

MEMO

Aan: AB BVO DRAN

Onderwerp: Brief minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs 22 december 2022

Datum: 25 januari 2023

Afzender: Vervoersorganisatie

Aanleiding:

Op 22 december 2022 heeft de minister voor Primair en Voortgezet Onderwijs de tweede kamer met een brief geïnformeerd over de stand van zaken uitvoeren acties leerlingenvervoer. Wij hebben hier kennis van genomen en willen u informeren over de stand van zaken bij Avan.

Stand van zaken uitvoering leerlingenvervoer Avan

In de brief worden door de minister een aantal acties en verbeterpunten genoemd. Wij zullen daarop hieronder puntsgewijs ingaan.

1. Gezamenlijk en volgtijdelijk aanbesteden.

In de huidige contracten is het routevervoer gemeente overschrijdend aanbesteed en worden cliënten gecombineerd vervoerd. In deze contracten is ook, voor de gemeente die meerdere vormen van routevervoer hebben ingebracht, het volgtijdelijk rijden van het vervoer opgenomen. Bijvoorbeeld nadat het leerlingenvervoer is gereden rijden verschillende chauffeurs aansluitend het dagbestedingsvervoer. Ook in de contracten met zorginstellingen is rekening gehouden met begin- en eindtijden zodat volgtijdelijk vervoer ook mogelijk is. Het gecombineerd aanbesteden van routevervoer en vraagafhankelijk vervoer kent geen voordelen omdat voor beide vervoerssoorten de vervoerspieken op eenzelfde moment liggen. Het voordeel waar de minister over spreekt in zijn brief, ook in het kader van chauffeurstekort, is bij ons dus al enige jaren gerealiseerd.

2. Feiten en cijfers monitoring leerlingenvervoer

Er worden landelijke cijfers en bedragen genoemd in de brief. Daarbij is de vraag in hoeverre er voor 2021 rekening gehouden is met het feit dat in januari en februari het vervoer niet of zeer beperkt werd uitgevoerd vanwege corona en lockdown van scholen. Aangezien we bij Avan daardoor een verlaging van de kosten zien voor dat jaar van 7%.

De Vervoersorganisatie maakt met de jaarlijkse begroting en realisatiecijfers gegevens inzichtelijk voor de gemeenten die het leerlingenvervoer hebben ingebracht. Het gaat dan wel alleen om de aantallen en de bedragen van de leerlingen die gebruik maken van het taxivervoer. We zien dat een deel van het jeugdwetvervoer ook vervoer is naar scholen, deze vallen onder de jeugdwet omdat er geen toewijzing/indicatie is vanuit leerlingenvervoer door bijvoorbeeld niet voldoen aan dichtstbijzijnde toegankelijke school i.v.m. uithuisplaatsing.

3. Onderzoek onder ouders naar de kwaliteit van het leerlingenvervoer landelijk.

Op verzoek van het ministerie is onderzoek uitgevoerd door Oberon. Hiervan hebben wij de informatie die wij hebben ontvangen gedeeld met de gemeenten. Daarnaast hebben wij Oberon onze resultaten van het KTO-routevervoer 2022 toegestuurd.

Ieder jaar wordt binnen Avan een KTO-routevervoer verzorgd door een onafhankelijk onderzoeksbureau.

Er is bewust voor gekozen om dit niet via de vervoerders uit te laten voeren. De resultaten worden jaarlijks gedeeld met alle deelnemende gemeenten en vervoerders. Dit jaar hebben we daarnaast vanuit de Vervoersorganisatie ongeveer 10% van de ouders/verzorgers van leerlingen in het leerlingenvervoer gebeld en vragen gesteld over de start van het schooljaar. Dit heeft informatie opgeleverd die gedeeld is met de gemeenten en vervoerders.

4. Uitsplitsing per gemeente op basis van reden van toewijzing.

De minister wil graag weten op welke basis de gemeenten een toewijzing doen voor het leerlingenvervoer; op basis van gehandicapte leerlingen, afstand en/of denominatie. Deze gegevens kunnen niet door de Vervoersorganisatie verstrekt worden, aangezien deze gegevens voor ons niet relevant zijn en daarom ook niet worden geregistreerd in Mybility. Indicatie is voorbehouden aan de gemeenten.

5. Maximale reistijd

In de huidige contracten voor het routevervoer zijn per gemeente afspraken gemaakt over de maximale reistijd, naast alle andere kwaliteitseisen aan o.a. chauffeurs en planning. Deze liggen tussen de 60 en 90 minuten. Er zijn ook gemeenten die onderscheid hebben gemaakt op basis van bestemming.

In de afgelopen periode zijn er met diverse gemeenten ook gesprekken gevoerd over het beperkt ophogen van de maximale reistijd en een aantal gemeenten heeft daar (zij het voor dit schooljaar) aan meegewerkt. Dit omdat we zien dat in sommige gevallen de toenemende drukte in het verkeer (binnen het Avan gebied op sommige stukken een extreme toename) het niet mogelijk maakt om met een goede bezetting van de taxibus binnen de maximale reistijd te blijven en daarnaast hebben we te maken met een chauffeurstekort.

Op het moment dat er nu wordt gekozen voor een verlaging van de individuele reistijd tot maximaal 45 minuten zal er sprake zijn van een wezenlijke wijziging van de besteksuitgangpunten. Dat kan alleen als er opnieuw aanbesteed wordt. Daarnaast betekent een verlaging van de maximale reistijd ook een substantiële extra inzet van voertuigen en dus ook chauffeurs. Deze extra inzet zal leiden tot extra kosten en een verdere spanning op onze zero emissie ambities. Daarnaast kennen we (landelijk) al een tekort aan chauffeurs op de huidige inzet van het vervoer, laat staan als er meer voertuigen ingezet moeten gaan worden.

We willen ook benadrukken dat de maximale reistijd de tijd is dat het kind in de taxi zit en dat het niet gaat om het verschil tussen ophaalmoment en start school. In de contracten is namelijk opgenomen dat kinderen minimaal 5 minuten voor aanvang van school aanwezig moeten zijn. Dit betekent dat een kind al om 8.15 uur op school kan worden afgezet, terwijl de les om 8.30 uur begint. We merken dat sommige ouders ook deze 15 minuten wachten op school meerekenen als het gaat om de maximale reistijd.

Om de beeldvorming van de van de discussie (kinderen zitten 90 minuten in het voertuig) terug te brengen naar de feiten is de ochtend van de maand november 2022 nader geanalyseerd. In onderstaand overzicht kunt u per gemeente zien hoeveel procent van de ritten binnen de 45 minuten reistijd valt. Bij de ritten die boven de 75 minuten zitten, hebben we kunnen concluderen dat dit veelal ritten zijn die een bestemming verder weg kennen, zoals scholen in Haren, Zaltbommel en Sint-Michielsgestel.

November 2022 ochtend leerlingenvervoer ritaantallen in % per gemeente						
Gemeente	Ritten	<=45 min	>45<=60	>60<=75	>75<=90	>90
Arnhem	100%	79,7%	14,1%	4,1%	1,4%	0,6%
Berg & Dal	100%	64,9%	18,5%	9,3%	5,3%	1,9%
Beuningen	100%	72,1%	19,2%	6,5%	1,6%	0,5%
Doesburg	100%	75,6%	15,2%	7,1%	1,7%	0,3%
Druten	100%	41,3%	21,7%	28,7%	7,9%	0,4%
Duiven	100%	80,7%	13,2%	5,9%	0,2%	0,0%
Heumen	100%	72,3%	19,1%	5,3%	3,2%	0,1%
Lingewaard	100%	68,7%	19,9%	7,6%	3,4%	0,4%
Montferland	0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mook en Middelaar	100%	79,9%	17,1%	2,8%	0,3%	0,0%
Nijmegen	100%	71,1%	19,4%	6,9%	2,3%	0,4%
Overbetuwe	100%	71,2%	19,4%	6,9%	2,3%	0,2%
Renkum	0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Rheden	100%	74,5%	18,2%	6,2%	1,1%	0,1%
Rozendaal	100%	61,6%	0,0%	0,0%	14,1%	24,2%
Westervoort	100%	79,3%	14,5%	3,9%	2,4%	0,0%
Wijchen	100%	56,7%	30,1%	10,4%	2,7%	0,0%
Zevenaar	100%	60,1%	25,4%	11,8%	2,5%	0,2%
Totaal	100%	71,7%	18,6%	7,1%	2,2%	0,4%

6. Gemeenten zetten in op zelfstandigheid en zelfredzaamheid

We hebben de afgelopen jaren met alle gemeenten gesproken over het bevorderen van zelfstandigheid en zelfredzaamheid. We hebben gezien dat een aantal gemeenten het beleid en/of de verordening daarop hebben aangepast. Echter zien we nog niet bij alle gemeenten dat dit ook effect heeft in daling van het vervoer. In de overleggen die er zijn tussen Vervoersorganisatie en gemeenten zullen we dit blijven benadrukken en waar nodig willen we gemeenten ook op basis van vervoergegevens voorzien van advies.

7. Stroomlijnen van beleid leerlingenvervoer

We lezen dat de minister behoefte heeft aan het stroomlijnen van het beleid leerlingenvervoer landelijk, maar ook als het gaat om gemeenten die samen aanbesteden. Het beleid is aan de gemeenten, daarom is er ook gekozen voor samenwerking in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. We zien dat binnen sommige percelen er wel gezocht wordt naar meer samenhang en afstemming. Dit is ook voor de

uitvoering van het vervoer zeer wenselijk. In de presentatie Avan in oktober hebben we ook gesproken over de OOGO overleggen. We hebben aangegeven vanuit de Vervoersorganisatie waar mogelijk en nodig graag een keer aan te schuiven. Afgelopen december zijn de contractmanagers aangeschoven bij een overleg tussen gemeenten en samenwerkingsverband op uitvoeringsniveau op verzoek van één van de deelnemende gemeente. We hebben dit als zeer prettig ervaren en daarmee meer inzicht gekregen in het proces voorafgaand aan de indicatie/toewijzing. Daaruit bleek dat er nog veel gedaan kan worden aan verwachtingsmanagement, ook door scholen zelf. Het zou mooi zijn als dit ook op de agenda kan komen van de OOGO's in de regio Arnhem Nijmegen.

8. Klachtenafhandeling

Avan heeft een onafhankelijk klachtenmeldpunt. De klachten kunnen zowel telefonisch, per brief als via een webformulier ingediend worden. Uit onze belronde begin dit schooljaar blijkt dat ouders vaak in eerste instantie voor meldingen en klachten contact opnemen met de vervoerder. We attenderen waar mogelijk ouders en gemeenten erop dat klachten over het vervoer ingediend dienen te worden via het onafhankelijk klachtenmeldpunt. Hier is ook de bonus/malus regeling aan gekoppeld (welke ieder kwartaal wordt besproken met de vervoerders) en op deze wijze heeft de Vervoersorganisatie zicht op het aantal klachten en ook op het type klacht. Alle klachten worden afgehandeld door de vervoerders, maar gemonitord door de Vervoersorganisatie. Indien nodig stemt de Vervoersorganisatie en/of vervoerder ook af met de gemeente in een individuele casus. Voor de gemeente is er een inlog waarmee zij toegang hebben tot het portal van het klachtenmeldpunt en daarmee inzicht hebben in de klachten voor de eigen gemeente.

9. Noodoplossingen

In de brief wordt verwezen naar de noodoplossingen die zijn genoemd in het commissiedebat van 19 oktober en die ook zijn genoemd in de brief aan de gemeenten van 17 november jl. Per genoemde noodoplossing is dit de stand van zaken:

- a. Inzetten van taxi's: onze vervoerders maken al gebruik van verschillende onderaannemers voor zover zij capaciteit beschikbaar hebben. Er is een aantal gemeenten die in bijzondere casussen afspraken hebben gemaakt met een klein taxibedrijf of ZZP'er voor de uitvoering van specifiek vervoer. Volgens onze afspraken moeten taxibedrijven wel voldoen aan bepaalde eisen en we hebben gemerkt dat niet ieder taxibedrijf aan deze eisen kan voldoen.
- b. Inzetten van touringcarbussen: binnen 1 perceel hebben we daar in de zomer onderzoek naar gedaan. Om dit te realiseren zal er vervoer zijn vanaf opstapplaatsen. Gelet op het aantal leerlingen dat niet vanaf een opstapplaats kon worden vervoerd, was het onvoldoende effectief en sprake van forse meerkosten om het vervoer met touringcar in te zetten. Het gebruik van maken van opstapplaatsen noodzaakt tot het aanpassen van het beleid. Het is de keuze aan de gemeente om hierin eventueel besluiten te nemen.
- c. Inzetten van belbussen en contractvervoer zorgverzekeraars: juist op de inzettijden van het leerlingenvervoer zien we ook een piek in het gebruik van de belbus en vervoer door zorgverzekeraars/WLZ instellingen (welke ook door onze vervoerders gereden wordt).

10. Gesprek met VNG

Vanuit het opdrachtgeversplatform, waarbij ook Avan is aangesloten, wordt er gesproken met de VNG. De VNG is voornemens om tijdelijk een expertiseteam op te zetten. Het doel is om met elkaar ervaringen uit

te wisselen en oplossingen te formuleren die dan met alle gemeenten gedeeld kunnen worden en om zo inzicht te krijgen in wat er landelijk speelt en van daaruit de Minister te adviseren.

11. Toekomstperspectief

In de brief van de minister wordt gesproken over een gezamenlijke aanpak tussen VWS, IenW en SZW. We zijn erg benieuwd naar verkenning van deze ministeries als het gaat om het regelen van het toezicht, aangezien de monitoring op de klachtenafhandeling en het sturen op maximale reistijd door de Vervoersorganisatie, de vervoerders en gemeenten in onze optiek op een juiste wijze is belegd. Daarnaast zijn we ook erg benieuwd naar de lange termijn aanpak, waarin ook de mogelijkheden om af te zien van aanbesteding wordt meegenomen.

De Vervoersorganisatie is van mening dat de door de minister genoemde verbeterpunten voor een groot deel al binnen de BVO DRAN zijn gerealiseerd. Wat betreft de maximale individuele reistijd kunnen we concluderen dat een groot deel van de ritten al binnen 45 minuten wordt gereden en dat voor een groot deel van de ritten boven de 45 minuten een reden is die ligt in de verder weggelegen locaties en de toenemende verkeersdrukte in het Avan gebied.