





Voor een eerlijke kijk op taxi- en zorgvervoer

Inhoud

Voorwoord	4
1. Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit	5
2. Activiteiten 2024	6
2.1 Aantal beoordeelde aanbestedingen	6
2.2 Betrokken bij voortrajecten	7
2.3 Aantal congressen en bijeenkomsten	7
2.4 Nieuwsbrieven en publicaties	7
2.5 Totaal aantal uitgebrachte adviezen en gemiddeld per dossier	8
3. AIM GebruikersAdviesRaad	9
4. Vooruitblik op 2025	10
5. Bijlagen	11
Bijlage 1 Jaarcijfers Aanbestedingsinstituut Mobiliteit 2024	11
Bijlage 2 Overzicht dossiers en aanbevelingen per vervoerscategorie	11
Bijlage 3 Meest voorkomende aanbevelingen 2024	11
Bijlage 4 Aantal uitgebrachte adviezen per thema	12
Bijlage 5 Betrokken aanbestedende diensten 2024	13



2024 was voor het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit opnieuw een jaar van inzet voor een betere aanbestedingspraktijk in het doelgroepenvervoer. Het AIM is in een vroeg stadium betrokken geweest bij meerdere grote én kleinere vervoerscontracten nog voordat deze werden gepubliceerd. Die vroege betrokkenheid stelt het AIM in staat om, op basis van praktijkervaring en de aanbevelingen van sociale partners, actief bij te dragen aan betere aanbestedingen.

Het AIM adviseert opdrachtgevers van doelgroepenvervoer over realistische contractvoorwaarden, gunnings- en beoordelingssystemen en kwaliteit van dienstverlening – met oog voor ontwikkelingen die direct van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van vervoer. Denk daarbij aan sterk wisselende vervoersvolumes, het structurele tekort aan gekwalificeerde chauffeurs, het behoud van betrokken personeel en de positie van onderaannemers.

De maatschappelijke en financiële druk op het zorgvervoer blijft groot, mede door personeelstekorten, stijgende kosten, beperkte gemeentelijke budgetten en aanbestedingen die soms onbedoeld te veel gericht zijn op de laagste prijs. In positieve zin hebben wij gezien dat steeds meer opdrachtgevers het gesprek aangaan over hoe kwaliteit, aandacht voor personeel, positie van onderaannemers en de gunnings- en beoordelingsmethodiek beter geregeld kunnen worden in het aanbestedingsproces.

Een goed voorbeeld van open dialoog was het tweede gezamenlijke congres *Duurzaam Aanbesteden Doelgroepenvervoer* dat het AIM op 9 oktober organiseerde samen met de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Vertegenwoordigers van gemeenten en vervoerders kwamen in Amersfoort bijeen voor een inhoudelijke middag waarin zij via gesprekken, workshops en een serious game kennis en ervaringen uitwisselden over duurzaamheid en de impact van aanbestedingskeuzes.

Tijdens het congres vonden meerdere workshops plaats waarin actuele praktijkvraagstukken centraal stonden. Het AIM verzorgde de workshop *Duurzame inzet van mensen en middelen* in het doelgroepenvervoer. De sessie richtte zich op efficiënter gebruik van capaciteit en het omgaan met uitdagingen zoals chauffeurstekorten en vergrijzing. Aan de hand van feiten, scenario's en stellingen verkenden deelnemers oplossingen zoals het benutten van voorliggende voorzieningen, alternatieve indicatiestelling, volgtijdelijk plannen, gecombineerd aanbesteden en verbetering van het werkperspectief voor chauffeurs. De workshop bood concrete handvatten en bracht verschillende perspectieven samen in een open dialoog. De sessie was goed bezocht en krijgt in 2025 een vervolg.

In 2024 organiseerde het AIM een bijeenkomst met vervoerders en vakbonden om gezamenlijk in gesprek te gaan over de bestaande aanbevelingen en signalen uit de praktijk. Tijdens deze bijeenkomst zijn nieuwe suggesties aangedragen die het AIM in staat stellen om nog gericht en vanuit de praktijk input te leveren aan opdrachtgevers.

Als AIM blijven we ons inzetten voor een verantwoorde en uitvoerbare aanbestedingspraktijk, door kennis te delen, te adviseren en partijen met elkaar in gesprek te brengen.

Namens het bestuur en directie van het AIM,



Jantine Vochteloo
KNV Zorgvervoer en Taxi



Meindert Gorter
FNV Zorgvervoer en Taxi



Erik Honkoop
CNV Vakmensen



Henk van Gelderen
Directeur AIM

1. Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit

Het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit (AIM) is een praktijkgericht kennisinstituut dat zich inzet voor verbetering van de aanbestedingspraktijk van zorgvervoer in Nederland. Wij baseren ons op dagelijkse kennis en ervaring uit de sector Zorgvervoer en Taxi. De stichting is opgericht door de drie sociale partners in deze sector: FNV Zorgvervoer en Taxi en CNV Vakmensen aan werknemerszijde en KNV Zorgvervoer en Taxi aan werkgeverszijde.

Het AIM adviseert opdrachtgevers van zorgvervoer – zoals gemeenten, zorginstellingen en zorgverzekeraars – bij het aanbesteden van zorgvervoer. Doel is om tot aanbestedingen te komen die ruimte bieden voor investeringen in goed personeelsbeleid, degelijk materieel en efficiënte organisatie en een goede dienstverlening voor de reiziger. Daarmee willen we bereiken dat werknemers in de sector graag (blijven) werken.

Waar in voorgaande jaren de nadruk vooral lag op het beoordelen van reeds gepubliceerde aanbestedingen zien we dat onze oproep tot eerder overleg steeds vaker gehoor vindt. Bij elk advies na publicatie doen wij een handreiking om bij een volgende aanbesteding al in de voorbereidingsfase met elkaar in gesprek te gaan – en dat lijkt zijn vruchten af te werpen. Steeds vaker wordt het AIM al in een vroeg stadium door opdrachtgevers benaderd om mee te denken vóórdat een aanbesteding op de markt komt. In die fase kunnen wij niet alleen de aanbestedingsstukken maar ook bredere beleidsmatige thema's met opdrachtgevers bespreken. Ook via dit jaarverslag nodigen wij opdrachtgevers van harte uit om in een vroeg stadium contact met ons op te nemen bij de voorbereiding van nieuwe aanbestedingen in het zorgvervoer.

Dit jaarverslag geeft een overzicht van de werkzaamheden van het AIM in 2024.

Het AIM adviseert opdrachtgevers onder andere op de volgende punten:

- **Gunningscriteria**

Het AIM adviseert kwaliteit ruim te laten meewegen bij de beoordeling van inschrijvingen, bij voorkeur met een weging van minimaal 60%. Ook beveelt het AIM aan het beoordelingsmodel zo in te richten dat onderscheidende kwaliteit daadwerkelijk wordt beloond.

- **Klant centraal**

Het AIM adviseert om gebruikers nadrukkelijk te betrekken bij het opstellen en uitvoeren van het vervoer, bijvoorbeeld via cliëntenraden of oudercollectieven. In het bestek zou aandacht moeten zijn voor reistijd, stiptheid, wachttijd, flexibiliteit en klantgerichte communicatie. Ook adviseert het AIM periodiek klanttevredenheidsonderzoek op te nemen.

- **TX-keur**

Het AIM adviseert het TX-keurmerk als eis op te nemen voor vervoerders én hun onderaannemers. Dit borgt kwaliteit, veiligheid en cao-naleving zonder extra certificeringslast.

- **Naleving cao Zorgvervoer en Taxi**

Het AIM adviseert aan te sluiten bij het bedrijfsoordeel van het Sociaal Fonds Mobiliteit (SFM) en geen aanvullende eisen of frequentere controles te stellen. Daarmee blijft de controle op arbeidsvoorwaarden effectief en proportioneel.

- **Positie chauffeurs en ander betrokken personeel**

Het AIM adviseert werk te maken van het behoud van personeel bij overnames of bij faillissementen, in lijn met de cao-afspraken over OPOV en OPBC. Daarnaast pleit het AIM voor het structureel meten van medewerkerstevredenheid en het vermijden van inzet van vrijwilligers op uitvoerende functies. Social return kan worden benut voor aanvullende of ondersteunende taken mits dit geen verdringing oplevert.

- **Onderaannemers**

Het AIM adviseert om de hoofdaannemer verantwoordelijk te maken voor onderaannemers, en te waarborgen dat onderaannemers een eerlijke vergoeding ontvangen. Wijzigingen in onderaannemers zouden vooraf afgestemd moeten worden.

- **NEA-index**

Voor de jaarlijkse kostenontwikkeling adviseert het AIM gebruik te maken van de NEA-index, die specifiek is afgestemd op de sector Zorgvervoer en Taxi. Dit voorkomt financiële onzekerheden bij inschrijvers.

- **Contractduur**

Het AIM adviseert een minimale looptijd van 5 + 2 jaar of 4 + 3 jaar, zeker bij investeringen in duurzaamheid of zero-emissievoertuigen, zodat ruimte ontstaat voor een gezonde exploitatie en duurzaam personeelsbeleid in het kader van goed werkgeverschap.

- **Implementatietermijn**

Het AIM adviseert een implementatietermijn van minimaal 6 maanden tussen gunning en start van het vervoer, zodat zowel nieuwe als zittende vervoerders het vervoer zorgvuldig kunnen organiseren.

Voor een volledig overzicht van de aanbevelingen verwijzen wij u graag naar [onze website](#).

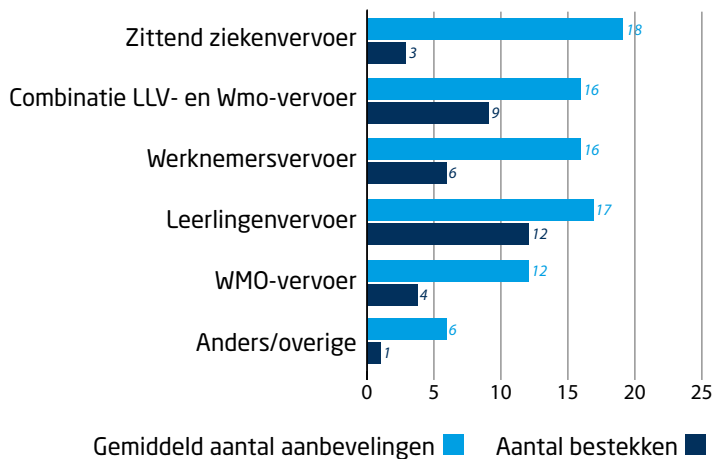
2. Activiteiten 2024

Jaarcijfers AIM	2024	2023	2022
Aantal beoordeelde aanbestedingen	35	35	46
Betrokken bij voortrajecten	14	11	8
Aantal congressen en bijeenkomsten	9	10	2
Nieuwsbrieven en publicaties	3	4	3
Totaal aantal uitgebrachte adviezen	550	604	809
Gem. aantal adviezen per dossier	16	17	18

2.1 Aantal beoordeelde aanbestedingen voor zorgvervoer.

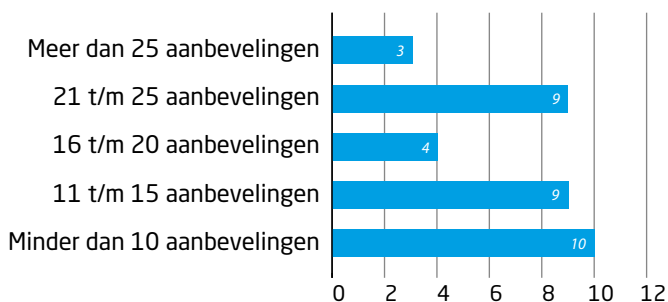
In 2024 analyseerde het AIM 35 gepubliceerde aanbestedingen aan de hand van de AIM-aanbevelingen. Daarbij is beoordeeld in hoeverre deze aanbevelingen zijn uitgewerkt in het bestek. Indien dit onvoldoende het geval was, stuurde het AIM een adviesbrief aan de aanbestedende dienst. Deze brieven worden gepubliceerd op de AIM-website om transparantie te waarborgen.

Het aantal beoordeelde aanbestedingen bleef gelijk aan 2023 (35), maar lag lager dan in 2022 (46). Deze daling past in een bredere ontwikkeling in de markt: vervoerscontracten worden groter, gemeenten werken vaker samen en contracten kennen steeds langere looptijden. Een gemiddelde looptijd van zeven jaar (inclusief optiejaren) en contracten tot tien jaar zijn inmiddels geen uitzondering meer. Hierdoor neemt het aantal afzonderlijke aanbestedingen structureel af.



Gemiddeld aantal aanbevelingen naar type vervoerscontract

De grafiek hiernaast geeft een overzicht van het aantal dossiers en het gemiddelde aantal aanbevelingen per type zorgvervoer in 2024. Hierin is zichtbaar hoe de aanbevelingen per vervoerscategorie zijn verdeeld en welke typen zorgvervoer de meeste adviezen van AIM hebben ontvangen.



Frequentieverdeling aanbevelingen

De grafiek hiernaast toont de verdeling van dossiers waarin AIM een advies heeft uitgebracht, ingedeeld op basis van het aantal aanbevelingen. De meeste dossiers bevatten minder dan 10 aanbevelingen (10 keer), terwijl adviezen met meer dan 25 aanbevelingen het minst voorkomen (3 keer). De categorieën 11 t/m 15 en 21 t/m 25 aanbevelingen komen beide 9 keer voor terwijl 16 t/m 20 aanbevelingen minder vaak voorkomt (4 keer).

2.2 Betrokken bij voortrajecten

Het AIM was in 2024 bij 14 aanbestedingstrajecten al in een vroeg stadium betrokken, een toename ten opzichte van voorgaande jaren. In deze zogenoemde vooroverleggen bespreekt het AIM met opdrachtgevers de opzet van de aanbesteding. De AIM-thema's vormen hierbij de inhoudelijke leidraad. In deze gesprekken is er ruimte om beleidsmatige keuzes – zoals de beoordelingssystematiek en gunningsmethodiek – vroegtijdig te bespreken. Het AIM behandelt alle gedeelde informatie vertrouwelijk. Na publicatie beoordeelt het AIM het bestek opnieuw, onafhankelijk van het eerder gevoerde overleg. Ook deze bevindingen worden gepubliceerd op de [website van AIM](#).

2.3 Aantal congressen en bijeenkomsten

In 2024 leverde het AIM een bijdrage aan negen bijeenkomsten. Het AIM was onder andere aanwezig bij De Dag van het Leerlingenvervoer, de TaxiExpo en ledenbijeenkomsten van KNV Zorgvervoer en Taxi, CNV Vakmensen en FNV Zorgvervoer en Taxi. Daarnaast nam het AIM deel aan het slotcongres van het programma Beter Aanbesteden van PIANOo, en aan de inclusieborrel van Inclusie Nederland.

Een belangrijk hoogtepunt was het congres Samen op weg naar duurzaam doelgroepenvervoer, georganiseerd door het AIM in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (VDVN). Aan dit congres namen ruim 110 deelnemers deel, voornamelijk afkomstig van gemeenten en vervoerders. Het programma bestond uit plenaire bijdragen, een serious game over zero-emissie leerlingenvervoer en vier deelsessies (netcongestie, duurzaam aanbesteden, publieke mobiliteit en duurzame inzet van personeel). Uit de evaluatie bleek dat deelnemers de bijeenkomst als zeer waardevol hebben ervaren. Wegens het beperkte aantal deelsessies dat kon worden bijgewoond, organiseert AIM samen met VDVN begin 2025 een terugkomdag waarop de best bezochte deelsessies worden herhaald. U kunt een impressie van deze middag bekijken op onze website.



2.4 Nieuwsbrieven en publicaties

In 2024 publiceerde het AIM drie uitgaven, waaronder de AIM-Aanbestedingskalender. Deze kalender geeft een actueel overzicht van alle aanbestedingen in het doelgroepenvervoer, inclusief de einddata van lopende contracten en eventuele optiejaren. De Aanbestedingskalender is beschikbaar via de [AIM-website](#).

Daarnaast voerde het AIM begin 2024 een gerichte actie uit richting gemeenten die opdrachtgever zijn van het leerlingenvervoer. Doel was om bewustwording te creëren over het belang van een tijdige en volledige aanlevering van leerlingelijsten. Door gemeenten te wijzen op de gevolgen van te late of onvolledige informatie – zoals verstoringen in de planning en onzekerheid voor leerlingen en ouders – werd ingezet op een betere voorbereiding op de start van het schooljaar.

Betrokkenheid bij de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer

Het AIM was in 2024 actief betrokken bij de landelijke Verbeteragenda Doelgroepenvervoer, een initiatief van onder andere de ministeries van VWS, OCW en IenW, de VNG en brancheorganisaties. Deze agenda richt zich op structurele verbeteringen in de kwaliteit, toegankelijkheid en toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer. AIM bracht praktijkkennis in en dacht mee over onderwerpen die bijdragen aan betere aanbestedingen en een zorgvuldige uitvoering van het vervoer. Dit traject wordt in 2025 voortgezet waarbij AIM nauw betrokken blijft.



➤ 2.5 Totaal aantal uitgebrachte adviezen en gemiddeld per dossier

Het aantal uitgebrachte adviezen daalde licht van 604 in 2023 naar 550 in 2024. Ook het gemiddelde aantal adviezen per dossier nam iets af, van 17 naar 16.

Een mogelijke verklaring voor deze daling is dat aanbevelingen met betrekking tot het TX-keur, de naleving van de Cao Zorgvervoer en Taxi en het toepassen van de NEA-index voor het volgen van kostenontwikkelingen in de afgelopen jaren gemeengoed zijn geworden in veel bestekken. Ook op het gebied van kwaliteit zien wij positieve ontwikkelingen: in het merendeel van de bestekken voor

het Wmo- en leerlingenvervoer wordt inmiddels ten minste 60% kwaliteit meegewogen in de beoordeling conform de aanbevelingen van het AIM.

Een punt van aandacht blijft de wijze waarop kwaliteit en prijs worden beoordeeld in aanbestedingen. Prijs wordt vrijwel altijd relatief beoordeeld: de inschrijver met de laagste prijs ontvangt de maximale score, terwijl andere inschrijvers een lagere score krijgen naar rato van hun afwijking. Kwaliteit daarentegen wordt vaak absoluut beoordeeld, op basis van vooraf vastgestelde criteria en een vaste puntentoekenning. Hoewel dit op het eerste gezicht zorgt voor transparantie en objectiviteit, kent deze benadering in de praktijk enkele nadelen. Inschrijvers behalen vaak vergelijkbare scores, zeker wanneer zij allen aan de gestelde eisen voldoen en de beoordelingsruimte beperkt is. Daar komt bij dat de maximale score voor kwaliteit zelden wordt toegekend en dat de laagste score in sommige gevallen leidt tot uitsluiting. Hierdoor ontstaat een geringe spreiding in de kwaliteitsscores, wat de invloed van kwaliteit op de eindbeoordeling beperkt.

Het gevolg is dat het beoogde evenwicht tussen prijs en kwaliteit (bijvoorbeeld 40% prijs en 60% kwaliteit) in de praktijk onder druk komt te staan. Omdat kwaliteitsverschillen binnen de sector vaak beperkt zijn en inschrijvers vergelijkbare scores behalen ontstaat er weinig spreiding in de kwaliteitsscores. Daardoor kan prijs een onevenredig grote invloed krijgen op de gunning terwijl kwaliteit op papier zwaarder zou moeten wegen.

Voorbeeld:

In een aanbesteding met een 60/40-verdeling (kwaliteit/prijs) scoort de voordeligste inschrijver relatief 100 punten op prijs en behaalt 85 punten op kwaliteit. Een andere inschrijver biedt betere kwaliteit (87 punten), maar is duurder. Door de absolute beoordeling van kwaliteit en de relatieve beoordeling van prijs, wint de goedkoopste inschrijver – ondanks lagere kwaliteit.

Deze praktijk ondermijnt het uitgangspunt dat kwaliteit bepalend moet zijn. Het AIM adviseert daarom om in het gunningsmodel meer ruimte te creëren voor differentiatie in de kwaliteitsscores of – waar passend – ook kwaliteit relatief te beoordelen. Daarmee kunnen opdrachtgevers beter sturen op daadwerkelijk onderscheidende inschrijvingen en wordt voorkomen dat prijs alsnog onbedoeld de doorslaggevende factor wordt.

De jaarcijfers van 2024 en voorgaande jaren zijn opgenomen in bijlagen van dit jaarverslag. In bijlage 5 is een overzicht opgenomen van de opdrachtgevers waarvan het AIM de gepubliceerde aanbestedingsdocumenten heeft geanalyseerd.

3. AIM GebruikersAdviesRaad

Sinds 2018 heeft het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit een GebruikersAdviesRaad (GAR), ingesteld door het AIM-bestuur. Deze raad adviseert het bestuur en de directie zowel gevraagd als ongevraagd, waarbij de perspectieven en praktijkervaringen van gebruikers van het doelgroepenvervoer centraal staan. Het VN-Verdrag Handicap - Rechten van mensen met een beperking - vormt daarbij het inhoudelijke uitgangspunt. Dit verdrag legt onder meer het recht op mobiliteit en toegankelijkheid voor iedereen vast.

Samenstelling GebruikersAdviesRaad (GAR)

Begin juli 2024 ontvingen wij het droevige bericht van het overlijden van Aldo Markus. Aldo was sinds de oprichting lid van de GAR op voordracht van ROVER. In hem verliezen we een zeer betrokken lid met veel deskundige inbreng, met name op het gebied van toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De GAR bestond in 2024 uit de volgende leden:

- **Dirk van Uiter (voorzitter)**
Benoemd op voordracht van Leder(in). Onafhankelijk voorzitter van de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer Arnhem Nijmegen (tot 1 september 2025). Sinds oktober 2024 tevens onafhankelijk voorzitter van de GAR.
- **Paul Offerman**
Actief bij Stichting Woonmere, de Wmo-raad Almere en de Landelijke Vereniging van Ouderinitiatieven.
- **Ed Knies**
Bestuurder van De Kleine Prins Onderwijsgroep, gespecialiseerd in speciaal onderwijs.
- **Taco Nijhof**
Beleidsmedewerker mobiliteit, toegankelijkheid en wonen bij het SOLGU (Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht).

Met ROVER en Leder(in) zijn afspraken gemaakt om de vacatures in de GAR in de eerste helft van 2025 in te vullen.

De secretariële ondersteuning van de GAR werd in 2024 verzorgd door Joris de Vries.



De GebruikersAdviesRaad in 2024

De GebruikersAdviesRaad (GAR) komt in principe twee keer per jaar bijeen voor overleg met het AIM. In 2024 vonden een voorjaars- en een najaarsvergadering plaats. Tijdens deze bijeenkomsten werden de volgende thema's besproken:

- **De AIM-Aanbestedingskalender** en de rol van het AIM bij lopende en aankomende aanbestedingen in het land.
- **Het onderzoeksrapport *Niet zomaar op reis*** van het College voor de Rechten van de Mens. De GAR onderschrijft de belangrijkste aanbevelingen uit dit rapport, die nauw aansluiten bij de eigen adviezen:
 - Houd rekening met het VN-Verdrag Handicap;
 - Betrek mensen met een beperking en hun organisaties;
 - Integreer openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
 - Versterk regie vanuit de Rijksoverheid.
- **De Verbeteragenda Doelgroepenvervoer**, een initiatief van het ministerie van VWS werd besproken in relatie tot de positie van de gebruiker binnen het systeem.
- **Integratie van doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer** in één publiek systeem blijft voor de GAR een structureel aandachtspunt.
- **Structurele betrokkenheid van gebruikers** bij lokaal en regionaal beleid en uitvoering van doelgroepenvervoer. Het AIM-bestuur heeft de GAR om advies gevraagd, met name over bestaande best practices. Vanuit de GAR is benadrukt dat reizigersparticipatie in veel regio's en gemeenten nog onvoldoende is ingebed. De GAR acht het essentieel dat gebruikers structureel worden betrokken bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid.
- **Betrekken van chauffeurs** als ervaringsdeskundigen. De GAR vindt dat naast reizigers ook chauffeurs een belangrijke stem moeten hebben in beleidsontwikkeling en uitvoering, gezien hun dagelijkse praktijkervaring.
- **Onderzoek naar de maatschappelijke waarde van doelgroepenvervoer**. Het AIM-bestuur reageerde positief op de wens van de GAR om hier onderzoek naar te laten verrichten. In 2025 wordt gestart met een kwalitatieve en kwantitatieve kosten-batenanalyse. De GAR wordt bij dit onderzoek in adviserende zin betrokken.

4. Vooruitblik op 2025

Ook in 2025 blijft het AIM werken aan het verder ontwikkelen en delen van kennis over zorgvervoer. Dat doen we via publicaties, webinars en bijeenkomsten voor opdrachtgevers, vervoersbedrijven en andere betrokken organisaties. Ook benaderen we opdrachtgevers actief, zodat we al in een vroeg stadium kunnen meedenken bij nieuwe aanbestedingen.

In 2024 zijn belangrijke pijlpalen geslagen voor de verdere ontwikkeling van het AIM. Zo wordt een begin gemaakt met het onderzoek naar de maatschappelijke waarde van doelgroepenvervoer waarin zowel kwalitatieve als kwantitatieve baten in beeld worden gebracht. De uitkomsten hiervan moeten bijdragen aan meer erkenning en onderbouwing van het belang van goed georganiseerd vervoer voor kwetsbare groepen.

Het AIM is voornemens om ook in 2025 opnieuw een congres te organiseren rond actuele thema's in het doelgroepenvervoer, met als doel kennisdeling en ontmoeting te stimuleren. Dit congres wordt voorbereid in samenwerking met de VDVN en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast zijn er plannen om begin 2025 een college tour te organiseren over de juridische aspecten van het aanbesteden van doelgroepenvervoer.

Tot slot werkt AIM aan een nieuwe, toegankelijke website, die beter aansluit bij de behoeften van opdrachtgevers en andere betrokken partijen.



5. Bijlagen

Bijlage 1. Jaarcijfers Aanbestedingsinstituut Mobiliteit 2024

Jaarcijfers AIM	2024	2023	2022
Aantal beoordeelde aanbestedingen	35	35	46
Betrokken bij voortrajecten	14	11	8
Aantal congressen en bijeenkomsten	9	10	2
Nieuwsbrieven en publicaties	3	4	3
Totaal aantal uitgebrachte adviezen	550	604	809
Gem. aantal adviezen per dossier	16	17	18

Bovenstaande tabel geeft de jaarcijfers van AIM van 2022 tot 2024 weer. Het aantal beoordeelde aanbestedingen blijft in 2024 gelijk aan 2023, maar ligt lager dan in 2022. De betrokkenheid bij voortrajecten neemt toe, terwijl het aantal congressen en bijeenkomsten in 2024 nagenoeg gelijk blijft aan 2023. Het aantal nieuwsbrieven en publicaties blijft stabiel. Het totaal aantal uitgebrachte adviezen en het gemiddelde aantal adviezen per dossier vertonen een dalende trend.



Bijlage 2. Overzicht dossiers en aanbevelingen per vervoerscategorie

Aantal dossiers naar soort vervoer	2024	Aanbevelingen	Gem. 2024	Gem. 2023	Gem. 2022
Anders / overige	1	6	6	12	12
WMO-vervoer	4	47	12	14	19
Leerlingenvervoer	12	198	17	15	21
Werknemersvervoer	6	98	16	22	14
Combinatie LLV- en Wmo-vervoer	9	146	16	17	17
Zittend ziekenvervoer	3	55	18	-	-
Totaal	35	550	16	17	18

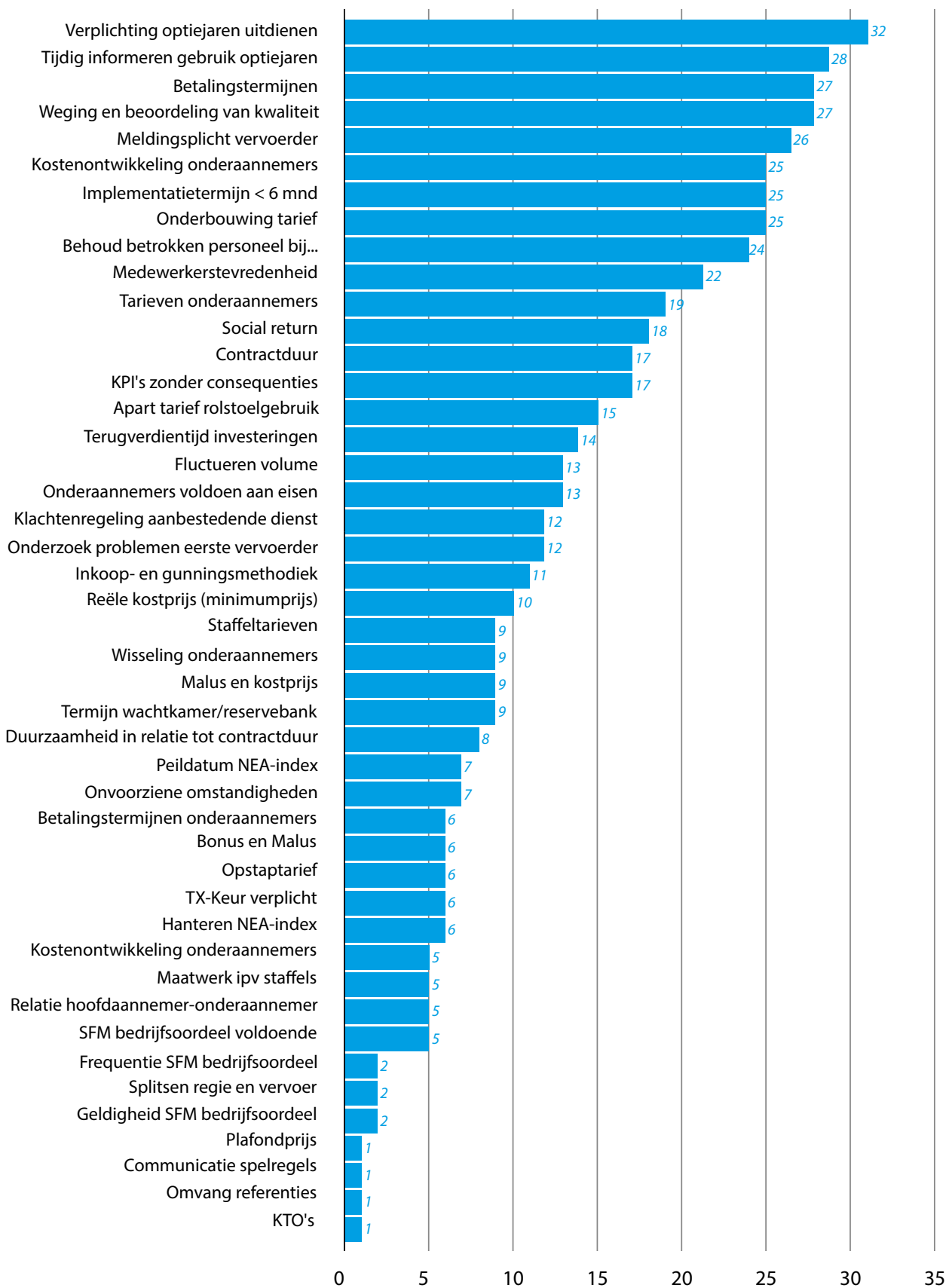
Bovenstaande tabel toont het aantal dossiers en aanbevelingen per vervoerscategorie in 2024, met een vergelijking van het gemiddelde aantal aanbevelingen per dossier over de afgelopen drie jaar. Het totale aantal aanbevelingen per dossier is licht gedaald van 18 in 2022 naar 16 in 2024. Leerlingenvervoer heeft het hoogste aantal dossiers en aanbevelingen terwijl bij Wmo-vervoer het aantal aanbevelingen per dossier is afgenomen.

Bijlage 3. Meest voorkomende aanbevelingen 2024

Meest voorkomende aanbevelingen 2024		Aantal aanbevelingen
1.	Verplichting optiejaars uitdienen	32
2.	Tijdig informeren gebruik optiejaars	28
3.	Beoordeling en weging kwaliteit	27
4.	Betalingstermijnen	27
5.	Meldingsplicht vervoerder	26
6.	Kostenontwikkeling onderaannemers	25
7.	Implementatietermijn < 6 mnd.	25
8.	Behoud betrokken personeel bij faillissement tussentijdse contractwisseling	24
9.	Onderbouwing tarief	24
10.	Medewerkerstevredenheid	22

Voorgaand overzicht toont de tien meest voorkomende aanbevelingen van AIM in 2024, waarbij de verplichting om optiejaars uit te dienen (32 keer) het vaakst is genoemd. Andere veelvoorkomende adviezen gaan over tijdige communicatie over optiejaars, weging en beoordeling van kwaliteit, betalingstermijnen en aspecten zoals kostenontwikkeling, implementatietermijnen en medewerkerstevredenheid. In de bijlage is een volledig overzicht opgenomen.

Bijlage 4. Aantal uitgebrachte adviezen per thema



Bijlage 5 Betrokken aanbestedende diensten 2024

- CAK
- CZ
- De Drechtsteden
- Erasmus MC
- Gemeente Alkmaar
- Gemeente Almere
- Gemeente Borne
- Gemeente Drachten en Smallingerland
- Gemeente Drimmelen
- Gemeente Gorinchem
- Gemeente Haarlemmermeer
- Gemeente Heerenveen
- Gemeente Helmond
- Gemeente Heusden
- Gemeente Lisse
- Gemeente Middelburg
- Gemeente Moerdijk
- Gemeente Montferland
- Gemeente Purmerend
- Gemeente Rotterdam
- Gemeente Terneuzen
- Gemeente Twenterand
- Gemeente Zoetermeer
- Joint Research Center Petten
- Ministerie Binnenlandse Zaken
- Ministerie Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- Molenlanden gemeenten
- Omnibuzz
- Provincie Flevoland
- Provincie Noord-Holland
- UWV
- Valleihopper
- WVS
- Zaffier
- Zilveren Kruis

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