

BIJLAGE 1: STAND VAN ZAKEN SOCIAAL VERVOER GEMEENTE DALFSEN

September 2017

In de commissievergadering van februari 2016 heeft u als Raad opiniërend gesproken over de toekomst van het Wmo vervoer. Daarbij heeft u het college een aantal aandachtspunten meegegeven, waaronder:

- Iedereen meedoen vanuit eigen kracht, voor zover dat mogelijk is;
- Afstemmen van vraag en aanbod, waarbij maatwerk mogelijk moet blijven;
- Zorg voor doelgroepenvervoer;
- Combinaties van vervoersstromen;
- Geen verdringing van regulier betaald werk door de inzet van vrijwilligers;
- Druk op vrijwilligersorganisaties moet niet te hoog worden;
- Bij aanbesteding ook kijken naar duurzaamheid, kwaliteit, kwaliteitsborging en termijnen;
- Communicatie (eerlijk, betrouwbaar, veel).

Deze notitie is bedoeld om de huidige stand van zaken te schetsen voor zowel het lokale vervoer als professionele maatwerkvervoer. Het gaat daarbij niet alleen om Wmo vervoer maar ook om andere vormen van sociaal vervoer waar de gemeente verantwoordelijkheid voor heeft.

INHOUDSOPGAVE

1) EIGEN KRACHT WAAR MOGELIJK

2) LOKAAL VERVOER

2.1 Lokale vervoersmogelijkheden gemeente Dalfsen

2.1.1. ANWB Automaatje

2.1.2 Haaloe Brengoe Nieuwleusen

2.1.3 Ondersteuning vrijwilligers

2.1.4 Kwaliteitscriteria

2.1.5 Verdringing regulier betaald werk

2.2 Plan van aanpak vraaggestuurd vervoer Landstede

3) PROFESSIONEEL MAATWERKVERVOER

3.1 Aanbesteding 1 – Mijn Taxi op Maat

3.1.1 Uitgangspunten nieuwe vervoerscontract

3.1.2 Nieuwe ritvormen

3.1.3 Ervaringen eerste kwartaal

3.2 Aanbesteding 2 – Combinaties vervoersstromen

3.2.1 Uitgangspunten

3.2.2 Gunning op waarde

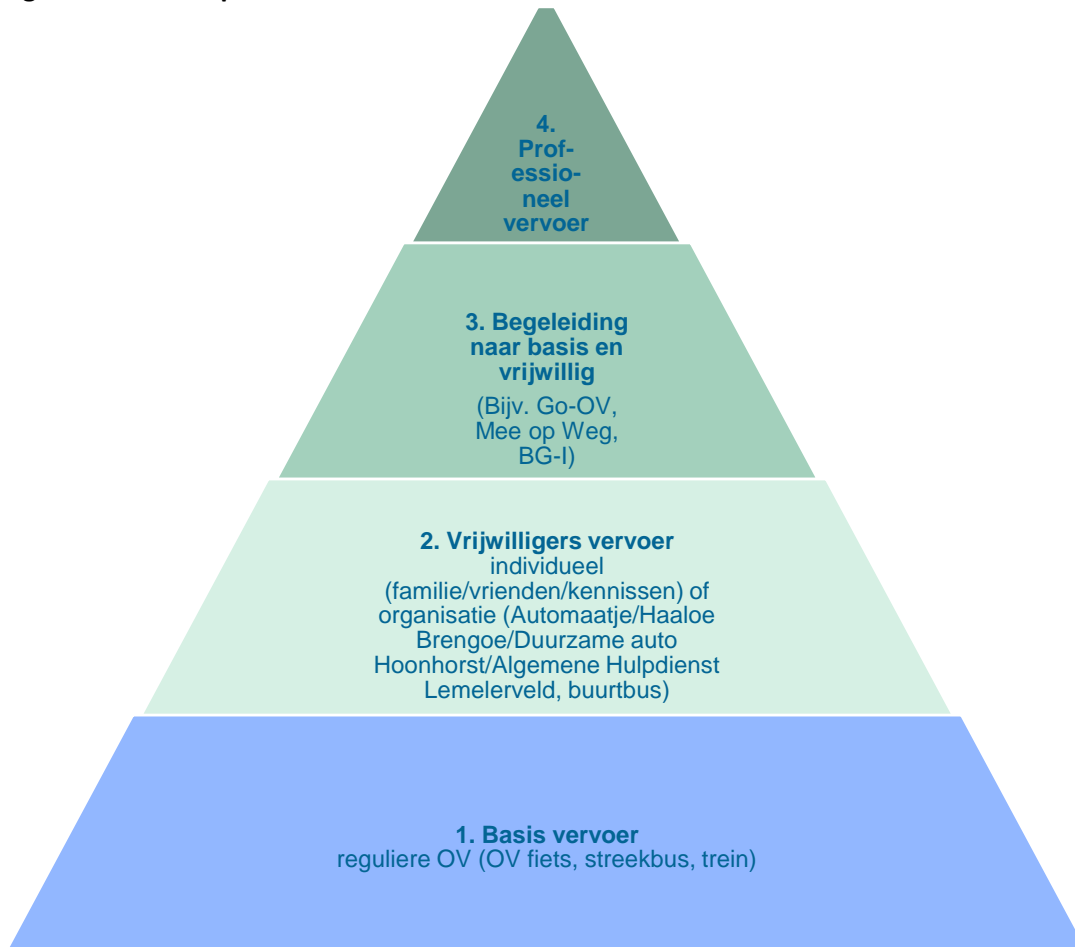
3.2.3 Planning en proces

1. EIGEN KRACHT WAAR MOGELIJK

Figuur 1 laat zien dat het uitgangspunt voor sociaal vervoer het gebruik maken van voorliggende lokale voorzieningen is. Dat start bij de basislaag bestaande uit het reguliere OV. De tweede laag bestaat uit het lokale vrijwilligersvervoer, dit kan zowel op individueel als organisatorisch niveau zijn. De laag die daarboven zit bestaat uit het begeleiden van reizigers van het professionele maatwerkvervoer naar het vrijwilligers of basisvervoer. De gemeente Dalfsen kent op dit moment geen initiatieven die zich richten op deze derde vervoerslaag. Het topje van de piramide bestaat uit de schil van professioneel maatwerkvervoer. Deze voorziening is er voor reizigers die geen mogelijkheid hebben om gebruik te maken van een van de andere drie lagen. De afgelopen periode is

als gevolg van het wegvallen van de Regiotaxi als voorziening in de basislaag, de laag van het vrijwilligers vervoer sterk ontwikkeld.

Figuur 1: vervoerspiramide



2. LOKAAL VERVOER

2.1 Lokale vervoersmogelijkheden gemeente Dalfsen

Een van de uitgangspunten van de regionale vervoersvoorziening IJssel-Vecht+ is 'Lokaal wat lokaal kan, regionaal waar dat meerwaarde heeft'. Begin 2017 heeft de provincie Overijssel de website www.ikwilvervoer.nl geïnitieerd. Deze website geeft een overzicht van vervoersmogelijkheden binnen verschillende gemeenten. Ook de gemeente Dalfsen is aangesloten bij deze website. Het lokale aanbod aan vervoersmogelijkheden voor zowel openbaar vervoer als sociaal vervoer in de gemeente Dalfsen wordt weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: lokaal aanbod vervoersmogelijkheden gemeente Dalfsen

Aanbieder	Vervoersoptie
Basis vervoer	
NS	OV- fiets
Arriva	Arriva Vechtdallijnen
Syntus	Syntus Overijssel busvervoer

Vrijwilligersvervoer Vechtdal breed	
Vereniging buurtbus Vechtdal	Buurtbus Vechtdal (lijn 591), buurtbus Vilsteren (lijn 568)
Stichting Boodschappen bus Vechtdal	Stichting Boodschappen bus Vechtdal
Vrijwilligersvervoer lokaal	
Nieuwleusen Synergie	Haaloe Brengoe
Landstede Welzijn, ANWB & gemeente Dalfsen	ANWB Automaatje Dalfsen
Vrijwilligers, gemeente Dalfsen en provincie Overijssel	Liften Lemelerveld
Stichting Welzijn Ouderen Lemelerveld, Algemene Hulpdienst Lemelerveld	Vervoersdienst 'Graag gedaan' Lemelerveld
Duurzaam Hoonhorst	Duurzame Dorpsauto

In het bovenstaande overzicht is het principe 'lokaal wat lokaal kan' duidelijk terug te zien. Ten opzichte van februari 2016 zijn er zowel in Dalfsen als Nieuwleusen professionele lokale vervoersinitiatieven ontplooit, het AutoMaatje in Dalfsen en Haaloe Brengoe in Nieuwleusen. Daarnaast is in de kern Lemelerveld de lokale vervoersdienst 'Graag gedaan' actief en wordt in Hoonhorst gebruik gemaakt van de duurzame dorpsauto om in de lokale vervoersbehoefte te voorzien.

2.1.1. ANWB Automaatje

ANWB Automaatje is een vervoersservice waarbij vrijwilligers minder mobiele plaatsgenoten op verzoek vervoeren in alle kernen van de gemeente Dalfsen. Vrijwillige chauffeurs gebruiken daarvoor hun eigen auto. De gebruikers betalen een kleine onkostenvergoeding van €0,30 per kilometer per rit aan de vrijwilliger. Het ANWB Automaatje is gestart met 12 chauffeurs en 3 gebruikers en is t/m eind juni gegroeid naar 24 chauffeurs en 48 gebruikers. De vervoersvragen daarbij zijn divers: wekelijkse boodschappen, ziekenhuisbezoek, medische afspraken, bezoek familie, kapper en/of horeca. Naast voorzien in een vervoersbehoefte voorziet ANWB Automaatje in het tegengaan van eenzaamheid. Een vervoersvraag wordt gematched met een chauffeur, onderweg komen er gesprekken op gang en worden er zo nu en dan zelfs kleine hand en spandiensten verricht.

2.1.2. Haaloe Brengoe Nieuwleusen

Haaloe Brengoe is opgericht voor inwoners van Nieuwleusen die zelf geen of onvoldoende vervoersmogelijkheden hebben. Vrijwillige chauffeurs verzorgen het vervoer met hun eigen auto en krijgen hier een onkostenvergoeding voor betaald van €0,30 cent per kilometer per rit die door de passagiers rechtstreeks aan de chauffeur wordt betaald. Haaloe Brengoe beschikt naast een coördinator over een 12-tal vrijwillige chauffeurs. De wijze van werken is nagenoeg identiek aan de werkwijze van Auto Maatje van de ANWB. Gemiddeld vinden er zo'n 8 ritten per week plaats. Zowel Haaloe Brengoe als Auto Maatje hebben geen mogelijkheden voor aangepast vervoer vanwege het ontbreken van een rolstoelbus.

2.1.3 Ondersteuning vrijwilligers

Om te voorkomen dat de druk op vrijwilligersorganisaties te hoog wordt, is de gemeente Dalfsen niet actief betrokken bij de vrijwillige vervoersdiensten. Uitgangspunt is dat de grenzen van de vervoersbehoefte door de vrijwilligers zelf worden bepaald. Waar nodig faciliteert de gemeente vrijwilligers door bijvoorbeeld een bijdrage in de onkostenvergoeding en het vergoeden van Verklaringen Omtrent Gedrag (VOG). Waar mogelijk ondersteunt de vrijwilligersmakelaar van de gemeente organisaties om het aantal vrijwilligers te behouden en uit te bouwen.

2.1.4 Kwaliteitscriteria

Chauffeurs van lokale vervoersinitiatieven dienen in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs B en mogen geen medicijnen of andere stimulerende middelen gebruiken die de rijvaardigheid beïnvloeden. Daarnaast dienen de auto's waarmee vervoerd wordt in goede staat te zijn, te zijn verzekerd en APK gekeurd. Voor inzittenden moet er een inzittendenverzekering afgesloten zijn en chauffeurs dienen in het bezit te zijn van een Verklaring Omtrent Gedrag.

2.1.5 Verdringing regulier betaald werk

Ten aanzien van het aandachtspunt dat u als Raad meegegeven hebt met betrekking tot verdringing van regulier betaald werk door de inzet van vrijwilligers, heeft de brancheorganisatie Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) aangegeven geen moeite te hebben met het project AutoMaatje: *“Noch de ANWB noch de vrijwillige chauffeurs verdienen eraan. De tegemoetkoming van 30 cent per kilometer die vrijwilligers in hun autokosten krijgen is minder dan de optelsom van de variabele kosten van een auto. Ze blijft daarmee binnen de wettelijke spelregels die in ons land voor vrijwilligersvervoer gelden”*. Vanwege het feit dat de andere lokale initiatieven kleinschaliger opgezet zijn dan het project AutoMaatje van de ANWB verwachten wij ook daar in de toekomst geen problemen met betrekking tot verdringing van regulier betaald werk. Er blijft immers altijd een groep inwoners gebruik maken van het professioneel maatwerkvervoer dat niet geboden kan worden door vrijwillige vervoersinitiatieven.

2. 2 Plan van aanpak vraaggestuurd vervoer Landstede

Vanuit het aandachtspunt om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen is in maart 2016 aan Landstede Welzijn de opdracht voor het schrijven van een plan van aanpak naar vraaggestuurd vervoer neergelegd. Het onderzoek is uitgezet om te kijken op welke manier een (door vrijwilligers vorm gegeven) vervoersnetwerk kan worden opgezet in de gemeente Dalfsen. Dit vanwege de beëindiging van de Regiotaxi door de provincie Overijssel per 1 januari 2017 en de behoefte aan een lokaal vervoersnetwerk om eventuele hiaten te ondervangen. Bijlage 2 omvat het plan van aanpak dat voortgekomen is uit deze opdracht. De vijf oplossingsrichtingen aan de gemeente die hierin geschetst zijn betreffen:

- 1) Versterken van eigen kracht;
- 2) Stimuleren lokale vervoersinitiatieven;
- 3) Het bundelen van (doelgroepen)vervoer;
- 4) Samenwerking van vrijwilligers met professionele vervoersorganisatie;
- 5) Overige oplossingsrichtingen (wijk- buurtgericht werken, passend aanbod dichtbij cliënten organiseren).

Aan een aantal oplossingsrichtingen zijn in het plan van aanpak acties gekoppeld. Omdat deze notitie bedoeld is als informerend stuk over de huidige stand van zaken , wordt in tabel 2 bij elke actie de huidige stand van zaken geschetst.

Tabel 2: acties voortkomend uit het plan van aanpak en de huidige stand van zaken

1. Versterken eigen kracht	
Actie	Huidige stand van zaken
Herbezien van criteria en procedure voor vervoersindicatie.	Door consultants geïmplementeerd als aandachtspunt bij gesprek voor verzoek Wmo-pas en indicatie vervoer dagbesteding.
In beeld brengen van in te zetten middelen voor het versterken eigen kracht.	Middelen zijn voor handen bij consultants en worden aangereikt in een gesprek voor verzoek Wmo-pas en indicatie vervoer dagbesteding.

2. Stimuleren lokale vervoersinitiatieven	
Actie	Huidige stand van zaken
Algemene Hulpdienst Lemelerveld zoekt uitbreiding van vrijwilligerspool voor vervoersdienst Graag Gedaan.	De vervoersdienst Graag Gedaan van de Algemene Hulpdienst Lemelerveld is er voor inwoners van de kern Lemelerveld. Het aantal vrijwilligers (11) is voor de huidige situatie voldoende maar voor een grootschaligere aanpak niet. Daarnaast blijft het aantrekken van jongere vrijwilligers een zorg. Jaarlijks vinden er zo'n 250 ritten plaats.
Landstede Welzijn Ouderen Dalfsen zoekt vrijwilligers die bereid zijn kwetsbare burgers met de eigen auto te vervoeren.	Per 14 februari 2017 is ANWB Automaatje gestart voor inwoners van de gemeente Dalfsen. Op dit moment zijn er 24 vrijwillige chauffeurs voor Automaatje. Vanaf de start t/m eind juni zijn er 186 ritten uitgevoerd.
Synergie Nieuwleusen zoekt vrijwilligers voor het opzetten van een lokale vervoersservice.	Per 1 maart 2017 is de vervoersdienst 'Haaloe Brengoe' van Nieuwleusen Synergie gestart voor inwoners van de kern Nieuwleusen. Er zijn op dit moment 12 vrijwillige chauffeurs en er vinden gemiddeld 8 ritten per week plaats.
3. Bundeling doelgroepenvervoer	
Actie	Huidige stand van zaken
SWOL/Landstede inventariseert bij zorgboerderijen en zorginstellingen in Lemelerveld de bereidheid tot samenwerking, vervoersstromen en beschikbaar vervoersmaterieel/vrijwilligers.	Van de 17 zorginstaties die zijn benaderd zijn 5 vervoersbewegingen geïnventariseerd, is 1 vragenlijst teruggestuurd en zijn 2 reacties voortgekomen. De meeste zorgaanbieders hebben zelf het vervoer geregeld. Vanwege de grote vervoersstromen kunnen er vooral bij grotere zorginstellingen problemen ontstaan. Een optie zou kunnen zijn om bij de provincie een subsidie aan te vragen voor een gezamenlijk busje zodat meerdere instellingen/zorgboeren hier gebruik van kunnen maken. Tegelijkertijd geven zorgorganisaties aan geen behoefte te hebben aan een gedeeltelijke bus omdat de bus ook voor andere doeleinden wordt ingezet (boodschappen).
4. Inzet vrijwilligers	
Actie	Huidige stand van zaken
Landstede verzamelt informatie en stelt een voorstel op voor de regelgeving omtrent de inzet van vrijwilligers in vervoer in de gemeente Dalfsen.	Door de komst van ANWB AutoMaatje is dit voorstel er niet gekomen. Wel verzorgt de ANWB kwaliteitsaudits, begeleiding en uitwisseling van 'best practices'.
Communicatie	
Actie	Huidige stand van zaken
Uitbrengen special over vervoer en mobiliteit in lokale media.	De special vervoer en mobiliteit is nog niet uitgebracht omdat veel initiatieven nog in ontwikkeling waren. Het voornemen is om deze special uit te brengen op het moment dat alle uitgangspunten van aanbesteding 2 van het

	maatwerkvervoer helder zijn en de juiste informatie naar buiten gebracht kan worden.
Informereren Wmo-pashouders over beëindigen Regiotaxi OV-deel.	Wmo pashouders zijn meerdere malen per brief geïnformeerd over de veranderingen van de Regiotaxi. Daarnaast zijn er in alle drie de kernen Dalfsen, Nieuwleusen en Lemelerveld twee inloopsprekuren gehouden ten aanzien van de veranderingen van de Regiotaxi naar Mijn TOM (Taxi Op Maat) die door inwoners goed bezocht zijn.
Aanschrijven instellingen, zorgboerderijen en maatschappelijke organisaties i.v.m. de inventarisatie.	Dit onderzoek is uitgevoerd door Landstede Welzijn in samenwerking met SWOL.
Informereren cliënten dagbesteding met vervoersindicatie over ontwikkelingen.	Cliënten met een indicatie dagbesteding hebben een brief ontvangen met daarin informatie over de veranderingen en het stoppen van de Regiotaxi. Daarnaast zijn verschillende zorgorganisaties telefonisch benaderd door de gemeente met het verzoek namen door te geven van reizigers die met de Regiotaxi naar de dagbesteding kwamen. Deze reizigers zijn vervolgens telefonisch benaderd en waar nodig is aan deze cliënten een indicatie vervoer voor dagbesteding verstrekt.

3. PROFESSIONEEL MAATWERKVERVOER

Het topje van de vervoerspiramide bestaat uit het professionele maatwerkvervoer - de zorg voor doelgroepenvervoer. Er blijft altijd een groep inwoners in de gemeente waarvoor het niet mogelijk is om met het reguliere of vrijwilligersvervoer te reizen. De gemeente Dalfsen heeft een wettelijke taak (Wmo, onderwijswet, jeugdwet) om vervoer te regelen voor inwoners die niet op eigen kracht of met hulp van anderen in een vervoersbehoefte kunnen voorzien.

3.1 Aanbesteding 1 – Mijn Taxi op Maat

De eerste aanbesteding voor het professionele maatwerkvervoer die voortkomt uit de regionale vervoersvoorziening regio IJssel-Vecht + betreft de aanbesteding voor het Wmo sociaal vervoer. Het contract met de Regiotaxi is door de Provincie Overijssel op 1 januari 2017 beëindigd. De gemeenten Dalfsen, Olst-Wijhe, Ommen, Hardenberg, Staphorst en Zwartewaterland hebben daarom voor een periode van 2.5 jaar een contract afgesloten met Vervoersmanagement Noord Nederland (VMNN) waarvan het contract per 1 januari 2017 is ingegaan. Vanaf dat moment is het Wmo sociaal vervoer "Mijn Taxi op Maat" geworden. Alle Wmo pashouders hebben in de gemeente Dalfsen hun vervoersvoorziening behouden. Het vervoer blijft vervoer van deur tot deur en ritten van Wmo pashouders kunnen gecombineerd worden met ritten van andere Wmo pashouders binnen het vervoersgebied van de deelnemende gemeenten.

3.1.1 Uitgangspunten nieuwe vervoerscontract

Het uitgangspunt voor de eerste aanbesteding is het creëren van een effectief en efficiënt vervoerssysteem voor doelgroepen. De vervoerder wordt in staat gesteld om meer combinaties te kunnen maken door het bieden van een variatie aan ritvormen met daaraan gekoppeld verschillende serviceniveaus. De deelnemende gemeenten ontvangen in ruil daarvoor een scherp vervoerstarief en

een hoge kwaliteit van vervoer. De gemeente Dalfsen bepaalt samen met de andere deelnemende gemeenten met name het resultaat, de vervoerder wordt daarbij grotendeels in staat gesteld om zelf te bepalen op welke wijze het resultaat behaald wordt. De verhouding tussen opdrachtgever (gemeenten) en opdrachtnemer (vervoerder) kenmerkt zich daardoor als een vorm van partnerschap. De vervoerder en de opdrachtgevers worden uitgedaagd om zowel tijdens de aanbesteding als gedurende het contract met verbeteringen te komen. Deze proactieve houding komt ten goede aan zowel de klant, de vervoerder als de opdrachtgevers.

3.1.2 Nieuwe ritvormen

Een belangrijk verschil bij ‘Mijn Taxi op Maat’ ten opzichte van het vervoer met de Regiotaxi zijn de verschillende ritvormen met daaraan gekoppeld verschillende tarieven. Deze ritvormen zijn er vanuit de gedachte dat op deze manier een effectief en efficiënt vervoerssysteem tot stand kan komen.

Budgetrit

De budgetrit is een combirit die elke dag door VMNN wordt samengesteld op basis van de vraag van de passagiers. Reizigers reserveren minimaal 18 uur van tevoren en geven aan hoe laat ze opgehaald willen worden. De voorkeurstijd valt binnen een blok van 3 uur waardoor de vervoerder meer tijd heeft om te combineren. De vervoerder bepaalt wat de ophaaltijd wordt. Uiterlijk 6 uur van tevoren wordt de reiziger telefonisch ingelicht over de definitieve ophaaltijd. De ophaaltijd is ook echt de ophaaltijd. Reizigers hoeven geen rekening te houden met een kwartier voor of na als tijdsmarge.

Rit

De reiziger reserveert minimaal een uur van tevoren en geeft de gewenste ophaaltijd aan. De vervoerder zorgt ervoor dat de reiziger maximaal een kwartier voor of na deze tijd opgehaald wordt.

Rit op aankomsttijd

De reiziger reserveert minimaal een uur van tevoren en geeft de gewenste aankomsttijd aan. De vervoerder zorgt ervoor dat de reiziger maximaal een kwartier voor de tijd op de gewenste aankomstbestemming is.

Prioriteitsrit

De reiziger reserveert minimaal twee uur van tevoren en geeft de gewenste aankomsttijd aan. De marge van maximaal een kwartier voor of na deze tijd geldt niet.

Prioriteitsrit openbaar vervoer (OV)

Deze ritvorm verzekert reizigers van aansluiting op het OV. De reiziger reserveert ook deze rit minimaal twee uur van tevoren. De marge voor of na deze tijd geldt niet.

De tarieven die de pashouder betaald als eigen bijdrage betreffen:

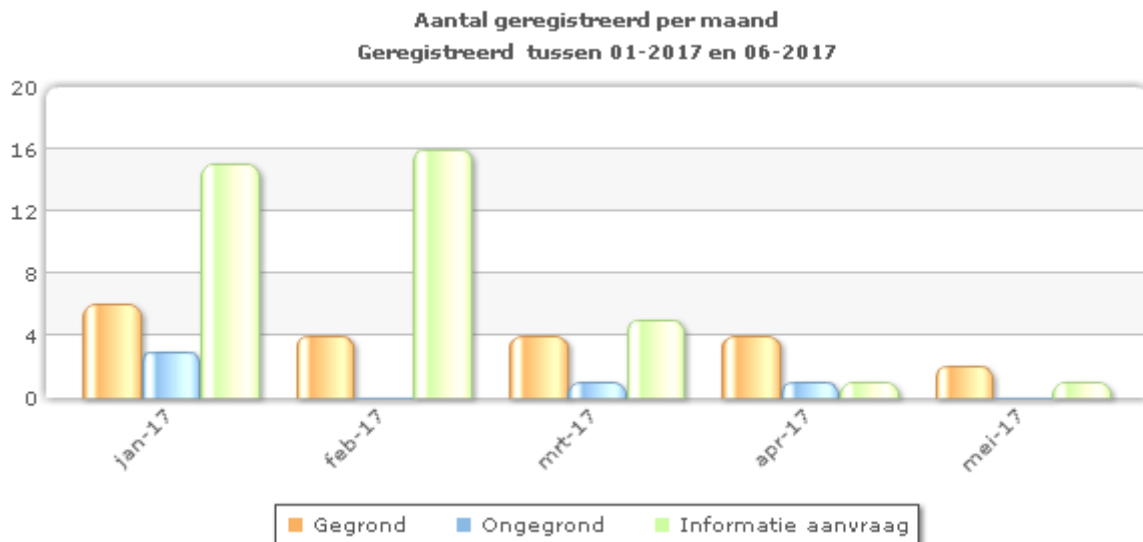
Ritlengte *	Budgetrit	Rit en rit met aankomstgarantie	Prioriteitsrit en Prioriteitsrit OV
0 t/m 4 kilometer	€ 1,50	€ 2,25	€ 7,50
5 t/m 8 kilometer	€ 2,00	€ 3,00	€ 12,50
9 t/m 12 kilometer	€ 2,50	€ 3,75	€ 17,50
13 t/m 16 kilometer	€ 3,00	€ 4,50	€ 22,50
17 t/m 20 kilometer	€ 3,50	€ 5,25	€ 27,50
21 t/m 25 kilometer	€ 4,00	€ 6,00	€ 32,50

3.1.3 Ervaringen eerste kwartaal

In het eerste kwartaal van 2017 zijn er in de gemeente Dalfsen 2440 ritten gereden met een totaal aantal kilometers van 21.075. Het gebruik van het vervoer is op werkdagen ongeveer 30% hoger dan in het weekend. Het zwaartepunt van de vervoersvraag ligt qua tijdstip tussen 09:00-21:00 uur. Van het totaal aantal ritten wordt ruim 98% binnen het afgesproken ophaal en afzettijdstip gereden. Van de 2440 ritten zijn 79 ritten geboekt als budgetrit. Slechts 4,5% van het totaal aantal ritten (21.735) in het vervoersgebied van deelnemende gemeenten betreft een budgetrit. Drie primaire oorzaken daarvoor betreffen:

- De budgetrit wijkt af van de wijze waarop ritten werden georganiseerd en uitgevoerd voor 1-1-2017;
 - De budgetrit sluit niet aan bij de vervoersbehoefte van inwoners. Met name het feit dat mensen niet zelf kunnen bepalen wanneer ze precies worden opgehaald is onwenselijk;
 - Voor veel terugritten is het niet mogelijk om van tevoren aan te geven hoe laat iemand terug wenst te reizen. De budgetrit kan daarom vaak niet als terugrit geboekt worden.
- Om de budgetrit alsnog aantrekkelijk te maken is het tarief vanaf april verlaagd met 50%, pashouders zijn hierover per brief actief geïnformeerd. Daarnaast is up to date informatie beschikbaar via de website www.mijntaxiopmaat.nl.

De klachtregistratie voor mijn Taxi Op Maat is belegd bij een externe partij die gemeenten middels een digitaal systeem inzicht geeft in de klachtregistratie en afhandeling. Figuur 2 geeft het overzicht van binnengekomen klachten vanuit de gemeente Dalfsen weer voor de maanden januari t/m mei 2017.



Figuur 2: klachtenoverzicht Mijn Taxi op Maat gemeente Dalfsen

Daarbij is te zien dat met name in de eerste twee maanden veel klachten geen klacht maar informatieaanvraag betroffen. Verder is te zien dat het aantal gegronde klachten gedurende de tijd afloopt. De meeste klachten komen binnen via het klachtennummer dat actief gecommuniceerd is richting pashouders en op de pas van de klant staat. Af en toe komt een klacht binnen via het samendoen loket van de gemeente Dalfsen. De medewerkers van het loket zijn meegenomen in de veranderingen naar "Mijn Taxi op Maat" en kunnen cliënten daarvoor veelal goed te woord staan en de klacht waar mogelijk afhandelen.

3.2 Aanbesteding 2 – Combinaties vervoersstromen

De tweede aanbesteding geeft verder vorm aan de vervoersvoorziening regio IJssel-Vecht+ door het bieden van een totaalpakket aan vervoersoplossingen voor inwoners die niet op eigen kracht of met hulp van anderen in staat zijn te reizen. Binnen deze aanbesteding worden de vervoersstromen die onder gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen geïntegreerd. De voorbereidingen voor de tweede aanbesteding zijn op het moment van schrijven in volle gang. De tweede aanbesteding heeft betrekking op het verrichten van maatwerkvervoer voor de gemeenten Olst-Wijhe, Dalfsen, Ommen, Hardenberg, Zwartewaterland, Staphorst, Kampen en Zwolle. Daarbij is een verdeling in de volgende percelen gemaakt:

- Perceel 1: Zwolle
- Perceel 2: Olst-Wijhe, Ommen, Dalfsen, Hardenberg
- Perceel 3: Kampen, Staphorst en Zwartewaterland.

Om het vormen van een monopolie tegen te gaan mag de vervoerder maximaal op twee van de drie percelen inschrijven. Voor de gemeente Dalfsen gaat het nieuwe vervoerscontract in per 1 augustus 2019 voor zowel Wmo sociaal vervoer, Wmo dagbestedingsvervoer, Leerlingenvervoer als jeugdvervoer. In de aanbesteding wordt een onderscheid gemaakt tussen incidenteel vervoer (Wmo sociaal) en structureel vervoer (Wmo dagbesteding, jeugdvervoer, leerlingenvervoer). Het voornemen is om de eigen bijdrage voor de Wmo sociaal reizigers te baseren op het OV chipkaarttarief voor de bus. Binnen deze aanbesteding zal een onderscheid worden gemaakt tussen eigen bijdrages voor spits- en dal periodes om de combineerbaarheid te vergroten. Structurele ritten mogen gecombineerd worden met incidentele ritten mits de planning van de structurele rit en de veiligheid/rust tijdens de rit niet verstoord wordt. De gemeenten hebben ervoor gekozen om voor een langere periode van 4 jaar aan te besteden om vervoerders de kans te bieden om te komen tot een integraal vervoerssysteem, zekerheid voor chauffeurs te generen en te kunnen investeren in duurzame voertuigen. Na deze periode kan per perceel besloten worden of de overeenkomst verlengd wordt voor de duur van maximaal 2 keer 2 jaar.

3.2.1 Uitgangspunten aanbesteding

In de tweede aanbesteding zal zoveel mogelijk worden ingespeeld op de mogelijkheden die bundeling van vervoersstromen met zich meebrengt. Er wordt gezocht naar een balans tussen efficiënt vervoer, verhoging van kwaliteit en stimulering van de ontwikkeling van een meer integrale aanpak van vervoer, zowel lokaal als regionaal. Flexibiliteit is het uitgangspunt binnen het programma van eisen waarbij zoveel mogelijk ruimte wordt gecreëerd om aan te sluiten bij de vraag naar vervoer en om ruimte te geven aan initiatieven uit de samenleving. Het doel is een effectief vervoersnetwerk inclusief vrijwilligersinitiatieven en openbaar vervoer. In de voorbereiding van de tweede aanbesteding hebben gemeenten gezamenlijk de uitgangspunten voor de aanbesteding bepaald, te weten:

- Eenvoud in inkoopsystematiek, communicatie en beheer;
- Combinatie van vervoer;
- Kwaliteit boven prijs;
- Eerlijke verdeling gemeentelijke lasten;
- Stiptheid van vervoer;
- Ruimte voor maatwerk;
- Flexibiliteit en ruimte voor innovatie;
- Ruimte voor vrijwilligersvervoer;
- Duurzaamheid.

De uitgangspunten zijn vertaald naar een programma van eisen waarin bovenstaande uitgangspunten op meerdere plekken terugkomen.

3.2.2 *Gunning op waarde*

Er wordt gegund op basis van waarde, bestaande uit de inschrijfprijs minus de totale waarde op het gunningscriterium kwaliteit. Kwaliteit wordt daarbij gemeten aan de hand van:

- 1- een plan van aanpak;
- 2- een implementatieplan;
- 3- het percentage duurzame voertuigen dat wordt ingezet.

In het plan van aanpak wordt van de vervoerder gevraagd om aandacht te schenken aan de maximale aansluiting op OV en vrijwilligersvervoer, communicatie met daarbij het bieden van real life ophaal- en aankomsttijden, innovatie doorontwikkeling en het in kaart brengen van hoe om te gaan met de top 5 risico's die door de opdrachtgevers benoemd zijn.

Bij gunning op prijs wordt een onderscheid gemaakt in:

- 1- Incidentele ritten: kostprijs per declarabele reizigerskilometer;
- 2- Structurele ritten: maandprijs per reiziger lokaal vervoer (80/60/40/20%);
- 3- Bovenlokaal vervoer: prijs per reiziger per reizigerskilometer, afrekening maand.

3.2.3 *Planning en proces*

September 2017	Publicatie aanbesteding op Tendersnet
November 2017	Voorlopige gunning vervoer
December 2017	Definitieve gunning vervoer
Augustus 2018	Start aanbesteding 2 gemeenten Ommen, Hardenberg (Leerlingenvervoer, jeugd, dagbesteding), Zwolle (alles), Kampen (alles)
Augustus 2019	Start aanbesteding 2 gemeenten Ommen, Hardenberg (Wmo sociaal), Olst-Wijhe (alles), Dalfsen (alles), Staphorst (alles), Zwartewaterland (alles)