoerd moet worden door een partij die gecontracteerd is door de Politie. Voor deze situatie geldt het tijdstip waarop besloten wordt over te gaan naar een Politieberging, als eindtijd voor de inzet van Opdrachtnemer. De Opdrachtgever (de betreffende wegbeheerder) staat garant voor de gemaakte kosten van de Opdrachtnemer. De kosten bestaan in beginsel uit een vergoeding voor het uitrijden en de wachttijd.
Ook kan het opschalen naar een Politieberging betekenen dat de berging wordt voortgezet door Opdrachtnemer. Voor deze situatie geldt dan dat de gehele inzet van Opdrachtnemer geacht wordt onderdeel te zijn van de Politieberging.
In het laatste geval geldt dat alle inzetkosten geacht worden te zijn inbegrepen in de Politieopdracht en vindt er geen verrekening plaats van kosten via deze Overeenkomst.

3.2.8 Facturatie Procedure en Financiële Verantwoording

3.2.8.1 Kopiefactuur

De Opdrachtnemer dient aan het CMV een kopiefactuur inzake de bergingsopdracht te sturen.
Deze kopiefactuur moet duidelijk de hierna vermelde aspecten aangeven:

a. Het bedrag dat voor uitrijden is gehanteerd. Het uitrijtarief geldt per bergingsinzet en dient derhalve zo mogelijk te worden verdeeld over de inzet voor de verschillende voertuigeigenaren. Een uitrijtarief voor eenzelfde bergingsvoertuig kan per inzet dus niet meerdere keren worden gefactureerd. Bij het IM-pechhulptarief is geen sprake van een bedrag voor uitrijden, want dat is al meegenomen in het IM-pechhulptarief;
b. De kopiefactuur moet duidelijk de gefactureerde posten conform de Inschrijfstaat (bijlage J) weergeven. De inzet van materieel en personeel en overige tarieven dienen overzichtelijk en separaat te worden weergegeven op de factuur. Vrij aangeboden posten (optionele posten) in bijlage J kunnen alleen ingezet en gefactureerd worden nadat expliciet goedkeuring door of vanwege Opdrachtgever is gegeven;
c. In gevallen waarbij een opslagtarief van toepassing is in verband met de verreden afstand dient de (kopie)factuur duidelijk te vermelden welke overschrijding heeft plaatsgevonden, gebaseerd op de afstandsberekening vanuit BergerSelect.
d. Onder de condities van VSD-eis AR. 5.1.3 dient de tariefstelling marktconform (bijvoorbeeld door toepassing van SIMN-bergingstarieven) plaats te vinden;
e. Kosten van extra ingezet materieel en personeel mag slechts worden opgevoerd wanneer ter plaatse van het incident toestemming werd verkregen voor de inzet van dat materieel en personeel;

f. De ter plaatse van het incident besteedde tijd. Deze tijd moet overeenkomen met de registratie in het CMV-dossier en in overeenstemming zijn met de door de GPS-unit gegenereerde tijden en periodes;
g. Overige posten welke zijn overeengekomen in de Inschrijfstaat (bijlage J);
h. Bijzondere posten, als een hotelboeking voor bijvoorbeeld de chauffeur van het geborgen voertuig, zijn geen reden tot afkeuren van de nota door het CMV. Kosten die zijn ontstaan door wachttijd op een veilige plaats, als gevolg van handelingen om een betaling of betalingsgarantie te verkrijgen mogen aan de voertuigeigenaar worden doorberekend. Dergelijke aspecten moeten duidelijk op de factuur worden gespecificeerd;

3.2.8.2 Factuurgegevens
Gegevens die een factuur aan het CMV minimaal moet bevatten, zijn:
a. De gebruikelijke bedrijfsgegevens zoals: naam en adres (bij inschrijving met meerdere vestigingen: tevens de vestiging opnemen van waaruit de berging is uitgevoerd); telefoonnummer; e-mailadres (en indien van toepassing faxnummer); bankrekeningnummer; nummer inschrijving Kamer van Koophandel en het BTW-nummer;
b. De datum van de werkzaamheden, aanvangstijdstip en einde/afmelding;
c. Factuurnummer;
d. Debiteurennummer;
e. Factuurdatum en vervaldatum;
f. Opdrachtnummer CMV;
g. Kenteken geborgen vrachtauto;
h. Vrachtbriefnummer;
i. Specificatie in rekening te brengen bedrag overeenkomstig tarieven in bijlage J;
j. Toelichting wanneer een initiële IM-pechhulp of IM-pechverplaatsing niet voldoet aan de voorwaarden;

Tariefpost 4, de vaste vergoeding per opdracht en per bergingsvoertuig voor het uitrijden, aanrijden, en terugrijden naar de vestigingslocatie van de onderneming, met inbegrip van uitgevoerde kleine werkzaamheden wordt tijdelijk toegepast en na 1 januari 2028 geëvalueerd op werking en doelmatigheid. De tariefpost wordt na 1 januari 2028 stilzwijgend verlengd, tenzij door de Opdrachtgever anders wordt bepaald. De Opdrachtgever behoudt zich het recht voor deze post te laten vervallen.

Facturatie van inzet door de Opdrachtnemer mag alleen voor daadwerkelijk verleende diensten.
Opdrachtnemer verricht de eerste berging (en eventueel na opdracht van de eigenaar/kentekenhouder ook tweede berging) en hij legt de rekening voor aan de eigenaar /kentekenhouder van de vrachtauto ter rechtstreekse inning.

3.2.8.3 Incassovergoeding
Alleen indien incasso na een tweede herinnering aan eigenaar/kentekenhouder niet succesvol plaatsvindt, kan de factuur worden voorgelegd aan het CMV met bewijs van de incassopogingen.
Opdrachtnemer verricht administratieve werkzaamheden die ertoe strekken dat betaling van kosten van Opdrachtgever en/of derden via hem loopt.

Opdrachtnemer heeft in verband hiermee recht op een vast bedrag aan incassovergoeding per incident zoals genoemd in de Inschrijfstaat in bijlage J bij deze Overeenkomst.

In deze incassovergoeding is het volgende inbegrepen:

a. Administratie-, facturatie- en incassokosten;
b. Alle kosten verband houdende met het uitoefenen van het recht van retentie;
c. Verrekening van stallingskosten (alleen verrekening, niet stallingskosten zelf).

Slechts indien sprake is van een succesvolle incasso heeft de Opdrachtnemer recht op het vaste bedrag aan incassovergoeding per incident. Het is niet mogelijk om afstand te doen van de incassovergoeding en daarmee de nota niet ter controle bij CMV aan te bieden.

3.2.8.4 Facturatietermijnen

De Opdrachtnemer neemt bij de facturatie de volgende termijnen in acht:

a. Voor de eerste factuur geldt een betaaltermijn van 30 dagen;
b. Voor de eventuele aanmaning geldt een betaaltermijn 15 dagen;
c. Indien de betaling niet binnen 45 dagen na de tweede aanmaning is ontvangen draagt de Opdrachtnemer het gehele dossier, inclusief alle vastgelegde documentatie zoals hierboven omschreven, over aan het CMV. Vervolg van het proces verloopt dan via het beschreven proces in lid 3.5.2.
d. De wegbeheerder staat garant voor de bergings- en stallingskosten. Verrekening hiervan verloopt uitsluitend via het CMV, op voorwaarde dat de Opdrachtnemer heeft voldaan aan bovenstaande verplichtingen.
e. Indien de eigenaar/kentekenhouder het voertuig alsnog claimt, dus ná de genoemde 45 dagen, draagt de Opdrachtnemer zorg voor het ontvangen van de betaling. In dat geval vindt geen verrekening met het CMV plaats, tenzij omtrent bijvoorbeeld restkosten expliciete afspraken zijn gemaakt met de wegbeheerder en het CMV.

3.2.9 Intrekking incidentmelding

a. Indien een incidentmelding binnen 2 minuten door het CMV of vanuit de Opdrachtgever wordt geannuleerd is er geen recht op een vergoeding.

In gevallen waarbij de tijd tussen melden en annuleren 2 minuten of meer bedraagt geldt het volgende:

b. Indien de opdrachtnemer nog niet vanuit vestiging is aangereden en de opdracht wordt geannuleerd heeft berger uitsluitend recht op een vergoeding van 1 x post 15;
c. Indien de opdrachtnemer nog vóór de incidentmelding reeds onderweg was met een voertuig van de aangestuurde vestiging en de opdracht wordt geannuleerd heeft de berger uitsluitend recht op een vergoeding van 1 x post 15;
d. Indien de opdrachtnemer al is uitgereden vanuit de aangestuurde vestiging en de opdracht wordt geannuleerd heeft de berger recht op een loze rit;
e. Indien niet wordt voldaan aan lid b, c of d is er geen recht op een vergoeding;
f. Vergoedingen volgens lid b, c en d worden niet gecumuleerd;

g. De Opdrachtnemer levert de bewijslast, bijvoorbeeld door overhandiging screenshots BergerView, vastleggingen etc.

3.2.10 Uitoefening recht van retentie en afgifte betalingsgarantie
Een belangrijk grondbeginsel in de zware bergingsovereenkomst is de top-eis dat de berger kwalitatief goede bergingen en IM-pechhulpverlening uitvoert uit tegen acceptabele kosten, zodanig dat de best passende wijze van inzet wordt gehanteerd en geen onnodige kosten worden voorgelegd aan eigenaren en wegbeheerders. Binnen Incident Management wordt rekening gehouden met de belangenbehartiging van mogelijke slachtoffers en de beheersing van de ontstane schade. Een en ander is beschreven in VSD TE.2.1.2.

Het is in het grootste belang van de transport- en logistiekbranche dat oponthoud als gevolg van gestrande voertuigen tot een minimum wordt beperkt. Dit betekent daarom ook dat zoveel als mogelijk moet worden voorkomen dat voertuigeigenaren onnodig vertraging in hun vervoersproces oplopen.

In eis VSD UV.6.4.3 is de mogelijkheid tot toepassing van het retentierecht beschreven. Hiermee wordt nagestreefd dat, in het geval er onvoldoende gegevens van de vrachtauto bekend zijn, de uiteindelijke kosten van de uitvoering van de opdracht verhaald kunnen worden op de eigenaar van het voertuig. De Opdrachtnemer houdt in voorkomende gevallen namens de Opdrachtgever (lees de betreffende wegbeheerder) de vrachtauto –en zo nodig de lading- in onderpand.

Verder staat in eis VSD UV.6.4.4 dat, wanneer de kosten voor uitvoering van de opdracht (met of zonder toepassing van het retentierecht) op de eigenaar/ kentekenhouder van het voertuig kunnen worden verhaald, de Opdrachtnemer zijn medewerking dient te verlenen aan de overdracht van de vrachtauto en vrijgave voor een tweede berging door of namens de eigenaar/ kentekenhouder.
Ook moet de berger ter beperking van verdere schade aan lading of bedrijfscontinuïteit van de eigenaar van het voertuig een proactieve houding aannemen bij de verdere afwikkeling van het incident.

3.2.11 Afgifte betalingsgarantie
Ten overvloede geldt ook dat, wanneer dermate pechhulp werd verleend dat het voertuig zelfstandig de weg kan vervolgen, en er dus geen sprake is van een overdracht of tweede berging, bij een verstrekte betalingsgarantie evenzo een proactieve houding moet worden aangenomen zodanig, dat de verdere schade of bedrijfscontinuïteit van de eigenaar zo min mogelijk wordt benadeeld.

In bovenstaand licht is het daarom vanzelfsprekend dat er in het geval van een verstrekte betalingsgarantie, bijvoorbeeld door één van de CMV-bergers, geen sprake zal zijn van de toepassing van het recht van retentie. Een verstrekte betalingsgarantie (en/of factuur) dient dan ook door de Opdrachtnemer te worden geaccepteerd. Mocht in voorkomend geval dispuut ontstaan omtrent de afwikkeling van de betaling, na de verstrekking van een dergelijke betalingsgarantie, dan zijn er meerdere mogelijkheden om dit aanhangig te maken, zoals bijvoorbeeld het indienen van een klacht via de STIMVA.
Het recht van retentie wordt uitgeoefend namens de Opdrachtgever. Wanneer er dus al een betalingsgarantie werd afgegeven bestaat er geen reden een voertuig (en lading) in retentie te houden.

Mocht een berger evenwel besluiten, in afwijking tot bovenstaande, onbevoegd het recht van retentie toe te passen, dan kan de Opdrachtgever de Overeenkomst conform lid 6.2 schorsen wegens het niet nakomen van de contractuele afspraken.

3.2.12 Eigen-klant meldingen

Oneigenlijke eigen-klant meldingen zijn niet toegestaan, dat wil zeggen: het claimen dat de eigenaar van een gestrand voertuig verbintenis heeft met de meldende CMV-berger, terwijl daar in werkelijkheid geen sprake van is. Binnen het reguliere meldingsproces is het mogelijk een gestrand voertuig van een niet-eigen klant bij de verkeerscentrale in te melden en om ongevallen bij 112 te melden.

4 Tegemoetkoming keuring en certificering

4.1 Tegemoetkoming

Opdrachtnemer kan na afloop van ieder kwartaal, voor het eerst drie maanden na datum aanvang van deze Overeenkomst, een factuur indienen bij het CMV waarin per aangeboden vestiging een tegemoetkoming in de kosten voor keuring en certificering wordt gevraagd. Hiervoor hanteert Opdrachtnemer het voor deze tegemoetkoming genoemde vaste tarief in de Inschrijfstaat als genoemd in bijlage J bij deze Overeenkomst.

4.2 Vervallen tegemoetkoming

Indien een vestiging in enig kwartaal uitgesloten is geweest van CMV-berging (bijvoorbeeld als gevolg van een opgelegde sanctie of vanwege het beëindigen van de activiteiten voor zware berging van de vestigingslocatie) vervalt voor het betreffende kwartaal het recht op de tegemoetkoming zoals hier beschreven in artikel 4.1.
Zie verder de bepalingen in artikel 6.2.1 voor bepalingen omtrent de tegemoetkoming bij verminderde beschikbaarheid.

5 Prestatieverklaring

5.1 Aanrijtijden

De Opdrachtgever stelt vast of de Opdrachtnemer aan de eisen ten aanzien de normtijden voldoet op basis van een objectieve registratie van de gerealiseerde aanrijtijd voor iedere registreerbare berging en hanteert daarbij de informatie uit BergerSelect. De gerealiseerde aanrijtijd (mobilisatietijd + rijtijd) wordt bepaald door verwerking van de locatie- en tijdsgegeven op basis van data uit AIM en Bergerview en vastgesteld.
Als starttijd geldt het tijdstip waarop door het CMV-opdracht wordt verstrekt per mail. Het moment waarop het eerste gecertificeerde bergingsvoertuig incl. gekwalificeerd personeel op de plaats van het incident arriveert geldt als eindtijd van de aanrijtijd. De aanrijtijd is gelijk aan de tijdsperiode tussen starttijd en eindtijd.

5.2 Registreerbaarheid

Een bergingsopdracht is registreerbaar (zie het bepaalde in 5.1) als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. opdracht is verstrekt door het CMV en niet door een andere alarmcentrale;
b. er is geen sprake van een zogenaamde achterafmelding, ofwel een melding die de berger meer dan zestig minuten na de start van de bergingswerkzaamheden van het CMV ontvangt;
c. er is geen sprake van een uitgestelde berging;
d. de berging wordt verricht op de door het CMV opgegeven locatie en/of op niet meer dan twee kilometer afstand daar vandaan;
e. de opdracht leidt tot een berging en niet tot een inzet zonder dat IM-werkzaamheden zijn verricht of leidt tot een annulering;
f. ten tijde van opdrachtverstrekking is AIM functioneel (niet tijdelijk buiten gebruik);
g. de opdracht heeft betrekking op een locatie die door het AIM kan worden geïdentificeerd.

5.3 Zekerstelling juiste werking aanrijtijdregistratiesysteem

Naast de verificatie van de aanrijtijden wordt ook geverifieerd of de Opdrachtnemer voor de desbetreffende berging is uitgereden vanuit de als beschikbaar aangegeven en door het CMV aangeroepen vestiging.
In verband met deze verificatie is het noodzakelijk dat de voertuigen op de vestiging of vestigingen waarmee Opdrachtnemer ingeschreven heeft, voor Opdrachtgever zichtbaar zijn in het AIM-systeem, inclusief zichtbaarheid in de Bergerview module daarvan. Zie hiervoor ook het bepaalde in eis VZ 3.3.7 van de VSD. Opdrachtnemer is met het doen van zijn inschrijving akkoord met het inzien door Opdrachtgever en CMV van de voertuiggegevens (kenteken bergingsvoertuigen) en –bewegingen zoals die met BergerView kunnen worden verkregen.

Opdrachtgever is gehouden zich te conformeren aan uitkomst van de jaarlijkse keuring van het systeem waarmee de aanrijtijden worden vastgesteld (AIM) door

een onafhankelijke en daartoe gekwalificeerde partij zoals dat door de Stichting IMN (zijnde de eigenaar van het systeem) wordt georganiseerd.
Het buiten gebruik zijn van het aanrijtijdensysteem brengt overigens geen verandering in de verplichtingen van Opdrachtnemer ten aanzien van het voldoen aan de aanrijtijden én het uitrijden vanuit de door het CMV aangeroepen vestiging.

5.4 Gebruik gegevens uit GPS-units

Opdrachtgever gebruikt de gegevens welke zijn verkregen uit de GPS-units van de bergingsvoertuigen van Opdrachtnemer o.a. voor het bepalen van de verrekeningsgrondslag van de inzet volgens de Inschrijfstaat (bijlage J), de controle op naleving van de Overeenkomst en het uitvoeren van trendanalyses in het kader van Incident Management.
In verband hiermee is het noodzakelijk dat ieder bergingsvoertuig op de vestiging of vestigingen waarmee Opdrachtnemer ingeschreven heeft, voorzien is van een op de juiste wijze aangebrachte, permanent werkende én met de AIM communicerende GPS-unit. Zie hiervoor het bepaalde in eis VZ 3.3.7 van de VSD.

5.5 Vestigingen

5.5.1 Doel vestiging

De vestiging (één of meerdere) waarmee Opdrachtnemer inschrijft dient actief in gebruik te zijn als bedrijfsruimte van waaruit normale bedrijfsactiviteiten van de Opdrachtnemer plaatsvinden. Opdrachtnemer dient desgevraagd aan Opdrachtgever en/of het Certificerend Instituut aan te tonen dat werkzaam personeel die betreffende vestiging daadwerkelijk als standplaats heeft. De vestiging is in ieder geval, maar niet limitatief, geen onbemande ruimte welke alleen wordt gebruikt als opslag en/of parkeerplaats voor het bergingsvoertuig. Opdrachtnemer zal na ontvangst van een incidentmelding zijn personeel niet vanuit een andere vestigingslocatie (al dan niet in gebruik als zware bergingsvestiging) naar de CMV-geselecteerde vestiging laten rijden om daarna vanuit daar de zware bergingsopdracht uit te voeren. Een dergelijke vestiging wordt beschouwd als spookvestiging en zal conform de bepalingen in artikel 6.2 en 6.3 van deze Vraagspecificatie worden behandeld.

Vestigingen die werden aangeboden, maar die niet binnen 3 maanden na het starten van de overeengekomen dienstverlening, volgens DVO artikel 2.2, gecertificeerd en operationeel zijn, worden geacht te vervallen en kunnen permanent, gedurende de resterende looptijd van de overeenkomst, worden geschorst zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

In geen geval accepteert de Opdrachtgever situaties die tot doel hebben vrijelijk (beschikbaarheid van) vestigingen uit te wisselen, bijvoorbeeld door roulatie van materieel en/of personeel, anders dan overeengekomen met Opdrachtgever.

De werkzaamheden worden uitgevoerd vanuit de vestiging(en) die Opdrachtnemer bij inschrijving heeft aangeboden.
Deze aanbieding mag na opdrachtverlening niet gewijzigd worden.

Opdrachtnemer kan in verband daarmee geen nieuwe vestigingen (lees: éxtra) openen en toevoegen aan zijn aanbieding gedurende de looptijd van de Overeenkomst, uitgezonderd de omstandigheden zoals beschreven in hoofdstuk 7.

5.5.2 Voorziene niet-beschikbaarheid vestigingen
Als Opdrachtnemer om hem moverende reden verwacht voor langere periode (bijvoorbeeld, langer dan een week) met een vestiging niet beschikbaar te zijn, dan dient hij dit tevoren bij Opdrachtgever te melden. Beschikbaarheidsproblematiek die niet kunnen worden voorkomen, zoals niet limitatief, overmacht en personeelsverloop, zullen door de Opdrachtgever worden beoordeeld. Opdrachtnemer kan hieruit geen rechten ontlenen en blijft verantwoordelijk voor de eigen bedrijfsvoering. Situaties zullen per geval door de Opdrachtgever worden beoordeeld.

5.5.3 Verhuizingen
Voor zover gedurende de looptijd van de Overeenkomst sprake is van een verhuizing van een bij inschrijving aangeboden vestiging is de procedure als volgt, vooropgesteld dat de nieuwe vestiging voldoet aan alle eisen die daarvoor gelden uit deze Overeenkomst. De oude vestiging wordt op een met Opdrachtgever te bepalen moment (in opdracht van Opdrachtgever) door het CMV op permanent niet beschikbaar voor CMV-opdrachten (vervallen) gezet.
De nieuwe vestiging wordt daarna pas op ”beschikbaar voor CMV-opdrachten” gezet zodra deze vestiging door de Opdrachtnemer daadwerkelijk wordt gebruikt.
Een op non-actief gezette vestging geldt niet als vestiging welke op later moment kan worden verhuisd.

Daarnaast zal een verhuizing van een vestiging vermoedelijk gevolgen kunnen hebben voor andere bergers. Om de mogelijk nadelige gevolgen van de verhuizing voor andere bergers zoveel als mogelijk te beperken geldt het volgende: Opdrachtnemer zal in geval van een verhuizing van zijn vestiging de bij inschrijving toegekende prijsscore verliezen (prijsscore wordt in dat geval voor de verhuisde vestiging dus ‘0’).

Het is niet mogelijk (al dan niet permanent) geschorste vestigingen te verhuizen.

Het staat de Opdrachtgever vrij, om in geval van dwingende Incident Management overwegingen, zoals, niet limitatief, bedrijfsopheffingen en faillissementen, toevoeging of verhuizing van vestigingen mogelijk te maken. Een verzoek hiertoe om toestemming voor het openen van een additionele vestiging vanuit de Opdrachtnemer kan zonder opgaaf van redenen worden afgewezen zonder dat hiertoe vergoeding of compensatie ontstaat. De Opdrachtgever zal geen misbruik maken van deze bepaling.

6 Schorsing en beëindiging

6.1 Schorsing onjuist gebruik Beschikbaarheidsknop Berger Select

In aanvulling op het bepaalde in artikel 22 ARVODI-2025.

De dienstverlening is afhankelijk van het juiste gebruik van het systeem waarin de Opdrachtnemer zijn Beschikbaarheid van één of meerdere bergingsvoertuigen op de vestiging zélf aangeeft. Bergingsopdrachten kunnen hiermee sneller verstrekt worden mede omdat met de aangegeven Beschikbaarheid het weigeren van opdrachten tot het verleden behoort.

Door of namens Opdrachtgever wordt met onder meer AIM en Bergerview toegezien op beschikbaarheid, het halen van de aanrijtijden én of uitgereden werd vanuit de met BergerSelect geselecteerde vestiging. Afwijkingen kunnen achteraf worden vastgesteld en gerapporteerd, waarna zo spoedig mogelijk contact met de Opdrachtnemer wordt opgenomen.

Opdrachtgever zal op onjuist gebruik van de beschikbaarheidsknop (bijvoorbeeld een weigering) een sanctie opleggen van schorsing van deze Overeenkomst voor de betreffende vestiging voor tenminste één maand zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

6.2 Maatregelen in geval van niet-beschikbaarheid

6.2.1 Aanpassing tegemoetkoming keurings- en certificeringskosten

Als een vestiging van Opdrachtnemer gedurende een kwartaal 50% of minder beschikbaar is geweest wordt door Opdrachtgever bezien en beoordeeld of het blijven verstrekken van de tegemoetkoming in keurings- en certificeringskosten voor die vestiging van Opdrachtnemer, nog redelijk is. In voorkomend geval kan de Opdrachtgever besluiten tot het naar rato van beschikbaarheid aanpassen van de hoogte van de vergoeding.

6.2.2 Schorsing vestiging

6.2.2.1 Schorsingsbepalingen

a. Indien een vestiging van Opdrachtnemer gedurende een kwartaal in één of meerdere tijdvakken 30% of minder beschikbaar is geweest, wordt deze geacht te weinig toegevoegde waarde te hebben voor Incident Management en is de Opdrachtgever gerechtigd de vestiging voor een periode van tenminste twee maanden, te schorsen zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

b. Indien een vestiging van Opdrachtnemer hierna wederom gedurende een kwartaal in één of meerdere tijdvakken 30% of minder beschikbaar is geweest, wordt deze geacht te weinig toegevoegde waarde te hebben voor Incident Management en is de Opdrachtgever gerechtigd de vestiging

gedurende de resterende looptijd van de overeenkomst te schorsen zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

c. Indien een vestiging van Opdrachtnemer gedurende twee (al dan niet opeenvolgende) kwartalen in het voorafgaande jaar in ieder kwartaal in één of meerdere tijdvakken minder dan 35% beschikbaar is geweest, kan de Opdrachtgever de vestiging te beoordelen als zijnde te weinig toegevoegde waarde te hebben voor Incident Management en is de Opdrachtgever gerechtigd de vestiging voor een periode van tenminste twee maanden, te schorsen zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

d. Indien een vestiging van Opdrachtnemer hierna wederom gedurende twee (al dan niet opeenvolgende) kwartalen in het voorafgaande jaar in ieder kwartaal één of meerdere tijdvakken minder dan 35% beschikbaar is geweest, kan de Opdrachtgever de vestiging te beoordelen als zijnde te weinig toegevoegde waarde te hebben voor Incident Management en is de Opdrachtgever gerechtigd de vestiging gedurende de resterende looptijd van de overeenkomst te schorsen zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

e. De beschikbaarheid als bedoeld in dit artikel wordt beoordeeld per kwartaal en betreft de volgende tijdvakken:
   i. op werkdagen van 06:00 tot 18:00 uur;
   ii. op werkdagen van 18:00 tot 06:00 uur;
   iii. weekenden van vrijdag 18:00 uur tot maandag 06:00 uur.

Het in dit artikel genoemde beschikbaarheidspercentage geldt voor ieder tijdvak afzonderlijk.

f. Het staat de Opdrachtgever vrij om, naar zijn oordeel en om hem moverende redenen, een schorsing als bedoeld in dit artikel in te trekken.

De Opdrachtgever behoudt zich het recht voor geaccepteerde niet-beschikbaarheid volgens artikel 5.5.2 geen onderdeel te laten zijn de in dit artikel gestelde beschikbaarheidseisen.

6.2.2.2 Beschikbaarheidswijziging bij lage beschikbaarheid
Indien een vestiging een maand minder dan 30% beschikbaar is geweest wordt er een vertraging in de mogelijkheid tot beschikbaar zetten in BergerSelect geactiveerd. De achterliggende reden hiervoor is het ontmoedigen van gebruik van vestiging exclusief voor ongevalsbergingen (‘cherrypicking’).

6.3 **Schorsing na niet nakomen contractuele verplichtingen**
In aanvulling op het bepaalde in artikel 22 ARVODI-2025.

Opdrachtgever kan deze Overeenkomst schorsen (of één of meerdere vestigingen van Opdrachtnemer) voor een periode van tenminste twee maanden, zonder dat ter

zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat indien de Opdrachtnemer zich niet houdt aan zijn contractuele verplichtingen. Hieronder wordt ook, niet limitatief, gevat het één of meerdere malen aanrijden naar het incident vanuit een niet aangestuurde vestiging. Indien de Opdrachtnemer, ondanks een eerdere schorsing, zich ook daarna niet houdt aan zijn contractuele verplichtingen is de Opdrachtgever gerechtigd de overeenkomst permanent te schorsen zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat.

Ingeval geconstateerd is dat Opdrachtnemer zonder daartoe opdracht van het CMV te hebben gekregen diensten verricht ten behoeve van Vrachtauto's ca. op een IM-weg (zie eis in 2.2.3 van de vraagspecificatie), kan Opdrachtgever een sanctie opleggen.
Voorgaande laat onverlet dat een dergelijk incident voor zowel de bergingsvrijstelling van Opdrachtnemer op IM-wegen als ook strafrechtelijk gevolgen kan hebben voor Opdrachtnemer.

Het staat de Opdrachtgever vrij om voor hem moverende redenen een schorsing in te trekken.

6.4 **Beëindiging van de Overeenkomst**
In aanvulling op het bepaalde in artikel 22 ARVODI-2025.

Opdrachtgever is gerechtigd, zonder dat ter zake enige sommatie of ingebrekestelling is vereist of schadeplichtigheid van Opdrachtgever ontstaat, om deze Overeenkomst met onmiddellijke ingang te beëindigen, indien:

a. Opdrachtnemer (voorlopige) surseance van betaling aanvraagt of zijn faillissement wordt aangevraagd;
b. op een omvangrijk gedeelte van het vermogen van Opdrachtnemer beslag wordt gelegd;
c. de zeggenschapsstructuur van en/of zeggenschapsverhoudingen binnen de onderneming van Opdrachtnemer wijziging ondergaat;
d. Opdrachtnemer bij de uitvoering van een opdracht op grove wijze de verkeersveiligheid veronachtzaamd heeft;
e. Opdrachtnemer bij de uitvoering van een opdracht andere betrokkenen schade berokkent;
f. de Overeenkomst en/of een vestiging geschorst is geweest op grond van het bepaalde in artikelen 6.1 en 6.3 en de omstandigheden hiervoor zich blijven herhalen.
g. Indien Opdrachtnemer inzet van niet gedane dienstverlening factureert bij transporteurs/eigenaren en/of wegbeheerders, zoals, niet limitatief, het claimen van een loze rit zonder te zijn uitgereden.

6.5 **Verrekening boetes**
In aanvulling op het bepaalde in de ARVODI-2025.

Eventuele verrekening van boetes vindt plaats via verrekening met openstaande vorderingen voor loze ritten en post 22. Indien dit niet mogelijk blijkt zal verrekening op afzonderlijke wijze plaatsvinden.

7 Overnames en verhuizingen

7.1 Bedrijfsovernames

Indien in de looptijd van de overeenkomst bedrijfsonderdelen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen gelden de volgende bepalingen:

a. Indien de zware bergingsactiviteiten onder naam de overgenomen entiteit worden voortgezet:
   i. Blijven de tarieven van de overgenomen entiteit van kracht voor de betreffende vestiging(en);
   ii. Worden de facturen vanuit de overgenomen entiteit opgesteld en verstrekt;
   iii. Blijven de prijspunten van de overgenomen vestigingen gelijk.
b. Indien de zware bergingsactiviteiten onder naam van de overnemende entiteit worden voortgezet:
   i. Blijven de tarieven van de overgenomen entiteit van kracht voor de betreffende vestiging(en) of worden de tarieven van de overnemende entiteit van kracht voor de betreffende vestiging(en) indien deze lager zijn dan de tarieven van de overgenomen entiteit (e.e.a. naar keuze overnemende entiteit);
   ii. Worden de facturen vanuit de overnemende entiteit opgesteld en verstrekt;
   iii. Blijven de prijspunten van de overgenomen vestiging(en) gelijk.

Het is alleen mogelijk in de looptijd van de overeenkomst (een) (al dan niet voormalige) vestiging(en) te betrekken van een andere entiteit als toevoeging op de bestaande actieve vestiging(en) indien er sprake is van een geheel of gedeeltelijke bedrijfsovername.

8 Klachten

8.1 Klachtenreglement STIMVA

Ter toelichting: dit ziet op de looptijd van deze Overeenkomst (betreft hier derhalve niet eventuele klachten zoals beschreven in de Aanbestedingsleidraad, aangezien de fase van aanbesteding inmiddels is afgerond).

De STIMVA heeft een Commissie van Toezicht ingesteld die verschillende taken heeft. Een van die taken is dat bij de – door het bestuur van de STIMVA ingestelde – Commissie van Toezicht geklaagd kan worden door personen, bedrijven of instellingen die direct of indirect betrokken zijn bij incidentmanagement van vrachtauto's.

Opdrachtgever en Opdrachtnemer conformeren zich aan het Klachtenreglement zoals deze is gepubliceerd op de website van de STIMVA.
Klachten jegens bergers omtrent het al dan niet voldoen aan contractuele verplichtingen worden niet door de Commissie van Toezicht in behandeling genomen. Dergelijke klachten worden ter behandeling aangereikt aan Opdrachtgever (aangewezen contractmanager van de Overeenkomst).

De gedachte hierachter is dat contractbeheersing door de Opdrachtgever plaatsvindt en dat de Opdrachtgever eventuele klachten over de Opdrachtnemer in de periodiek te houden contractoverleggen met Opdrachtnemer aankaart en binnen de contractuele afspraken afhandelt.

Voorgaande laat onverlet dat door overige betrokkenen bij een vrachtauto incident een klacht kan worden ingediend over de afhandeling van een incident. Afhankelijk van de aard van de klacht is het in dat geval ook denkbaar dat een klacht voor be- en afhandeling naar Opdrachtgever wordt doorgezonden.

9 Brandstofprijscompensatie

In geval van buitengewone geopolitieke- of marktomstandigheden, waarbij de dieselprijs significant en structureel afwijkt van het normale niveau waarop bestaande tarieven zijn gebaseerd kan een brandstofprijs-compensatie worden afgeroepen.

Deze regeling kent een asymmetrische maar samenhangende systematiek voor activatie en beëindiging van de brandstofprijscompensatie, die bewust is vormgegeven om enerzijds tijdig te kunnen reageren op buitengewone marktomstandigheden en anderzijds de beheers- en uitvoeringslasten te beperken.

De activatie van de regeling is gebaseerd op het optreden van een onverwachte en structurele prijsstijging, gevolgd door een tijdgebonden verificatie binnen een korte periode.

Deze opzet heeft de volgende kenmerken:

a. De activatie is incidenteel en uitzonderlijk van aard;
b. Er wordt gekeken naar het feitelijk zich voordoen van een marktschok, niet naar reguliere volatiliteit;
c. De toetsing is tijdelijk en eenmalig per gebeurtenis;
d. Zodra aan de activatiecriteria is voldaan, wordt een periodiek vastgestelde prijs vastgesteld die geldt tot het eerstvolgende reguliere vaststellingsmoment.

De activatiefase is daarmee primair bedoeld als signaalfunctie: vaststellen dat sprake is van buitengewone omstandigheden die niet binnen de bestaande tariefstructuur kunnen worden opgevangen. Na activatie wordt de regeling expliciet ondergebracht in een periodiek, voorspelbaar en beheersbaar regime. De beëindiging van de regeling sluit expliciet aan op deze maandelijkse systematiek. Belangrijk daarbij is dat de beoordeling van beëindigingsgronden vindt uitsluitend plaatsvindt op toetsmomenten en daarmee niet afhankelijk is van dagelijkse prijsbewegingen, maar van stabiele, vastgestelde maandniveaus. De regeling gedraagt zich als tijdelijk vangnet, niet als dynamische dagprijsvergoeding.
De brandstofprijscompensatieregeling is weergegeven in bijlage 1.

Wanneer voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Overeenkomst een overeenkomstige brandstofprijscompensatieregeling van toepassing is wordt deze vanaf inwerkingtreding van deze Overeenkomst onverkort, op basis van de reeds gaande activatie, gecontinueerd.

Indien, bijvoorbeeld vanuit het ministerie van I&W, EZ of Financiën, voor de in deze brandstofprijscompensatieregeling bedoelde omstandigheden een andere, naar het oordeel van de minister, meer passende regeling van toepassing wordt verklaard vervalt de brandstofprijscompensatieregeling zoals hier beschreven.