



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
2. Rapportage werkzaamheden 2022	5
2.1 Analyse van gepubliceerde bestekken	5
2.2 Voortrajecten	5
2.3 Bijeenkomsten	5
2.4 Publicaties en campagnes	5
2.5. Uitgebrachte aanbevelingen 2022	6
2.6. Aantal uitgebrachte adviezen per bestek	6
2.7. Verdeling type vervoer vervoerscontracten	6
2.8. Top 10 uitgebrachte aanbevelingen 2022	7
3. Ontwikkelingen 2022	8
3.1 Langere looptijden van vervoerscontracten	8
3.2 Langere looptijden in relatie tot duurzaamheid	8
3.3 Personeelstekort in een complexe markt	9
4. Onze doelen voor 2023	10
Bijlage 1: Jaarcijfers AIM 2022 en historisch overzicht	11
Bijlage 2: Aantal aanbestedingen in relatie tot aantal adviezen 2022	12
Bijlage 3: Uitgebrachte adviezen per sub-thema	13
Bijlage 4: Betrokken aanbestedende diensten 2022	14

1. INLEIDING

Enkele jaren geleden hebben FNV Zorgvervoer en Taxi, CNV Vakmensen en KNV Zorgvervoer en Taxi, de drie sociale partners in de zorgvervoer- en taxibranche, gezamenlijk het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) opgericht. Het AIM is een kennisinstituut op het gebied van aanbesteden van zorgvervoer gevoed door kennis en ervaring vanuit de praktijk.

Het AIM adviseert zowel gevraagd als ongevraagd aanbestedende diensten, waaronder gemeenten, zorginstellingen, verzekeraars en adviesbureaus, bij het inkopen van zorg- en personenvervoer. Met als doel om een goede vervoersvoorziening te realiseren waarbij vervoersbedrijven de mogelijkheid hebben om te investeren in kwalitatief hoogwaardig materieel, een goed georganiseerde bedrijfsvoering, goed personeelsbeleid en een goede dienstverlening voor de reiziger.

Een van de taken van het AIM is het analyseren van aanbestedingsdocumenten die worden gepubliceerd door aanbestedende diensten. Hierbij hanteert het AIM standpunten die door sociale partners als belangrijk worden beschouwd om de kwaliteit van het vervoer te bevorderen. Het resultaat van deze analyse is een document met aanbevelingen om te komen tot een eerlijke en evenwichtige aanbesteding voor gebruikers, vervoerders maar ook voor opdrachtgevers.

Dit jaarverslag geeft een overzicht van de werkzaamheden van het AIM in 2022. De belangrijkste taak van het AIM is aanbestedende diensten in de aanloop naar een aanbesteding voor zorgvervoer te adviseren en na publicatie van een aanbesteding de aanbestedingsdocumenten te analyseren.

Na de publicatie van een aanbesteding analyseert het AIM het bestek en geeft ongevraagd advies, wat beperkte mogelijkheden biedt om beleidsmatige aspecten aan te passen. Om dit te voorkomen biedt het AIM aanbestedende diensten de gelegenheid om in een vroeg stadium van gevraagd advies te profiteren tijdens de voorbereiding van een aanbesteding. In toenemende mate vinden gesprekken plaats met aanbestedende diensten, opdrachtgevers, inkopers en adviesbureaus voordat een aanbesteding wordt gepubliceerd.

Sinds de oprichting is het AIM uitgegroeid tot een volwaardig gesprekspartner en klankbord voor opdrachtgevers. Een belangrijke reden voor deze groeiende positie is onze focus op de praktijk. 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. Het AIM onderhoudt goede contacten met de vervoersector maar ook met de opdrachtgevers waaronder VDVN, de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland.

Het beleid van AIM is erop gericht om de adviesfunctie verder uit te bouwen en in de komende jaren verder te groeien als praktijkgericht kennisinstituut voor opdrachtgevers, vervoerders, werknemers en reizigers.

Bestuur en directie AIM, juni 2023

Casper Oranje, Jantine Vochteloo, KNV Zorgvervoer en Taxi
Meindert Gorter, FNV Zorgvervoer en Taxi
Rick Pellis, CNV Vakmensen

Henk van Gelderen, directeur AIM

2. Rapportage werkzaamheden 2022

2.1 Analyse van gepubliceerde bestekken

Het AIM heeft in het jaar 2022 in totaal 46 gepubliceerde aanbestedingen geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar **18 verschillende thema's** die van belang zijn voor reizigers, werknemers, vervoerders en opdrachtgevers. Tijdens de analyse onderzoekt het AIM of deze thema's voldoende aandacht krijgen in het bestek. Indien er naar de mening van het AIM een thema niet of onvoldoende wordt belicht, stuurt het AIM een brief met aanbevelingen naar de aanbestedende dienst. Deze brief wordt ook [op de website van het AIM](#) gepubliceerd, zodat de bevindingen voor iedereen inzichtelijk zijn. De jaarcijfers van 2022 en voorliggende jaren kunt u teruglezen onder bijlage 1. Daarnaast kunt u onder bijlage 4 de lijst vinden van opdrachtgevers waarvoor het AIM de gepubliceerde aanbestedingsdocumenten heeft geanalyseerd.

2.2 Voortrajecten

In 2022 heeft het AIM deelgenomen aan 8 voortrajecten. Deze voortrajecten kunnen verschillende vormen aannemen, zoals het analyseren van een conceptbestek aan de hand van 18 standpunten en het uitbrengen van een schriftelijk advies, eventueel gevolgd door een toelichtend gesprek. Daarnaast kunnen voortrajecten ook bestaan uit oriënterende gesprekken of kennissessies met opdrachtgevers

In 2022 heeft het AIM deelgenomen aan 8 voortrajecten. Deze voortrajecten omvatten onder andere het analyseren van een conceptbestek aan de hand van 18 standpunten waarop een schriftelijk advies wordt uitgebracht, gevolgd door eventuele toelichtende gesprekken. Daarnaast kunnen voortrajecten ook bestaan uit oriënterende gesprekken of kennissessies met opdrachtgever om samen te komen tot een evenwichtige aanbesteding. Bij al deze gesprekken vormen de 18 standpunten van het AIM de belangrijkste richtlijn.

Het is van belang om te benadrukken dat AIM te allen tijde vertrouwelijk omgaat met alle informatie en documenten die tijdens een voortraject worden verkregen. Na de openbare publicatie van de aanbesteding door de aanbestedende dienst, analyseert het AIM de aanbestedingsdocumenten onafhankelijk van het vooroverleg en publiceert haar bevindingen op haar website zodat de uitgebrachte adviezen voor alle partijen inzichtelijk zijn.

2.3 Bijeenkomsten

In 2022 heeft het AIM een bijdrage geleverd aan 2 bijeenkomsten; Het Nationaal Congres Contractvervoer waarbij voor 2022 actuele onderwerpen zoals: betaalbaarheid van zorgvervoer, inflatie, personeelskrapte en betere verdeling van de vervoersvraag over de dag (Peak Shaving) aan de orde zijn geweest. Daarnaast heeft het AIM een presentatie gegeven aan de gemeenteraad van Tilburg. Hierbij is aandacht gevraagd voor de looptijd van vervoerscontracten, duurzaamheid, gunnen op kwaliteit en bundeling van doelgroepenvervoer.

2.4 Publicaties en campagnes

Het AIM heeft in 2022 2 publicaties en 1 follow-up actie uitgebracht. De eerste is de Aanbestedingskalender. De Aanbestedingskalender is een overzicht van alle aanbestedingen met de einddatum van de lopende vervoerscontracten inclusief optie jaren. De Aanbestedingskalender is gepubliceerd op de website van AIM en is te bereiken via: [Aanbestedingskalender AIM](#). Vanaf 2023 zal het AIM proactief aanbestedende diensten benaderen waarvan het vervoerscontract opnieuw moet worden aanbesteed. Het doel van deze benadering is om de 18 standpunten onder de aandacht te brengen. Deze actie is gericht op het bereiken van een goede en evenwichtige aanbesteding voor alle betrokken partijen.

In 2022 heeft het AIM de online campagne 'Zorgeloos met Zorgvervoer' gelanceerd om specifiek gemeenteraadsleden bewust te maken van het essentiële belang van zorgvervoer. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid en de financiering van zorgvervoer op lokaal niveau. Het doel van de campagne is om het belang van zorgvervoer voor kwetsbare doelgroepen te benadrukken en de negatieve gevolgen van verkeerde bezuinigingen aan te kaarten. Door het belang van zorgvervoer onder de aandacht van gemeenteraadsleden te brengen hoopt AIM de kwaliteit van het zorgvervoer te verbeteren. De campagne Zorgeloos met Zorgvervoer is gestart in februari 2022, vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen, en heeft in september 2022 een follow-up gekregen. In totaal heeft de campagne 3479 gemeenteraadsleden bereikt en is de online campagne goed bekeken. Het aantal bezoekers op de AIM website is met circa 50% gestegen na lancering van de campagne Zorgeloos met Zorgvervoer. U kunt de online campagne terugkijken via: [Zorgeloos met Zorgvervoer](#).

2.5. Uitgebrachte aanbevelingen 2022

In 2022 heeft AIM 809 adviezen gegeven. Als we dit vergelijken met de 46 geanalyseerde en gepubliceerde aanbestedingen betekent dit dat er gemiddeld 18 adviezen per aanbesteding zijn uitgebracht. Het gemiddeld aantal uitgebrachte adviezen is consistent met het gemiddeld aantal uitgebrachte adviezen in de voorgaande jaren. Bovendien is het aantal geanalyseerde aanbestedingen in 2022 weer terug op hetzelfde niveau als vóór de coronajaren 2020 en 2021.

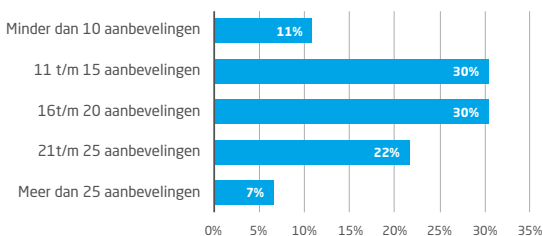
Historisch overzicht	2022	2021	2020	2019
Aantal aanbestedingen geanalyseerd	46	30	36	51
Totaal aantal uitgebrachte adviezen	809	578	580	999
Gem. aantal adviezen per dossier	18	19	16	20

2.6. Aantal uitgebrachte adviezen per bestek

Bij 11% van de geanalyseerde bestekken heeft het AIM minder dan 10 adviezen gegeven, terwijl bij 29% van de beoordeelde bestekken meer adviezen zijn verstrekt dan het gemiddelde. 60% van de aanbestedende diensten kregen tussen de 11 en 20 verbeterpunten.

Hoewel het aantal adviezen een belangrijke indicator kan zijn voor de kwaliteit van een bestek, is het niet altijd betrouwbaar als enige maatstaf. Sommige standpunten, zoals de rol van onderaannemers in een vervoerscontract waar er geen sprake is van onderaanneming, zijn mogelijk niet relevant. Tegelijkertijd kunnen belangrijke aspecten waar AIM veel waarde aan hecht, zoals de NEA-index en TX-Keurmerk, ontbreken in het bestek.

Verdeling bestekken naar aantal aanbevelingen

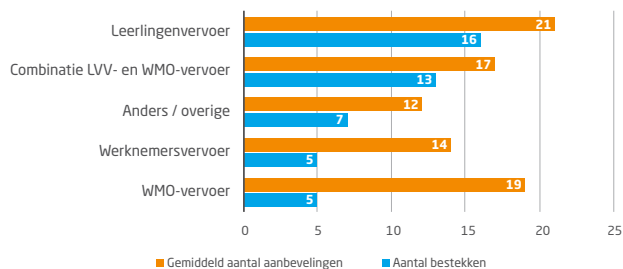


2.7. Verdeling type vervoer vervoerscontracten

De meeste bestekken die het AIM heeft geanalyseerd zijn aanbestedingen voor het leerlingenvervoer en aanbestedingen waarbij het leerlingen- en wmo-vervoer werden gecombineerd.

Opvallend is dat het AIM bij het leerlingenvervoer ook het grootste aantal adviezen uitbracht in 2022. De categorie "anders/overige" omvat voornamelijk dossiers met betrekking tot het VIP-vervoer en in een enkel geval een pendeldienst. Werknemersvervoer is doorgaans vervoer in het kader van de Wet Sociale Werkvoorziening.

Type vervoerscontracten





2.8. Top 10 uitgebrachte aanbevelingen 2022

In 2022 heeft AIM het meest frequent advies gegeven over betalingstermijnen en dan met name met betrekking tot betalingen aan onderaannemers. Daarnaast heeft AIM opdrachtgevers regelmatig gewezen op het belang van tijdige communicatie met de vervoerder over het al dan niet gebruikmaken van optie jaren en de verplichting voor vervoerders om optie jaren uit te dienen waar het AIM geen voorstander van is.

Naast het belang van medewerkerstevredenheid, het behoud van betrokken personeel en het maken van afspraken met betrekking tot onvoorziene fluctuaties in het vervoersvolume, hecht AIM ook veel waarde aan andere thema's, zoals het hebben van een klachtenregeling bij de aanbestedende dienst, het wegen van kwaliteit en het hanteren van ruime implementatietermijnen. Tijdens de analyses heeft AIM echter minder frequent advies uitgebracht met betrekking tot deze thema's.

Top 10 meest uitgebrachte aanbevelingen 2022	
1. Betalingstermijnen	36
2. Behoud betrokken personeel bij faillissement	34
3. Tijdig informeren gebruik optie jaren	34
4. Verplichting optie jaren uitdienen	31
5. Medewerkerstevredenheid	30
6. Behoud betrokken personeel bij overname of contractwisseling	30
7. Fluctueren volume	29
8. Klachtenregeling aanbestedende dienst	27
9. Weging kwaliteit	26
10. Implementatietermijn korter dan 6 maanden	26

3. Ontwikkelingen 2022

3.1 Langere looptijden van vervoerscontracten

Het AIM pleit voor een heldere samenhang tussen de wensen van een aanbestedende dienst en de duur van een vervoerscontract. Daarom adviseert opdrachtgevers om in het bestek op te nemen dat er een vervoerscontract wordt afgesloten met een looptijd voor minimaal 5 jaar met 2 optie jaren of minimaal 4 jaar met 3 optie jaren. Aan een langere looptijd zijn immers verschillende voordelen verbonden:

- **Kostenbesparingen:** Een langere looptijd biedt meer zekerheid aan de vervoerder en stelt deze in staat om langetermijninvesteringen te doen in (zero-emissie) voertuigen, personeel en faciliteiten. Hierdoor kan de vervoerder efficiënter werken en mogelijk kosten besparen.
- **Continuïteit en stabiliteit:** Een langere looptijd biedt meer stabiliteit en continuïteit voor de opdrachtgever, vervoerder, personeel en reizigers. Het geeft de vervoerder de mogelijkheid om een stabiele en betrouwbare dienstverlening te bieden terwijl het de opdrachtgever, personeel en reizigers zekerheid biedt dat de dienstverlening consistent en betrouwbaar blijft. Langlopende contracten bieden werkgevers de mogelijkheid om werknemers een vast arbeidscontract aan te bieden, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de branche en behoud van bekwaam personeel en werkzekerheid.
- **Mogelijkheid tot innovatie:** Een langere looptijd kan de vervoerder stimuleren om te investeren in innovatie en verbeteringen van de dienstverlening, omdat de vervoerder de zekerheid heeft dat deze investeringen zich over een langere periode kunnen terugverdienen.

In 2022 heeft het AIM gemerkt dat opdrachtgevers vaker kiezen voor vervoerscontracten met een langere looptijd. Het is niet meer ongebruikelijk om contracten af te sluiten voor 6 jaar of langer. Wel merkt het AIM dat de optie jaren een belangrijke rol spelen bij het gunnen van langlopende vervoerscontracten. Gemiddeld was de initiële looptijd van de geanalyseerde aanbestedingen in 2022 4,6 jaar zonder optie jaren. Bij 64% van de onderzochte aanbestedingsdocumenten werd een looptijd van 5 jaar of langer gehanteerd. De gemiddelde totale looptijd inclusief optie jaren was 7 jaar in 2022, waarbij bij 73% van de geanalyseerde aanbestedingen sprake was van een totale contractduur van meer dan 7 jaar.

3.2 Langere looptijden in relatie tot duurzaamheid

Het AIM heeft ook gezien dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de looptijd van een vervoerscontract en de transitie naar zero-emissie vervoer. Deze relatie komt mede voort uit de Clean Vehicle Directive (CVD) waar aanbestedende diensten aan gehouden zijn.

De Clean Vehicle Directive is een Europese Richtlijn en bevordert de inzet van schonere en zuinigere voertuigen voor overheidsopdrachten. Tot 2025 moet jaarlijks 38,5% van de aanbesteedde auto's en bussen schone voertuigen zijn. Vanaf 2026 tot 2030 moeten alleen nog zero-emissie voertuigen worden aanbesteed.

De transitie naar zero-emissie vervoer brengt voor vervoerders kosten met zich mee. Niet alleen is de aanschaf van zero-emissie voertuigen kostbaar ook de aanleg van laadinfrastructuur brengt kosten met zich mee. Daarnaast kennen zero-emissie voertuigen nog lange levertijden variërend van 6 maanden voor een personenauto tot meer dan 12 maanden voor een rolstoelbus en de capaciteit op het stroomnetwerk voor laadinfrastructuur is beperkt. Daarnaast zijn zero-emissie rolstoelbussen zwaarder vanwege de accupakketten wat van invloed is op de beschikbare

capaciteit van dit type voertuig. In elektrische rolstoelbussen kunnen minder passagiers vervoerd worden waardoor de kosten hoger zijn.

Uit analyses van het AIM blijkt dat aanbestedende diensten zero-emissie als gunningscriterium hanteren. Inschrijvende vervoerders kunnen meer punten verdienen als er meer zero-emissie voertuigen geleverd kunnen worden dan dat de CVD voorschrijft. In de optiek van het AIM is het belangrijk om hierbij vooraf goed te inventariseren wat mogelijk is binnen een gemeente en bij netbeheerders op het gebied van beschikbare laadinfrastructuur, om te optimistische inschrijvingen te voorkomen. Daarnaast adviseert het AIM opdrachtgevers om vervoerders te ondersteunen bij het realiseren van laadinfrastructuur, tijdig te starten met aanbesteden en een ruime implementatietermijn aan te houden met het oog op lange levertijden.

Een hulpmiddel voor opdrachtgevers om de transitie naar zero-emissie doelgroepenvervoer in goede banen te leiden is de [Handreiking zero emissie doelgroepenvervoer, hoe doe je dat?](#) van Kennisplatform CROW.

3.3 Personeelstekort in een complexe markt.

Momenteel is er sprake van een aanhoudend en groot personeelstekort, veel vervoerders hebben moeite voldoende werknemers te vinden en te behouden. Het aantal werknemers in onze branche was in 2022 10% minder dan in 2018 en in 2022 was de instroom van werknemers lager dan de uitstroom van werknemers (Arbeidsmarkt cijfers Taxibranch 2022).

Aan de andere kant neemt de vraag naar zorgvervoer toe. Nederland kent een groeiende bevolking waardoor de mobiliteitsbehoefte toeneemt. Daarnaast is er een vergrijzing van de bevolking wat betekent dat er steeds meer ouderen zijn die vervoer nodig hebben voor bijvoorbeeld ziekenhuisbezoeken of recreatieve uitstapjes. Een groeiende en steeds complexere vervoersvraag maken de coördinatie, planning en uitvoering van zorgvervoer een uitdaging.

Het is van belang om het personeelstekort aan te pakken en de continuïteit en kwaliteit van het vervoer te waarborgen en verbeteren. Het AIM adviseert om vervoerscontracten zo aan te besteden dat grote en kleine vervoerders in de gelegenheid worden gesteld om volwaardige vaste arbeidscontracten aan te bieden aan het personeel. Een vast arbeidscontract met volwaardige contracturen geeft werknemers meer inkomenszekerheid en vergroot de aantrekkelijkheid van de branche voor toekomstige chauffeurs.

Beter afstemmen van verschillende vervoersstromen kan volgens het AIM leiden tot een betere kwaliteit van het vervoer, minder druk op het personeel en een betere reizigersbeleving. Het verminderen van volgtijdelijkheid is hierbij een belangrijk onderdeel. Op dit moment reizen leerlingen op hetzelfde tijdstip als reizigers in het wmo- of dagbestedingsvervoer. Door het maken van afspraken over de tijden waarop de verschillende groepen reizen kunnen vervoersstromen beter op elkaar afgestemd worden. Dit kan bijvoorbeeld door het spreiden van spitsuren of flexibele school- dagopvangtijden. Een betere afstemming van vervoersstromen werkt kostenbesparend, legt minder druk op de personele capaciteit en bevordert een efficiënter/duurzamer gebruik van vervoersmiddelen.

Het AIM roept opdrachtgevers en vervoerders op om gezamenlijk te werken aan het afstemmen van verschillende vervoersstromen om het huidige vervoerssysteem betaalbaar te houden. Met de juiste maatregelen en investeringen kan de branche aantrekkelijker worden gemaakt en kan het tekort aan personeel worden teruggedrongen.



4. Onze doelen voor 2023

Onze doelen voor 2023 zijn gericht op het uitbouwen van ons netwerk en het AIM versterken in onze positie als praktijkkenniscentrum voor opdrachtgevers binnen het zorgvervoer. Wij willen graag de dialoog met opdrachtgevers aangaan om samen kennis en informatie uit te wisselen om zo te komen tot eerlijke, duurzamere en gebalanceerde aanbestedingen voor alle belanghebbenden in de sector Zorgvervoer en Taxi.

Het AIM gelooft dat dialoog tussen de verschillende marktpartijen en het uitwisselen van praktijkkennis leidt tot meer begrip voor elkaars situatie en positie. Dit resulteert in een betere samenwerking en verbetering van de kwaliteit van de aanbestedingen in het zorgvervoer. Wij willen ons als door de praktijk gevoed kenniscentrum inzetten om aanbestedende diensten en opdrachtgevers te ondersteunen bij het verbeteren en optimaliseren van de aanbestedingen voor het zorgvervoer.

Om onze doelen te bereiken wil het AIM blijven innoveren en onze kennis en expertise verder blijven ontwikkelen. Wij willen onze kennis delen middels publicaties via de social mediakanalen met andere belanghebbenden, zoals opdrachtgevers, vervoersbedrijven en andere aan het zorgvervoer gerelateerde organisaties, om samen te werken aan een betere aanbestedingspraktijk en mobiliteit.



Door simpelweg met elkaar in gesprek te gaan, ontstaat er begrip voor elkaars situatie en wordt de weg geopend naar een betere samenwerking. In lijn met deze gedachte organiseert het AIM in samenwerking met VDVN, CROW en het ministerie van I&W in september 2023 een bijeenkomst waarbij vervoerders en opdrachtgevers bijeen worden gebracht om, onafhankelijk van lopende aanbestedingen of vervoerscontracten, met elkaar te spreken over de uitdagingen in het zorgvervoer en de aanbestedingspraktijk van vandaag.

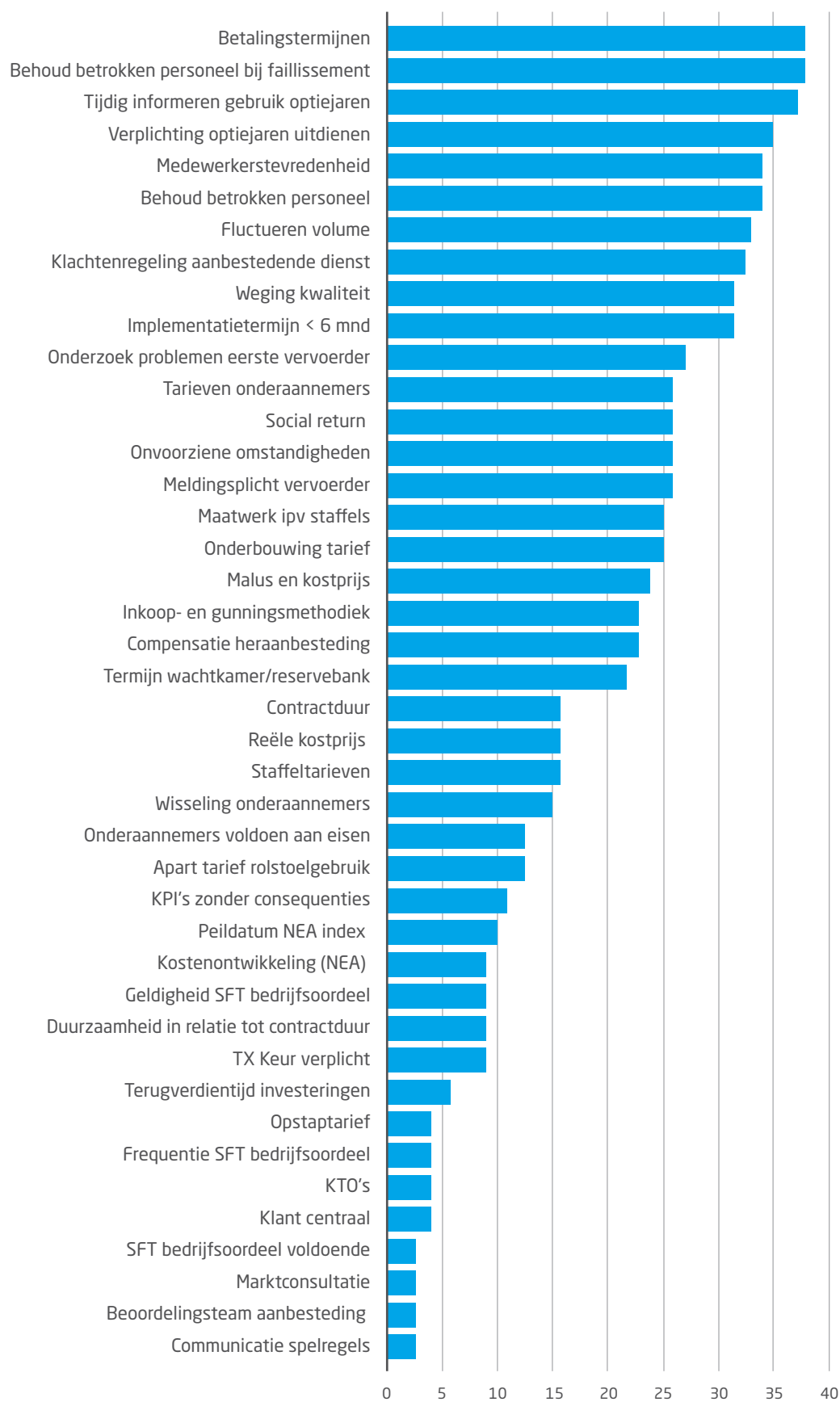
Bijlage 1: Jaarcijfers AIM 2022 en historisch overzicht

Jaarcijfers AIM	2022	2021	2020	2019
Aantal aanbestedingen geanalyseerd	46	30	36	51
Aantal voortrajecten begeleid	8	8	7	20
Aantal congressen en bijeenkomsten	2	4	0	8
Nieuwsbrieven en publicaties	3	4	0	5
Totaal aantal uitgebrachte adviezen	809	578	580	999
Gem. aantal adviezen per dossier	18	19	16	20

Bijlage 2: Aantal aanbestedingen in relatie tot aantal adviezen 2022

Aantal dossiers naar soort vervoer	2022	Aanbevelingen	Gemiddeld	%
Leerlingenvervoer	16	340	21	42%
Combinatie LLV- en wmo-vervoer	13	219	17	27%
Wmo-vervoer	5	93	19	12%
Werknemersvervoer	5	71	14	9%
Anders / overige	7	86	12	11%
Totaal	46	809	18	100%

Bijlage 3: Uitgebrachte adviezen per sub-thema



Bijlage 4: Betrokken aanbestedende diensten 2022

In 2022 heeft het AIM de volgende aanbestedende diensten van ongevraagd advies voorzien:

- Gemeente Almere.
- Gemeenten Bernheze, Boekel, Landerd, Meierijstad en Uden.
- Gemeente 's-Hertogenbosch (2X).
- Gemeente Súdwest-Fryslân (2x).
- Gemeenten Zaanstad, Wormerland en Oostzaan.
- Gemeente Veldhoven.
- Stichting AKN Mediagebouw Hilversum.
- Gemeente Land van Cuijk.
- Gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest en Zoeterwoude.
- Gemeenten Leidschendam en Voorburg.
- Gemeenten Harlingen en Waadhoeke.
- Gemeente Fyske Marren.
- Regio Rivierenland - Versis.
- Gemeenten Schiedam, Maassluis en Vlaardingen.
- Gemeenten Venray, Peel en Maas, Beesel, Venlo, Horst a/Maas, Gennip en Bergen.
- Gemeenten Elburg, Ermelo, Harderwijk, Nunspeet, Oldebroek, Putten en Zeewolde.
- Gemeente Goeree-Overflakkee
- Gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Schagen.
- Universiteit van Maastricht
- Gemeenten Alphen aan den Rijn, Hillegom, Kaag en Braassem, Katwijk, Leiden, Leiderdorp, Lisse, Nieuwkoop, Noordwijk, Oegstgeest, Teylingen, Voorschoten en Zoeterwoude.
- Politie Nederland.
- Avres.
- Werkbedrijf de Binnenbaan.
- Laborijn.
- Gemeenten Gemert-Bakel en Laarbeek.
- Gemeente Den Haag.
- HTM Personenvervoer N.V.
- Gemeente Leeuwarden.
- Nederlands Instituut Publieke Veiligheid.
- Provincie Gelderland.
- Gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort.
- Gemeente Breda.
- Gemeenten Borsele, Goes, Kapelle, Noord-Beveland, Reimerswaal, Schouwen-Duivenland en Tholen.
- Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA).
- Gemeente Nuenen.
- Gemeenten Dinkelland, Enschede, Haaksbergen, Hellendoorn, Hengelo, Losser, Oldenzaal, Tubbergen, Twenterand en Wierden.
- Gemeenten Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk.

Colofon

Ontwerp TwoBees grafisch ontwerp & meer, Asperen

Redactie Aanbestedingsinstituut Mobiliteit

Beeld beeldbank Aanbestedingsinstituut Mobiliteit

Aanbestedingsinstituut Mobiliteit

Postbus 154

4100 AD Culemborg

T 085- 049 88 55

info@ai-mobiliteit.nl

**■ Voor een eerlijke kijk
op taxi- en zorgvervoer**