



Gemeente Rotterdam

Inkoop Rotterdams Doelgroepenvervoer



Doelgroepenvervoer (DGV)

Gemeentelijk DGV

Collectief aanvullend vervoer (Wmo)

= sociaal recreatief vervoer samen

Dagbesteding (Wmo)

= Ouderen, ggz/ groepsritten

Jeugdhulp vervoer (Jeugdwet)

= naar daghulp

Leerlingenvervoer (uitvoering landelijke wetten)

Woon-werk vervoer (Participatiewet en
Wet Sociale Werkvoorziening)

Het meeste doelgroepenvervoer valt onder
verantwoordelijkheid van de gemeente

+ Gym- en zwemvervoer

Overig DGV

Zittend Ziekenvervoer

(vanuit de zorgverzekeringswet)

Valys

(= bovenregionaal vervoer, Min. VWS)

Dagbesteding en behandeling (Wlz)

Overig Sociaal vervoer

Vrijwilligersvervoer (bv. wijkbus)

Vrijwilligersvervoer buurtbus

(=aanvullend Ov)

Gratis Ov voor kinderen en ouderen,
e.a.

Inkoopstrategie 2018

Van 7 separate naar 1 all-in contract

Doelen: Langer thuis, tegen vereenzaming, Duurzaamheid, Social Return

Goed werkgeverschap

Opdrachtgeverschap centraal naar gemeente

(aanbieders dagbesteding vervoerden voorheen zelf)

Eén vervoerder voor de hele opdracht

Lange contracttermijn (7 jaar), doel: partnerschap

Eén samengestelde KPI: klanttevredenheid

(stiptheid, chauffeursrating, beoordeling e.a monden uit in één KPI)

Continu-KTO door onderzoeksbureau

Lumpsum financiering met vast (95%) en variabel deel (5%) obv KTO

Start transitie: van fossiel naar elektrisch

Trevvel Samen & Trevvel Route

Grove planning *uitgaand van een "klassieke" inkoop*

- Voorbereidingen
Evaluatie, inkoopstrategie en aanbestedingsstukken
(2023, 3^{de} en 4^{de} kwartaal)
- Aanbestedingsprocedure
Publiceren, Nota van Inlichtingen, Inschrijven, Beoordelen
(2024, 1^{ste} tot 3^{de} kwartaal)
- Implementeren
Contractvoorwaarden en processen inrichten
Zo nodig materieel en personeel aantrekken, processen inrichten door de vervoerder
(2024, 3^{de} t/m 4^{de} kwartaal)
- Start overeenkomst
2025

Tendensen en ontwikkelingen

- Gemeenten doen het elk op hun eigen manier

Diverse werkwijzen: Integraal vs separaat per perceel/doelgroep

Eén vervoerder vs meerdere vervoerders

Regiecentrales voor Wmo-vervoer

Voor dagbesteding en daghulp: opdrachtgeverschap vaak bij zorgaanbieders

Divers in bekostiging: afrekenen per taak, cliënt, km, uur

Pogingen om Wmo-vervoer te integreren met OV

Alle keuzes hebben voor- en nadelen, geen alleenzalmakende werkwijze

- Enkele tendensen

Schaalvergroting vervoerders

Chauffeurstekort en ze voldoen niet altijd aan kwalificaties (bv. onvoldoende Nederlandskundig)

Flinke kostenstijgingen (lonen, brandstof, duurzaamheidsopgave)

Gemeenten werken aan vervoersoplossingen anders dan de taxi (OV, vrijwilligers etc)

Gooi- en Eemland: wmo- en leerlingenvervoer in eigen beheer (inbesteden)

Heerenveen: wmo-vervoer middels open house

Dilemma's (1 & 2) ?

1. Schaarste

Stijgende vraag & complexiteit (*bv. dubbele vergrijzing*)

Structureel tekort aan taxichauffeurs

Taxivervoer overvraagd en overbelast:

Betaalbaarheid in het geding (*13,7% kostenstijging in 2023*)

➔ Hoe managen we de schaarste?

2. Servicelevel dienstverlening vs grenzen maakbaarheid

Hoge druk vs te weinig chauffeurs in de spijstijden

Duurzaamheidsopgave (autoluw, van 50 -> 30km, elektrisch)

➔ Welk niveau van dienstverlening moet de gemeente garanderen, gegeven de schaarste?

Dilemma's (3)

3. Hoe kan de gemeente de vervoerder sturen tot optimale prestaties?

Principe: geldelijke beloning om te sturen op verbetering prestaties

Voorheen: klassiek handhaven (bonus/malus)

op KPI's als stiptheid, telefonische bereikbaarheid, klachten etc

Heden: één centrale KPI

afhankelijk van dit KPI-cijfer betaalt gemeente 0- 5% van de contractsom uit.

Dilemma's (4)

4. Opdrachtgevers- & opdrachtnemerschap

Eén opdrachtnemer	Meer opdrachtnemers
+ optimaal benutten personeel & materieel	- capaciteit wordt niet optimaal ingezet
+ maakt delegeren van taken mogelijk, minder contractmanagement nodig	- minder delegeren, meer contracten, meer afstemming, meer contractmanagement nodig
+ goed werkgeverschap mogelijk, ruimte voor personen met afstand tot arbeidsmarkt	- kleine contracten beperken stimulans voor goed werkgeverschap
+ één loket voor Rotterdammer	- meer loketten voor Rotterdammer
	- risico op weinig inschrijvingen voor leerlingen- en jeugdwetvervoer
- afhankelijkheid van één partij = kwetsbaar, beperkt acteren van opdrachtgever	+ alternatieve oplossingen bij slecht presteren
- grote organisatie, groot volume creëert afstand, niet alert acteren op tekortkomingen	+ kleiner volume, kleinere organisatie die directer acteert op tekortkomingen

Dilemma's (4)

Inbesteden

Afwegingen (+ en -)

- + alles zelf in de hand, direct acteren, beter sturen op prestaties
- + betere arbeidsvoorwaarden (beter betalen -> chauffeurs behouden)
- + niet meer aanbesteden geeft rust & ruimte
-
- wringt met principe van regiegemeente
- duurder (er is nu al een financieringstekort)
- veel afbreukrisico's: voldoende personeel, ict, sterk oplopende kosten
- gemeenten hebben niet de expertise om taxibedrijf te runnen
- geen synergie met ander taxivervoer