



Voor u ligt het rapport "Kerncijfers Zorgvervoer 2022," samengesteld door Panteia in opdracht van het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM).

Dit rapport is tot stand gekomen om te voldoen aan de behoefte van opdrachtgevers, beleidsmakers, etc. naar een diepgaander inzicht in de kerngegevens van de sector Zorgvervoer.

In deze verslaglegging vindt u informatie over onder andere de (gemiddelde) omzet en het resultaat, het gemiddeld aantal gereden kilometers en de inzeturen per voertuigtype, de gemiddelde snelheid en beladingsgraad per voertuigtype en een verdeling naar kostensoorten. Bovendien blijkt uit de gegevens dat maar liefst 45% van de onderzochte bedrijven in 2022 rode cijfers heeft geschreven.

Het AIM is een onafhankelijk, praktijkgericht kennisinstituut voor de Zorgvervoer- en Taxibranche en is opgericht door FNV Zorgvervoer en Taxi, CNV Vakmensen en KNV Zorgvervoer en Taxi.

Het AIM draagt bij aan het bevorderen van een inkoopbeleid voor vervoer dat vervoersbedrijven in staat stelt te investeren in goed werkgeverschap, hoogwaardig duurzaam materieel, efficiënt bedrijfsmanagement, en kwalitatieve dienstverlening. Dit alles met als doel een werkomgeving te creëren waar werknemers graag willen, komen en blijven werken in de sector.

Het AIM is oorspronkelijk ontstaan vanuit de zorgvervoer- en taxibranche en haalt daar waardevolle kennis en praktijkervaring uit. Deze kennis en ervaring zet het AIM in om te komen tot betere aanbestedingen voor alle belanghebbenden.

Culemborg, november 2023

## Marktbeschrijving

Zorgvervoer vormt een basisvoorziening voor mensen die vanwege hun situatie, aandoening, of beperking niet zelfstandig gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer of eigen vervoer. Zorgvervoer stelt hen in staat om actief deel te nemen aan de samenleving, zoals naar school gaan, naar het werk gaan, of het ontvangen van medische zorg.

Deze gespecialiseerde vervoersmarkt richt zich op diverse doelgroepen waaronder leerlingen, ouderen en mensen met een beperking. Zorgvervoer wordt verricht met een personentaxi of een taxibus die geschikt is voor maximaal 8 personen.

Het overgrote deel van het zorgvervoer in Nederland wordt georganiseerd door gemeenten. Een veelvoorkomende vorm van zorgvervoer is het leerlingenvervoer. Dit is het vervoer van leerlingen met een beperking of speciale behoeften van en naar school. Een ander voorbeeld van zorgvervoer dat door gemeenten wordt georganiseerd is het wmo-vervoer. Dit vervoer is bedoel om mensen met een beperking of ouderen te assisteren bij hun deelname aan maatschappelijke activiteiten. Naast het vervoer van leerlingen en het wmo-vervoer dragen gemeenten ook de verantwoordelijkheid voor het vervoer in het kader van jeugdzorg. Dit betreft het vervoer van kinderen en jongeren van en naar jeugdzorginstellingen.

Het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is opdrachtgever van het grootste landelijke vervoerscontract van Nederland, Valys. Valys is bedoeld voor personen die vanwege een mobiliteitsbeperking niet zelfstandig kunnen reizen met het openbaar vervoer. Valys betreft reizen over langere afstanden, vaak tussen verschillende provincies, en is bedoeld voor het reizen buiten de eigen regio.

Naast gemeenten en de rijksoverheid spelen ook zorgverzekeraars een rol in het zorgvervoer in de vorm van het zittend ziekenvervoer. Zittend ziekenvervoer is bedoeld voor mensen die vanwege medische redenen niet zelfstandig naar en van medische voorzieningen, zoals ziekenhuizen, klinieken of behandelcentra, kunnen reizen.

Ook zorginstellingen kopen zorgvervoer in voor hun cliënten of patiënten als deze mensen vanwege gezondheidsredenen niet zelfstandig kunnen reizen. Het betreft hier vervoer van en naar dagbehandeling of dagbesteding. Over het algemeen zijn zorginstellingen niet verplicht tot openbare aanbesteding, waardoor deze opdrachten vaak op een niet-openbare manier aan vervoersbedrijven worden gegund.

Tot slot maakt het werknemersvervoer ook deel uit van het zorgvervoer. Werknemersvervoer omvat het vervoer van werknemers met een afstand tot de arbeidsmarkt van en naar werklocaties. In de regel zijn de werkbedrijven verantwoordelijk voor dit vervoer.

Op dit moment maken ongeveer één miljoen mensen gebruik van zorgvervoer. Vanwege de vergrijzing en een stijgende levensverwachting wordt verwacht dat dit aantal zal toenemen tot 1,3 miljoen mensen in 2030. Een ander aspect dat bijdraagt aan de verwachting van een toename in de vraag naar zorgvervoer is de actieve levensstijl van ouderen en de verschraling van het Openbaar Vervoer, zoals het verminderen van het aantal routes en het inkrimpen van dienstregelingen in het OV.

Het zorgvervoer wordt door gemeenten, de rijksoverheid en werkbedrijven via openbare Europese aanbestedingen of, in het geval van zorgverzekeraars, inkoopprocedures ingekocht. Jaarlijks worden gemiddeld 40 aanbestedingen uitgeschreven om het zorgvervoer in te kopen.

Opdrachtgevers in het zorgvervoer besteden het vervoer gemiddeld elke 5 tot 6 jaar opnieuw aan. Het AIM constateert echter dat de looptijden in de afgelopen jaren langer zijn geworden waarbij vervoerscontracten met een maximale looptijd van 9 jaar geen uitzondering meer zijn.

Ondanks het maatschappelijke belang van zorgvervoer en de invloed van kwalitatief goed zorgvervoer op het welzijn van reizigers blijft de prijs een aanzienlijke rol spelen bij de gunning van vervoerscontracten. 65% van de aanbestede vervoerscontracten wordt gegund op basis van Beste Prijs Kwaliteit Verhouding (BPKV) waarbij het AIM pleit voor een minimale weging van 60% voor kwaliteit in de beoordeling.

## Leeswijzer en verantwoording

Onderzoeksbureau Panteia voerde dit onderzoek uit, waarbij specifiek taxibedrijven met personeel in loondienst werden benaderd, omdat deze bedrijven zich bezighouden met zorgvervoer. De resultaten per bedrijf zijn berekend en het gemiddelde daarvan is genomen. Hierdoor hebben zowel kleine als grote bedrijven evenveel invloed op het eindresultaat. Alleen het aantal voertuigen (inclusief alternatieve brandstoffen) is gebaseerd op daadwerkelijke aantallen.

Het lidmaatschap van de brancheorganisatie KNV was geen criterium voor de bedrijfsselectie, waardoor zowel leden als niet-leden van KNV hebben deelgenomen aan het onderzoek.

Alle cijfers zijn beoordeeld op plausibiliteit met behulp van Expert Judgement.



# 1

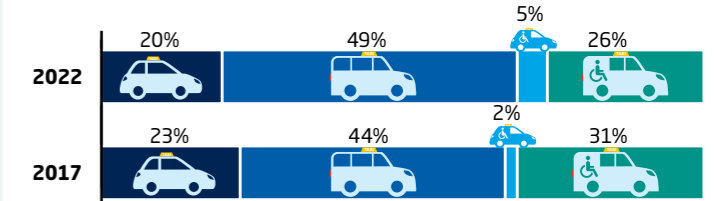
## Wagenpark

Drie kwart van de voertuigen in de zorgvervoersector bestaat uit rolstoel- en taxibussen, geschikt voor maximaal 8 passagiers. Deze samenstelling weerspiegelt de doelgroep van de sector namelijk leerlingen en mensen met mobiliteitsbeperkingen.

In 2022 was de gemiddelde rijsnelheid hoger dan die in 2017 en het gebruik van zowel reguliere taxi's als rolstoeltaxi's was aanzienlijk verminderd. Een mogelijke verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat de laatste naweën van de coronapandemie nog steeds invloed hadden met factoren zoals; minder verkeer op de weg, de anderhalve meter maatregel en een afname in de vraag naar vervoer.

## 1.1 Voertuigtype

### Verdeling naar voertuigtype

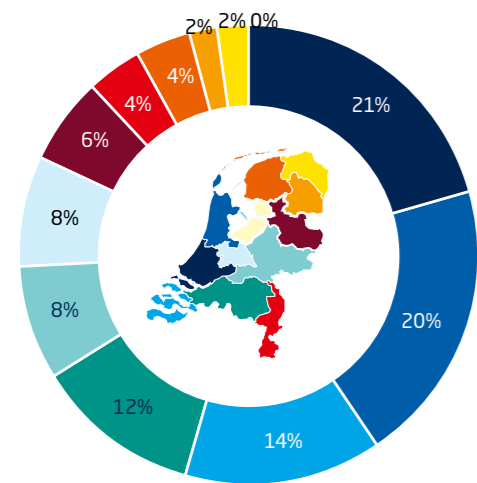


Voertuigtype	2022/2017	N=
Taxi	-3%	2.537
Taxibus	6%	6.212
Rolstoeltaxi	3%	635
Rolstoeltaxibus	-6%	3.241
<b>Totaal:</b>		<b>12.626</b>

- Taxi - voertuig geschikt voor max. 4 passagiers
- Taxibus - voertuig geschikt voor max. 8 passagiers
- Rolstoeltaxi - klein voertuig veelal geschikt voor 1 rolstoelpassagier
- Rolstoeltaxibus - voertuig geschikt voor meerdere rolstoelpassagiers

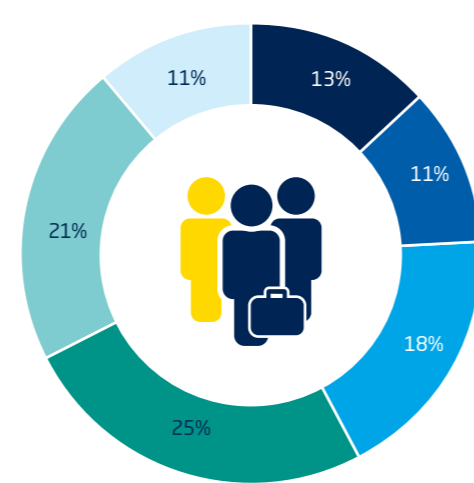
### Representativiteit van de steekproef (totaal 114 bedrijven)

#### Verdeling bedrijven



- 24 bedrijven in Zuid-Holland
- 23 bedrijven in Noord-Holland
- 16 bedrijven in Zeeland
- 14 bedrijven in Noord-Brabant
- 9 bedrijven in Gelderland
- 9 bedrijven in Utrecht
- 7 bedrijven in Overijssel
- 4 bedrijven in Limburg
- 4 bedrijven in Friesland
- 2 bedrijven in Drenthe
- 2 bedrijven in Groningen
- 0 bedrijven in Flevoland

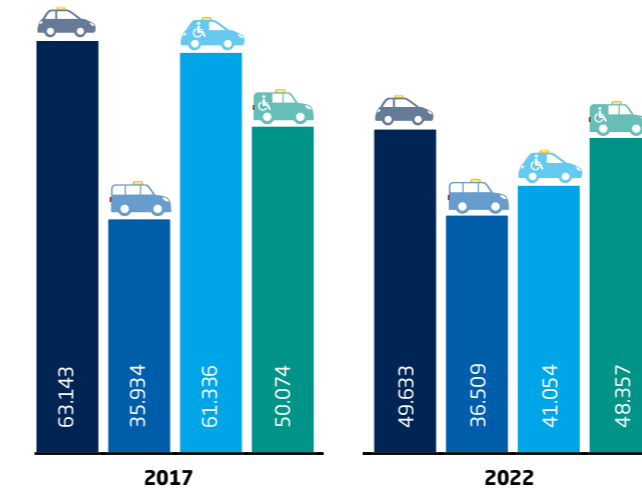
#### Verdeling aantal medewerkers



- 15 bedrijven met 0-10 werknemers
- 13 bedrijven met 11-25 werknemers
- 21 bedrijven met 26-50 werknemers
- 29 bedrijven met 51-100 werknemers
- 24 bedrijven met 101-250 werknemers
- 12 bedrijven met meer dan 250 werknemers

## 1.2 Afstand en snelheid

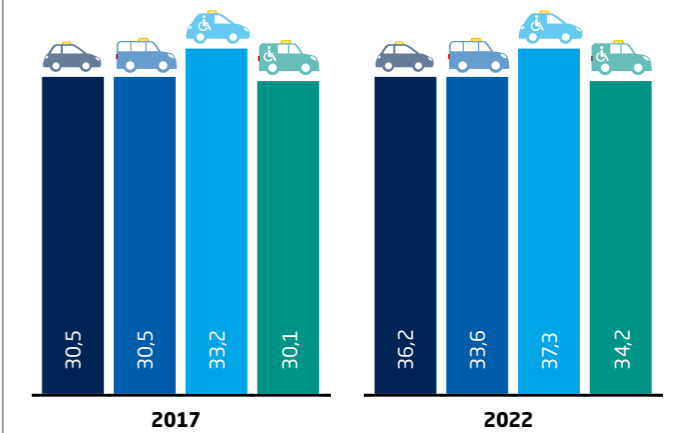
### Gemiddelde aantal km per voertuig (N = aantal voertuigen)



Voertuigtype	2022/2017	N=
Taxi	-21%	2.537
Taxibus	2%	6.212
Rolstoeltaxi	-33%	635
Rolstoeltaxibus	-3%	3.241
<b>Totaal:</b>		<b>12.626</b>

### Gemiddelde snelheid

(jaarkilometrage gedeeld door aantal inzeturen per jaar.  
N = aantal voertuigen)



Voertuigtype	2022/2017	N=
Taxi	19%	2.537
Taxibus	10%	6.212
Rolstoeltaxi	12%	635
Rolstoeltaxibus	13%	3.241
<b>Totaal:</b>		<b>12.626</b>

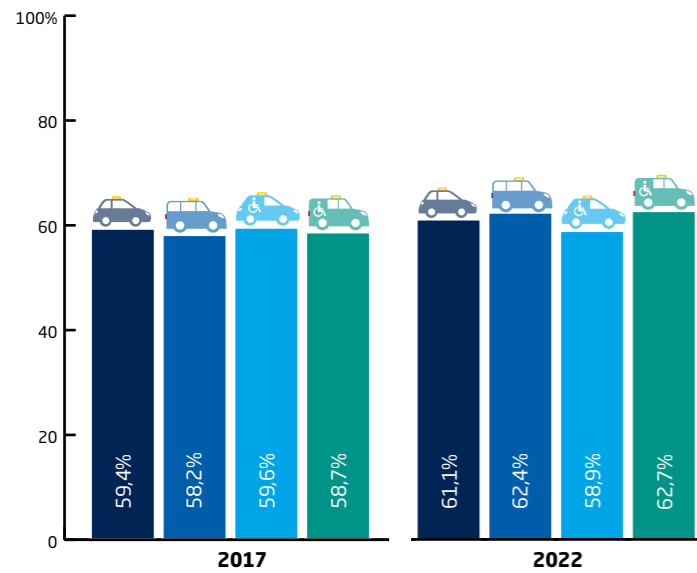
### 1.3 Belading en inzet

De bezettingsgraad in 2022, wat het aantal gereden kilometers met minimaal 1 passagier aangeeft, bedroeg gemiddeld 60%. Het gemiddelde aantal uren dat een voertuig werd ingezet, was in 2022 aanzienlijk lager dan in 2017 mede beïnvloed door de laatste effecten van de coronamaatregelen in de eerste maanden van 2022.

Het gemiddeld aantal uren dat een taxibus wordt ingezet, is het laagst, omdat dit type voertuig voornamelijk wordt gebruikt tijdens de ochtend en middag voor het ophalen en wegbrengen van leerlingen naar school.

#### Bezettingsgraad

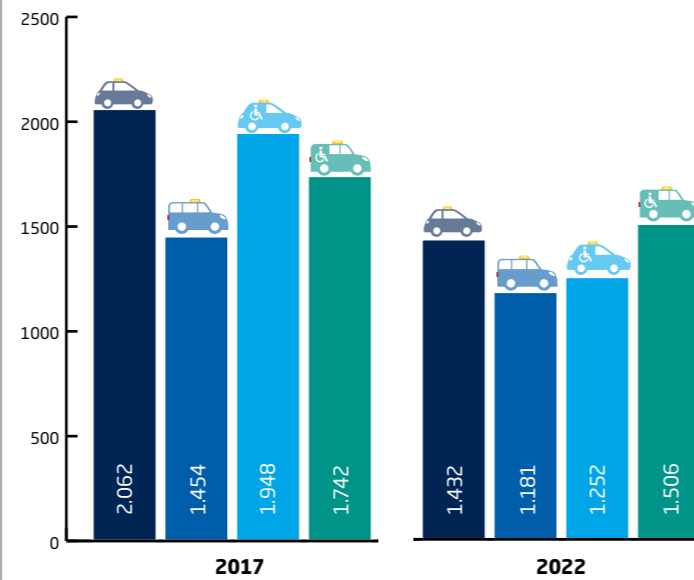
(Bezettingsgraad = aantal km's dat voertuig met minimaal 1 passagier rijdt ten opzicht van het totaal aantal km's dat het voertuig is ingezet. N = aantal voertuigen.)



Voertuigtype	2022/2017	N=
Taxi	2%	2.537
Taxibus	4%	6.212
Rolstoeltaxi	-1%	635
Rolstoeltaxibus	4%	3.241
<b>Totaal:</b>		<b>12.626</b>

#### Gemiddelde inzeturen

(Inzeturen = inzeturen voertuig zijn gelijk aan de effectieve uitbetaalde chauffeursuren. N = aantal voertuigen.)



Voertuigtype	2022/2017	N=
Taxi	-31%	2.537
Taxibus	-19%	6.212
Rolstoeltaxi	-36%	635
Rolstoeltaxibus	-14%	3.241
<b>Totaal:</b>		<b>12.626</b>

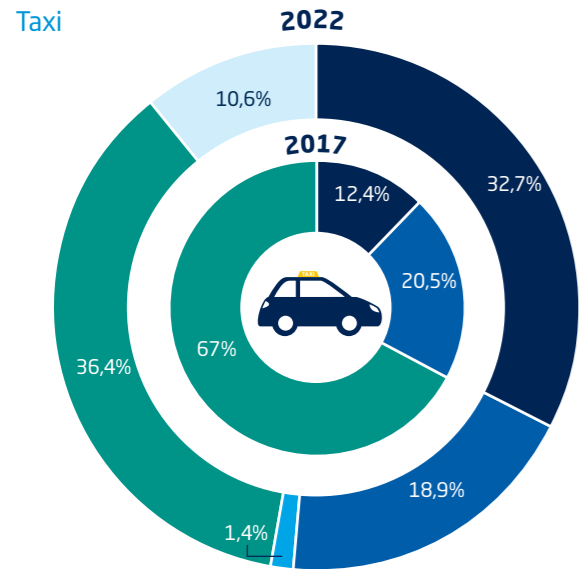
- Taxi - voertuig geschikt voor max. 4 passagiers
- Taxibus - voertuig geschikt voor max. 8 passagiers
- Rolstoeltaxi - klein voertuig veelal geschikt voor 1 rolstoelpassagier
- Rolstoeltaxibus - voertuig geschikt voor meerdere rolstoelpassagiers

### 1.4 Type Brandstof

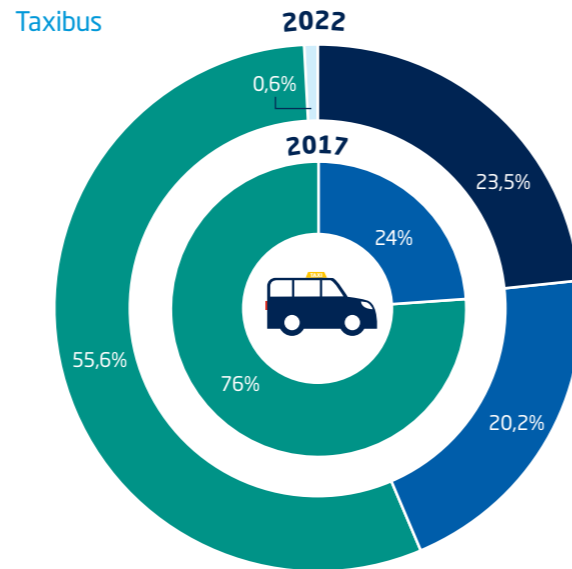
De sector zorgvervoer bevindt zich momenteel in een transitie naar duurzaam doelgroepenvervoer. Gemeenten zijn op basis van de Clean Vehicle Directive, een Europese richtlijn, verplicht om tot 2025 minimaal 38,5% milieuvriendelijke voertuigen aan te schaffen voor overheidsopdrachten. Vanaf 2026 tot 2030 mogen alleen nog voertuigen zonder emissies worden uitgevraagd bij een aanbesteding. Bovendien hebben enkele gemeenten en marktpartijen het bestuursakkoord Zero Emissie doelgroepenvervoer 2025 ondertekend, waarin de gezamenlijke ambitie is vastgelegd om in 2025 100% zero-emissie doelgroepenvervoer te realiseren.

Uit de kerncijfers blijkt dat het gebruik van elektrische voertuigen in 2022 ten opzichte van 2017 aanzienlijk is toegenomen, vooral bij elektrische taxibusjes, de rolstoeltaxibus lijkt echter achter te blijven in deze ontwikkeling. Dit kan worden toegeschreven aan factoren zoals beschikbaarheid, actieradius, voertuiggewicht en wetgeving met betrekking tot het rijbewijs. Vanwege de uitdagingen die gepaard gaan met dit type voertuig merkt het AIM op dat opdrachtgevers in aanbestedingen nog niet specifiek vragen naar de rolstoelbus als zero-emissie voertuig.

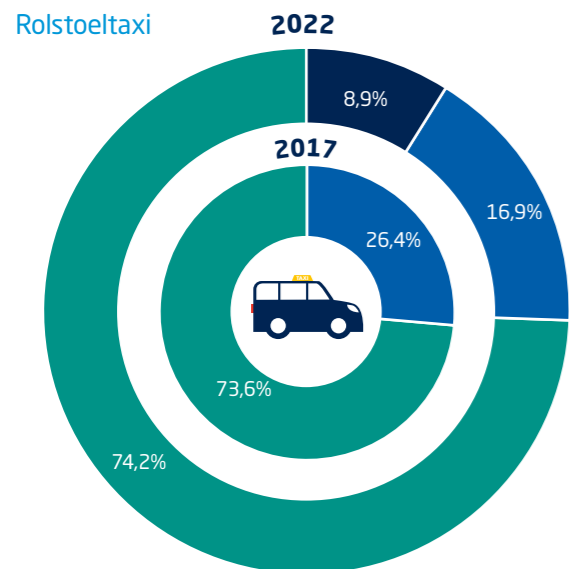




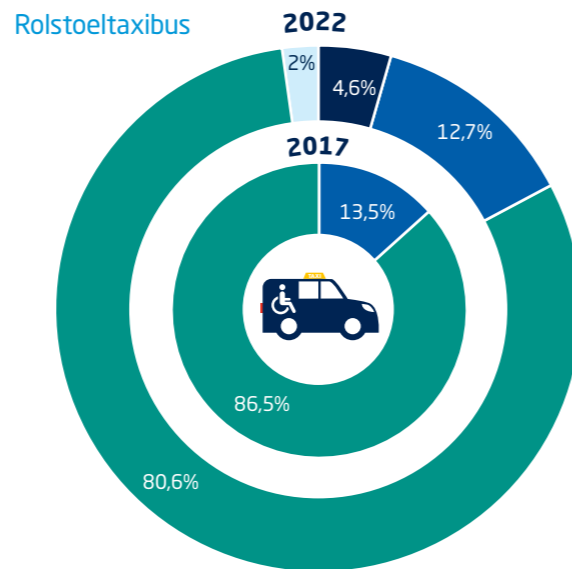
Voertuigtype	2022/2017	N=
Elektrisch	20%	829
Aardgas/groengas	-2%	479
Benzine	1%	35
Diesel	-31%	925
Overig (Hybride)	11%	269
<b>Totaal:</b>	<b>2.537</b>	



Voertuigtype	2022/2017	N=
Elektrisch	24%	1.460
Aardgas/groengas	-4%	1.258
Benzine	0%	3
Diesel	-20%	3.453
Overig (Hybride)	1%	39
<b>Totaal:</b>	<b>6.212</b>	



Voertuigtype	2022/2017	N=
Elektrisch	9%	57
Aardgas/groengas	-10%	107
Benzine	0%	0
Diesel	1%	471
Overig (Hybride)	0%	0
<b>Totaal:</b>	<b>635</b>	



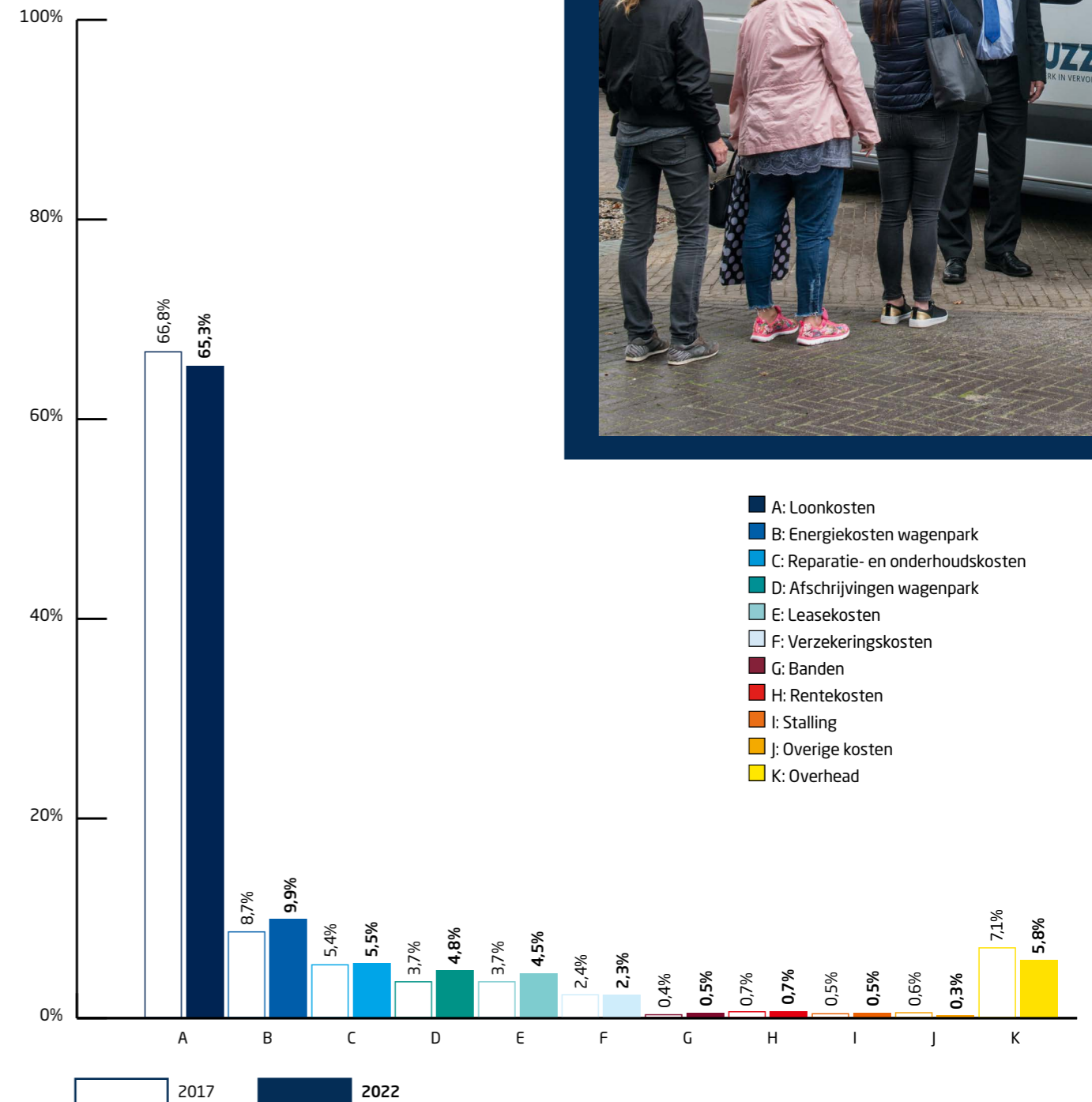
Voertuigtype	2022/2017	N=
Elektrisch	5%	150
Aardgas/groengas	-1%	411
Benzine	0%	1
Diesel	-6%	2.613
Overig (Hybride)	2%	66
<b>Totaal:</b>	<b>3.241</b>	

■ Elektrisch 
 ■ Aardgas/groengas 
 ■ Benzine 
 ■ Diesel 
 ■ Overig (Hybride)

## 2 Kosten

In deze tabel is te zien dat de loonkosten en inkoop van energie / brandstof driekwart van de totale kosten in het zorgvervoer vormen.

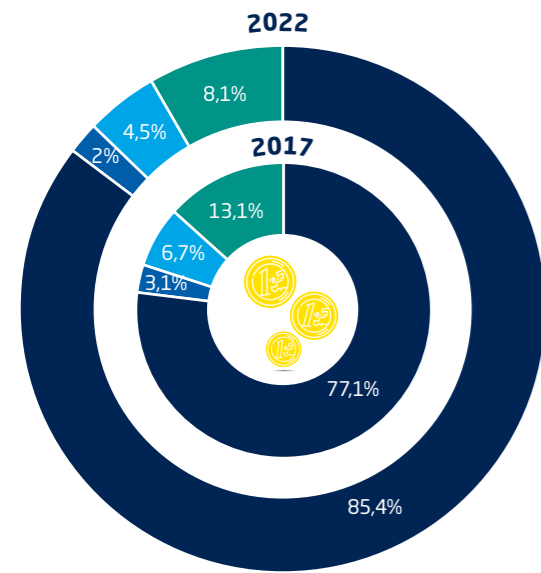
Kostensoorten vervoer exclusief consumentenmarkt (N = 12.626 voertuigen).



### 3.1 Gemiddelde omzet naar type vervoer

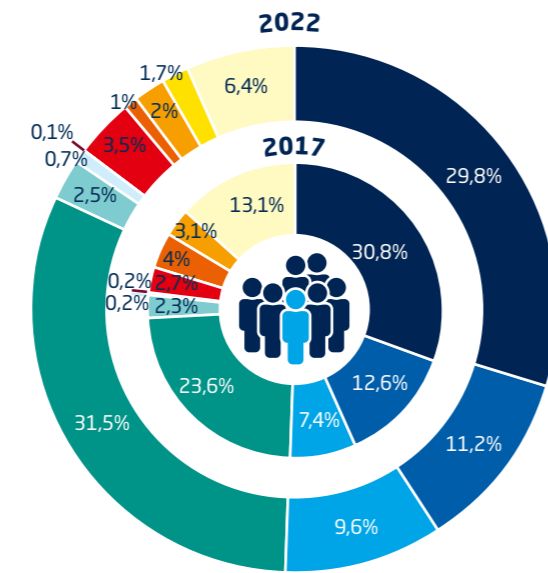
De onderzochte vervoersbedrijven zijn sterk afhankelijk van het zorgvervoer, aangezien dit ruim 85% van hun totale omzet uitmaakt. Binnen het zorgvervoer vormen het leerlingen- en het wmo-vervoer ruim 61% van de totale omzet, dit maakt dat gemeenten verreweg de grootste opdrachtgevers zijn van zorgvervoer. Een ander opvallend aspect is de toename van het omzetaandeel leerlingenvervoer ten opzichte van 2017. Een verklaring voor deze groei is mogelijk te vinden in de complexere vervoersvraag en mogelijk ook de toename van het solovervoer.

Omzet naar type vervoer  
(N = 12.626 voertuigen).



Voertuigtype	2022/2017
Zorgvervoer	8,3%
Consumentenmarkt	-1,1%
Zakelijk- en luchthavenvervoer	-2,2%
Overige omzet	-5,0%

Gemiddelde omzet naar type doelgroep  
(N = 12.626 voertuigen).

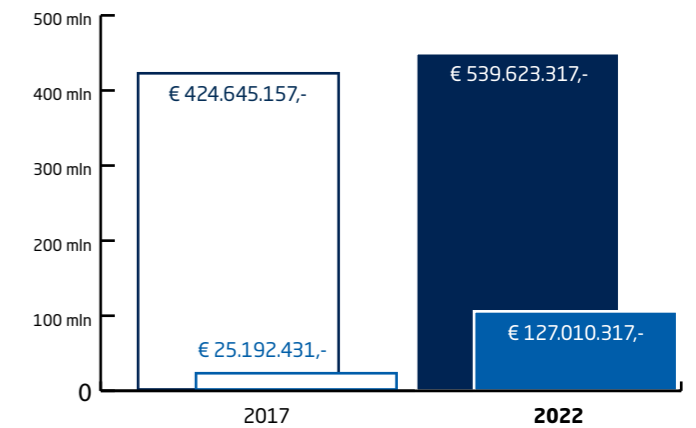


Doelgroep	2022/2017
WMO-vervoer	-1,1%
Wlz-vervoer	-1,3%
Zittend ziekenvervoer	2,3%
Leerlingenvervoer	7,9%
Valys-vervoer	0,2%
WSW-vervoer	0,4%
WIA-vervoer	-0,1%
Zakelijk vervoer	0,8%
Luchthavenvervoer	-3,0%
Vervoer consumentenmarkt	-1,1%
Inzet in openbaar vervoer	1,7%
Andere omzet	-6,7%

### 3.2 Eindresultaat

Uit de kerncijfers 2022 blijkt dat een aanzienlijk deel van de onderzochte taxibedrijven die zich bezighouden met het organiseren van zorgvervoer, financieel niet gezond is, maar liefst 45% van de onderzochte bedrijven behaalt een negatief resultaat. Aannemelijk is dat, onder onveranderde omstandigheden, er in de toekomst continuïteitsproblemen kunnen ontstaan in het zorgvervoer.

Totale omzet  
(N = 12.626 voertuigen).



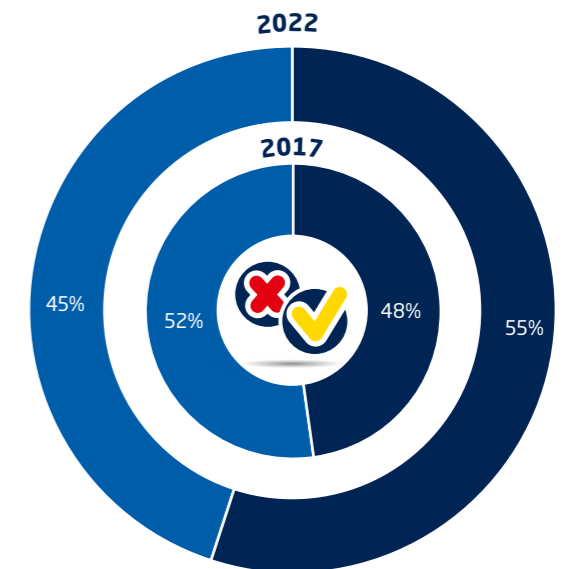
	2022/2017
Totale omzet	27%
Uitbestede omzet	404%

Gemiddelde omzet  
(N = 12.626 voertuigen).

	2017	2022
Voertuig	€ 42.774,-	€ 42.740,-
Inzet uur	€ 32,19	€ 42,07
Gereden km	€ 1,11	€ 1,23
Beladen km	€ 1,90	€ 2,01

	2022/2017
Voertuig	0%
Inzet uur	31%
Gereden km	11%
Beladen km	6%

Eindresultaat  
(N = 12.626 voertuigen).



	2022/2017
Positief	7%
Negatief	-7%

**Aanbestedingsinstituut Mobiliteit**

Postbus 154

4100 AD Culemborg

**T** 085- 049 88 55

info@ai-mobiliteit.nl

**www.ai-mobiliteit.nl**

