

## Nederlandse Mededingingsautoriteit

# BESLUIT

Besluit van de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 23 van de Mededingingswet tot gedeeltelijke intrekking van zijn besluit van 30 maart 1999, nummer 269/47, inzake de verlening van een ontheffing als bedoeld in artikel 17 van de Mededingingswet.

Nummer 3124/ 73

Betreft zaak: zaak 3124/ Rapportage Takel en Berging

### I. VERLOOP VAN DE PROCEDURE

1. Bij besluit van 30 maart 1999 in de zaken 38, 39, 40, 41, 42, 269a en 269b, *Takel en Berging*, nummer 269/47, (hierna: primaire besluit) heeft de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (hierna: d-g NMa) op grond van artikel 17 van de Mededingingswet (hierna: Mw) ontheffing verleend voor de samenwerking van 8 alarmeringsdiensten in de door hen opgerichte Stichting Incident Management Nederland (hierna: SIMN) terzake van de Bergingsregeling Incident Management (hierna: BIM) voor het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet.
2. Bij besluit van 7 december 1999, kenmerk 269/105, (hierna: wijzigingsbesluit) heeft de d-g NMa het primaire besluit gewijzigd door aan het primaire besluit het voorschrift te verbinden dat betrokken partijen de d-g NMa vóór 1 augustus 2002 rapporteren over het resultaat van hun onderhandelingen inzake de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet.
3. Bij brief van 15 juli 2002 heeft de SIMN hierover gerapporteerd. In het vervolg op deze rapportage hebben gesprekken ten kantore van de NMa plaatsgevonden met de SIMN en andere partijen, zoals Branchevereniging voor Bergingsbedrijven (hierna: BVB), Nederlandse Vereniging van Bergingsspecialisten (hierna: VBS), Vereniging van Bergers Belangen (hierna: VBB) en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat en Projectbureau Incident Management<sup>1</sup>). Ook heeft de NMa enige correspondentie met deze partijen gevoerd.
4. Bij brief van 27 november 2002 heeft de d-g NMa zijn voornemen om de ontheffing voor de BIM – per 1 juli 2003 – voor het overgrote deel van het onderliggende wegennet in te trekken c.q. te beperken tot het hoofdwegennet aan de gemachtigde van de SIMN schriftelijk en met redenen omkleed kenbaar gemaakt.

---

<sup>1</sup> Het Projectbureau Incident Management is een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat en het Korps Landelijke Politie Diensten.

5. De SIMN heeft bij brief van 10 december 2002 schriftelijk haar zienswijze kenbaar gemaakt omtrent het voornemen van de d-g NMa.
6. Een afschrift van de brief van 27 november 2002 is gestuurd naar (de gemachtigden van) BVB, VBS, VBB, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat, Projectbureau Incident Management) en takel- en bergingsbedrijf Brugel te Zevenbergen. Deze partijen zijn in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op genoemde brief. Van deze gelegenheid hebben zij gebruik gemaakt.

## II. FEITELIJKE ACHTERGROND

### A. Betrokken partijen

7. Het ontheffingsverzoek voor de BIM was ingediend door de 8 alarmeringsdiensten: Coöperatie Omnicare Reishulp U.A., B.V. Nederlandse Hulpverleningsorganisatie SOS International, Schade Alarm Service SAS B.V., Verzekeraarshulpdienst B.V., Elvia Assistance B.V., Eurocross International Holding B.V., Dutch International Mobility Assistance B.V. en Onderlinge Verzekering Maatschappij ZLM U.A.<sup>2</sup>.
8. De genoemde alarmeringsdiensten werken allen ten behoeve van een of meerdere verzekeringsmaatschappijen, die de hulpverlening van hun verzekerden ter zake van takel en berging van bij ongevallen betrokken dan wel gestrande personenauto's uitbesteed hebben aan deze alarmeringsdiensten (hierna ook: alarmcentrales).
9. De BIM is de gezamenlijke bergingsregeling van deze alarmeringsdiensten. De activiteiten en werkzaamheden op het gebied van hulpverlening bij eerste berging hebben zij gebundeld en ondergebracht in de SIMN. De in maart 1998 ter ontheffing voorgelegde BIM bestaat uit de samenwerkingsovereenkomst Incident Management d.d. 14 april 1998<sup>3</sup>, de statuten c.q. oprichtingsakte van de SIMN, de beleidsnotitie SIMN en de standaardovereenkomst SIMN – bergers (de SIMN en de deelnemende alarmcentrales hierna tezamen: betrokken partijen).

---

<sup>2</sup> Per 1 januari 2002 zijn de activiteiten van Coöperatie Omnicare Reishulp U.A. overgenomen door de Verzekeraarshulpdienst Holding BV en ondergebracht in VHD Omnicare BV. Per 3 september 2002 is de naam Elvia Assistance BV, waarin DIMA is opgegaan, gewijzigd in Mondial Assistance BV

<sup>3</sup> De bij de ontheffingsaanvraag gevoegde versie was nog ongetekend. Ondertekening vond plaats op 14 april 1998. In de samenwerkingsovereenkomst Incident Management is onder meer opgenomen dat (het bestuur van) de SIMN tot taak heeft een centraal meldpunt te beheren, hulpverlening bij de eerste berging te organiseren, voor rayoneringszorg te dragen, periodiek per rayon aanbestedingen te verrichten en, langs die weg, individuele bergingsbedrijven te selecteren. Ook tot de taken en bevoegdheden van (het bestuur van) de SIMN behoort, volgens de samenwerkingsovereenkomst, het invullen en (doen) uitvoeren van taken inzake overleg, rapportage en vertegenwoordiging.

### B. BIM en het primaire besluit

10. Uit het primaire besluit volgt dat de BIM ziet op het vrijmaken van de rijbaan en het afvoeren – naar een veilige plaats – van personenauto's die als gevolg van een ongeval zijn gestrand (zogenaamde eerste berging). Deze vorm van berging wordt ook wel aangeduid als spoedeisende berging, aangezien het element van spoed daarbij vanuit het oogpunt van veiligheid een cruciaal element vormt<sup>4</sup>. De BIM is niet van toepassing op de tweede berging (het vervoltransport van de veilige plaats naar de eindbestemming). Betrokken partijen hebben bij brief d.d. 30 juni 1998 aangegeven dat de BIM niet alleen betrekking zal hebben op de eerste berging op het hoofdwegennet, maar ook op het onderliggende wegennet<sup>5</sup>.
11. In het kader van de BIM selecteert en contracteert de SIMN, door middel van driejaarlijkse aanbesteding, per rayon een berger die meteen na een melding zal uitrijden. In het systeem van de BIM zal derhalve na een melding geen poolshoogte worden genomen (door de politie) op de plek waar het voertuig is gestrand – dan wel een kentekencheck worden uitgevoerd<sup>6</sup> – voordat de opdracht tot het uitrijden aan de berger wordt verstrekt. Direct na binnenkomst van een melding bij de politie wordt het centraal meldpunt ingelicht dat vervolgens direct de geselecteerde berger opdracht geeft tot uitrijden<sup>7</sup>. Hiermee wordt substantiële tijdswinst geboekt<sup>8</sup>.
12. In het primaire besluit is ten aanzien van het direct uitrijden van de berger in het systeem van de BIM onder meer overwogen (citaat):

“In verband hiermee hecht de d-g NMa er aan hier te benadrukken dat voor de onderhavige beslissing uiteindelijk doorslaggevend is dat de bergers in het nieuwe systeem van de Bergingsregeling Incident Management direct zullen worden ingeschakeld na het binnenkomen van een melding van stranding van voertuigen. Hierbij is een centrale rayonerings- en selectie noodzakelijk. Dit was nimmer de essentie van de Bestaande bergingsregeling en juist daarom (mede) reden waarom de ontheffingsverzoeken ten aanzien van

---

<sup>4</sup> Zie overwegingen 16 en 65 in het primaire besluit (Wat hier staat over spoedeisendheid bij de vóór 1999 bestaande bergingsregeling, geldt evenzeer voor de BIM). Behalve vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is spoed ook geboden vanwege het voorkomen van nieuwe ongevallen in de staart van files en het beperken van de met filevorming gepaard gaande economische schade (zie considerans samenwerkingsovereenkomst Incident Management en overwegingen 45 en 60 in het primaire besluit).

<sup>5</sup> Zie overweging 27 in het primaire besluit.

<sup>6</sup> Zie overwegingen 18 en 57 in het primaire besluit waaruit volgt dat in het vóór 1999 bestaande bergingssysteem een kentekencheck bestond en alsdan niet in te zien valt dat collectieve rayonerings- en selectie van bergers noodzakelijk is.

<sup>7</sup> Zie voor de voordelen van onmiddellijke inschakeling en noodzakelijkheid van collectieve selectie van bergingsbedrijven met name overwegingen 60, 64 en 66-70 in het primaire besluit.

<sup>8</sup> Uit het in opdracht van Rijkswaterstaat verrichte onderzoek van Berenschot blijkt dat na twee jaar functioneren van de BIM op het hoofdwegennet ten opzichte van de oude situatie daadwerkelijk aanzienlijke tijdswinst wordt geboekt.

die regeling worden afgewezen.”<sup>9</sup>

13. Voor het hoofdwegennet heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 27 april 1999 Beleidsregels incident management Rijkswaterstaat opgesteld<sup>10</sup>. Tevens is voor het hoofdwegennet tussen het Ministerie (Rijkswaterstaat), het Verbond van Verzekeraars en de SIMN een overeenkomst d.d. 2 juni 1999 inzake incident management bij personenauto's gesloten. Hierin is onder meer neergelegd dat de financiële risico's die zijn verbonden aan het inschakelen van de bergers zonder dat vooraf is nagegaan of het gaat om een verzekerd voertuig ('onverzekerde ritten') of dat daadwerkelijk takelhelp noodzakelijk is ('vergeefse ritten'), door Rijkswaterstaat worden gedragen.
14. Voor wat betreft het onderliggende wegennet hebben de toenmalige verzoeksters in eerdergenoemde brief d.d. 30 juni 1998 aangegeven dat “ook in dat [...] geval zal worden voorzien in een systeem waarbij de middels periodieke aanbestedingen te selecteren bergingsbedrijven, na een melding, onmiddellijk uitrijden. Daartoe zullen de alarmcentrales trachten te voorzien in een adequate financiële regeling zolang niet met provincies en gemeenten vergelijkbare afspraken zijn gemaakt als met RWS.”<sup>11</sup>

### C. Wijzigingsbesluit

15. In het wijzigingsbesluit komt naar voren dat, anders dan betrokken partijen in het vooruitzicht hadden gesteld, nog niet was voorzien in een adequate interim-regeling voor het onderliggende wegennet die garandeert dat, op dezelfde wijze als op het hoofdwegennet, de berger direct uitrijdt na een melding van een stranding van een voertuig als gevolg van een ongeval<sup>12</sup>. Met een dergelijke interim-regeling kon immers ook voor de periode dat er met provincies en gemeenten nog geen afspraken zijn gemaakt, de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet mogelijk worden. Dit is ook door de d-g NMa in zijn brief van 22 oktober 1999 aan de SIMN kenbaar gemaakt, waarbij eveneens het voornemen is bekend gemaakt de ontheffing voor de BIM te beperken tot het hoofdwegennet.
16. In de brief d.d. 17 november 1999, houdende haar zienswijze op voormeld voornemen, hebben de betrokken partijen aangegeven het uitgesloten te achten dat vóór 1 december 2000 met alle betrokken beheerders van het onderliggende wegennet soortgelijke afspraken zouden kunnen worden gemaakt als voor het hoofdwegennet met de Rijkswaterstaat zijn gemaakt.

---

<sup>9</sup> Zie overweging 70 in het primaire besluit.

<sup>10</sup> Zie overweging 28 in het primaire besluit over de – toen nog – concept-regeling.

<sup>11</sup> Zie ook overwegingen 29 en 67 in het primaire besluit.

<sup>12</sup> Zie blz. 4 in het wijzigingsbesluit.

17. In het wijzigingsbesluit heeft de d-g NMa zich, gelet op hetgeen de betrokken partijen bij brief d.d. 17 november 1999 naar voren hebben gebracht, beraden over de termijn waarbinnen de BIM op het onderliggende wegennet moet zijn ingevoerd en is bepaald dat, teneinde betrokken partijen en de beheerders van het onderliggend wegennet voldoende tijd te geven voor het treffen van eerdergenoemde financiële regeling, betrokken partijen hiertoe ruimschoots de gelegenheid dienen te krijgen. De d-g NMa heeft het daarbij wenselijk geacht dat betrokken partijen hem over het resultaat van de onderhandelingen rapporteren vóór 1 augustus 2002. Bovendien is in het wijzigingsbesluit overwogen dat bij gebreke van een bevredigende financiële regeling<sup>13</sup> (en daarmee de invoering van de BIM op dezelfde wijze als op het hoofdwegennet), de d-g NMa, gelet op het bepaalde in artikel 17 Mw, de ontheffing niet zal kunnen continueren, zonder deze te beperken tot het hoofdwegennet.
18. De d-g NMa merkt in het wijzigingsbesluit nog op dat de eerste berging op het onderliggende wegennet uit het oogpunt van verkeersveiligheid veelal niet onmiddellijk spoedeisend is. In dat verband kan worden geaccepteerd dat in geval van een incident de politie de situatie ter plaatse opneemt en oordeelt of eerste berging noodzakelijk is, alvorens het centrale meldpunt in te schakelen.
19. De d-g NMa verbindt aan het primaire besluit het voorschrift (citaat, schuingedrukt in origineel):  
*“De ontheffing wordt verleend onder het voorschrift dat betrokken partijen de d-g NMa vóór 1 augustus 2002 rapporteren over het resultaat van hun onderhandelingen inzake de invoering van de Bergingsregeling Incident Management op het onderliggende wegennet. Daarbij kan worden volstaan met inschakeling van de regioberger op basis van een melding van de ter plaatse van het incident aanwezige politie.”*

#### D. Rapportage

20. Zoals hiervoor reeds is aangegeven heeft de SIMN de bedoelde rapportage vóór 1 augustus 2002 aan de NMa verstrekt. Uit deze rapportage blijkt dat de BIM wat betreft het onderliggende wegennet thans slechts definitief is ingevoerd op vijf verbindingswegen gelegen tussen de A12 en A44. Daarnaast is de BIM in een beperkt aantal gevallen tijdelijk ingevoerd op het onderliggende wegennet wanneer aan rijkswegen groot onderhoud werd/ wordt verricht. In de overige gevallen is de BIM op het onderliggende wegennet niet ingevoerd. De SIMN verklaart de gebrekkige invoering van de BIM op dit deel van het wegennet uit de omstandigheid dat, naast het organiseren van complexe aanbestedingsrondes en de vele, door bergingsbedrijven geïnitieerde, gerechtelijke procedures die veel managementtijd hebben gevegd, de invoering van de BIM naar zijn aard een proces van lange adem is, onder andere omdat een en ander per gemeente en per provincie, met meerdere partijen, geregeld moet worden.

---

<sup>13</sup> Inclusief het door de SIMN zelf dragen van de financiële risico's van vergeefse en onverzekerde ritten.

21. In de gesprekken die in het vervolg op de rapportage met de brancheorganisaties c.q. belangenverenigingen: BVB, VBS en VBB, alsmede het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de SIMN hebben plaatsgevonden, wordt bevestigd dat de BIM op het onderliggende wegennet niet of nauwelijks is ingevoerd en dat geen financiële (interim) regeling is getroffen<sup>14</sup>. Uit deze gesprekken is eveneens gebleken dat op bepaalde provinciale en gemeentelijke wegen, namelijk met een (tijdelijke) belangrijke doorstroomfunctie zoals bijvoorbeeld bepaalde verbindingswegen tussen hoofdwegen en bepaalde verkeersaders (door en) rondom de grote steden, zeer grote verkeersdruk kan (komen te) staan. Slechts voor die wegen zou in de toekomst invoering van de BIM volgens een aantal van de geconsulteerde partijen geschikt en ook zeer wenselijk zijn. Voor de overige wegen die deel uitmaken van het onderliggende wegennet zou invoering van de BIM niet of nauwelijks nodig zijn, aangezien bergingen minder spoedeisend zouden zijn en er voldoende omleidingswegen zouden zijn. Ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is deze mening toegedaan<sup>15</sup>.

### E. Voornemen

22. In zijn brief van 27 november 2002 heeft de d-g NMa de SIMN laten weten dat hij op grond van de rapportage en de daarop volgende gesprekken heeft geconstateerd dat de BIM slechts in zeer geringe mate is ingevoerd op het onderliggende wegennet. Er is derhalve, op een zeer beperkt aantal wegen na, ook geen bevredigende financiële regeling over de vergoeding van de financiële risico's verbonden aan het invoeren van de BIM op het onderliggende wegennet getroffen. Dit betekent dat de berger niet, op dezelfde wijze als op het hoofdwegennet, direct uitrijdt na een melding van een ongeval<sup>16</sup>, doch eerst door de politie poolshoogte wordt genomen en (door het centraal meldpunt) een kentekencheck wordt uitgevoerd, een situatie die tijdelijk door de NMa is geaccepteerd. Hierbij komt dat, zoals ook reeds in het wijzigingsbesluit is overwogen, op het onderliggende wegennet de eerste berging uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet (in alle gevallen) onmiddellijk spoedeisend is.

---

<sup>14</sup> Door BVB en VBB is aangevoerd dat gemeenten/provincies noch alarmcentrales/verzekeraars de kosten van vergeefse en onverzekerde ritten voor hun rekening (willen) nemen (zie document met NMa-kenmerk 3124/15). Het Projectbureau Incident Management wijst erop dat een financieringsregeling voor het onderliggende wegennet in de praktijk niet nodig lijkt te zijn (zie document met NMa-kenmerk 3124/31).

<sup>15</sup> Volgens het Projectbureau Incident Management is het gangbaar dat de politie ter plaatse gaat op het onderliggende wegennet alvorens de regioberger wordt gewaarschuwd. Voor de provinciale en gemeentelijke wegen waar een snellere inzet van bergingsbedrijven niet nodig is, zou wat dit betreft kunnen worden afgezien althans afgeweken van de BIM en is het voordeel dat de politie het in te schakelen bergingsbedrijf kan informeren over aanrijroute en in te zetten bergingsmaterieel (zie document met NMa-kenmerk 3124/31).

<sup>16</sup> Juist het gegeven dat de bergers direct zullen worden ingeschakeld na het binnenkomen van een melding van stranding van een voertuig is voor de beslissing in het primaire besluit, zo blijkt uit de beoordeling, van doorslaggevend belang geweest.

23. In verband hiermee en mede gelet op de bepaling uit het wijzigingsbesluit dat luidt dat wanneer niet voorzien is in een bevredigende financiële regeling (en daarmee in de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet), de d-g NMa gelet op het bepaalde in artikel 17 Mw, de ontheffing niet zal kunnen continueren zonder deze te beperken tot het hoofdwegennet, heeft de d-g NMa zijn voornemen bekendgemaakt de ontheffing voor de BIM alsnog<sup>17</sup> in te trekken ten aanzien van het onderliggende wegennet c.q. te beperken tot het hoofdwegennet. Hierbij is blijkens het voornemen eveneens van belang het feit dat de BIM na een periode van circa drie jaar slechts op vijf wegen definitief is ingevoerd en er op – zowel korte als lange – termijn niet valt te verwachten dat de BIM op (het overgrote deel van) het onderliggende wegennet ingevoerd zal worden.
24. De voorgenomen intrekking (c.q. beperking) zou niet gelden voor de vijf verbindingswegen tussen de A12 en de A44 waar de BIM wel reeds is ingevoerd (Utrechtse Baan, Boslaan, Benoordenhoutseweg, Leidsestraat en Rijksstraatweg) en voor de op een nader bekend te maken (voorlopige) lijst genoemde provinciale en gemeentelijke wegen met een belangrijke doorstroomfunctie vanaf het moment van de daadwerkelijke invoering van de BIM op deze wegen<sup>18</sup>.
25. Tenslotte heeft de d-g NMa in de brief van 27 november 2002 overwogen om, teneinde partijen – SIMN, alarmcentrales en bergers –, gelet op het feit dat de contracten voor de eerste berging op zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet op 1 december 2002 zullen ingaan, een termijn te gunnen waarbinnen zij hun overeenkomsten kunnen aanpassen, de intrekking c.q. beperking in werking te laten treden op 1 juli 2003.

### III. STANDPUNTEN VAN PARTIJEN

#### A. Standpunten van betrokken partijen

##### *i) voorgeschiedenis en gronden wijzigingsbesluit*

26. In haar zienswijze van 10 december 2002 geeft de SIMN in de eerste plaats aan van mening te zijn dat, anders dan de d-g NMa in haar brief van 27 november 2002 heeft gesteld, het ontheffingsverzoek van 30 maart 1998 betrekking had op het gehele wegennet in Nederland.

---

<sup>17</sup> Met het wijzigingsbesluit is de besluitvorming omtrent de (reeds in oktober 1999 voorgenomen) beperking c.q. intrekking van de ontheffing als het ware verschoven tot na het moment van rapportage. Zie ook overweging 24 in het besluit op bezwaar d.d. 23 maart 2000.

<sup>18</sup> Onder “invoering van de BIM” wordt hier verstaan het maken van de nodige (financiële) afspraken tussen de desbetreffende wegbeheerder(s) en de SIMN en het, in verband met spoedeisendheid, onmiddellijk uit laten rijden van de regioberger, dus zonder voorafgaand te onderzoeken of het gaat om een verzekerd voertuig of dat daadwerkelijk takelhulp noodzakelijk is.

27. Voorts brengt de SIMN in herinnering dat het de NMa bij het verlenen van de ontheffing, in maart 1999, volledig duidelijk is geweest dat het beoogde systeem van Incident Management, zoals dat op het hoofdwegennet zou gaan gelden, niet als zodanig en in precies dezelfde vorm ook meteen op het onderliggende wegennet kon worden ingevoerd. Volgens de SIMN zijn het wijzigingsbesluit en het daaraan voorafgaande voornemen d.d. 22 oktober 1999 ten onrechte opgesteld. De SIMN heeft om haar moverende redenen tegen het wijzigingsbesluit geen bezwaar aangetekend.

*ii) rapportage en gronden intrekking c.q. beperking*

28. De SIMN heeft in haar brief daarnaast aangegeven dat het wijzigingsbesluit niet op zodanige wijze kan worden uitgelegd alsof de rapportagedatum – 1 augustus 2002 – de termijn markeert waarbinnen de BIM volledig op het onderliggende wegennet had moeten zijn ingevoerd, bij ontbreken waarvan de eerder verleende ontheffing altijd en ongeacht de omstandigheden zou worden ingetrokken c.q. beperkt. Volgens de SIMN is ook de NMa er zich volledig van bewust geweest dat invoering van de BIM vóór 1 augustus 2002 nooit gerealiseerd zou kunnen worden. In dit verband wijst de SIMN erop in haar – in reactie op voornoemd voornemen ingediende – zienswijze d.d. 17 november 1999 te hebben voorgesteld om eerst na ommekomst van vier jaar, derhalve in 2003, te rapporteren over de vorderingen die alsdan zouden zijn geboekt met de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet.

29. In het licht van het voorgaande kan de SIMN niet plaatsen hoe thans aan het wijzigingsbesluit het gevolg kan worden verbonden dat tussentijds in een lopende ontheffing geïntervenieerd kan worden op de enkele grond dat per 1 augustus 2002 de BIM op het onderliggende wegennet niet is ingevoerd.

30. Bovendien, stelt de SIMN, is intrekking c.q. beperking van de ontheffing alleen dan gerechtvaardigd wanneer haar redelijkerwijs het verwijt kan worden gemaakt dat in de periode waarover is gerapporteerd, onvoldoende vooruitgang is geboekt. Er zijn wel resultaten geboekt, volgens de SIMN.

*iii) afgeronde aanbestedingsprocedure*

31. Verder geeft de SIMN aan dat in de aanbestedingsreglement 2002-2005 niet is voorzien in een voorbehoud, eerder dan na afloop van de ontheffingsperiode, om de op 1 december 2002 van kracht geworden contracten aan te passen. Van dit reglement heeft de NMa kennis kunnen nemen vanaf begin 2002 en is voor de d-g NMa geen reden geweest om de SIMN in een eerder stadium voor een mogelijke interventie te waarschuwen.

*iv) belangen SIMN en gecontracteerde bergers*

32. De SIMN herhaalt hetgeen ze reeds in 1999 aan de d-g NMa heeft medegedeeld, namelijk dat een economisch rendabele exploitatie van de bergingsregeling op het hoofdwegennet in gevaar komt indien niet ook het onderliggende wegennet daarbij mede wordt betrokken. SIMN voegt daaraan thans toe dat uitvoering van het voornemen tot gevolg zal hebben dat onder de thans voltooide



aanbesteding de basis volledig komt te vervallen, aangezien de overeenkomsten en de daarbij afgesproken tarieven zijn aangegaan op basis van bergingswerkzaamheden op zowel het hoofd- als het onderliggende wegennet, hetgeen tot hogere tarieven zal leiden.

33. Gelet op al het voorgaande is de SIMN van mening, ook gelet op het feit dat de ontheffing tot 30 maart 2004 loopt, dat de d-g NMa aan het voornemen geen uitvoering kan geven.

### B. Standpunten van andere partijen

34. De BVB heeft medegedeeld in het algemeen blij te zijn met het voornemen. Wel maakt zij zich zorgen over de overgangstermijn voor de intrekking c.q beperking tot 1 juli 2003 zoals opgenomen in het voornemen, aangezien dit voor bedrijven die geen gunning hebben gekregen van de SIMN tot faillissement zal leiden.
35. De VBS heeft medegedeeld dat als door de NMa de ontheffing voor het onderliggende wegennet wordt ingetrokken de aanbesteding geen zin meer heeft voor het hoofdwegennet, omdat nauwelijks bergingsbedrijven geïnteresseerd zijn om de hulpverlening op het hoofdwegennet onder extreme tijdsdruk tegen "gasprijzen" te moeten uitvoeren<sup>19</sup>. Met name voor bergingsbedrijven die de afgelopen maanden zwaar geïnvesteerd hebben in mensen en materiaal zou dit een desastreuze ontwikkeling zijn, aldus de VBS. Deze bedrijven mogen, volgens de VBS, van de NMa verwachten dat de duur van de ontheffing niet wordt ingekort.
36. De VBB is van mening dat de incorporatie van het onderliggende wegennet in het systeem van Incident Management van meet af aan juridisch en feitelijk niet noodzakelijk was<sup>20</sup>, en dat het verlenen van een termijn tot 1 juli 2003 aan SIMN, alarmcentrales en (geselecteerde) bergers om hun contracten aan te passen eveneens juridisch en feitelijk onnodig is en leidt tot grote schade aan de kant van niet-geselecteerde bergers. Takel- en bergingsbedrijf Brugel te Zevenbergen is een vergelijkbare mening toegedaan.
37. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat) geeft in de eerste plaats aan dat volledige invoering van de BIM op het onderliggende wegennet vóór de uiterste rapportagedatum van 1 augustus 2002 niet te verwachten was. Voor het hoofdwegennet heeft dat vier à vijf jaar geduurd, terwijl bij het onderliggende wegennet sprake is van een meer complexe situatie. Voorts geeft Rijkswaterstaat aan dat voor de grotere provinciale en gemeentelijke wegen met een doorstroomfunctie een opzet conform de BIM goed mogelijk is. Voor de overige wegen is het vanwege specifieke wegkenmerken en verkeerskundige aspecten goed denkbaar dat andere vormen van ongevalafhandeling daar beter passend zouden zijn, waarbij volgens Rijkswaterstaat

---

<sup>19</sup> De VBS geeft hierbij aan dat meer dan 80% van de bergingsactiviteiten betrekking heeft op het onderliggende wegennet.

<sup>20</sup> De schade die de bergers lijden als gevolg van het ontbreken van een financiële regeling voor vergeefse en onverzekerde ritten op het onderliggende wegennet wordt door de VBB berekend op circa EUR 3 miljoen per jaar.

een vorm van rayonerings min of meer noodzakelijk zal zijn<sup>21,22</sup> Rijkswaterstaat merkt ten slotte op dat de voorgenomen invoeringsdatum voor de intrekking c.q. beperking per 1 juli 2003 de looptijd van drie jaar van de op 1 december 2002 aangevangen bergingscontracten, met een ontbindingsclausule per 30 maart 2004, doorkruist.

#### IV. BEOORDELING

38. Bij de beoordeling kan van de navolgende vaststaande feiten worden uitgegaan. Bij besluit van 30 maart 1999, Takel en Berging, is door de d-g NMa ontheffing verleend voor de samenwerking van acht alarmeringsdiensten in de door hen opgerichte SIMN terzake van de BIM voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet. De BIM ziet op eerste/ spoedeisende berging. Cruciaal voor de BIM, ook op het onderliggende wegennet, is dat er door bergingsbedrijven onmiddellijk wordt uitgereden na melding van een ongeval, dat wil zeggen dat er vooraf geen poolshoogte wordt genomen (door de politie) dan wel een kentekencheck (door de politie of het centraal meldpunt) plaatsheeft en dat er een financiële regeling wordt getroffen voor 'vergeefse' en 'onverzekerde' ritten. Dit alles is van wezenlijk belang geweest voor de verlening van de ontheffing en de NMa heeft de ontheffing op deze, door de toenmalige verzoeksters verstrekte, gegevens gebaseerd. Thans is gebleken dat de BIM op het overgrote deel van het onderliggende wegennet niet is ingevoerd en dienaangaande in zijn geheel niet is voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden. Dit betekent dat als de juiste gegevens wel bekend zouden zijn geweest de ontheffing zou zijn beperkt tot het hoofdwegennet. Dit noopt tot gedeeltelijke intrekking van de in 1999 verleende ontheffing.

39. Met betrekking tot de door partijen aangevoerde feiten en omstandigheden wordt het volgende opgemerkt.

*i) voorgeschiedenis en gronden wijzigingsbesluit*

40. In de eerste plaats zij benadrukt dat in de samenwerkingsovereenkomst Incident Management d.d. 14 april 1998, zoals ter ontheffing voorgelegd, onder Incident Management wordt verstaan 'het geheel van maatregelen die beogen de hoofdweg(en) zo snel mogelijk, nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, ...'<sup>23</sup> Dit duidt op een ontheffingsaanvraag terzake

---

<sup>21</sup> Zie de brief d.d. 11 december 2002 met NMa-kenmerk 3124/52. Hierin geeft Rijkswaterstaat voorts aan dat continuering van de BIM op het hoofdwegennet ook bij uitvoering van het voornemen in principe mogelijk lijkt.

<sup>22</sup> In antwoord op een motie van het kamerlid Oplaat heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief d.d. 26 november 2002 geantwoord dat hij een voorstel zal maken voor de aanpassing van de organisatie van de bergingswerkzaamheden. Dit voorstel maakt onderdeel uit van een totaal plan Incident Management. De Minister is voornemens het voorstel rond de zomer 2003 aan de Kamer toe te zenden (Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2002-2003, 28 600 XII, nr. 60).

<sup>23</sup> Samenwerkingsovereenkomst Incident Management d.d. 14 april 1998, onder I, artikel 1. In hetzelfde artikel worden hoofdweg(en) en wegen gedefinieerd.

van de BIM uitsluitend voor het hoofdwegennet. Wat hier ook van zij, nu betrokken partijen bij brief d.d. 30 juni 1998 hebben aangegeven dat de BIM mede betrekking heeft op het onderliggende wegennet, betreft de ontheffing die met het primaire besluit is verleend, dan ook het hoofdwegennet én het onderliggende wegennet (zie overwegingen 1 en 10).

41. Betrokken partijen hebben vóór de datum van ondertekening van het primaire besluit aangegeven dat ook voor het onderliggende wegennet een systeem zal ontstaan, waarin de middels periodieke aanbestedingen te selecteren bergingsbedrijven, na een melding, onmiddellijk uitrijden. De d-g NMa verwijst in dit verband naar overweging 14 hierboven. Hierin worden, voor wat betreft het onderliggende wegennet, de toenmalige verzoeksters uit eerdergenoemde brief d.d. 30 juni 1998 geciteerd: “ook in het [...] geval zal worden voorzien in een systeem waarbij de middels periodieke aanbestedingen te selecteren bergingsbedrijven, na een melding, onmiddellijk uitrijden”. Zoals ook in het primaire besluit is weergegeven, hebben zij aangegeven dat, voor de periode dat er met de desbetreffende provincies en gemeenten nog geen afspraken zijn gemaakt over de vergoeding van de financiële risico's die voor de SIMN verbonden zijn aan het inschakelen van de bergers zonder dat vooraf is nagegaan of het gaat om een verzekerd voertuig of dat daadwerkelijk takelhulp noodzakelijk is, zal worden voorzien in een adequate interim-regeling. Een en ander teneinde de BIM, waarvan de essentie is gelegen in het direct uitrijden van de berger na melding van een ongeval, ook voor het onderliggende wegennet mogelijk te maken.<sup>24</sup>
42. Anders dan de SIMN thans stelt, was dus duidelijk dat de BIM ook op het onderliggende wegennet in dezelfde vorm als op het hoofdwegennet zou worden ingevoerd. Dit wil zeggen dat er door bergingsbedrijven onmiddellijk wordt uitgereden na melding van een ongeval, dat er vooraf geen poolshoogte wordt genomen (door de politie) dan wel een kentekencheck (door het centraal meldpunt) plaatsheeft en dat er een financiële regeling wordt getroffen voor 'vergeefse' en 'onverzekerde' ritten. Dit alles is van wezenlijk belang geweest voor de verlening van de ontheffing en de NMa heeft de ontheffing op deze gegevens gebaseerd.
43. Aangezien op het hoofdwegennet kon worden volstaan met een (financiële) regeling met één wegbeheerder (Rijkswaterstaat), terwijl de SIMN op het onderliggend wegennet voor de invoering van de BIM te maken heeft met meerdere wegbeheerders (provincies, gemeenten en waterschappen), was in zoverre bekend dat de uitwerking van het systeem van Incident Management op het onderliggende wegennet van het hoofdwegennet zou afwijken, dat zolang er nog geen afspraken bestonden met de wegbeheerders van het onderliggende wegennet, volstaan zou worden met een adequate interim-regeling (die er, naar is gebleken, nog steeds niet is).
44. Nu blijkt het wijzigingsbesluit betrokken partijen voor wat betreft het onderliggend wegennet, anders dan door hen in het vooruitzicht was gesteld, niet was voorzien in een adequate interim-regeling voor het onderliggende wegennet die garandeert dat, op dezelfde wijze als voor het

---

<sup>24</sup> Zie overwegingen 28 en 29 alsmede overwegingen 66 en 67 in het primaire besluit.

hoofdwegennet, de berger direct uitrijdt na een melding van stranding van een voertuig als gevolg van een ongeval, kon de d-g NMa artikel 23, tweede lid, aanhef en onder c, Mw de ontheffing wijzigen en op grond van artikel 21, tweede lid, Mw hieraan een voorschrift verbinden<sup>25</sup>. Betrokken partijen zijn, om hen moverende redenen, bovendien niet tegen het wijzigingsbesluit in bezwaar gegaan. Vaststaat dat het wijzigingsbesluit onherroepelijk is geworden.

*ii) rapportage en gronden intrekking c.q. beperking*

45. Op de eerste plaats dient, daargelaten de inhoud en uitleg van het wijzigingsbesluit (zie hierna), betekenis te worden gehecht aan de beoordeelde ontheffingsvoorwaarden in het primaire besluit.
46. Om te beginnen is ten aanzien van de voorwaarden voor ontheffing, zoals neergelegd in artikel 17 Mw, in het primaire besluit onder meer opgenomen dat:
- de voor 1999 bestaande bergingsregeling niet voldoet aan deze voorwaarden aangezien daar doorgaans een kentekencheck wordt uitgevoerd, alvorens de berger wordt ingeschakeld, en alsdan tegelijkertijd bepaald zou kunnen worden welke alarmeringsdienst welke berger(s) kan inschakelen. In dat geval is dus een minder restrictief alternatief voorhanden<sup>26</sup>.
  - de handelingen uit de voor 1999 bestaande bergingsregeling, namelijk een kentekencheck dan wel het ter plekke van de stranding poolshoogte nemen door de politie, zijn bij de BIM vervallen. Direct na binnenkomst van een melding bij de politie wordt het centraal meldpunt ingelicht dat vervolgens direct de (collectief) geselecteerde berger opdracht geeft tot uitrijden. In een dergelijk systeem is het noodzakelijk dat de alarmeringsdiensten afstemming plegen over de rayonerings- en selectie van de berger(s)<sup>27</sup>.
47. Nu, zoals hiervoor reeds is aangegeven (overwegingen 22 en 44), niet altijd direct wordt uitgereden, doch eerst ter plaatse van het ongeval poolshoogte wordt genomen en/of een kentekencheck plaatsheeft, is derhalve niet voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden. Dit betekent dat als de juiste gegevens wel bekend zouden zijn geweest de ontheffing zou zijn beperkt tot het hoofdwegennet, zoals ook reeds in het voornemen d.d. 22 oktober 1999 ligt besloten (zie ook overweging 15). Duidelijkheidshalve wordt opgemerkt dat uit hetgeen hiervoor is overwogen, kan worden geconcludeerd dat de bij de ontheffing verstrekte gegevens (overwegingen 41 en 42) onjuist waren.

---

<sup>25</sup> Zie bladzijde 6 wijzigingsbesluit. Aansluitend hierop is geoordeeld: "Weliswaar hebben betrokken partijen gesteld dat er een commerciële regeling in de vorm van verrekening is getroffen in verband met de berging van onverzekerde voertuigen, doch dit laat, blijkens de informatie van betrokken partijen, onverlet het feit dat de politie op het onderliggend wegennet in veel gevallen vaststelt of daadwerkelijk takelhulp noodzakelijk is en via kentekencontrole nagaat of het om een verzekerd voertuig gaat, alvorens een berger wordt ingeschakeld."

<sup>26</sup> Zie overwegingen 18 en 57 in het primaire besluit.

<sup>27</sup> Zie onder andere overweging 66 in het primaire besluit.

48. Voorts kan worden verwezen naar het primaire besluit waar is overwogen dat de directe inschakeling van bergingsbedrijven zal leiden tot economische voordelen<sup>28</sup>. Gebleken is dat voor het overgrote deel van het onderliggende wegennet de eerste berging uit het oogpunt van verkeersonveiligheid en filevorming niet onmiddellijk spoedeisend is. Bij het ontbreken van deze spoedeisendheid kunnen de voor de verlening van ontheffing van belang zijnde voordelen derhalve niet worden behaald, althans niet in dezelfde mate als op het hoofdwegennet, waardoor in feite de basis voor de eerste ontheffingsvoorwaarde zoals genoemd in artikel 17 Mw komt te vervallen.
49. Voor een beperkt aantal wegen van het onderliggende wegennet is wel sprake van (onmiddellijke) spoedeisendheid. Het betreft wegen met een belangrijke doorstroomfunctie, veelal belangrijke doorgaande verbindingen, en waar het niet-invoeren van de BIM zijn weerslag kan hebben op het hoofdwegennet. Een – voorlopige, namelijk voor de resterende duur van de ontheffing geldende – lijst met deze wegen is in en na overleg met Rijkswaterstaat opgesteld en aan dit besluit gehecht (**bijlage I**). Vanaf het moment dat de BIM op deze wegen is ingevoerd, dat wil zeggen de eerderbedoelde financiële afspraken tussen de wegbeheerder(s) en de SIMN zijn gemaakt en aldaar direct na de melding van een ongeval wordt uitgereden, dus zonder voorafgaand te onderzoeken of het gaat om een verzekerd voertuig of dat daadwerkelijk takelhulp noodzakelijk is, is (alsnog) voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden. Vanaf dat moment – en alléén onder deze voorwaarden – kan de coördinatie van het gedrag ten aanzien van de eerste berging door de alarmcentrales die participeren in de SIMN (wederom) van ontheffing genieten.
50. In de tweede plaats kan, wat betreft de inhoud en de uitleg van het wijzigingsbesluit, het volgende worden opgemerkt.
51. In het wijzigingsbesluit is overwogen dat de betrokken partijen ruimschoots de gelegenheid dienen te krijgen voor de invoering van de BIM en het treffen van een financiële (interim) regeling, aangezien dit, voorspelden betrokken partijen in de zienswijze d.d. 17 november 1999, niet vóór 1 december 2000 kon worden voltooid. De rapportagedatum is vervolgens vastgesteld op uiterlijk 1 augustus 2002, waarbij de d-g NMa duidelijk heeft aangegeven dat wanneer er dan geen financiële (interim) regeling<sup>29</sup> tot stand is gekomen, hij de ontheffing, gelet op het bepaalde in artikel 17 Mw, niet zal kunnen continueren, zonder deze te beperken tot het hoofdwegennet. In niet mis te verstane bewoordingen had de d-g NMa in zijn brief d.d. 22 oktober 1999 betrokken partijen reeds erop gewezen voornemens te zijn de ontheffing te zullen beperken tot het hoofdwegennet.
52. Nu thans – nog stééds – geen adequate financiële (interim) regeling bestaat voor de vergoeding van de ‘vergeefse’ en ‘onverzekerde’ ritten op het onderliggende wegennet, is er ook hierom reeds voldoende reden om op grond van artikel 23, tweede lid, aanhef en onder c, Mw de ontheffing

---

<sup>28</sup> Wat niet het geval is bij de tweede berging aangezien daar de tijdsdruk in verband met filevorming en verkeersonveiligheid grotendeels verdwenen is (Zie overwegingen 18, 57 en 60 in het primaire besluit).

<sup>29</sup> Inclusief het door de SIMN zelf dragen van de financiële risico's van vergeefse en onverzekerde ritten.

(gedeeltelijk) in te trekken.

53. Bovendien blijkt noch uit de rapportage d.d. 15 juli 2002 van de SIMN, noch uit het daaropvolgende overleg d.d. 16 oktober 2002 met de SIMN, noch uit haar zienswijze d.d. 10 december 2002 dat (substantiële) vooruitgang is geboekt met de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet. Blijkens de rapportage is over een periode van bijna drie jaar de BIM op het onderliggende wegennet thans slechts definitief ingevoerd op vijf verbindingswegen. Derhalve is nauwelijks vooruitgang geboekt bij de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet. Gezien de zeer geringe vooruitgang die met de invoering van de BIM over de periode van bijna drie jaar is geboekt en het gegeven dat zowel op de korte en lange termijn niet valt te verwachten dat de BIM op (een substantieel deel) van het onderliggende wegennet zal worden ingevoerd<sup>30</sup>, valt ook niet in te zien dat binnen een langere periode van bijvoorbeeld vier jaar danwel vóór het verstrijken van de ontheffingstermijn (substantiële) vooruitgang met de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet zou (kunnen) worden geboekt. Of de SIMN hiervoor een verwijt kan worden gemaakt, laat de d-g NMa in het midden aangezien dit de onderhavige beoordeling niet beïnvloedt.

54. Dat volgens het wijzigingsbesluit op het onderliggende wegennet volstaan kan worden met inschakeling van de regioberger nadat de politie eerst ter plaatse de situatie heeft opgenomen, is een omstandigheid die de d-g NMa in het wijzigingsbesluit (mede) in aanmerking heeft genomen bij zijn beraad over de termijn waarbinnen de BIM op het onderliggende wegennet moest zijn ingevoerd. Het betreft hier een omstandigheid die door de NMa tijdelijk is geaccepteerd. In het besluit op bezwaar d.d. 23 maart 2000, nummer 269/115, *Takel en Berging*, wordt dienaangaande opgemerkt:

“Hierbij zij opgemerkt dat het positieve effect van de BIM thans nog slechts ten dele geldt voor het onderliggend wegennet. Zoals bij het besluit van 7 december 1999 is overwogen, is dat echter voorshands voor de d-g NMa geen reden geweest om de ontheffing in te trekken of te beperken tot het hoofdwegennet. Aangenomen wordt voorlopig dat de BIM binnen afzienbare tijd zal worden uitgebreid tot het onderliggend wegennet. Met het oog daarop is aan de Stichting IM opgedragen medio 2001 [lees: 2002] ter zake te rapporteren aan de NMa.”<sup>31</sup>

*iii en iv) afgeronde aanbestedingsprocedure en belangen SIMN en gecontracteerde bergers*

55. De SIMN voert aan dat de NMa, gelet op het ontbreken van een beëindigingsmogelijkheid in de op 1 december 2002 aangevangen nieuwe contracten anders dan vanwege het verstrijken van de ontheffing op 30 maart 2004, niet eerder voor een mogelijke interventie heeft gewaarschuwd. Ook stelt de SIMN dat een economisch rendabele exploitatie van de BIM op het hoofdwegennet in

<sup>30</sup> Betrokken partijen hebben aangegeven dat de invoering van de BIM naar zijn aard een proces van lange adem is.

<sup>31</sup> Overweging 24 in het besluit op bezwaar. Zie ook het vonnis van de arrondissementsrechtbank te Rotterdam in het geding tussen Inter Partner Assistance S.A. en de d-g NMa alsmede Stichting Incident management Nederland van 26 september 2001, met kenmerk MEDED 00/886 – SIMO, blz. 3 en 5.

gevaar komt indien niet ook het onderliggende wegennet daarbij mede wordt betrokken en door een beperking van de ontheffing tot het hoofdwegennet de basis voor de voltooide aanbesteding komt te vervallen en de SIMN met hogere tarieven zal worden geconfronteerd. Ten aanzien van deze argumenten valt het volgende op te merken.

56. Artikel 6, tweede lid, Mw bepaalt dat verboden mededingingsafspraken van rechtswege nietig zijn. Het al dan niet opnemen van een opzeg- c.q. beëindigingsmogelijkheid in dergelijke afspraken kan daar niet aan in de weg staan. Door de beperking van de ontheffing in te laten gaan op 1 juli 2003 zijn partijen ruimschoots in de gelegenheid om de contracten (gedeeltelijk) te beëindigen dan wel aan te passen. Voorts kan uit hetgeen hiervoor, in het bijzonder in overweging 51, is overwogen, worden afgeleid dat de SIMN rekening had kunnen houden met een beperking van de ontheffing tot het hoofdwegennet vóór het verstrijken van de ontheffingsduur. Daarenboven was de rapportagedatum van 1 augustus 2002 een uiterste datum en heeft de SIMN nagelaten de NMa (veel) eerder op de hoogte te brengen van het niet-totstandkomen van een financiële (interim) regeling en het niet-vorderen van de invoering van de BIM op het onderliggende wegennet.
57. Of een economisch rendabele exploitatie van de BIM op het hoofdwegennet in gevaar komt en de SIMN met hogere tarieven zal worden geconfronteerd, is op geen enkele wijze door de SIMN onderbouwd en berekend. Voorts kan worden opgemerkt dat hetgeen de SIMN hieromtrent stelt een situatie betreft die in de toekomst zou kunnen plaatsvinden. Daarmee is niet gezegd dat de BIM op het hoofdwegennet onlosmakelijk is verbonden met een of andere vorm van Incident Management op het onderliggende wegennet. Eventuele hogere kosten verbonden aan het systeem van de BIM dat is beperkt tot het hoofdwegennet, doen niet af aan de te behalen economische voordelen. Verder heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat bij uitvoering van het voornemen continuering van de BIM op het hoofdwegennet in principe mogelijk lijkt. Ook kan worden gewezen op het feit dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een voorstel zal maken voor de aanpassing van de organisatie van de bergingswerkzaamheden (zie voetnoot 22). Wat dit betreft kan ten slotte worden gewezen op het feit dat Incident Management voor vrachtauto's beperkt is tot het hoofdwegennet.

### *v) conclusie*

58. De verleende ontheffing zal – tot 30 maart 2004 – blijven gelden voor het hoofdwegennet en vijf verbindingswegen tussen de A12 en de A44<sup>32</sup>. Gelet op hetgeen eerder in overweging 49 is overwogen, geldt de verleende ontheffing voor de op bijgevoegde lijst genoemde provinciale en gemeentelijke wegen onder de voorwaarde, en derhalve vanaf het moment, dat de BIM daarop is ingevoerd. Op deze wegen kunnen de alarmcentrales die participeren in de BIM voor wat betreft de eerste berging hun gedrag coördineren binnen de SIMN.

---

<sup>32</sup> Het betreft de Utrechtse Baan, de Boslaan, de Benoordenhoutseweg, de Leidsestraat en de Rijkstraatweg.

59. Voor de overige wegen die deel uitmaken van het onderliggende wegennet kan de (mededingingsbeperkende) coördinatie van het gedrag ten aanzien van de eerste berging door de alarmcentrales die participeren in de SIMN, vanwege het feit dat de voordelen die zouden voortvloeien uit de BIM niet worden behaald en de vereiste noodzakelijkheid ontbreekt, – per 1 juli 2003 – niet langer van de ontheffing genieten. Op deze wegen dienen alarmcentrales alsmede andere partijen zelfstandig te bepalen welke berger zij willen inschakelen. Voorts is van belang op te merken dat de d-g NMa geen bezwaar heeft tegen de instelling van een centraal meldpunt, indien louter faciliterend en voorzover dit niet leidt tot mededingingsbeperkende coördinatie.

## V. BESLUIT

60. Gelet op bovenstaande overwegingen wordt de bij besluit van 30 maart 1999 in de zaken 38, 39, 40, 41, 42, 269a en 269b, *Takel en Berging*, verleende ontheffing op grond van artikel 23, lid 2 aanhef en sub c, Mw gedeeltelijk ingetrokken. De intrekking betreft het onderliggende wegennet met uitzondering van vijf verbindingswegen gelegen tussen de A12 en A44 (Utrechtse Baan, Boslaan, Benoordenhoutseweg, Leidsestraat en Rijksstraatweg), en de op bijgevoegde lijst genoemde wegen (**bijlage I**) tot het moment dat aan de voorwaarde van invoering van de BIM is voldaan. Aan deze voorwaarde is voldaan, wanneer op deze wegen de eerderbedoelde financiële afspraken tussen de wegbeheerder(s) en de SIMN zijn gemaakt en aldaar direct na de melding van een ongeval wordt uitgereden, dus zonder voorafgaand te onderzoeken of het gaat om een verzekerd voertuig of dat daadwerkelijk takelhulp noodzakelijk is. Dit besluit treedt in werking per 1 juli 2003.

Datum: 18 maart 2003

w.g. drs. R.J.P. Jansen  
Whd. directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit

*Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij de directeur-generaal van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, Juridische Dienst, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag.*



## BIJLAGE I

### Voorlopige lijst van stroomwegen (inclusief begin- en eindpunt, lengte en provincie)

N201; Heemstede – Hilversum	42,6 km – NH
N203; Zaanstad – Castricum (N513)	11,9 km – NH
N205; Heemstede (N232) – Lisse (N207)	15,5 km – NH
N241; Schagen (N248) – Wognum (A7)	22,7 km – NH
N242; Alkmaar (A9) – Middenmeer (A7)	31,2 km – NH
N243; Alkmaar (N242) – Schaarwoude (A7)	18,8 km – NH
N244; Alkmaar (N242) – Edam (N247)	27,4 km – NH
N248; Schagerbrug (N9) – Wieringerwerf (A7)	22,5 km – NH
N302; Hoorn (A7) – Nieuw-Millingen (A1)	86,2 km – NH-FL-GL
N302; Hoorn (A7) – Enkhuizen	19,9 km – NH
N302; Enkhuizen – Harderwijk	42,4 km – FL
N302; Harderwijk – Nieuw-Millingen (A1)	23,9 km – GL
N230; Maarssen (A2) – Utrecht (Zuilen)	5,8 km – UT
N253; Sas van Gent – Terneuzen (N61)	11,9 km – ZL
N254; Goes (N256) – Vlissingen (A58)	20,5 km – ZL
N255; Kortgene (N256) – Wissenkerke (N57)	14,1 km – ZL
N256; Goes (N254) – Zierikzee (N59)	19,1 km – ZL
N656; St. Philipsland (N657) – Tholen (N286)	12,3 km – ZL
N659; Tholen (N286) – Rilland (A58)	14,7 km – ZL
N301; Zeewolde (N305) – Barneveld (A1)	22,6 km – FL
N305; Dronten (N307) – Almere (A6)	47,5 km – FL
N351; Oosterwolde (N381) – Urk	62,4 km – FL
N354; Reduzum (A32) – Oosterzee (A6)	32,5 km – FL
N356; Holwerd – Nijega (N31)	28,8 km – FL
N359; Lemmer (A6) – Boksum (N31)	63,2 km – FL
N361; Groningen (N46) – Tytsjerksteradiel (N355)	74,2 km – FL
N383; Leeuwarden – St. Annaparochie (N393)	12,3 km – FL
N366; Veendam (N33) – Munnikermeer (grens)	36,5 km – GR
N364; Emmen – Ter Apel (N366)	13,7 km – DR
N381; Drachten (A7) – Emmen	66,4 km – DR
N307; Lelystad (N302) – Kampen	37,7 km – OV
N340; Zwolle (A28) – Ommen (N34)	16,7 km – OV
N348; Dieren (N317) – Ommen (N34)	64,2 km – OV
A325; Ressen (A15) – Arnhem (N325)	9,1 km – GL
A326; Wijchen (A50) – Nijmegen (A73)	6,9 km – GL
A348; Velp (A12) – Doesburg (N317)	10,5 km – GL