

De connectie / AVAN (Vervoersorganisatie

Regio Arnhem Nijmegen)
T.a.v. de heer Jan van Alebeek
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem

Behandeld door
Saida Akaaboune
E-mail
s.akaaboune@ai-mobiliteit.nl

Per email naar: aanbesteden@connectie.nl

En jan.van.alebeek@connectie.nl

Datum

17 september 2019

Onderwerp

Reactie AIM op de aanbestedingen voor de inkoop van Vraagafhankelijk en Routevervoer met Tendered kenmerk 237233 (VAV vervoer) en 237231 (Routevervoer)

Geachte heer Van Alebeek,

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is door Sociale partners in de taxibranche - FNV Taxi, CNV Vakmensen en KNV Taxi & Zorgvervoer opgericht om eraan bij te dragen dat de inkoop van zorgvervoer door aanbestedende diensten dusdanig is dat vervoersbedrijven die willen investeren in:

- goed materieel (jonge voertuigen, passende voertuigen voor de te vervoeren doelgroep), een goede organisatie,
- goed personeelsbeleid (waaronder naleving van de CAO Taxivervoer en CAO Sociaal Fonds Taxi en scholing van personeel) en
- een goede dienstverlening richting de reiziger (klantvriendelijk, voldoende tijd en aandacht)

daartoe in de gelegenheid worden gesteld.

Dat is ook nodig, want de neerwaartse spiraal waar de taxibranche momenteel in verkeert is niet gezond, niet voor vervoerders, niet voor werknemers, maar ook niet voor opdrachtgevers en gebruikers. Het door SEO uitgevoerde onderzoek '[De vloek van de winnende taxi](#)', in opdracht van sociale partners, maakt dat ook duidelijk. Hoewel dit rapport dateert uit 2016, zijn de bevindingen en resultaten nog steeds actueel. Vervoersbedrijven schrijven structureel te laag in bij aanbestedingen, waardoor de kwaliteit van het vervoer terugloopt, arbeidsvoorwaarden onder druk komen te staan en de financiële positie van de vervoerders steeds verder verslechterd.



pagina 2 van 10

Eén van de hoofdactiviteiten van het AIM is het beoordelen van aanbestedingsdocumenten die aanbestedende diensten in de markt zetten. Het AIM beoordeelt deze aan de hand van een aantal criteria die volgens sociale partners belangrijk zijn om een verbeterslag te kunnen maken. Het AIM richt zich op beleidsmatige thema's en niet op aanbestedingstechnische en/of juridische zaken. Als er over laatstgenoemde zaken geen aanbevelingen zijn gemaakt dan houdt dit geen goedkeuring in.

In dit document benoemen wij de punten die ons, bij het lezen van het bestek, in positieve zin zijn opgevallen maar brengen wij ook waar nodig aanbevelingen uit.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog toelichting wensen dan kunt u mij via bovenstaande gegevens bereiken.

Met vriendelijke groet,



Saida Akaaboune
Manager AIM



Wij hebben met veel interesse kennis genomen van uw aanbestedingen. Ten algemene vinden wij het een positieve ontwikkeling dat u voor beide vormen van vervoer de regie en planning weer bij de vervoerder heeft belegd. Dit zal de kwaliteit van het vervoer verhogen en de kosten verlagen.

Positieve punten bij het bestek VAV vervoer

In uw Programma van Eisen wordt ruim aandacht besteed aan de spelregels die gelden voor de gebruikers. Er wordt in 2.3 op bladzijde 6 kort ingegaan op het vervoerreglement WMO en OV. Om alle regels door te nemen wordt verwezen naar de website: www.avan-vervoer.nl, waar zeer gedetailleerd alle ins en outs van het vraagafhankelijk vervoer worden weergegeven. Ook de klachtenregeling is op bladzijde 42 duidelijk uitgewerkt. De gebruiker weet waar hij/zij zich moet melden en hoe aspecten als doorlooptijd zijn bepaald. Wel hadden wij graag gezien, dat uw getoonde inzet op kwaliteit in het Programma van Eisen, eveneens doorgetrokken zou zijn in het gunningsmodel. Een verdeling Prijs/Kwaliteit van 60/40, komt daarmee niet overeen. Bij de bespreking van onze verwonderpunten, komen wij daar op terug.

Het AIM juicht uw aandacht en verplicht stellen van TX-keur in combinatie met de rol van het Sociaal Fonds Taxi (SFT), bijzonder toe. Op bladzijde 22 van het Programma van Eisen wordt onder 5.1 kort en duidelijk aangegeven dat een bedrijf aan TX-keur moet voldoen en mocht dit verloren gaan, dat de betreffende opdrachtnemer uitgesloten kan worden van verdere uitvoering van het vervoer. In de Aanbestedingsleidraad wordt TX-keur genoemd als beroepsgeschiktheidseis. Op de bladzijden 22 en 23 wordt gesteld, dat TX-keur ook geldt voor onderaannemers. Opvallend puntje is overigens dat hier wordt verwoord dat vervoerder, indien hij geen TX-keur heeft, een gelijkwaardig certificaat mag leveren. Het AIM is van mening dat alleen TX-keur de wettelijke- en bovenwettelijke regels omvat die gelden voor de taxi branche.

Op dezelfde bladzijde wordt de rol van het SFT omschreven. De vervoerder moet beschikken over een verklaring van het SFT waarmee aangetoond moet worden dat de laatste keuring door het SFT als voldoende is beoordeeld. Deze verplichting geldt eveneens voor eventueel in te zetten onderaannemers.

De verplichting om een open calculatie aan te leveren is positief. In de Aanbestedingsleidraad komt dit naar voren op bladzijde 30 onder 5.4 subgunningscriterium prijs. Hiermee krijgt u een onderbouwing hoe een vervoerder tot de prijs is gekomen, welke risico's worden ingerekend, met welke combinatiegraad gerekend wordt enz. U geeft aan dat u deze calculatie ook tijdens de looptijd van het contract wilt blijven hanteren om daarmee, als partners, indien nodig te kunnen bijsturen.

Als laatste valt het AIM op, dat u kiest voor een realistische implementatieperiode van 6,5 maanden. Veel aanbestedende overheden nemen hier een groot risico door slechts enkele weken te reserveren voor de implementatie van een contract. Met uw keuze sluit u die risico's uit en is de kans op een goede vlekkeloze start aanzienlijk groter.



Naast deze positieve punten zijn ook een aantal verwonderpunten te benoemen. Wij zullen deze wat omvangrijker omschrijven om op een juiste wijze onze visie uit te leggen. Wij hopen dat u deze verwonderpunten kunt aangrijpen om ervoor te zorgen dat de offertes aan kwaliteit winnen.

Positieve punten bij he bestek Routevervoer

Wij vinden het positief dat u de eis heeft opgenomen dat een opdrachtnemer, bij inhuur, minimaal 85 % van het inschrijftarief aan zijn onderaannemers dient te betalen. Dit voorkomt dat het vervoer mogelijk tegen een te laag tarief wordt uitgevoerd. Ook het feit dat praktijktraining voor het personeel onderdeel uitmaakt van de gunning is door ons positief opgemerkt.



Verwonderpunten

Kwaliteit

Het AIM hecht veel waarde aan kwaliteit, waarbij uitgegaan wordt van het principe 'de klant centraal'. Immers het vervoer dat wordt aanbesteed is bedoeld om de doelgroep de best passende vervoersoplossing te bieden. Uw bestek besteedt in het Programma van Eisen aandacht aan deze kwaliteit. U organiseert jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) en op basis van de resultaten kan door de vervoerder een maximale bonus worden verdiend van € 35.000, -. De bonus wordt in bijlage C uitvoerig beschreven. Nagenoeg alle van belang zijnde elementen komen hier aan de orde. Wellicht dat de aspecten: afhandeling van klachten en waardering toegankelijkheid voor minder validen, nog bijgevoegd kunnen worden. Het is nog te overwegen, het bonusbedrag significant hoger in te zetten. Het door u genoemde bedrag, is ten opzichte van de financiële omvang van de contracten, erg laag. Een ander punt van aandacht is dat u onder het hoofdstuk bonus (in bijlage C bonus) het maximum bedrag voor de malusregeling communiceert. Dit kan onnodig verwarring bij inschrijvers teweeg brengen omdat hier snel overheen wordt gelezen. Temeer omdat in de volgende paragraaf over de malusregeling deze maximalisering juist niet wordt genoemd.

Ook in het gunningsmodel wordt aandacht besteed aan 'de klant centraal'. Met onder andere de subgunningscriterium "implementatieplan" en "personeel praktijktraining", geeft u de richting aan, dat de inschrijver zoveel als mogelijk handelt vanuit de klant. Onder 5.2.1 Implementatieplan stelt u: "De AD hecht grote waarde aan de waarde die de AVAN-reiziger ervaart en die kwaliteit ontvangt die mag worden verwacht". Als laatste komt als bijzonder positief naar voren, dat u door een Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer ook de gebruikers mee laat praten en adviseren over de uitvoering en monitoring van het doelgroepenvervoer. Bij het bestuderen van uw website viel het op, dat de inspraak van deze adviesraad professioneel is en dat deze ook veelvuldig wordt meegenomen in de uiteindelijke besluitvorming. Het ware overigens goed geweest, de bij de verdeling Prijs/Kwaliteit in de gunning, meer gewicht toe te kennen aan Kwaliteit. U doet dit wel in de Eisen, maar het komt niet als zodanig terug in het gunningsmodel.

Duurzaamheid

Wat duurzaamheid betreft (lees: milieueisen) is het van belang dat de aanbestedende dienst stil staat bij consequenties van bepaalde eisen. Wat betekent het t.a.v. de kosten van vervoer, investeringen door vervoerders en terugverdientijd? Voorschriften rondom duurzaamheid verhogen al snel de kosten, welke ten koste gaan van het aantal reizigerskilometers.

Contractduur in relatie tot duurzaamheid

Op bladzijde 8 van uw bestek VAV vervoer wordt onder 1.3 Ontwikkelingen gesteld, dat het een eis is, om in de contractperiode zero emissie in het doelgroepenvervoer te realiseren. In de Marktconsultatie hebt u, om dit te kunnen realiseren, ruimschoots aandacht besteed aan zero



emissie. Veel gemaakte opmerkingen komen ook terug in uw bestek. U kiest voor een initiële contractperiode van 4 jaar met daarna 3x2 jaren als verlengingsjaren. Een theoretische looptijd dus van 10 jaar. Een logische gedachte om de vervoerder in meerdere jaren zijn dure investering te kunnen afschrijven/terug verdienen. Op zich bijzonder positief. Er zijn echter ook een paar kanttekeningen te maken. Op bladzijde 9 van het bestek stelt u onder 1.4 Evaluatie en beoordeling: "De wijze waarop u de kwaliteit van dienstverlening realiseert en de mate waarin u bijdraagt aan het effectueren van ontwikkelingen zijn mede bepalend voor het lichten van de verlengingsopties". Naar onze mening is dit erg abstract en subjectief. Hier loopt de vervoerder het risico, dat op basis van gevoel wordt besloten, dat dit met een onvoldoende wordt beoordeeld en dat dus de verlengingsopties niet worden gelicht. Met als gevolg, dat dure investeringen in te korte tijd moeten worden afgeschreven, zonder extra financiële vergoeding. Het risico dat dit leidt tot zeer hoge kosten is dan ook zeker aanwezig. Het AIM adviseert om de criteria die gebruikt worden voor al dan niet verlengen, meer SMART te maken. Hierdoor kan een vervoerder zijn bedrijf zodanig managen dat hij voldoet aan de criteria. Hij heeft de beïnvloeding en de verlenging dan zelf in de hand.

Medewerkerstevredenheid

Onder duurzaamheid vallen niet alleen milieueisen, maar dit begrip kan breder gezien worden. Denk bijvoorbeeld aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Naast het behoud van betrokken personeel, waarop elders in dit document wordt ingegaan, beveelt het AIM nadrukkelijk aan dat een aanbestedende dienst in het bestek opneemt dat er aantoonbare (periodieke) medewerkerstevredenheid onderzoeken worden gedaan. Het AIM mist dat in uw bestek.

Gunningscriteria en weging

Weging kwaliteit

Het AIM beveelt aan dat kwaliteit in voldoende mate een rol speelt bij gunning. Bij de definitieve gunning zou kwaliteit voor minimaal 60% mee moeten wegen. In uw bestek weegt u kwaliteit slechts voor 40% mee. En het zou ook moeten gaan om een absolute vergelijking. Dus elke bieding wordt op zichzelf beoordeeld, los van de andere biedingen. Deze aanbeveling moet in samenhang gezien worden met hetgeen het AIM aanbeveelt rondom het hanteren van een minimum- en plafondprijs en de systematiek van gunnen op waarde (GOW). Daar waar het in deze gaat om een groot contract, dat circa 10 jaar uit de markt wordt gehaald, zou kwaliteit een doorslaggevende rol moeten hebben.



Effecten arbeidsmarkt

Behoud van betrokken personeel bij een faillissement

Het AIM beveelt aan dat aanbestedende dienst inzet op behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het is daarbij belangrijk dat er stilgestaan wordt bij wat er met het personeel gebeurt als een vervoerder onverhoopt gedurende de uitvoering van het vervoerscontract failliet gaat. In zo'n situatie zou de inzet moeten zijn: behoud van reeds bij het vervoer betrokken personeel. Het verdient aanbeveling daar als opdrachtgever voor de toekomst beleid over te ontwikkelen.

Behoud van betrokken personeel bij een overname of tussentijdse contractwisseling

Vanuit het mens-volgt-werk principe hebben sociale partners in de CAO Taxivervoer de OPOV en OPBC regeling met elkaar afgesproken. De OPOV en OPBC regelingen houden kortgezegd in dat bij een contractovername of contractwisseling de nieuwe vervoerder een deel van het betrokken personeel bij de oude vervoerder een baanaanbod moet doen. Het aantal werknemers met recht op een baanaanbod staat gelijk aan 75% van het totaal aantal benodigde inzeturen voor het betreffende contract. Het verdient aanbeveling om als aanbestedende dienst hier ondersteuning en – waar nodig- medewerking aan te verlenen door bijvoorbeeld het Sociaal Fonds Taxi (SFT) te informeren wie de huidige vervoerder(s) (inclusief onderaannemers) is/zijn. U zou dit onderwerp nog mee kunnen nemen in de waardering van bijvoorbeeld het Implementatieplan.

Social return (SROI)

In een krimpende markt leidt de inzet van SROI al snel tot verdringing van arbeidsplaatsen. En in het zorgvervoer is sprake van een krimpende markt. Wat het AIM betreft zou een bestek dan ook geen minimale verplichte SROI voor uitvoerende functies - die tot verdringing van reguliere arbeidsplaatsen leidt - moeten bevatten. SROI is, wat het AIM betreft, wel mogelijk als deze leidt tot duurzame inzetbaarheid (vaste arbeidscontracten) van de mensen die via SROI worden ingezet. Bijvoorbeeld door middel van nieuwe functies in het kader van kwaliteitsbeheer en serviceverlening aan kwetsbare reizigers, denk daarbij aan het doen van mystery gestrutten en de inzet van stewards. In het Programma van Eisen wordt door u op bladzijde 24 onder 5.5 SROI, een inspanning geëist van 5% van de berekende contractwaarde. Op bladzijde 25 geeft u tevens aan, dat als de vervoerder zijn verplichtingen niet of niet volledig nakomt, er een inhouding naar rato, op basis van de opdrachtsom plaatsvindt. Wij adviseren u dit, mede ook in het kader van proportionaliteit nogmaals goed tegen het licht te houden.

Inzet van vrijwilligers

In uw Aanbestedingsleidraad gaat u op bladzijde 7 onder 1.3 Ontwikkelingen in op de mogelijke inzet van vrijwilligers. De Wet Personenvervoer 2000 (WP2000) geeft in art. 2 lid 5 aan dat de wet niet van toepassing is op vervoer van personen per auto als de som van betalingen voor dat vervoer de kosten van auto en bijkomende kosten niet te boven gaat, tenzij sprake is van een beroep of bedrijf. Dit artikel is ook van toepassing op vrijwilligersvervoer. Is een vrijwilligerscentrale bijv. toch in het



kader van beroep of bedrijf actief, dan gelden de wettelijke taxiregels en de CAO Taxivervoer. Gaan de opbrengsten een niveau van kosten¹ te boven, dan gelden eveneens de wettelijke taxiregels. Het AIM is geen voorstander van de inzet van vrijwilligers. De inzet ervan kan tot oneerlijke concurrentie leiden door verdringing van arbeidsplaatsen, een slechtere kwaliteit en veiligheid van het vervoer van kwetsbare groepen en mogelijke continuïteitsproblemen met het vervoer. Bovendien zijn gebruikers van het vervoer vaak erg afhankelijk van het vervoer.

Risicoverdeling

Wijzigen vervoersvolumes

Het komt met enige regelmaat voor dat aanbestedende diensten in uitvragen aangeven dat het vervoersvolume gedurende de looptijd van het contract zou kunnen afnemen. Op bladzijde 9 van uw Aanbestedingsleidraad VAV vervoer op geeft u aan, dat er wijzigingen kunnen ontstaan. Gesteld wordt dat als er sprake is van toe- of afname van 30% van de reizigersritten of meer ten opzichte van het peiljaar 2021 en, als dat leidt tot financieel onredelijke gevolgen, u met de vervoerder in overleg treedt. Het percentage van 30% is substantieel. Het AIM adviseert in deze om bij een plus of min van 10% in overleg te gaan. De term "financieel onredelijke gevolgen", is redelijk abstract. Deze zou meer SMART gemaakt kunnen worden, zodat het duidelijk is voor alle partijen wanneer dit aan de orde is. Om dit te realiseren zou bijvoorbeeld de open prijscalculatie gehanteerd kunnen worden. Als laatste valt het ons op dat u het peiljaar 2021 gebruikt en niet het jaar, waarvan de getallen al bekend zijn (bijvoorbeeld 2018). Ook voor het Routevervoer is bij 1.3 leidraad opgenomen dat de aantallen naar de toekomst toe kunnen fluctueren. Ook hier adviseert het AIM om bij een plus of min van 10% in overleg te gaan en een voorziening te treffen om vervoerders tegemoet te komen bij schade van teruggelopen vervoersvolumes (boventallig personeel en voertuigen).

Compensatie bij een onverhoopte heraanbesteding

Indien onverhoopt een aanbestedende dienst besluit dat de aanbesteding opnieuw gedaan moet worden of wordt gestaakt, dan beveelt het AIM aan dat vervoerders die een aanbidding gedaan hebben hier een redelijke compensatie (vergoeding) voor krijgen. Met het opstellen van een aanbidding zijn immers de nodige kosten gemoeid. Het is dan ook niet onredelijk om partijen hier op een redelijke wijze in tegemoet te komen.

Vermogensinstandhoudingsverklaring

Er wordt in de taxibranche geregeld met verschillende BV of concern structuren gewerkt, waarbij het voorkomt dat niet elke BV financieel gezond is. Het is van belang dat de aanbestedende voldoende onderzoekt of deze met een (financieel) gezond bedrijf te maken heeft voordat deze een opdracht gunt. Wat het AIM betreft is het niet zinvol naar bijvoorbeeld jaaromzetten te vragen. Dit biedt

¹ Onder de kosten van de auto wordt verstaan de kosten van afschrijving, verzekering, motorrijtuigenbelasting en brandstof, alsmede onderhouds- en reparatiekosten. Als bijkomende kosten worden aangemerkt onkostenvergoedingen (max. € 1500,- per vrijwilliger) voor vrijwilligers. ILT verstaat onder 'betalingen voor het vervoer' alle betalingen voor het vervoer; of de reiziger zelf betaalt, of datderden – zoals verzekeraars of gemeenten (bijv. via subsidie), ouders of vrienden – dat doen, is niet van belang.



onvoldoende zekerheid. Het is wel zinvol te vragen naar een vermogensinstandhoudingsverklaring, waarin het moederbedrijf garant staat dat een bepaald minimaal vermogen aanwezig is in de BV die het vervoerscontract aangaat. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan ongeveer 5% van de omvang van het contract per jaar als minimaal beschikbaar vermogen. In uw bestek komt dat niet terug.

Betalingstermijnen onderaannemers

Het AIM beveelt aan dat de aanbestedende dienst oog heeft voor de betalingstermijnen die gehanteerd worden. Wettelijk is geregeld dat de factuur uiterlijk 30 dagen na ontvangstdatum door de opdrachtgever moet worden voldaan. Dezelfde termijn zou ook moeten gelden in de relatie hoofdaannemer – onderaannemer. De praktijk is echter nogal eens anders, met alle gevolgen van dien.

Prijsvorming

Reële kostprijs

Gelet op de [nieuwe AMvB zorg inkoop](#) (juni 2017 in werking) moet, voor in ieder geval het WMO vervoer een minimale reële kostprijs worden bepaald. Ook voor de andere soorten vervoer beveelt het AIM aan dit te doen. Het opnemen van een minimale reële kostprijs voorkomt dat de taxibranche structureel onder kostprijs en dus te laag blijft inschrijven (met alle gevolgen van dien). Wat is een reële prijs voor het aan te besteden vervoer? Met de [kostenberekeningstool](#) van het CROW kan de aanbestedende dienst een goede inschatting maken van de prijsopbouw voor het leerlingen, WMO en jeugdvervoer. Ook bij de overweging een contract te verlengen is de tool goed te gebruiken omdat het inzicht geeft in de huidige prijs en hoe deze zich verhoudt ten opzichte de prijs die u mag verwachten bij een nieuwe aanbesteding.

Plafondprijs

Het verdient voorts aanbeveling om (voor alle vervoersvormen) ook een plafondprijs op te nemen. Hiermee voorkomt de aanbestedende dienst dat het beschikbare budget wordt overschreden. Het AIM pleit immers voor gunning waarbij kwaliteit een zwaarwegende factor is en waar aan kwaliteit een bepaalde waarde wordt toegekend. Als de aanbestedende dienst geen plafondprijs opneemt, zou het kunnen zijn dat deze de opdracht aan een vervoerder moet gunnen die weliswaar maximaal scoort op kwaliteit, maar mogelijk dusdanig duur is, waardoor het beschikbare budget voor het vervoer overschreden wordt. In uw bestek voor geen plafond aangegeven en ook een minimumprijs wordt niet genoemd. .

OV-vangnet bij het VAV vervoer

In het Programma van Eisen wordt onder andere op bladzijde 7 ingegaan op het OV-vangnet. Ook deze doelgroep kan gebruik maken van het AVAN-vervoer. Aangegeven wordt dat dit slechts 4% van het totaal aantal ritten is. Opmerkelijk is te constateren hoe de betaling door deze OV-reiziger moet plaatsvinden. De OV-chipcard is niet geldig en op genoemde bladzijde, wordt gesteld, dat de OV-



reiziger het starttarief en een tarief per reizigerskilometer moet betalen. Onduidelijk is, hoe deze betaling moet worden gerealiseerd. Hier ligt een risico, dat de chauffeur de betaling cash ontvangt. Daar waar binnen het OV sprake is van cashless betalen, zou contact betalen geïntroduceerd worden in het Vraag afhankelijk Vervoer. Het AIM adviseert dit op een concrete wijze te regelen en te communiceren.

Kostenontwikkeling

Hanteren NEA index

In uw bestek hanteert u de NEA-kostenontwikkelingsindex.

Het is echter van belang dat het bestek er verder rekening mee houdt dat biedingen vóór oktober/november gebaseerd zijn op het prijspeil van het jaar waarin ze zijn uitgebracht en dus geen rekening houden met toekomstige kostenontwikkelingen. Het is daarom aan te bevelen dat voor deze biedingen de NEA index direct in het eerstvolgende jaar wordt toegepast zodat vervoerders niet in de problemen komen. In uw bestekken hanteert u de NEA-kostenontwikkelingsindex pas in 2021. Hiermee ontstaat een financieel risico bij de vervoerder.

Wachtkamer/reservebank overeenkomst

Het komt in sommige aanbestedingen voor dat naast de vervoerder, die op basis van de gunningscriteria het beste scoort, een overeenkomst wordt gesloten met de vervoerder die als één na beste scoort. De opdrachtgever zorgt er op die manier voor dat, in geval van problemen, het vervoer snel overgenomen kan worden door die tweede vervoerder. In uw bestek kiest u hier ook voor. Een overeenkomst voor de periode van 12 maanden en daarna, met wederzijdse goedkeuring de mogelijkheid tot jaarlijkse verlengingen. Punt van aandacht is wel, dat uw eisen met betrekking tot duurzaamheid (zero emissie) onveranderd van kracht blijven. Dit betekent, dat mocht de wachtkamerovereenkomst worden toegepast en de tweede vervoerder wordt contracthouder, deze vervoerder zijn investering in een kortere termijn moet afschrijven en terugverdienen. Het AIM adviseert bij een dergelijke situatie een overleg te organiseren tussen partijen met de open calculatie als startdocument.

Onderzoek bij problemen eerste vervoerder

Tot slot is het, wat het AIM betreft, belangrijk na te gaan waarom de eerste vervoerder het contract niet heeft kunnen uitdienen. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat door gewijzigde omstandigheden de eerste vervoerder het financieel niet heeft kunnen bolwerken en daardoor in de problemen is gekomen of failliet is gegaan. De vervoerder op de reservebank moet dan conform de overeenkomst en de oorspronkelijke bieding het vervoer overnemen. Het risico is aanwezig dat door de gewijzigde omstandigheden de nieuwe vervoerder financieel ook niet uitkomt.

