

**Onderwerp**

Stand van zaken Regiotaxi

Kern mededeling:

Op 1 juli 2019 eindigen de lopende contracten voor de regie en uitvoering van Regiotaxi. Vooruitlopend op een nieuwe aanbesteding is een onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dat onderzoek is de samenwerking tussen partijen (de gemeenten Dronten, Lelystad, Noordoostpolder, Zeewolde en de provincie) herbevestigd in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst en vindt de nieuwe aanbesteding plaats. In deze mededeling worden de achtergronden en stand van zaken beschreven.

Mededeling:**Inleiding**

Regiotaxi Flevoland is openbaar (regionaal) vervoer van deur tot deur. De Regiotaxi is voor iedereen beschikbaar in de gemeenten Dronten, Noordoostpolder en Zeewolde. Reizigers met een indicatie volgens de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) kunnen met een vervoerspas tegen een lager tarief gebruikmaken van Regiotaxi. Reizigers zonder Wmo-pas kunnen ook met Regiotaxi reizen wanneer er geen reisalternatief met het OV is. In Lelystad is Regiotaxi alleen beschikbaar voor mensen met een Wmo-vervoerindicatie.

In april 2016 is gestart in een nieuwe opzet, waarin de regie van het vervoer gescheiden is van de uitvoering daarvan. De regie van het vervoer gebeurt vanuit de Mobiliteitscentrale Flevoland (MCF), het vervoer zelf wordt uitgevoerd door drie taxibedrijven. Reizigers boeken hun ritten bij de mobiliteitscentrale, die de ritten toedeelt aan de vervoerders. Als onafhankelijke partij monitort de mobiliteitscentrale het vervoer en houdt zij toezicht op uitvoeringskwaliteit.

De aanleiding om het systeem te veranderen werd gevormd door een stijgende trend van kosten. De verwachting ten aanzien van de systeemverandering was enerzijds dat de reiziger meer kwaliteit kon worden geboden en anderzijds dat in de toekomst de kosten zouden afnemen. Uit evaluaties kwam naar voren dat de kwaliteit gelijk was gebleven en dat de kosten voor 3 van de 4 gemeenten waren gestegen, terwijl de kosten voor 1 gemeente en de provincie waren gedaald.

Onderzoek en conclusies

Onderzoeksbureau MuConsult is gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar de effecten van de systeemverandering en om met voorstellen te komen voor de toekomstige opzet van Regiotaxi. De resultaten van het onderzoek van MuConsult zijn vertaald naar een visie op de toekomst van Regiotaxi. De managementsamenvatting van het rapport ter zake gaat als bijlage bij deze mededeling.

Een belangrijke pijler onder de toekomstige opzet wordt gevormd door de samenwerking tussen de nu verbonden partijen. Die samenwerking is beoordeeld vanuit drie perspectieven: maatschappelijke aspecten, economische aspecten en vertrouwen. Het laatste aspect, vertrouwen, is de basis onder iedere samenwerking. De conclusie is dat met wederzijds respect voor de belangen van de deelnemende partijen vertrouwen aanwezig is om de samenwerking voort te zetten. De analyse op de economische aspecten leidt eveneens tot een positieve conclu-

Registratienummer

2336401

Datum

27 november 2018

Afdeling/Bureau

RE

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Fackeldey, J.A.

**Ter kennisname aan PS en
burgerleden**



sie ten aanzien van de voortzetting van de samenwerking. Schaalvoordelen van een gezamenlijke inkoop zullen leiden tot de laagste maatschappelijke kosten. Datzelfde geldt voor de aanbesteding; in plaats van meerdere aanbestedingen door de afzonderlijke partijen, volstaat één Europese aanbesteding. Daarnaast zijn er onmiskenbare financiële voordelen in de uitvoering van het contractmanagement. Derhalve ligt vanuit economisch perspectief voortzetting van de samenwerking ook voor de hand.

Alleen al vanuit voornoemde economische voordelen is het vanuit maatschappelijk perspectief aan te bevelen om als overheden samen op te trekken in de zorg voor het vervoer zoals dat door Regiotaxi wordt uitgevoerd. Hierbij is het vanuit dezelfde overwegingen zondermeer relevant om te blijven nagaan of ook andere vormen van doelgroepenvervoer aan het systeem kunnen dan wel zouden moeten worden toegevoegd.

Organisatie

In het onderzoek wordt bevestigd dat bij de organisatie van Regiotaxi het basisprincipe “scheiding regie en uitvoering” nog steeds een goed principe is. Het betekent onder meer dat de juiste sturing plaatsvindt op het gebruik en dat de monitoring door de gemeenten en provincie extensief kan (blijven) plaatsvinden. Hierbij wordt nu gekozen voor een minder zware organisatiegraad, waarin een callcenter en een vervoerder worden gecontracteerd. De voertuigplanning komt in deze opzet nadrukkelijk bij het taxibedrijf te liggen, zodat vergoeding van stilstand van voertuigen tot het verleden gaat behoren.

Optimalisatie systeem

Daarnaast worden nog enkele optimalisaties voorgesteld, teneinde de beste serviceverlening tegen de laagste kosten te kunnen realiseren. Een financiële analyse wijst uit dat er een besparing van 15 à 20% haalbaar is als gevolg van de verdere optimalisatie van het systeem. De uiteindelijke kosten worden vanzelfsprekend weer bepaald door de marktomstandigheden op het moment van aanbesteding, maar de optimalisatiemogelijkheden van het systeem zullen optimaal uit te nutten om de geprognosticeerde kostenbesparing van 15 à 20% te bewerkstelligen.

Verdeelsleutel

Een belangrijk issue is hiermee nog niet benoemd: de te hanteren verdeelsleutel als het gaat om de kosten. De opgave die hierin schuilt is te komen tot een reële, maatschappelijk verantwoorde verdeling van de kosten, die recht doet aan een juiste toedeling van de kosten en anderzijds de onevenredig grote negatieve financiële effecten voor een aantal partijen mitigeert. Er is daartoe een kostenverdeelsleutel vastgesteld op basis van inwoneraantal, waarbij het uitgangspunt is dat het provinciale aandeel op 40% wordt gesteld en het solidariteitsbeginsel wordt doorgevoerd, hetgeen ertoe leidt dat het aandeel van Dronten 13,8% is, van Lelystad 25,0%, van Noordoostpolder 14,0% en van Zeewolde 7,3%.

Hierbij is afgesproken dat de optimalisatiemogelijkheden jaarlijks tot een zeker plafond ten gunste van de provincie komen. Dat plafond is bepaald door het verschil tussen de “verdeelsleutel o.b.v. inwoneraantal” (€ 682.097) en de “verdeelsleutel o.b.v. inwonersaantal aangepast solidariteitsmodel” (€ 910.646) ≈ € 228.000. Indien de kosten onverhoopt hoger uitvallen, blijft de verdeelsleutel onverkort gehandhaafd. Het verloop zal goed gemonitord te worden.

**Aanbesteding**

Op basis van voornoemde uitgangspunten wordt nu gewerkt aan de voorbereiding van de aanbesteding die moet leiden tot nieuwe overeenkomsten voor het Callcenter en de Vervoerder per 1 juli 2019. Hiertoe is als eerste een "Samenwerkingsovereenkomst Europese openbare aanbesteding Callcenter en Vervoer Regiotaxi Flevoland" (Sok) opgesteld. De uitgangspunten zijn daarbij vastgelegd in een "Nota van Uitgangspunten aanbesteding Callcenter en Vervoer Regiotaxi Flevoland" (NvU). Deze Sok en NvU zijn inmiddels door partijen met elkaar vastgesteld en vormen derhalve de basis voor de samenwerking in de aanbesteding.

Betrekken Wmo-cliëntenraden en ROCOVF

De Wmo-cliëntenraden zijn vooruitlopend op de uitwerking van de aanbesteding geraadpleegd, waarbij gevraagd is om aanbevelingen. Er is gevraagd wat er goed gaat (om juist dat niet te verliezen in een nieuwe opzet) en wat er beter kan of moet (om te bezien of optimalisatie op die punten mogelijk is). Datzelfde is door de provincie uitgevraagd bij het ROCOVF. Hiermee zijn alle lokale en regionale belangenbehartigers van de Regiotaxi-reizigers al in een vroeg stadium gehoord.

Hierin wordt een volgende stap gezet door de NvU aan de Wmo-cliëntenraden en de ROCOVF voor advies voor te leggen. Op deze wijze is de inbreng van de gebruikers geborgd.

Tenslotte

De aanbesteding zal moeten leiden tot nieuwe overeenkomsten per 1 juli 2019. Tot die tijd zullen de huidige 3 vervoerders het vervoer blijven uitvoeren en zal Connexxion Taxi Services B.V. verantwoordelijk blijven voor de uitvoering van de Mobiliteitscentrale. De daaraan ten grondslag liggende contracten zullen vanzelfsprekend adequaat beheerd blijven worden, opdat de dienstverlening aan de gebruikers tot 1 juli 2019 optimaal blijft.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
• Samenwerkingsovereenkomst	#2322988-	Ja
• Nota van Uitgangspunten	#2332188	Ja
• Managementsamenvatting onderzoeksrapport MuConsult	#2339866	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
• Onderzoeksrapport MuConsult	#2248598	Nee



PROVINCIE FLEVOLAND



gemeente

dronten

gemeente

Lelystad



gemeente

NOORDOOSTPOLDER



Zeewolde

Samenwerkingsovereenkomst

Europese openbare aanbesteding

Callcenter en Vervoer Regiotaxi

Flevoland

#2322988

November 2018

Partijen,

De provincie Flevoland,

Te dezen krachtens artikel 176 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door **de Commisaris van de Koning in de provincie Flevoland L. Verbeek**, handelend ter uitvoering van het vastgestelde Algemeen mandaatbesluit Flevoland 2017 van Gedeputeerde Staten van 14 maart 2017 van de provincie, kenmerk 2018030, hierna te noemen 'de provincie'.

De gemeente Dronten,

Te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door **Burgemeester I.A. Bakker** van de gemeente Dronten, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van xx ...ember 2018 van die gemeente, hierna te noemen 'de gemeente Dronten'.

De gemeente Lelystad,

Te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door **Burgemeester I. Adema** van de gemeente Lelystad, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van xx ...ember 2018 van die gemeente, hierna te noemen 'de gemeente Lelystad'.

De gemeente Noordoostpolder,

Te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door **Burgemeester H.K. Bouman** van Noordoostpolder, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van xx ...ember 2018 van die gemeente, hierna te noemen 'de gemeente Noordoostpolder'.

De gemeente Zeewolde,

Te dezen krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door **Burgemeester G.J. Gorter** van Zeewolde, handelend ter uitvoering van het besluit van burgemeester en wethouders van die gemeente van xx ...ember 2018 van die gemeente, hierna te noemen 'de gemeente Zeewolde'.

Overwegende dat:

- voor zowel de overeenkomst met de Mobiliteitscentrale als de overeenkomsten met de vervoerders gebruik is gemaakt van de eerste (van de twee) verlengingsoptie(s), en – voor het verstrijken van de einddatum van deze overeenkomsten - opnieuw Europees aanbesteed moeten worden;
- partijen vanuit hun verschillende verantwoordelijkheden en bevoegdheden gezamenlijk een collectief vraagafhankelijk vervoersysteem (Regiotaxi) wensen voort te zetten en te organiseren;
- partijen bereid zijn om samen te werken bij de ontwikkeling en totstandkoming van Regiotaxi Flevoland en bereid zijn inzet van geld en middelen te bundelen;

- partijen een Nota van Uitgangspunten “Aanbesteding Regiotaxi Flevoland” hebben opgesteld (zie bijlage) betreffende de scheiding tussen regie en de uitvoering van de regiotaxi, waarbij de regiefunctie bij het callcenter belegd zal worden;
- dat door het gezamenlijk Europees aanbesteden, waarbij de provincie de overeenkomsten namens haarzelf en de deelnemende gemeenten met het callcenter en de vervoerder(s) sluit, een volumebundeling ontstaat;
- dat met deze volumebundeling betere condities bij de aanbesteding kunnen worden bedongen, waardoor een kostenbesparing kan worden bereikt;
- dat er door deze diensten gezamenlijk aan te besteden collectief een tijds- en dus kostenbesparing kan worden bereikt alsmede een verbeterde sturing en sterke positie naar leveranciers;
- partijen door middel van een samenwerkingsovereenkomst de verplichtingen, de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden van de deelnemende overheden, te weten de provincie en de gemeenten, met betrekking tot de “Aanbesteding Regiotaxi Flevoland” wensen vast te leggen;
- dat voor deze gezamenlijke aanbesteding een ontwerpbesluit ten behoeve van het mandateren, volmacht en machtiging zal worden opgesteld;
- dat het contractbeheer tijdens de contractfase bij de provincie Flevoland wordt belegd, zoals zal worden omschreven in de aanbestedingsleidraad;
- partijen hebben besloten tot een gezamenlijke Europese aanbesteding over te gaan met als doel het collectief vraagafhankelijk vervoersysteem (regiotaxi) opnieuw te organiseren.

Gelet op de besluiten en verordeningen van de onderscheiden colleges;

Komen het volgende overeen:

ARTIKEL 1 DOELSTELLINGEN

- 1) Doelstelling na aanbesteding van het callcenter: het tot stand brengen van een scheiding tussen enerzijds de ritaanname door het callcenter en anderzijds de planning en uitvoering van de Regiotaxi ritten door de vervoerder. Deze scheiding van functies maakt het mogelijk om een adequate sturing en controle te verkrijgen op het Regiotaxivervoer. Op deze wijze kan door een onafhankelijke partij worden getoetst of een ritaanvraag voldoet aan de randvoorwaarden van de overeenkomst en is een sluitende controle op de facturatie van ritten mogelijk. Daarmee wordt geborgd dat de rechtmatigheid van de besteding van de overheidsmiddelen kan worden aangetoond.
- 2) Doelstelling na aanbesteding van de vervoerder: het efficiënt plannen en uitvoeren van de Regiotaxi ritaanvragen die door het callcenter worden aangereikt.
- 3) Doelstelling van de samenwerkingsovereenkomst: vastleggen wederzijdse rechten en verplichtingen tussen partijen inzake de aanbestedingen callcenter en vervoer Regiotaxi Flevoland, teneinde de beleidsvoorbereiding, uitvoering en controle met betrekking tot Regiotaxi Flevoland maximaal, effectief en efficiënt te waarborgen.

ARTIKEL 2 ONDERWERP EN REIKWIJDTE VAN DE SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

- 1) Het doel van de Samenwerkingsovereenkomst is het voorbereiden en uitvoeren van een Europese openbare aanbesteding Regiotaxi Flevoland.
- 2) Partijen hebben de provincie Flevoland gemandateerd om de aanbestedingen uit te voeren en noodzakelijke besluiten ten aanzien van de aanbestedingen te kunnen nemen, conform bijlage “Mandateren, volmacht en machtiging t.b.v. gezamenlijke Europese openbare aanbesteding Regiotaxi Flevoland”. De provincie wordt door partijen gemachtigd te beslissen over de gunningen van het callcenter en het vervoer, zolang deze binnen de kaders zoals gesteld in de Nota van Uitgangspunten vallen. Partijen geven aan de projectleider van de werkgroep Regiotaxi Flevoland door als het mandateringsbesluit is genomen.
- 3) Provincie Flevoland gaat de overeenkomsten met het callcenter en de vervoerder(s) aan.
- 4) Na afsluiting van de overeenkomst is provincie Flevoland verantwoordelijk voor de uitvoering van het contract- en leveranciersmanagement.
- 5) Partijen hebben ingestemd met de bij deze overeenkomst gevoegde bijlagen.

ARTIKEL 3 VERPLICHTINGEN

- 1) Partijen verplichten zich om samen te werken bij de “Aanbesteding callcenter Regiotaxi Flevoland” en de “Aanbesteding vervoer Regiotaxi Flevoland”. De kosten van beide aanbestedingsprocedures worden door partijen gedragen, waarbij de kostenverdeling plaatsvindt conform artikel 6.
- 2) Elke partij verplicht zich jegens de overige partijen om die kosten van de aanbestedingen genoemd in lid 1 haar rekening te nemen, die ingevolge artikel 7 van deze samenwerkingsovereenkomst aan haar worden toegerekend door de provincie.

ARTIKEL 4 AANBESTEDING EN GUNNING

- 1) De provincie verplicht zich tot het nemen van alle initiatieven en het coördineren van alle werkzaamheden binnen de kaders zoals beschreven in de Nota van Uitgangspunten, die moeten worden verricht om te komen tot de benodigde aanbestedingsdocumenten, het begeleiden van de aanbestedingen (het callcenter en het vervoer), alsmede het opstellen van de gunnings- en afwijzingsbrieven, en indien van toepassing het proces na die gunningen (eventuele juridische procedures).
- 2) De provincie treedt bij het uitvoeren van de aanbestedingen en gunningprocedures namens haarzelf en de participerende gemeenten op als aanbestedende dienst in de zin van de Europese Richtlijn 2014/24/EU betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG en de Aanbestedingswet 2012.
- 3) Provincie Flevoland voert de aanbestedingsprocedure uit en neemt alle hiertoe noodzakelijke besluiten.
- 5.) De aanbestedingen worden gegund aan de inschrijver met de economisch meest voordelige inschrijving, gebaseerd op de beste prijs kwaliteit verhouding.

ARTIKEL 5 VERANTWOORDELIJKHEDEN

- 1) De provincie is de opdrachtgever met betrekking tot derden die in het kader van dit proces ondersteuning leveren en is verantwoordelijk voor het gehele proces om te komen tot gunning van de opdracht inclusief eventuele juridische procedures.
- 2) Partijen werken samen om de aanbestedingsdocumenten (programma's van eisen) voor het callcenter en de vervoerder vorm te geven overeenkomstig de kaders zoals gesteld in de Nota van Uitgangspunten.

ARTIKEL 6 KOSTEN EN KOSTENVERDEELSLEUTEL

- 1) De optimalisatiemogelijkheden, zoals die zijn beschreven in het onderzoek dat met MuConsult is uitgevoerd, vormen het uitgangspunt voor het contracteren van partijen voor het callcenter en het vervoer. Eén van de belangrijke gevolgen hiervan is dat de ritplanning niet meer door een externe partij maar door de vervoerder zal worden uitgevoerd. Dit stelt de vervoerder in staat om tot de meest efficiënte inzet van voertuigen te komen. Daarnaast zal de stilstand van voertuigen niet meer vergoed. In de NvU en PvE wordt een en ander nader uitgewerkt.
- 2) De opbrengst van de optimalisatiemogelijkheden komen jaarlijks tot een bedrag van € 228.000 ten gunste van de provincie. Indien de kosten onverhoopt hoger uitvallen waardoor de voormelde opbrengst niet aan de orde is, blijft de verdeelsleutel onverkort gehandhaafd (risico provincie derhalve).
- 3) De kosten van de aanbesteding c.a. als ook de kosten van de uitvoering van het callcenter en het vervoer worden verdeeld over de partijen op basis van de volgende verdeelsleutel:

Partij	Aandeel in de kosten
Provincie Flevoland	39,9 %
Gemeente Dronten	13,8 %
Gemeente Lelystad	25,0 %
Gemeente Noordoostpolder	14,0 %
Gemeente Zeewolde	7,3 %

ARTIKEL 7 LOOPTIJD

- 1) Deze samenwerkingsovereenkomst treedt in werking bij ondertekening door alle deelnemende partijen en is van kracht totdat de overeenkomst(en), na afronding van de aanbestedingsprocedure, is/zijn ondertekend.
- 2) Bij uittreding van een partij dienen de kosten van de aanbesteding te worden voldaan tot het einde van de overeenkomst.
- 3) Indien na aanbesteding geen gunning mogelijk is (gebleken), treden partijen in overleg over de voortgang en of staken van dit traject.

ARTIKEL 8 COMMUNICATIE EN INFORMATIE

1. Partijen informeren elkaar over en weer adequaat. Projectleider namens Provincie Flevoland is Martin Visser.

2. Partijen verplichten zich ertoe om informatie die vertrouwelijk ter beschikking wordt gesteld in het kader van de uitvoering van deze overeenkomst, vertrouwelijk te behandelen. Partijen zullen alle informatie die in het kader van het project aan hen bekend wordt behandelen als vertrouwelijke informatie die zij derhalve voor derden strikt geheim zullen houden, ook na afloop van de overeenkomst. Partijen maken de informatie niet aan derden openbaar, tenzij hiermee vooraf schriftelijk is ingestemd door de andere Partij, of op grond van een wettelijke verplichting of rechterlijk bevel.
3. Ingediende (aanbestedings-)klachten worden door provincie Flevoland afgehandeld, daar waar nodig zal er met de wederpartij over de afhandeling van de klacht afstemming plaatsvinden.

ARTIKEL 9 GESCHILLEN

- 1) Alle geschillen in verband met deze samenwerkingsovereenkomst of met afspraken die daarmee samenhangen, worden beslecht door de bevoegde burgerlijk rechter.
- 2) Een partij die van mening is dat een geschil bestaat, deelt dat schriftelijk aan de andere partijen mee. Deze mededeling bevat een gemotiveerde aanduiding van het geschil.
- 3) Binnen 7 werkdagen na dagtekening van de in het tweede lid bedoelde mededeling zendt elke partij zijn zienswijze omtrent het geschil alsmede een voorstel voor een oplossing daarvan aan de andere partijen.
- 4) Binnen 7 werkdagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn overleggen partijen over een oplossing van het geschil. Elk der partijen kan zich door deskundigen doen bijstaan. Indien één der partijen binnen 7 dagen na afloop van de in het derde lid genoemde termijn de wens daartoe kenbaar maakt, wordt het geschil onderworpen aan arbitrage. Partijen benoemen daartoe twee leden van de arbitragecommissie. De aldus benoemde leden wijzen gezamenlijk een derde lid aan die als voorzitter optreedt.
- 5) Elk der partijen draagt de eigen kosten, voortvloeiend uit de procedure van het 2e tot en met het 4e lid. De kosten van de in het 4e lid bedoelde voorzitter worden door elke partij voor een gelijk deel gedragen.

ARTIKEL 10 SLOTBEPALING

- 1) Indien tussentijds blijkt dat een of meer doelstellingen als bedoeld in artikel 1 van deze samenwerkingsovereenkomst niet worden gehaald, treden partijen in overleg om te bezien op welke wijze de verwezenlijking van die doelstellingen kan worden bereikt.
- 2) De bijlage maakt onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst.
- 3) Wijzigingen van en aanvullingen op deze overeenkomst zijn slechts van kracht voor zover zij schriftelijk en door Partijen zijn overeengekomen. Derden kunnen geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze overeenkomst.
- 4) De overeenkomst treedt in werking op de dag dat de overeenkomst door partijen is ondertekend en eindigt na volledige afronding van de werkzaamheden en bijbehorende financiële afhandeling.
- 5) Bij geschillen met derden wordt er overleg tussen de Partijen gevoerd over de wijze van afhandeling van het betreffende geschil.



Aldus overeengekomen en in vijfvoud ondertekend,

Provincie Flevoland

Lelystad, d.d.

.....

de gemeente Dronten

Dronten, d.d.

.....

de gemeente Lelystad

Lelystad, d.d.

.....

de gemeente Noordoostpolder

Emmeloord, d.d.

.....

de gemeente Zeewolde

Zeewolde, d.d.

.....

Bijlage: Nota van Uitgangspunten #.....

#2322988

Bijlage: Mandateren, volmacht en machtiging t.b.v. gezamenlijke Europese openbare aanbesteding Regiotaxi Flevoland

Voorbeeld van een ontwerpbesluit:

1. In te stemmen de gezamenlijke Europese openbare aanbesteding betreffende Regiotaxi Flevoland, en om deze mede namens ons College te laten uitvoeren door provincie Flevoland conform de “Samenwerkingsovereenkomst Europese openbare aanbesteding Regiotaxi Flevoland #2322988”.
2. Mandaat, volmacht en machtiging te verlenen aan Gedeputeerde Staten van provincie Flevoland om, mede namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente, de openbare Europese openbare aanbesteding betreffende Regiotaxi Flevoland, te gunnen, en de daaraan voorafgaande en/of daarmee samenhangende (privaatrechtelijke) rechtshandelingen te verrichten.
3. Bijgaande brief vast te stellen waarin onder andere het besluit onder 2. aan Gedeputeerde Staten van Flevoland wordt medegedeeld.

College van burgemeester en wethouders van de gemeente

Burgemeester van de gemeente

NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Aanbesteding callcenter en vervoer Regiotaxi Flevoland

1. Inleiding

De voorbereidingen van de aanbesteding van Regiotaxi Flevoland zijn in volle gang met als doel om de overeenkomst op 1 juli 2019 in werking te laten treden. De volgende principes zijn hierbij richtinggevend:

- Geen stilstand vergoeden en voor de wijze van vergoeding aan te sluiten bij een meer gebruikelijke kostprijsberekening in de markt waarbij werkelijke voertuiginzet de basis vormt.
- Marktpartijen in de gelegenheid stellen om binnen de overeenkomst hun bedrijfsvoering te optimaliseren (door bijvoorbeeld combinaties in de taxi toe te staan).
- Van marktpartijen wordt flexibiliteit verwacht bij onvoorziene omstandigheden: opdrachtgever en partijen gaan in gesprek om consequenties van veranderde omstandigheden te vertalen in maatregelen.
- Zoveel mogelijk uitgaan van bestaande productspecificaties van de dienstverlening voor de klant.
- Kwaliteit van dienstverlening niet afdwingen met vergaande boetes.
- In de aanbestedingsdocumenten zal aandacht worden besteed aan aspecten als SROI, duurzaamheid, klanttevredenheid en innovatie.
- Qua innovatie worden eisen gesteld conform de huidige gangbare stand van de techniek.
- Qua duurzaamheid is de laatste stand van de techniek maatgevend. Dit wordt gerealiseerd door Euro 6 als minimale eis te stellen en bij vervanging of aanschaf van voertuigen gedurende de overeenkomst de dan hoogste normering te eisen en tevens door extra kwaliteit op het gebied van duurzaamheid uit te vragen als gunningcriterium. De vervoerder moet verder bereid zijn mee te werken aan initiatieven voor verdere verduurzaming.
- Scheiding tussen ritaanname en -uitvoering om adequate sturing en controle op de aanvragen mogelijk te maken. Op deze wijze wordt controle geborgd of een ritaanvraag voldoet aan de randvoorwaarden van het contract. Controle op de ritaanvraag houdt tevens controle op de facturatie in, zodat de rechtmatige besteding van overheidsmiddelen aangetoond kan worden.
- De beheerorganisatie wordt ingericht door de opdrachtgever.

2. Proces

Er vindt 1 aanbesteding plaats met 2 percelen: het callcenter en het vervoer. De 2 percelen kunnen niet aan 1 partij worden gegund. Het perceel vervoer wordt als eerste gegund, daarna het perceel callcenter. Partijen kunnen op beide percelen inschrijven, maar krijgen maximaal 1 opdracht gegund. De programma's van eisen worden op elkaar afgestemd. De huidige contracten met de opdrachtnemer van de Mobiliteitscentrale Flevoland en de vervoerder lopen op 1 juli 2019 af. Per die datum dienen derhalve de nieuwe opdrachtnemers van het callcenter en het vervoer gecontracteerd te worden en gaat de dienstverlening van start. Omdat een redelijke implementatietijd leidt tot de beste dienstverlening door de nieuwe partijen, dient de aanbesteding uiterlijk op 1 april 2019 te zijn afgerond. De implementatietermijn bedraagt hiermee drie maanden. Na instemming met deze Nota van Uitgangspunten vindt binnen de stuurgroep Regiotaxi geen aparte besluitvorming meer plaats over de te publiceren aanbestedingsstukken.

3. Opdrachtgeverschap en contracttermijnen

De provincie zal als opdrachtgever optreden namens de provincie en de deelnemende gemeenten op grond van de samenwerkingsovereenkomst. De provincie treedt op als opdrachtgever en vervoerder tijdens de aanbesteding. De provincie ondertekent de overeenkomsten met het callcenter en met de vervoerder.

Met zowel het callcenter als met de vervoerder wordt een overeenkomst aangegaan met de duur van zes jaar zonder verlengingsmogelijkheid. In verband met deze lange contractperiode zonder tussentijdse uitstapmomenten zullen de contractuele bepalingen ten aanzien van tussentijdse beëindiging nauwgezet geformuleerd worden en zullen prikkels worden ingebouwd om de opdrachtnemers goed te laten presteren.

4. Rolbeschrijving

In het model waarbij het callcenter en de vervoerder gescheiden opereren, heeft de klant contact met het callcenter voor ritbestellingen en informatie hierover. Het callcenter zorgt er daarna voor dat de ritaanvragen bij de vervoerder terechtkomen. De vervoerder voert de ritten uit en levert informatie aan het callcenter over de status van de ruitvoering. De opdrachtgever stuurt de contractpartijen aan en controleert deze. Een aantal operationele taken wordt bij de opdrachtgever belegd om onafhankelijke informatie over de (kwaliteit van) uitvoering te verkrijgen en om de uitvoering en facturering te controleren.

Provincie Flevoland

- Is penvoerder tijdens de aanbestedingen.
- Is verantwoordelijk opdrachtgever voor de contracten met het callcenter en de vervoerder.
- Is verantwoordelijk voor het beleid met betrekking tot aanvullend ov - Regiotaxi.
- Bepaalt de tarieven voor de ov-reizigers in Regiotaxi en eventuele andere openbaar vervoervormen.
- Levert de projectleider van de werkgroep.
- Verzorgt op onderdelen de communicatie naar ov-reizigers.
- Neemt deel aan de werkgroep.

Gemeenten

- Zijn verantwoordelijk voor het beleid en de indicatie van reizigers.
- Stellen de parameters vast waarmee bepaald kan worden of het ov voor de reiziger een alternatief is.
- Bepalen in de werkgroep gezamenlijk de tarieven voor Wmo-reizigers, waarbij het principe is dat deze zoveel mogelijk gelijk getrokken worden.
- Verzorgen op onderdelen de communicatie naar Wmo-reizigers.
- Nemen deel aan de werkgroep.

Samenwerkingsstructuur provincie en gemeenten

Om aan deze taken invulling te geven wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld met daarin een overlegstructuur die hetzelfde is als in de huidige samenwerkingsstructuur:

- De stuurgroep Regiotaxi is bevoegd orgaan en neemt besluiten.
- De werkgroep Regiotaxi adviseert de stuurgroep en heeft uitvoerende taken.

De verdere uitwerking hiervan vindt plaats in een samenwerkingsovereenkomst die voor de gunning van de contracten wordt geformaliseerd.

Beheerorganisatie

In dit model is het van belang dat de opdrachtgever, separaat van het callcenter en de vervoerder, de volgende beheertaken inricht:

- Beschikbaar stellen van een systeem dat kan communiceren met het callcenter voor het verwerken van gegevens en indicaties van pashouders in opdracht van de gemeenten.
- Zorgen voor incassocontracten met de vervoerder.
- Zorgen voor een systeem en bemensing van klachtenaanname, -bewaking en controle op de uitgaande klachtafhandeling.
- Verzorgen van onderzoek naar de klanttevredenheid van de reiziger.
- Opstellen van maandelijkse rapportages op basis van de klachtenafhandeling en door vervoerder en callcenter geleverde informatie over onder andere het gebruik en de kosten van het vervoer.
- Controleren van de facturen van het callcenter en de vervoerder.
- Toezichthouden en monitoren van de uitvoeringskwaliteit van het vervoer en het callcenter conform het contract.
- Periodiek overleggen met het callcenter en de vervoerder over de uitvoering van het vervoer.
- Betrekken van de werkgroep bij afwegingen ten aanzien van contractbeheer.
- Verzorgen van informatievoorziening, terugkoppeling operationeel overleg met opdrachtnemers aan de werkgroep en de stuurgroep.

Het callcenter

- Biedt informatievoorziening aan reizigers over diverse vormen van vervoer en neemt ritten aan.
- Verwerkt ritaanvragen en legt ritgegevens vast in een registratiesysteem.
- Informeert reizigers over spelregels en reismogelijkheden.
- Geeft reizigers een verplicht of vrijblijvend ov-advies.
- Stuurt de ritten naar de centrale van de vervoerder.
- Ontvangt statusmeldingen vanuit de voertuigen en biedt daarmee klanten actuele informatie over de rit aan.
- Onderzoekt klachten die over haar dienstverlening gaan, stelt de afhandelingsbrief op en stuurt deze aan de klant.
- Verstrekt managementinformatie aan de opdrachtgever over onder andere aantallen, servicelevels en ov-adviezen.
- Draagt bij aan het meten van de klanttevredenheid.

De vervoerder

- Voert alle aangevraagde regiotaxiriten uit.
- Is verantwoordelijk voor de geleverde kwaliteit van het vervoer, ook als het vervoer door onderaannemers wordt uitgevoerd.
- Plant de ritten zodat optimale combinaties worden gemaakt, rekening houdend met vast te stellen systeemkenmerken en biedt reizigers een terugbelservice.
- Verdeelt de ritten naar haar voertuigen of naar voertuigen van eventuele onderaannemers.
- Is met haar voertuigen en de voertuigen van de onderaannemers gekoppeld aan de eigen vervoerscentrale, levert statusmeldingen vanuit de voertuigen aan het callcenter en levert de rittenbak aan de beheerorganisatie.
- Int de reizigersbijdrage en verzorgt de incasso's bij op rekening rijden.
- Onderzoekt klachten die over haar dienstverlening gaan, stelt de afhandelingsbrief op en stuurt deze aan de klant.
- Verstrekt rittenbakken aan de opdrachtgever en realtime statusmeldingen.
- Draagt bij aan het meten van de klanttevredenheid.

5. Vervoervormen en systeemkenmerken

Het vervoer dat wordt aanbesteed is gelijk aan het huidige vervoer: het Wmo-vervoer en het aanvullend ov. Voor de gemeente Lelystad wordt gestart met alleen het Wmo-vervoer. Vanaf 2022 is de gemeente Lelystad geen concessieverlener meer. Daarom wordt de mogelijkheid opengehouden om ook in Lelystad aanvullend ov aan te bieden. Bovendien wordt de mogelijkheid opengelaten om extra doelgroepen met een vervoersvraag die een vraagafhankelijk karakter heeft in te laten stromen. Voor de opdrachtgever kan dit in de toekomst voordelen opleveren.

6. Wijzigingen voor de reiziger

De huidige vooraanmeldtijd is nu een half uur voor ritten met een gewenste vertrektijd en 1 uur voor ritten met aankomsttijd. In de praktijk boeken reizigers langer van tevoren. Om een vervoerder meer gelegenheid te geven om efficiënt te plannen wordt de landelijk gebruikelijke vooraanmeldtijd van 1 uur voor ritten op vertrektijd gehanteerd. De mogelijkheid voor het boeken van een rit op aankomsttijd vervalt. Het callcenter adviseert de reiziger bij een vraag over aankomsttijd over een geschikte vertrektijd. Voor ritten vanaf drukbezochte plaatsen zoals stations en ziekenhuizen wordt aan de reiziger de mogelijkheid gegeven om korter van tevoren te reserveren. De vervoerder mag klanten van andere vervoerscontracten gelijktijdig met regiotaxireizigers vervoeren (met uitzondering van straattaxi).

7. Vergoeding

De werkwijze van het callcenter heeft een belangrijk effect op de reizigersbeleving en de kwaliteit van het vervoer op de weg. Daarnaast heeft het callcenter de taak om middels een ov-advies klanten naar het openbaar vervoer te leiden. Om die reden wordt het callcenter niet vergoed per binnengekomen call of per uitgevoerde regiotaxirit, maar via een vast servicetarief per maand waarbij service-levels worden afgesproken over de snelheid van opnemen en afhandeling. Daarnaast wordt het callcenter gevraagd alternatieve reserveringsmethoden aan te bieden. Door de gekozen vergoedingssystematiek wordt het callcenter gestimuleerd deze alternatieve reserveringsmethoden aan de reiziger aan te bieden.

Met de vervoerder wordt afgerekend op basis van een instaptarief en een vergoeding per reizigerskilometer. De berekening van de kortste route om de vergoeding aan de vervoerder te bepalen wordt gedaan aan de hand van een voorgeschreven routeplanner met vastgestelde instellingen per weg-type. Er wordt 1 tarief uitgevraagd. Er wordt een ijkpunt aan volume opgenomen. Bij een afwijking van meer dan een nader vast te stellen percentage gedurende een jaar, wordt een open gesprek aangegaan met de vervoerder om te bezien of dit aanleiding geeft tot een aanpassing in de hoogte van de vergoeding. De gevraagde kostprijscalculatie bij inschrijving is hierbij zeer van belang: de vervoerder dient aannemelijk te maken welk nadeel hij ondervindt ten opzichte van die calculatie. De opdrachtgever toetst dit en bepaalt op basis van redelijkheid en billijkheid in welke mate dit leidt tot een onderbouwde aanpassing van het tarief.

8. Aanbestedingsleidraad

De callcenter functie en het vervoer worden aanbesteed via de Europese openbare aanbestedings-procedure. Dit is het meest passend omdat het uitgevraagde takenpakket standaard is in de markt. De inschrijvingen worden beoordeeld met het gunningscriterium economisch meest voordelige inschrijving, gebaseerd op de beste prijs-kwaliteitverhouding, waarbij de wegingspercentages nader vastgesteld worden. De beoordeling vindt plaats door een beoordelingsteam waar elke opdrachtgever een afvaardiging voor levert. Een voorzitter bewaakt het proces om tot consensus te komen. Er wordt gewerkt met reservebankovereenkomsten om snel een andere partij in te kunnen schakelen zonder nieuwe aanbesteding, mocht de winnende partij niet kunnen leveren.

#2332188

Managementsamenvatting

IN DE PROVINCIE FLEVOLAND IS IN APRIL 2016 GESTART MET EEN NIEUWE OPZET VAN HET REGIOTAXISYSTEEM. HET DOEL KOSTENBESPARING PAKTE ANDERS UIT DAN VERWACHT, MET DAARBIJ GROTE VERSCHILLEN TUSSEN DE DEELNEMENDE PARTIJEN. DIT ONDERZOEK LEVERT DE BOUWSTENEN VOOR DE TOEKOMSTIGE DOORONTWIKKELING VAN DE REGIOTAXI. HIERVOOR ZIJN DE OORZAKEN VAN DE NIET UITGEKOMEN VERWACHTINGEN IN KAART GEBRACHT, WORDEN BESPARINGSMOGELIJKHEDEN OP KORTE TERMIJN GEANALYSEERD EN ZIJN DE RANDEN VAN HET SPEELVELD VERKEND VOOR DE TOEKOMSTIGE INVULLING VAN HET REGIOTAXISYSTEEM.

Aanleiding

In april 2016 is de opzet van Regiotaxi Flevoland gewijzigd. Aanleiding was een stijging van de kosten van Regiotaxi Flevoland, onder meer door vergrijzing van de bevolking. In de nieuwe opzet is de Mobiliteitscentrale Flevoland (MCF), uitgevoerd door Connexxion, verantwoordelijk voor de regie van het vervoer. Het vervoer zelf wordt uitgevoerd door de taxibedrijven Van Slooten, Vloettax en Taxi Centrale Zwolle (TCZ). De volgende doelstellingen werden hierbij onderscheiden:

- ▶ kostenbesparing;
- ▶ nieuwe aanbestedingswet;
- ▶ flexibiliteit;
- ▶ klantvriendelijkheid.

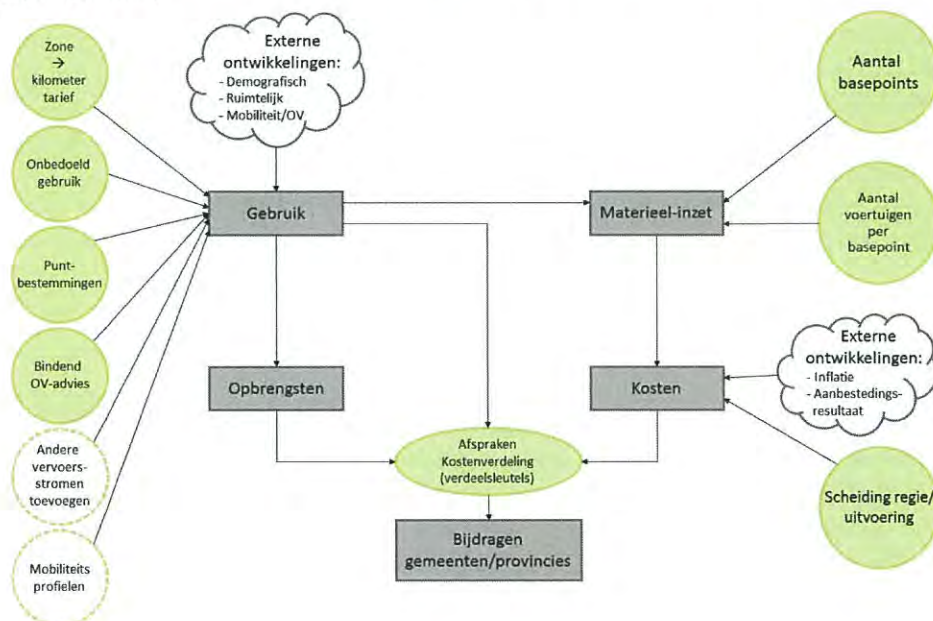
Uit een (eerste) evaluatie¹ kwam naar voren dat niet alle verwachtingen ten tijde van de besluitvorming over de nieuwe opzet waren ingelost. Ondanks een reductie van met name het aantal OV-ritten met de Regiotaxi door invoering van een bindend OV-advies, vielen de totale kosten van Regiotaxi Flevoland niet veel lager uit dan vóór de systeemverandering.

Oorzaak beperkte kostenbesparing

In interviews en aan de hand van relevante beleidsstukken is geïnventariseerd aan welke beleidsknoppen is gedraaid bij de systeemverandering. De scheiding tussen regie en uitvoering en de oprichting van de MCF is het meest in het oog springend. Echter er zijn meer veranderingen doorgevoerd.

¹ Bron: Evaluatie Vervoersomvang en kosten Regiotaxi Flevoland (2017)

Figuur MS1: Samenhang beleidsmaatregelen (groen=maatregelen en afspraken, grijs=systeem)



Figuur MS1 laat zien dat met de systeemverandering er meerdere veranderingen zijn aangebracht die van invloed zijn op het gebruik van het systeem, de wijze waarop de materieelinzet is georganiseerd en de kostenstructuur. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de verdeling van de kosten middels een verdeelsleutel. De groene elementen in het plaatje zijn de beleidsknoppen waaraan is gedraaid. Er zijn ook twee beleidsknoppen weergegeven die in het traject naar de systeemverandering wel zijn besproken maar niet daadwerkelijk zijn ingevoerd. Het gaat hierbij om de invoering van mobiliteitsprofielen en de toevoeging van andere vervoersstromen aan het systeem. Deze zijn wel in het prospectieve deel van het onderzoek uitgewerkt als optimalisatiemogelijkheid.

Effect van de veranderingen

Na de systeemverandering neemt het aantal reizigerskilometers af met 41%. Deze afname wordt voor een groot deel verklaard door een afname van het aantal OV-ritten (67%) als gevolg van de terugdringing van onbedoeld gebruik en de invoering van een bindend OV advies.

De vermindering van het aantal reizigerskilometers vertaalt zich niet in een daling van de kosten. De kosten per kilometer zijn na de systeemverandering toegenomen met 60%. De stijging van deze kosten is grotendeels veroorzaakt door de wijze waarop de voertuigcapaciteit wordt ingekocht. De verandering van het inkopen van vervoer per gereisde zone naar een systeem met een beschikbaarheidstarief per uur en een relatief kleine vergoeding per gereden kilometer pakt negatief uit als het aantal ritten terugloopt. Het rijden over verschillende

basepoints² versterkt het effect negatief omdat op elke basepoint een minimale bezetting van voertuigen noodzakelijk is om binnen de kaders van het systeem de ritten te kunnen uitvoeren.

Er is ook een aantal beleidsknoppen die een minder groot effect hebben. Het verminderen van het aantal puntbestemmingen zorgt bijvoorbeeld voor een kleine afname van het aantal reizigerskilometers op systeemniveau, maar heeft slechts een beperkte invloed op de kosten en/of besparingen.

Concluderend kan worden gesteld dat de kosten op systeemniveau zijn afgenomen met 4% terwijl op basis van de afname van het aantal reizigerskilometers en de verandering van de ritlengte een grotere besparing was verwacht. Door aan verschillende beleidsknoppen te draaien ontstaat een situatie waarbij deze negatief op elkaar uitwerken en daardoor resulteren in een kleinere besparing en grote verschillen per partij.

Doordat het aantal reizigerskilometers in het OV deel van de Regiotaxi sterker is afgenomen dan het aantal reizigerskilometers in het Wmo deel pakken de kosteneffecten voor de verschillende gemeenten en provincie onderling anders uit. De veranderingen in het aandeel dat opdrachtgevers bijdragen in de kosten van het vervoer zijn het resultaat van:

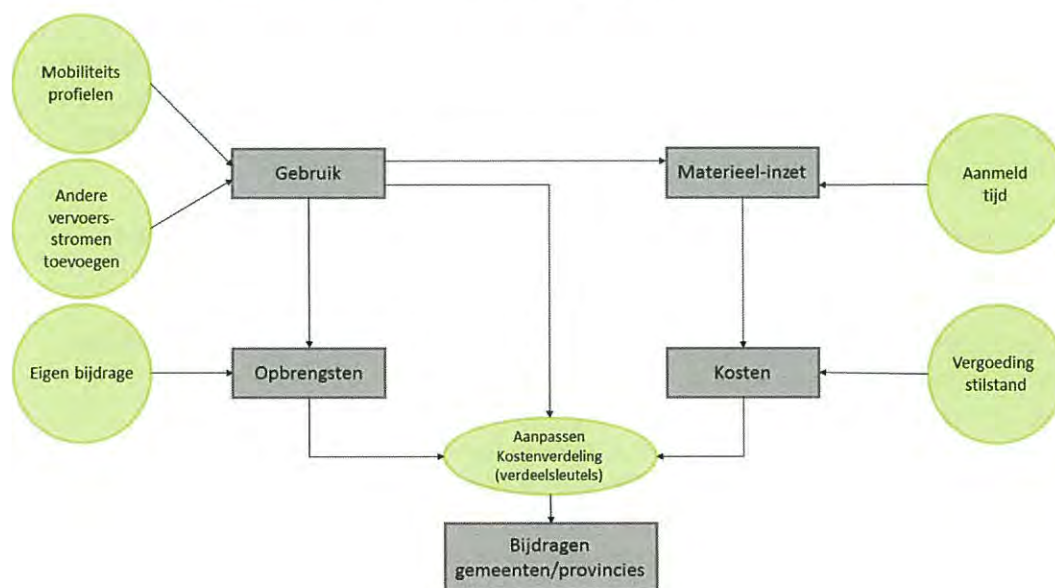
- ▶ Veranderingen in reizigersbijdragen.
- ▶ Veranderingen in aantal ritten en de lengte van ritten in combinatie met de verdeelsleutel van de bruto vervoerskosten. Vóór de systeemverandering was de verdeling afhankelijk van declarabele zones, na de systeemverandering is deze afhankelijk van reizigerskilometers. Als gevolg hiervan maakt het aantal ritten geen onderdeel meer uit van de verdeelsleutel.

Optimalisatiemogelijkheden binnen het systeem

In het tweede deel van het onderzoek is gekeken hoe, binnen de huidige kaders van het systeem er verbeteringen kunnen worden aangebracht. Figuur MS2 op de volgende pagina geeft een overzicht van de onderzochte beleidsknoppen voor optimalisatie.

² Het verzamelpunt voor voertuigen van waaruit ritten in de omgeving uitgevoerd worden.

Figuur MS2: Overzicht onderzochte optimalisatiemogelijkheden



De onderzochte beleidsknoppen (groene elementen) zijn hierboven schematisch weergegeven. De effecten van deze mogelijke verbeteringen zijn getoetst op vervoerkundig gebied, financiële effecten en de klanttevredenheid. Van de onderzochte maatregelen is er een aantal maatregelen die op zichzelf resulteren in een positief effect, maar door de wijze waarop het regiotaxisysteem is opgebouwd uiteindelijk niet bijdragen aan de kosten. Voorbeeld: het instellen van mobiliteitsprofielen draagt op zichzelf bij aan de vermindering van het gebruik van het regiotaxisysteem. Dit heeft echter geen effect op de kosten voor de deelnemende partijen; de kosten per kilometer worden hoger, waardoor dit niet tot een vermindering van de bijdragen leidt.

Het instellen van een hogere eigen bijdrage voor reizigers draagt direct bij aan het verminderen van de kosten voor alle partijen. Het effect is echter klein omdat de kosten voor een groot deel worden gedragen door de deelnemende partijen.

Een alternatieve bekostiging van het in te zetten materieel heeft wel een substantieel effect op de totale kosten van het systeem. Het toepassen van de vergoedingssystematiek van vóór de overgang naar de regiecentrale resulteert naar verwachting in een kostendaling van 34% op systeemniveau.

Een alternatieve verdeelsleutel geeft geen invloed op de vermindering van de kosten op systeemniveau. De huidige verdeelsleutel pakt negatief uit voor de gemeenten Dronten, Noordoostpolder en Zeewolde. Er is een analyse gemaakt van alternatieve verdeelsleutels.

Gekozen kan worden voor een verdeelsleutel op basis van het aantal inwoners van de gemeenten en waarbij de provincie een vaste bijdrage heeft.

Verkenning randen van het speelveld voor toekomstige doorontwikkeling

Zoals aangegeven is de scheiding van regie en uitvoering de meest in het oog springende verandering geweest maar heeft dit, zoals hierboven beschreven niet het grootste effect op de kosten. Met het oog op de toekomst is er een verkenning gemaakt van de randen van het speelveld in een drietal denkrichtingen (figuur MS3). Qua kosten leiden deze denkrichtingen alle drie tot een kostenbesparing van 15 à 20%.

- ▶ Denkrichting 1: Doorgaan met de MCF in een gewijzigde opzet
 - ▷ De MCF heeft zich bewezen als een goede en onafhankelijke contractbeheerder. De MCF heeft bijgedragen aan het verminderen van de kosten door te sturen op het tegen gaan van oneigenlijk gebruik en scherp inzetten op reductie van overcapaciteit op de basepoints. Bij deze denkrichting blijft de MCF als onafhankelijke partij bestaan voor het aannemen van de ritten (callcenter functie) en het contractmanagement.
 - ▷ Omdat voertuigen op een andere manier worden ingekocht (waarbij het risico meer bij de taxibedrijven (of taxibedrijf) komt te liggen), worden de taxibedrijven bij deze denkrichting mede verantwoordelijk voor de planning van de ritten naast de uitvoering maar hoeven hun voertuigen niet exclusief beschikbaar te stellen.
 - ▷ Voor gemeenten en de provincie heeft deze denkrichting de minste impact voor wat betreft de rol en taakverdeling. Er vindt enkel een verschuiving plaats tussen de MCF en de betrokken vervoerder(s).
- ▶ Denkrichting 2: Stoppen met de MCF maar de samenwerking voortzetten
 - ▷ Deze denkrichting gaat feitelijk uit van het ongedaan maken van de systeemverandering en teruggaan naar de oude situatie.
 - ▷ De MCF en daarmee de scheiding tussen regie en uitvoering zal worden beëindigd.
 - ▷ De vervoerder(s) die gecontracteerd word(t)(en) is(zijn) verantwoordelijk voor de gehele uitvoering van het systeem. Net als bij denkrichting 1 gaat het systeem uit van het inkopen op basis van de verreden kilometers en is er geen exclusiviteitsrecht.
 - ▷ Gemeenten en de provincie moeten bij deze denkrichting meer nadruk leggen op de monitoring van het contract, hetgeen ambtelijke capaciteit vergt. De controle op de ritten vindt achteraf plaats en omdat de vervoerder (die de ritten aanneemt) ook een belang heeft bij de uitvoering kan er een risico ontstaan op oneigenlijk gebruik.
- ▶ Denkrichting 3: Stoppen met de MCF en de samenwerking
 - ▷ Bij deze denkrichting zijn alle partijen zelf verantwoordelijk voor het invullen van de vervoersopgave en hebben daarmee ook veel keuzevrijheid. De gemeenten kunnen

- het Wmo-vervoer zelf uitvragen en hebben enkel de mogelijkheid om verschillende vervoersstromen binnen de gemeente te combineren.
- ▷ De provincie kan het aanvullend openbaar vervoer uitvragen bijvoorbeeld bij de concessiehouder openbaar vervoer.
 - ▷ Het schaalvoordeel verdwijnt in dit systeem. Zowel in de uitvoering als in de contractering en monitoring. Elke partij zal een aparte contracteringsprocedure moeten starten om het vervoer in te kopen. Daar staat tegenover dat deze denkrichting het meest MKB vriendelijk is door de grote van de percelen.

Figuur MS3: Denkrichtingen overzicht toekomst Regiotaxi

