

Bijlage: Transitie - Aanbestedingen maatwerkvervoersvoorziening

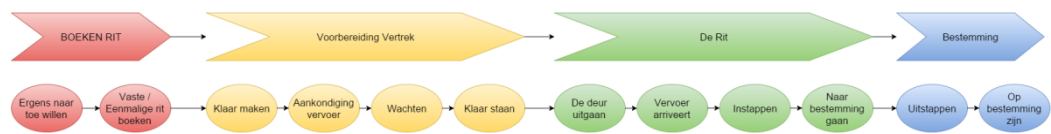
Doel: het beantwoorden vervoersvragen die onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen met een lokaal vervoersaanbod in combinatie met een professionele vervoersschil op regionaal niveau.

Aanbesteding 1 Wmo-vervoer uit regiotaxi plus instroom leerlingenvoer uit enkele gemeenten. Operationeel per 1 januari 2017.

Aanbesteding 2 Maatwerkvervoersvoorziening. Operationeel vanaf 1 juli 2018, uitbreiding bij aflopen contracten.

Klantperspectief

De inwoner heeft een ondersteuningsvraag. Hij merkt onder andere dat hij niet in staat is om zelf, met behulp van het eigen netwerk of met hulp van vrijwilligers in zijn vervoersbehoefte te voorzien. Hij meldt zich bij de sociale infrastructuur (Wijkteam, buurtteam, Wmo-loket) om zijn vraag te bespreken. Op basis van een gesprek en het gemeentelijke beleid wordt beoordeeld waarmee de inwoner geholpen is. Als de conclusie is dat hij in aanmerking komt voor een maatwerk vervoersvoorziening wordt hierover een besluit genomen. Vanuit klantperspectief zien de stappen er als volgt uit.



Op basis van het lokale beleid komen de ritaanvragen binnen bij de welzijnsinstelling of de gecontracteerde vervoersorganisatie. Als het primaat van het vervoer in de gemeente bij de vrijwilligersorganisatie ligt, kunnen zij zo nodig 'opschalen' naar een professionele vervoerder. In andere gemeenten belt de inwoner direct met de vervoersorganisatie.

Concrete informatie over de procedure en mogelijkheden ontvangt de inwoner van de eigen gemeente.

Planning en uitvoering

De uitvoerende partij (vrijwilligersorganisatie, welzijnsstichting of professionele vervoerder) zorgt voor de planning en uitvoering van de ritten. Op basis van lokaal beleid worden afspraken gemaakt over stiptheid, route, wachttijden, combinatiemogelijkheden, meenemen van hulpmiddelen en kwaliteitsniveau van de ritten. Het aanbieden van extra diensten door vrijwilligers (bijvoorbeeld begeleiding) kan worden ontwikkeld.

Looptijd contracten

	2016				2017				2018				2019				2020				2022
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
WMO west overijssel			31-dec																		
WMO Zwolle					verlengmoment				1-jul												
Leerlingenvervoer Vechtdal									1-jul												
Leerlingenvervoer Raalte Olst Wijhe						1-aug															
Leerlingenvervoer Noord West Overijssel																				1-jul	
Leerlingenvervoer Kampen						1-aug															
Leerlingenvervoer Zwolle			verlengmoment		verlengmoment				1-jul												
Openbaar Vervoer Concessie Midden Overijssel									1-sep												
Openbaar Vervoer Concessie IJsselmond																					2022

Op welke wijze kan het 'maatwerk vervoer' worden aanbesteed?

(input geleverd door aanbestedingsjurist en concessiebeheerder Provincie Overijssel en inkoop vervoer SSC)

Klassieke Europese aanbesteding: openbare procedure

In het verleden zijn de regiotali contracten Noordwest Overijssel, Salland en Vechtdal op deze wijze aanbesteed.

De aanbestedende dienst bepaalt hetgeen zij wil aanbesteden en schrijft uitdrukkelijk voor op welke wijze dit moet plaatsvinden door het opstellen van een programma van eisen.

De gemeenten willen het Wmo vervoer aanbesteden. Daarnaast willen zij de mogelijkheid open houden om andere vervoersvormen zoals bijvoorbeeld het leerlingenvervoer en dagbesteding aan te laten sluiten.

Op dit moment zijn veel gemeenten bezig met het ontwikkelen en uitproberen van vrijwilligersinitiatieven op het gebied van vervoer. Afhankelijk van het succes en de behoefte kan het vervoersvolume gedurende de contractperiode dalen of stijgen.

Bij het uitschrijven van de aanbesteding zal met deze initiatieven en bijbehorende volume dalingen of stijgingen in het vervoer rekening worden gehouden evenals met het laten instromen van andere vervoersvormen gedurende de contactperiode. De vervoerder moet meegenomen worden in dit proces en hier op in kunnen spelen. Een bepaald volume zal als uitgangspunt genomen moeten worden bij de aanbesteding om een 'basisprijs' te krijgen. Om de risico's van een dalend of stijgend volume op te vangen kan gewerkt worden met verschillende verrekeningsmodellen, bijvoorbeeld staffels, om de verrekenprijzen voor zowel het meer- als minderwerk vooraf in beeld te hebben ten behoeve van zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer.

Gemeenten gaven aan de voorkeur te hebben voor een grote opdracht om vervoersvolume en combinatiemogelijkheden te creëren. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar één contract/vervoerder en daarmee één aanspreekpunt. Een vervoerder kan voor het uitvoeren van de opdracht gebruik maken van onderaannemers dan wel een combinatie aan gaan met andere vervoerders om de opdracht te kunnen uitvoeren.

Op basis van de Aanbestedingswet moeten de gemeente wel heel goed motiveren waarom zij het vervoer willen bundelen, dit als één geheel op de markt wil zetten en met één vervoerder een contract willen aangaan.

De Aanbestedingswet wil nadrukkelijk ook het MKB een kans geven mee te dingen naar overheidsopdrachten. Als deze kans kleiner wordt door het clusteren van opdrachten dient dit nadrukkelijk gemotiveerd te worden in de aanbestedingsdocumenten.

BVP

Een andere manier van aanbesteden is Best Value Procurement oftewel Prestatie inkoop.

Bij deze vorm gaan wij ervan uit dat de expertise in de markt zit en niet bij de aanbestedende dienst. Aan de vervoerders worden de doelstellingen van de gemeenten voorgelegd. Het is vervolgens aan de vervoerders om te laten zien dat zij deze kunnen realiseren en hoe zij hier het beste vorm aan geven. Bij BVP wordt er geen uitputtend programma van eisen geschreven waar de vervoerder aan moet voldoen. Vervoerders dienen aan de hand van een risicodossier te laten zien welke risico's zij verwachten en op welke wijze zij die gaan beheersen. Er vinden interviews plaats met de sleutelfiguren van de vervoerders (diegenen die ook daadwerkelijk bij de uitvoering van de opdracht betrokken zijn, dan wel verantwoordelijk zijn). In de concretiseringsfase dient de "winnende" vervoerder te laten zien hoe zij concreet invulling gaat geven aan de uitvoering van de opdracht.

Deze vorm van aanbesteden, waarbij wij de expertise vanuit de markt verwachten, is een nieuwe vorm waar vervoerders nog geen ervaring mee hebben. Vervoerders dienen de tijd en informatie te krijgen om zich deze methode eigen te maken. Zij moeten ook bereid zijn mee te willen werken aan een dergelijke aanbesteding. Het vergt zowel van opdrachtgever(s) als opdrachtnemer een andere houding naar elkaar. Partijen dienen ook bereid te zijn te investeren in zichzelf om zich de methode eigen te maken en nog belangrijker om te investeren in de houding en deze ook vol te houden tijdens de looptijd van de overeenkomst.

Het kan een mooie methode zijn om de flexibiliteit ten aanzien van het vervoer wat betreft de vrijwilligers initiatieven en instroom van andere vervoersvormen door de markt te laten invullen.

Marktconsultatie

Het is raadzaam om voorafgaand aan de aanbesteding de markt te raadplegen. Hoe kijken de vervoerders aan tegen een aanbestedingsvorm als BVP. Zien zij deze nieuwe

manier van aanbesteden en denken zitten? Zijn zij hier klaar voor of zou dit een reden zijn om niet mee te doen met de aanbesteding?

Hoe denken vervoerders om te gaan met de flexibiliteit die wij willen inbouwen ten aanzien van het vervoersvolume als gevolg van vrijwilligersinitiatieven of gefaseerde instroom van andere vervoervormen?

Tijdplanning

Voor het doorlopen van een Europese aanbestedingsprocedure is minimaal een half jaar nodig. Het contract dient 1 januari 2017 in te gaan omdat op dat moment de bestaande Regiotaxi contracten aflopen. Het is raadzaam om de "nieuwe" vervoerder een implementatieperiode van een half jaar voor deze aanbesteding te geven om het vervoer op orde te krijgen. Dit betekent dat ca. 1 juli 2016 een nieuw contract gegund dient te worden. Voorstel is om het vervoer nu voor twee jaren aan te besteden, plus wellicht 1 optiejaar.

Vanaf nu tot 1 juli 2016 dient hard gewerkt te worden om een aanbesteding voor te bereiden en te doorlopen. De tijd lijkt te kort om de vervoersmarkt en gemeenten klaar te stomen voor een BVP methode (er zijn (te) veel partijen die de houding dienen te adopteren). Daarnaast lijkt het 'ingroeimodel' dat wordt voorgesteld voor aanbesteding II qua volume, tijdpad, complexiteit en innovatiewens geschikter voor een dergelijke methodiek.

De tijd in 2016 en 2017 kan door zowel vervoerders als gemeenten worden gebruikt om zich de nieuwe aanbestedingsvorm eigen te maken. Ook zal dan meer inzicht zijn wat de vrijwilligersinitiatieven opleveren en welk volume en soorten vervoer, op welk moment zouden kunnen instromen bij het Wmo vervoer.

Alternatief:

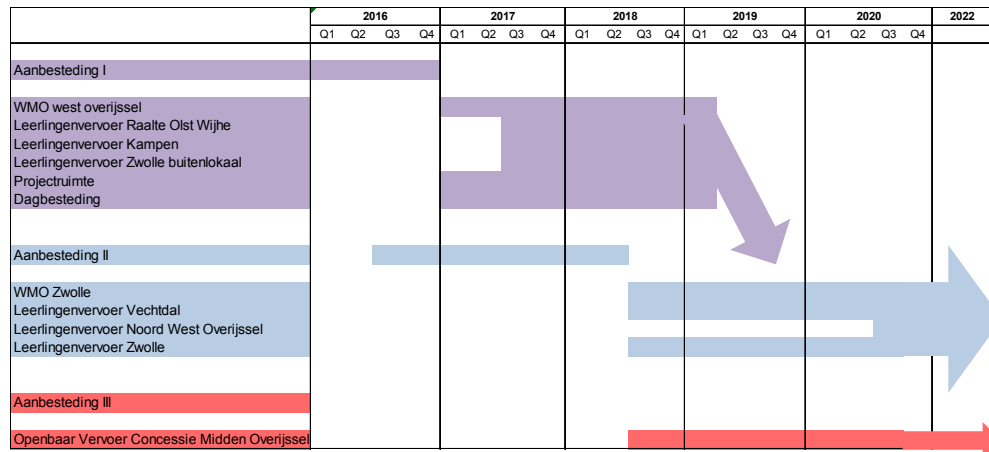
Vanwege de krappe planning en de 'onzekerheden' over de toekomst en op welke wijze de marktpartijen hiermee willen en kunnen omgaan, is het mogelijk om de totstandkoming van het programma van eisen af te stemmen met de marktpartijen. Marktpartijen worden dan uitgenodigd om deel te nemen aan de overlegtafel. Risico hierbij is dat gemeenten keuzes moeten maken over de voorstellen van de marktpartijen en dat er niet de indruk mag ontstaan dat naar één vervoerder is toegeschreven. Door dit goed te protocolleren lijkt dit risico beheersbaar. Hiermee haal je kennis uit de markt, laat je de markt meepraten/participeren en wordt er niet iets op de markt gezet dat tot geen of onsuccesvolle inschrijvingen zal leiden.

Voorstel projectgroep

Met het oog op bovenstaande stelt de projectgroep het volgende voor:

- Uitgangspunt vormen de lokale oplossingen. Alle gemeenten zien daarnaast een (wisselend) volume aan professioneel vervoer blijven bestaan. Voor dat deel is een aanbesteding nodig.
- Op basis van de wettelijke verantwoordelijkheid van de gemeenten richt de aanbesteding zich niet op een doelgroep, maar op het bieden van een 'maatwerk vervoersvoorziening'. Vervoer voor wie het op basis van lokale beleidsuitgangspunten echt nodig heeft.
- Er vindt tussen de gemeenten geen beleidssynchronisatie. Beleid voor toegang en bijvoorbeeld eigen bijdrage kan verschillen.
- Iedere gemeente indiceert de eigen inwoners en betaalt de vervoersbewegingen die zij vervolgens maken.
- In de vraagdefinitie zal een dienstenpakket licht-middel-zwaar worden uitgewerkt. In de laatste categorie vallen de individuele ritten voor mensen met een ernstige beperking op lichamelijk, geestelijk of gedragsniveau.
- Prikkels in het systeem bouwen, zodat vervoerders baat hebben bij het optimaliseren van ritten en het leveren van de afgesproken kwaliteit.
- Om de fluctuaties in volume onderling op te vangen en de overhead te beperken is het voorstel om de aanbesteding(en) te organiseren op het regionale niveau. Te weten: de gemeenten Dalfsen, Hardenberg, Kampen, Ommen, Raalte, Olst-Wijhe, Staphorst, Steenwijkerland, Zwartewaterland, Zwolle. De gemeente Meppel overweegt om op enig moment aan te sluiten.
- Voorgesteld wordt om te werken met twee aanbestedingen om het uiteindelijke doel te bereiken: een vraaggestuurd vervoerssysteem ontwikkelen. In de tijd wordt een proces uitgezet rekening houdend met haalbaarheid, de looptijd van contracten, de vele onzekere factoren en het inbouwen van ruimte voor kennisdeling en leren. Daarnaast loopt een aanbesteding van de Provincie (III) met betrekking tot het OV in Midden Overijssel. Eventuele gevolgen van deze aanbesteding zullen worden meegenomen in aanbesteding II. In de marktconsultatie kan worden uitgezocht of een combinatie van aanbestedingen II en III nieuwe kansen biedt. Dit zal nader worden bekeken in de voorbereiding.
- Aanbesteding I voor korte termijn. Per 1 januari 2017 gaat de Wmo Regiotaxi (als eerste) op in de *Maatwerk vervoersvoorziening* gevolgd door instroom leerlingenvervoer uit enkele gemeenten. Operationeel per 1 januari 2017. In de concessie zit projectruimte om ook later nog snel in te kunnen spelen op zaken die zich voordoen. Bijvoorbeeld instroom van vervoer naar dagbesteding (zie ontwikkelagenda).
- Aanbesteding II Maatwerkvervoersvoorziening voor Wmo- en leerlingenvervoer. Innovatie en verdere integratie van doelgroepen. Operationeel vanaf 1 juni 2018, uitbreiding bij aflopen contracten. Voorbereiding starten in juni 2016. Indien gewenst kan in dit traject besloten worden over nut en noodzaak van een regiecentrale.
- Buiten het kernnet openbaar vervoer kan doelgroepenvervoer en OV samen gaan in bijvoorbeeld een Buurtbusplus. Deze bus kan in verschillende gebieden een verschillende verschijningsvorm hebben. Ook in de stad (zie ontwikkelagenda).

Schematisch ziet dit er als volgt uit:



Redenen om het ontwikkelen van een maatwerkvervoerssysteem in twee aanbestedingen te vatten:

- Meer duidelijkheid over omvang van het maatwerkvervoer;
- Meer duidelijkheid over dagbesteding;
- Ervaring opdoen met samenvoeging doelgroepen;
- Ervaring opdoen met samenwerking;
- Tijd om organisatie goed op poten te zetten;
- Bestuurlijke inbedding en mandatering goed regelen;
- Tijdelijkheid van contracten, past mooi in elkaar;
- Zachte landing, warme overdracht;
- Iets meer duidelijkheid over succesfactoren centrales elders;
- Aanbesteding III is nieuwe concessie Midden Overijssel, keuzes/uitwisselingen mogelijk.

Toelichting aanbesteding I:

De aanbesteding die als eerste start is flexibel in omvang en biedt ruimte om bij of af te schalen. Naast wat er lokaal al is of wordt georganiseerd op bijvoorbeeld het vlak van vrijwilligersvervoer, wordt achtervang door professionele vervoerders ingekocht. Het betreft een groeiemodel naar een nieuw contract, waarin op den duur alle professionele vervoersstromen instromen. De regie en de planning komt te liggen bij de vervoerders. Uitkomst van de strategie- en bestekfase kan zijn dat er in verschillende gebieden gewerkt wordt met verschillende vervoerders. Zie ook ontwikkelagenda.

Gekozen wordt voor een traditionele aanbesteding met een beperkte consultatie van de markt. Provincie faciliteert deze aanbesteding. De gemeenten gaan in 2017 ook het beheer van de Provincie overnemen. Om dit te organiseren en om te zorgen voor een 'warme overdracht' zal in 2016 een project gestart worden door gemeenten en Provincie.

Tijdslijn aanbesteding I

Wie	Wat	Wanneer
Wethouders Gemeenten	Go/no go moment start aanbesteding I. Bepalen welke gemeenten participeren. Commitment uitspreken. Mandaat	4 november 2015
Projectgroep	Start formulering strategie (inhoud, eisen, volume, juiste prikkels)	November/december 2015
Colleges deelnemende gemeenten	Collegebesluit	Uiterlijk 15 december 2015
Projectteam	Uitwerken (voorstel) bestek en in besluitvorming brengen	Half februari 2016
Bestuurlijk overleg	Besluitvorming bestek	Eind februari 2016
Vervoerders	Offertefase	Eind april 2016
Projectteam	Offertes beoordelen	Mei/juni 2016
(mandaat?)	Gunning - tekenen contract	1 juli 2016
Vervoerders	Einde bezwaartermijn	21 juli 2016
Gemeenten, vrijwilligersorganisaties en Provincie	Afstemming/voorbereiding toegang en organisatie. Informeren inwoners.	Juni t/m december 2016
Vervoerders	Afstemming/voorbereiding ritplanning en -uitvoering	Juli t/m december 2016
Vervoerders	Start uitvoering	1 januari 2017
Gemeenten (SSC?) met ondersteuning Provincie	Contractbeheer	Vanaf 1 januari 2017

Toelichting aanbesteding II:

De voorbereiding voor deze 2^e aanbesteding start half 2016. Door bijvoorbeeld van de BVP aanpak gebruik te maken, wordt er nadrukkelijk samengewerkt aan nieuwe oplossingsrichtingen met de markt. De aanbesteding richt zich, bij het aflopen van contracttermijnen, op alle vervoersstromen die onder verantwoordelijkheid van de gemeente vallen. Een Regiecentrale kan een uitkomst zijn, maar dat hoeft niet. Aandachtspunt is om de rol van het Ommer Vervoersbureau helder te krijgen. Zij zijn de huidige aanbesteder van het leerlingenvoer. Bij de aanbesteding wordt de inbedding van de vrijwilligerssystemen betrokken en een relatie gelegd met het met OV (bijvoorbeeld de buurtbusplus).

Deze aanbesteding kent een doorlooptijd 2 jaar. Vanaf medio 2018 stromen de vervoersdiensten geleidelijk in (zie figuur op bladzijde 6).

Kwantitatieve analyse behoefte Wmo-vervoer

Regiotaxi

Gemeenten (met uitzondering van Zwolle) en Provincie bieden gezamenlijk vervoer aan in de vorm van de Regiotaxi. De ritten met de Regiotaxi bestaan formeel voor 20% OV en 80% uit Wmo (pas)vervoer. De Provincie Overijssel heeft aangegeven dat zij per 1 januari 2017 stopt met het OV deel van de Regiotaxi.

Overzicht vervoer Wmo-pashouders

Subregio's Regiotaxi	Gemeenten	Aantal Wmo-passen	Aantal Wmo-ritten in 2014	Budget gemeente 2014	Totaal eigen bijdrage reizigers	Netto kostprijs Gemeenten Wmo-deel Regiotaxi	Schatting kosten 'verkapt Wmo-deel' Regiotaxi
Vechtdal	Dalfsen	610	14.000	260.000	35.000		
	Hardenberg	2.672	4.715	689.364	90.135		
	Ommen	615	1.446	277.063	32.664		
<i>Subtotaal:</i>		3.897	20.161	1.226.427	157.799	1.035.000	310.500
Salland	Olst-Wijhe	494					
	Raalte	790					
	Deventer						
<i>Subtotaal:</i>		1.284	-	-	235.000	1.775.000	532.500
NW Overijssel	Kampen	1.100	35.857	780.000	70.157		
	Staphorst	165	3.549	75.475	20.491		
	Steenwijkerland	nvt					
	Zwartewaterland	407	4.619	138.000	14.000		
<i>Subtotaal:</i>		1.672	44.025	993.475	104.648	805.000	201.250
Geen Regiotaxi	Zwolle	4.680	125.000	1.900.000	186.000		

Toelichting gemeente Steenwijkerland:

In de gemeente Steenwijkerland krijgen 1.166 mensen een tegemoetkoming in de vervoerskosten. Zij organiseren daarmee zelf hun vervoer. Steenwijkerland kent vanuit de verschillende kernen een groot netwerk aan vrijwilligersvoorzieningen. De persoonlijke vervoersbudgetten met daarbij de vrije keuze voor vervoer en het aanbod aan vrijwilligersvervoerders in de gemeente functioneert naar tevredenheid

Toelichting 'verkapt Wmo-vervoer'

Uit analyse van de Provincie blijkt dat het OV-deel van de Regiotaxi voor meer dan de helft van de ritten mensen op vaste tijdstippen vervoert naar zorginstellingen. Dit lijkt voor een belangrijk deel te gaan om 'verkapt Wmo-vervoer'. Vanuit de aanname dat dit vervoer (gedeeltelijk) leidt tot Wmo-vervoersvragen bij de gemeenten is het de inschatting dat dit leidt tot een extra, netto gemeentelijke bijdrage van 25 tot 35 %. Daarbij is uitgegaan van de huidige situatie. Het verschil in opbrengst is verrekend (OV reizigers betalen meer).

Noot: In Salland is het aantal OV reizigers begin 2015 fors gedaald. Naar verwachting zal in Salland de extra netto bijdrage ook tussen de 25 en 35 % vallen.

Overzicht gebruik OV deel

Subregio's Regiotaxi	Gemeenten	Aantal OV ritten in 2014	Opbrengsten bijdrage OV	Netto bijdrage Provincie Regiotaxi	% OV naar zorgbestemmingen
Vechtdal	Dalfsen Hardenberg Ommen	13.470			
		47.815			
		15.101			
<i>Subtotaal:</i>		76.386	235.000	415.000	68%
Salland	Olst-Wijhe Raalte Deventer	19.745			
		30.020			
<i>Subtotaal:</i>		49.765	410.000	810.000	79%
NW Overijssel	Kampen Staphorst Steenwijkerland Zwartewaterland	5.241			
		1.317			
		8.341			
		3.432			
<i>Subtotaal:</i>		18.331	150.000	370.000	41%
Totaal:		144.482	795.000	1.595.000	

Indicatie 2017

In de periode november/december 2015 (strategiefase) zal er per gemeente diepgaander onderzoek gedaan worden naar de inschatting van de behoefte aan professioneel vervoer vanaf 1 januari 2017. Om een eerste indruk te geven van de trend en totale omvang van de aan te besteden vraag wordt hieronder een eerste indicatie gegeven door de adviseurs van de verschillende gemeenten.

Wmo-deel (exclusief dagbesteding)

Subregio's Regiotaxi	Gemeenten	Aantal Wmo-passen 2014	Prognose aantal Wmo-passen 2017	Aantal ritten in 2014	Prognose totaal aantal ritten 2017	Aantal ritten lokale oplossingen 2017	Aantal ritten professioneel vervoer 2017	Budget gemeente 2017	Totaal eigen bijdrage reizigers 2017	Totaal kostprijs Gemeenten professioneel vervoer	Schatting Verborgen Wmo-deel Regiotaxi
Vechtdal	Dalfsen Hardenberg Ommen	610		14.000				260.000	35.000		
		2.672		4.715				689.364	90.135		
		615		1.446				277.063	32.664		
<i>Subtotaal:</i>		3.897	-	20.161	-	-	1.226.427	157.799	1.035.000	310.500	
Salland	Olst-Wijhe Raalte Deventer	494									
		790									
<i>Subtotaal:</i>		1.284	-	-	-	-	-	235.000	1.775.000	532.500	
NW Overijssel	Kampen Staphorst Steenwijkerland Zwartewaterland	1.100		35.857				780.000	70.157		
		165		3.549				75.475	20.491		
		nvt	nvt				0				
		407		4.619				138.000	14.000		
<i>Subtotaal:</i>		1.672	-	44.025	-	-	993.475	104.648	805.000	201.250	
Geen Regiotaxi	Zwolle	4.680		125.000				1.900.000	186.000	1.900.000	186.000
Totaal:		11.533	-	189.186	-	-	0	4.119.902	683.447	5.515.000	1.230.250

Toelichting gemeente Steenwijkerland:

De gemeente Steenwijkerland houdt bij voorkeur vast aan de huidige werkwijze. De persoonlijke vervoersbudgetten met daarbij de vrije keuze voor vervoer en het aanbod aan vrijwilligersvervoerders in de gemeente functioneert naar tevredenheid. Steenwijkerland kent vanuit de verschillende kernen een groot netwerk aan vrijwilligersvoorzieningen. Aanvullend hierop bestaat er geen grote vervoersvraag na het wegvallen van de Regiotaxi. Het gaat in de huidige situatie om enkele ritten per

week die de regiotaxi t.b.v. de Wmo maakt. De inschatting is dat deze ritten door de vrijwilligersvervoerders opgevangen kunnen worden.

Toelichting gemeente Zwolle:

De gemeente Zwolle maakt geen gebruik van de Regiotaxi. Zij heeft zelfstandig het taxivervoer aanbesteed voor de Wmo-pashouders. De contracttermijn loopt af op 1 juli 2016. Het contract kan voor de periode van twee maal een jaar worden verlengd.

Leerlingenvervoer

Subregio's	Gemeenten	Aantal leerlingen 2014	Prognose aantal leerlingen 2017	Aantal ritten in 2014	Indicatie totaal aantal ritten 2017	Indicatie aantal ritten lokale oplossingen 2017	Indicatie aantal ritten professioneel vervoer 2017	Budget gemeente 2017
Vechtdal	Dalfsen	151	100		40.000		40.000	685.000
	Hardenberg	240	240		96.000		96.000	1.068.308
	Ommen	51	51		20.400		20.400	226.409
	<i>Subtotaal:</i>	<i>442</i>	<i>391</i>	<i>-</i>	<i>156.400</i>	<i>-</i>	<i>156.400</i>	<i>1.979.717</i>
Salland	Olst-Wijhe				-		-	
	Raalte				-		-	
	Deventer				-		-	
<i>Subtotaal:</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	
NW Overijssel	Kampen	380	380		152.000		152.000	
	Staphorst	127	127		50.800		50.800	
	Steenwijkerland	220	220		88.000		88.000	900.000
	Zwartewaterland	145	145		58.000		58.000	600.000
	<i>Subtotaal:</i>	<i>872</i>	<i>872</i>	<i>-</i>	<i>348.800</i>	<i>-</i>	<i>348.800</i>	<i>1.500.000</i>
	Zwolle	580	580		232.000		232.000	
<i>Totaal:</i>		<i>1.894</i>	<i>1.843</i>	<i>-</i>	<i>737.200</i>	<i>-</i>	<i>737.200</i>	<i>3.479.717</i>