

Position paper leerlingenvervoer Ouders & Onderwijs

T.b.v. het rondetafelgesprek 12 oktober 2022

Op 12 oktober vindt in de Tweede Kamer een rondetafelgesprek plaats over de problemen in het leerlingenvervoer. Ouders & Onderwijs vraagt al maanden aandacht voor de problemen die er spelen en constateert ook dat er al jaren sprake is van aanhoudende problemen. Sinds dit schooljaar zijn de problemen alleen maar verergerd, ondanks de in april door minister Wiersma aangekondigde verbeteringen. Naast de al langer bestaande problemen met lange reistijden, onveiligheid en klachtenafhandeling, zorgt een toenemend tekort aan chauffeurs er nu voor dat kinderen soms helemaal niet meer naar school kunnen, of uren moeten wachten op een taxi. Ook bereiken ons signalen dat vervoersbedrijven door de chaos soms niet meer precies weten waar kinderen zijn en dat zij op die momenten ook onbereikbaar zijn voor ouders. Ook scholen geven steeds vaker signalen af dat kinderen urenlang op school staan te wachten of structureel veel te laat, of niet, op school aankomen. Deze situatie brengt enorme schade toe aan de toch al vaak kwetsbare kinderen, waardoor er naast structurele verbeteringen, ook noodoplossingen gezocht moeten worden.

Het leerlingenvervoer kampt met grote problemen. In maart 2022 publiceerde Ouders & Onderwijs een rapport waarin die problemen naar voren kwamen. We zien sindsdien geen verbetering. Vervoerders krijgen de ritten vanwege chauffeurstekort niet meer rond. Daardoor is het leerlingenvervoer verder onder druk komen te staan. Er is geen vervoer, leerlingen komen te laat op school, moeten lang wachten na school en hebben langere reistijd. Ook zijn er nog meer wisselingen in chauffeurs. Dat heeft grote gevolgen voor deze kinderen. Ze weten niet wanneer hun vervoer komt, missen tijd op school en komen pas heel laat weer thuis. Zo beginnen ze de schooldag al met veel stress en wordt hun sociale leven na school moeilijk. Vele berichten en signalen van ouders over het leerlingenvervoer bereiken ons. Veel aandacht gaat uit naar leerlingen op het VSO, maar de problemen spelen net zo goed bij kinderen van soms nog maar 4 jaar oud. Er zijn ons gevallen bekend van kinderen van 4 die elke dag 3 uur in een taxibusje moeten zitten, zij telkens op andere tijden worden opgehaald en vaak door steeds wisselende chauffeurs. Ouders maken zich grote zorgen over het welzijn van hun kinderen.

'Mijn kind (7 jaar) komt 's ochtends vaak een uur te laat op school en moet 's middags na school soms een uur op het busje wachten. De reistijd van Breukelen naar Zeist is nu 2.5 uur.'

'Van onze 80 leerlingen (speciaal onderwijs) komen er iedere dag 8 tot 10 leerlingen een tot twee uur te laat op school. Ik moet ze registreren als afwezig (te laat) maar ze kunnen er niets aan doen. Zo missen ze veel onderwijstijd.'

'De ophaal- en thuisbrengtijd wisselen nu iedere dag. We weten niet waar we aan toe zijn. Mijn zoon (12 jaar) raakt ervan in de stress. En twee keer kregen we 's avonds laat een berichtje van de vervoerder dat er geen vervoer voor mijn zoon was de volgende dag. Of we hem zelf konden brengen. We doen ons best maar kunnen ook niet alles regelen.'

Lange reistijd, wisselende chauffeurs en onveilige situaties

Begin dit jaar publiceerde Ouders & Onderwijs een rapport over de ervaringen van ouders met het leerlingenvervoer. Daaruit kwam al een zorgelijk beeld naar voren. De lange reistijd, de wisselende chauffeurs en de onveiligheid in het taxibusje hebben een sterk negatief effect op de leerlingen en hun schoolgang. Iedere investering in kwalitatief goed speciaal onderwijs en gespecialiseerde begeleiding wordt snel tenietgedaan door de vermoeidheid en overprikkeling waarmee leerlingen op school aankomen na een rit. Hun sociale en emotionele ontwikkeling wordt verder ingeperkt omdat er door de lange reistijd weinig tijd en energie resteert voor activiteiten na school.

De problemen komen vooral door de volgende punten:

- De ritten zijn te lang.
- Chauffeurs wisselen te vaak.
- De situatie in de bus is vaak onveilig en stressvol door het ontbreken van begeleiding.
- Klachten worden slecht afgehandeld en regels worden star toegepast.

We doen in dit rapport een aantal aanbevelingen voor het verbeteren van leerlingenvervoer. In februari van dit jaar deden we de volgende aanbevelingen om de situatie te verbeteren:

Landelijke wetgeving en modelverordening

- Richtlijn voor de maximale reistijd.
- Ga in de wetgeving uit van 'dichtstbijzijnde passende school'.
- Meerdere adressen: naschoolse opvang en tweede huisadres.

Aanbesteding en contractering

- Afspraken over vaste chauffeurs, kennismaking en opleiding.
- Kwaliteitscriteria aanbesteding belang leerling: reistijd; vaste ophaaltijd; vaste chauffeurs; opleiding chauffeurs.

Monitoring en kwaliteitsverbetering

- Verbeter afhandeling en rapportage van klachten.
- Lokaal structureel onderzoek kwaliteit en benutten voor verbetering.
- Landelijk onderzoek kwaliteit en ervaringen.

Aanvragen en maatwerk

- Maatwerk in aanbod en andere vormen van vervoer (i.s.m. scholen en samenwerkingsverband).
- Andere locaties dan speciaal onderwijs (o.a. speciale voorzieningen in reguliere scholen/onderwijszorglocaties).

Minister Wiersma heeft in april toegezegd om in ieder geval de situatie verder te onderzoeken en te kijken hoe de reistijd kan worden beperkt. Ouders & Onderwijs heeft de afgelopen maanden vele gesprekken gevoerd met het ministerie, de VNG, de vervoerders en natuurlijk ouders. De resultaten van die gesprekken zijn tot nu toe zeer teleurstellend. Partijen wijzen naar elkaar, bagatelliseren de problemen, nemen weinig verantwoordelijkheid en zijn vooral aan het vertragen. Vorige week hebben wij moeten besluiten om uit de begeleidingscommissie te stappen van het zogenaamde representatieve onderzoek dat wordt uitgevoerd in opdracht van de VNG naar de tevredenheid van ouders met het leerlingenvervoer. Dit omdat we te horen kregen dat het onderzoek gebaseerd is op vrijwillige deelname van gemeenten (en dus naar verwachting vooral gemeenten mee zullen doen waar de problemen minder spelen), dat er geen mogelijkheid is voor ouders van andere gemeenten om hun ervaringen te delen én men niet voornemens is de resultaten per gemeente inzichtelijk te maken. Wij hebben er hierdoor geen vertrouwen in dat dit onderzoek gaat helpen om de problemen daadwerkelijk in kaart te brengen. Met de andere toezegging, het verminderen van de maximale reistijd voor in ieder geval kinderen in de basisschoolleeftijd, is naast praten nog helemaal niets gedaan.

Kinderen zijn geen pakketjes

Er zijn veel partijen betrokken bij de organisatie van het leerlingenvervoer. Landelijke overheid (ministerie OCW), lokale overheid (gemeenten), vervoerders en scholen. Onze observatie is dat alle betrokken naar elkaar wijzen. Dat gebeurt in individuele situaties (ouder klaagt bij vervoerder, die verwijst naar gemeente, gemeente wijst naar verordening) maar ook op regionaal en landelijk niveau (ministerie bekostigt, gemeenten zijn verantwoordelijk, vervoerders voeren het uit). Door het steeds maar weer doordelegeren van verantwoordelijkheid en de werkwijze van aanbesteden op de 'economisch meest gunstige inschrijving' is het leerlingenvervoer steeds meer gaan lijken op pakketjesvervoer. Maar het gaat niet om pakketjes, het gaat om vaak kwetsbare kinderen die er zelf ook niet voor hebben gekozen naar een speciale school te gaan. Ze zijn hiertoe gedwongen, omdat er geen passend onderwijs voor hen beschikbaar is in de buurt. Het leerlingenvervoer is voor deze groep kinderen noodzakelijk om naar school te kunnen gaan. Deze kinderen hebben recht op onderwijs en recht op een overheid die ervoor zorgt dat zij dat onderwijs op een manier kunnen volgen die niet schadelijk voor ze is.

En nu?

Een verbetering van het leerlingenvervoer lijkt nu, door het chauffeurstekort, verder weg dan ooit. Hoe lang laten we deze situatie voortduren? Wat ons betreft geen dag meer. Er moet nu iets gebeuren. Een simpele en snelle oplossing is er niet. Het verbeteren van de situatie op korte termijn en het verbeteren van de kwaliteit op de langere termijn kunnen we alleen samen. Alle betrokken partijen moeten bijdragen. Dat betekent ook dat we ergens het systeem moeten doorbreken, waarin partijen door de gedecentraliseerde verantwoordelijkheid, telkens maar weer naar elkaar zitten te kijken. Dat is ook de reden dat de landelijke politiek wat ons betreft snel zou moeten ingrijpen.

Gezien de traagheid waarmee wordt gereageerd en de klaarblijkelijke onmacht van diverse partijen om in actie te komen, willen we nog een aantal aanbevelingen toevoegen aan onze eerdere aanbevelingen:

- Grijp in op het landelijke onderzoek dat het ministerie van OCW financiert en waarvoor de VNG opdrachtgever is: verplicht gemeenten hieraan om deel te nemen en maak de resultaten van de verschillende gemeenten openbaar. Alleen op die manier kunnen we gerichte verbeteringen realiseren op gemeenteniveau.
- We steunen de inzet van het LBVSO om tot een actieplan voor het terugdringen van het chauffeurstekort te komen. We verzoeken om daarin ook de kwaliteit van de chauffeurs in het oog te houden.
- Op korte termijn moeten ook private taxibedrijven worden ingezet, ook al is dit duurder dan een aanbesteding. Elke dag dat een kind niet naar school gaat, is een dag te veel.
- Ouders die genoodzaakt zijn zelf hun kinderen te brengen, moeten hiervoor compensatie kunnen krijgen bij de gemeente. Ook ouders die kosten maken door zelf een taxi te regelen moeten hiervoor een declaratie kunnen indienen bij de gemeente.
- Informeer ouders en leerlingen goed en tijdig. Zowel vanuit de vervoerders over de ritten maar ook vanuit de gemeenten over de stand van zaken, wat er gedaan wordt en waar ouders terecht kunnen met een klacht en/of hulp.
- Zorg als gemeenten voor een goed beeld van de huidige situatie. Neem daarbij ook de ouders goed mee. Kom met alle betrokkenen, ook het onderwijs en ouders, tot verbeteracties.

We willen er nog op wijzen dat een oorzaak van het probleem ook is dat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het vervoer, maar de schoolbesturen en samenwerkingsverbanden voor een dekkend aanbod aan passend onderwijs. Dat betekent dat er bij laatstgenoemden geen financiële prikkel is om thuisnabij onderwijs of zelfs inclusief onderwijs te realiseren. Immers, de kosten voor het vervoer van al die leerlingen die ver moeten reizen voor passend onderwijs komen voor rekening van de gemeenten. Daarom vinden wij het het overwegen waard om te kijken of de verantwoordelijkheid voor het leerlingenvervoer niet kan worden overgeheveld naar het onderwijs.

Tot slot. De kritiek op het leerlingenvervoer wordt soms als kwetsend ervaren door al die chauffeurs die elke dag met hart en ziel werken om deze kinderen een prettige reis naar school te geven. Die chauffeurs zijn er in grote getalen. Ook van hen krijgen we veel signalen dat het werk soms onmogelijk wordt gemaakt door de enorme druk op de kosten, efficiëntie-denken en het uit het oog verdwijnen van het welzijn van kinderen. We horen veel verhalen van chauffeurs die om die reden zijn gestopt met het werken in het leerlingenvervoer. Elke dag zien wat dit met kinderen doet is voor velen onverdraagbaar geworden. We willen dan ook de chauffeurs een hart onder de riem steken die elke dag met toewijding deze kinderen vervoeren. Onze kritiek zich richt op een disfunctioneel systeem en niet op de goede mensen die er het beste van proberen te maken. Eén van de dingen die voorop zou moeten staan bij het aanpakken van de problemen is de vraag 'wat hebben chauffeurs nodig om hun werk prettig, lonend en aantrekkelijk te maken'. Want het chauffeurstekort is geen natuurramp, maar een gevolg van de manier waarop we het leerlingenvervoer hebben ingericht.