

Position paper leerlingenvervoer LBVSO

Dagelijks worden tienduizenden¹ kinderen en jongeren naar school, de dagbesteding, stage of BSO+ gebracht met het leerlingenvervoer. Het leerlingenvervoer is voor hen noodzakelijk om onderwijs te genieten, of een waardevolle daginvulling te hebben. Toch schort er al lang en veel aan het vervoer. Recentelijk komen deze kwetsbare kinderen en jongeren niet of te laat op locatie.

Dit jaar nog, bleek uit onderzoek² van Ouders & Onderwijs en uit onderzoek van LBVSO dat het in de busjes vaak onveilig en stressvol is, er te lange ritten zijn en er te vaak wisselende chauffeurs zijn. Te lang en te vaak worden kinderen en jongeren met een beperking beschouwd als een postpakket. De Kinderombudsman zei³ dit jaar hierover: *“Eigenlijk kom ik vrijwel alleen maar zaken tegen waar het vervoer zo slecht is voor de ontwikkeling van het kind, dat ze op school niet meer kunnen presteren”*.

Sindsdien is er beterschap beloofd. De reistijd zou minder worden, waar nog niks van te merken is. Er zou ook een nieuwe monitor komen, maar ook daar is weinig hoop nadat Ouders & Onderwijs recentelijk heeft besloten⁴ niet meer mee te willen werken omdat het onderzoeksopzet te selectief is. De urgentie bij het ministerie van OCW en bij de VNG lijkt volstrekt te ontbreken. En die blijft afwezig, terwijl een nieuwe ramp is begonnen.

Vlak voor dit schooljaar kreeg LBVSO signalen dat er in heel Nederland een stille ramp stond te gebeuren. Vervoerders hadden massaal tekorten. Sommige vervoerders vertelden ons dat ze dit aan zagen komen, en gemeenten hiervan op de hoogte hadden gesteld. Door de grote tekorten komen scholieren op grote schaal te laat op school, worden vergeten en/of komen ook te laat thuis. Dit kan oplopen tot uren. Dagelijks berichten wij hierover, met schrijnende verhalen van kinderen en jongeren die vergeten zijn of uren zitten te wachten. Nederland heeft zich gecommitteerd aan het VN-kinderrechtenverdrag en het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Hoog tijd om ons hier ook aan te gaan houden.

LBVSO erkent de moeilijke spagaat tussen de noodzaak voor vervoer op de korte termijn, en de verbeteringen op de lange termijn. Echter, in dit geval breekt nood wet. Kinderen en jongeren hun recht op onderwijs wordt dagelijks geschonden, terwijl de minister onzichtbaar is en de verantwoordelijkheid legt bij vervoerders en gemeenten. Gemeenten, vervoerder en scholen zijn nu afzonderlijk van elkaar zoekende naar oplossingen, terwijl een landelijke aanpak noodzakelijk is.

In dit position paper gaan we in op de schaal en ernst van dit probleem, geven we een reactie op de beantwoording van de kamervragen en dragen we oplossingen aan voor de korte en lange termijn.

¹ In 2017 waren dit 70.000 leerlingen ([Leerlingenvervoer in Nederland, eindmeting](#)). Met de groei van het vso is aannemelijk dat dit aantal in de tussentijd groter is geworden.

² <https://oudersenonderwijs.nl/wp-content/uploads/2022/03/rapport-leerlingenvervoer-def.pdf>

³ <https://www.parool.nl/nederland/kinderombudsman-onrust-in-leerlingenvervoer-slecht-voor-ontwikkeling-van-kinderen~b58507e8/>

⁴ <https://twitter.com/lobkevlaming/status/1577210348834168832>

Schaal en ernst van de leerlingenvervoercrisis

Aan het begin van dit schooljaar heeft LBVSO gebeld met drie grote vervoerders, zoals te lezen was in de brief gestuurd naar de vaste kamercommissie voor OCW. Hieruit bleek dat alleen al bij deze drie grote vervoerders 14.000 leerlingen structureel vijftien minuten tot drie uur te laat komen op locatie en/of thuis. Kinderen die dagelijks naar school, dagbesteding, zorgboerderij, BSO+ en dergelijke vervoerd worden. Kinderen die nu door deze crisis grote psychische en fysieke schade oplopen door een busje die zoek en onbereikbaar is, door bij een verkeerd adres er uitgezet te worden, afgezet te worden bij een dichte school en kinderen die worden thuis gehouden uit voorzorg. De stress en schade is groot. Schade die ook nog eens naast gemiste schooluren staat. Het is niet te bevatten wat deze crisis doet met deze kinderen en jongeren. Zij voelen zich meer dan ooit buitengesloten van de maatschappij. Ondertussen wordt van ouders, broertjes en zusjes en familie het onmogelijke gevraagd. Er wordt naar ouders bedreigd met ontslag, nadat ze te vaak te laat zijn gekomen doordat hun kind nog niet is opgehaald.

“Lizzy (10) is blind, heeft elke dag een rit van 3.5 uur naar school. Rest er 2 uurtjes les, en dan weer ruim 2 uur wachten op taxibus. Lizzy is uitgeput en voelt zich afgewezen”

“Chanty (12) met spasmen en rolstoel heeft maar 4 dagen school gehad in 3 weken tijd omdat de taxibus haar niet kwam ophalen wegens chauffeurstekort! Ze heeft zelfs haar introductieweek gemist. Chanty ervaart veel stress en denkt dat zij er niet toe doet...”

“Mik (12) heeft autisme, en 4 schoolgenoten met beperking. Zij werden gedropt terwijl school nog dicht was. Chauffeur reed weg want nog een rit wegens chauffeurstekort! Mik raakte in paniek en ander kind plaste in broek.”

“Amin (17), VSO-leerling in zijn examenjaar en moet naar een andere regio naar school. Zijn vervoerder heeft hem gemeld dat hij elke dag 1.5 uur later opgehaald wordt vanwege het chauffeurstekort. Hij denkt niet dat hij zijn examens nog kan doen...”

“Lot (13) heeft klassiek autisme, moest bij school 3.5 uur op vervoerder wachten maar die kwam maar niet. School kreeg vervoerder niet te pakken. Buurvrouw van Lot heeft haar opgehaald. Lot denkt nu dat zij niet meer meetelt.”

“Lucas (11), met Autisme en ADHD en gaat naar de dagbesteding. Deze week is hij 5x ‘vergeten’ door de taxibus en zat hij voor niks te wachten. Vervoerder is compleet onbereikbaar! Lucas praat al drie dagen niet meer door alle stress en zijn ouders zijn radeloos!”

“Caro (15) is een VSO-leerling in rolstoel + zuurstoftank. Zij is voor vierde dag op rij niet opgehaald door de vervoerder en de gemeente verzoekt haar ouders haar dan maar zelf te brengen naar school. Zij hebben alleen geen aangepast busje en zitten met hun werk.”

Reactie op kamervragen

We zijn blij dat er kamervragen gesteld en beantwoord zijn. Ook zijn we dankbaar voor het rondetafelgesprek en de uitnodiging daarvoor. In de beantwoording van de kamervragen lezen we echter vooral stroperigheid tussen het Ministerie van OCW en de VNG. De minister gaat in gesprek en verzoekt zaken aan de VNG. Waarom dit eerst via de VNG zou moeten, is ons een raadsel. De VNG heeft geen doorzettingsmacht richting de gemeenten en fungeert in dit dossier eerder als bottleneck. De VNG wordt door de minister verzocht gemeenten aan te spreken op hun verantwoordelijkheid, en 'waar nodig' spreekt de minister zelf gemeenten aan. Dit getuigt niet van de urgentie die dit dossier nodig heeft.

Daarnaast wordt in de beantwoording gesteld dat de minister in gesprek is met LBVSO. Dat is niet het geval. Aan het begin van deze crisis, op 29 augustus 2022 is er een brief gestuurd naar het ministerie van OCW met een urgente waarschuwing over de aanstaande situatie. Hierop volgde een korte mailwisseling die eindigde op 31 augustus, met de belofte ons op de hoogte te houden over ontwikkelingen in dit dossier. Hier stopte het contact ten aanzien van het leerlingenvervoer.

Er is een overleg in het leven geroepen met de VNG om te focussen op schrijnende situaties, zoals in Amsterdam, Rotterdam en Leiden. Het probleem is echter breder dan dit. Omdat er ook een aantal grote vervoerders in het spel zijn die door heel Nederland rijden is er ook een verschuivend probleem naar gelang hoe zij iets indelen. Deze week kan de piek in Zwolle zijn, de week erna in een aangrenzend gebied. Ook zien wij dat waar de minister op aandringt het inhuren externe partijen niet volledig wordt uitgevoerd door de gemeenten. En tenslotte moet gekeken worden naar een ander facet van de Belgische aanpak: niet wat zij hebben afgekeken van ons, maar dat zij per school taxi's toewijzen zodat de scholen kunnen ingrijpen wanneer dreigt dat een kind te laat komt of van school niet wordt opgehaald.

Korte termijn actie

Op de korte termijn moet een effectieve landelijke noodingreep gepleegd worden. Er moet vol ingezet worden op het inhuren van particuliere taxivervoerders en straattaxi's, ook als dat meer kost. De rekening moet op dit moment niet het knelpunt zijn, het ministerie van OCW moet daarvoor garant staan bij gemeenten. Ook moet er gekeken worden naar de volledige inzet van het doelgroepenvervoer tijdens de schoolspitsuren, met een blokkade voor het gebruik hiervan tenzij het vervoer urgent is. Daarbij moet gekeken worden naar de inzet van touringcarbedrijven en grotere busjes. Er moet ook gekeken worden naar alle vormen van onderaanbesteding en lopende contracten. Veel vervoerders zijn ook contractvervoerders voor zorgverzekeraars, waar wellicht in capaciteit ook geschoven kan worden naar het leerlingenvervoer. Er zijn ook vragen over de nut en noodzaak van taxikaarten en de opleidingen. Soms bestaat deze opleiding uit een online cursus, en een examen met elke keer dezelfde vragen. Tegelijkertijd krijgen we signalen dat men wel op belbussen mag rijden (waar ook mensen met een beperking gebruik van maken), maar niet op de bus van het leerlingenvervoer. De minister moet op korte termijn kijken wat hier de knelpunten zijn.

Er moet nu alles op alles gezet worden om chauffeurs te werven, bijvoorbeeld nieuwe doelgroepen aanboren, gepensioneerde chauffeurs terughalen, de inzet van zzp'ers, contactvervoer zorgverzekeraars uitbesteden zodat er meer chauffeurs vrijkomen en ride-sharing.

Alle opties om het tekort zo snel mogelijk en eventueel tijdelijk te dichten moeten verkend worden. Hiervoor moet een landelijk actieplan komen.

LBVSO heeft geen vertrouwen meer in afzonderlijke gemeenten en vervoerders om dit probleem op te lossen. Constant wordt naar elkaar gewezen. De kennis bij gemeenten valt ons erg tegen en de urgentie lijkt te ontbreken. Zo stellen gemeenten dat ze wel particulier vervoer kunnen inzetten, maar dat steeds een andere chauffeur niet goed is voor deze kinderen. Dit is echter al de dagelijkse praktijk voor deze groep. Daarom moet er een landelijke aanpak komen. De minister moet nu de regie grijpen om de ontwikkeling van kinderen en jongeren te beschermen.

Systeempalen

Hoewel het aantrekkelijk is om het chauffeurstekort te verklaren vanuit het algemene personeelstekort, is dat te simpel gedacht. De kernvraag van dit probleem zit bij het aanbesteden van het leerlingenvervoer door de gemeente en het werk zelf. Vervoerders hebben een concurrentieprikkel om zo goedkoop mogelijke diensten aan te bieden. Door de druk die het leerlingenvervoer uitoefent op de gemeentelijke begroting heeft de gemeente een prikkel om zo goedkoop mogelijk aan te besteden. Anders verdrücken de grotere uitgaven voor leerlingenvervoer andere (onderwijs)uitgaven, zoals ook het geval is in Amsterdam.

Dat er sprake is van structurele problemen en structureel te lage biedingen bij aanbestedingen blijkt ook uit onderzoek van SEO Economisch Onderzoek⁵: *“Er is een breed gedragen beeld (...) dat er sprake is van te lage prijzen, veroorzaakt door te lage biedingen bij aanbestedingen, resulterend in teruglopende kwaliteit en financiële problemen bij vervoerders.”*

Gemeenten hebben een constante prikkel om te bezuinigen op een noodzakelijke dienst voor kinderen en jongeren met een beperking. Zo krijgen wij ook signalen dat gemeenten ouders onder druk zetten om een minder passende school te kiezen die dichterbij is, zodat er geen leerlingenvervoer hoeft te komen.

Deze prikkel leidt bovendien tot slechte arbeidsomstandigheden. Chauffeurs worden onvoldoende beloond en rijden weinig uren. Een chauffeur rijdt per week 12 tot 15 uur voor het leerlingenvervoer tegen een laag loon, en meestal in de spits. De cao wordt zelfs door sommige vervoerders bedroevend genoemd. Het werk is niet alleen onaantrekkelijk, maar ook amper een volwaardige baan te noemen. Chauffeurs worden met de weinige uren tegen lage lonen niet uit de uitkering getild, en lopen tegen vermindering van toeslagen aan als ze wel meer gaan werken. Een mogelijkheid om dit werk wel aantrekkelijker te maken is het mogelijk maken van combinatiebanen. Mensen die nu het werk doen zijn mensen die het leuk vinden om met een auto te rijden en met mensen om te gaan, hierin zou naast de vaste vervoer-uren van alles mogelijk moeten zijn: het bezorgen van de post, voor mensen zorgen, ze inzetten als buddy's voor buurtbewoners. Zo kan het een volwaardige baan worden, waarbij de harten van chauffeurs sneller gaan kloppen en de portemonnee gevuld wordt.

⁵ https://ai-mobiliteit.nl/ai-mobiliteit/download/common/2016-74_de_vloek_van_de_winnende_taxi.pdf

De afgelopen jaren is er sprake geweest van schaalvergroting bij vervoerders. Vervoerders zijn contact verloren met hun chauffeurs, vanuit de prikkel om maar steeds groter en goedkoper te leveren. Chauffeurs worden zo snel mogelijk op de bus gezet, zonder verder perspectief op groei. Maar ook hier geldt: bij een baan van 15 uur per week ga je als chauffeur ook niet snel een opleiding volgen. Investeren in kwaliteit en het terugdringen van verloop vraagt dat vervoerders de ruimte hebben om meer om te kijken naar hun chauffeurs. Het vraagt om schaalverkleining, om binding met de regio.

Bij diverse gemeenten leeft desondanks de hoop dat er rond de kerst wel weer genoeg chauffeurs zijn. Vervoerders delen echter met ons dat het personeelsverloop onverminderd groot blijft, ondanks hun vele inspanningen om nieuwe chauffeurs te werven met tekenbonussen, gratis opleidingen en vaste contracten.

Schijnoplossingen

Een aantal gemeenten gebruiken nu verschuivende schooltijden als oplossing. Sommige scholen beginnen hiermee later, om de druk te verlichten. Dit betekent ook dat de scholen die later beginnen, ook later eindigen. Deze scholieren komen op de terugweg vervolgens vaak in de spits terecht, en zijn pas tussen 17:00 en 18:00 thuis. Een leerling zei het heel treffend: *“we zijn gewoon weer een lockdown ingedrukt”*. Dit is dus geen oplossing. Scholieren kunnen weliswaar een schoolprogramma volgen (als ze niet ongeacht de schuivende tijden alsnog te laat komen wat vaak voorkomt), maar missen vervolgens een hele middag aan activiteiten. Zo kunnen ze geen therapie meer volgen buiten school, kunnen ze niet afspreken met vrienden uit de buurt of geen baantjes of vrijwilligerswerk doen.

Ook de lusritten die vanaf het begin van dit schooljaar worden ingezet werken niet. Eén chauffeur rijdt hierbij tweemaal een route. Hierdoor is één groep zeer vroeg, en een tweede groep zeer laat op locatie. Een grotere bus op dezelfde route biedt hierbij een oplossing.

Daarnaast zijn er steeds meer geluiden om leerlingen zelfstandiger te leren reizen. LBVSO juicht iedere jongere met een beperking die zelfstandig leert reizen toe. Dit is alleen geen oplossing voor de slechte kwaliteit van het leerlingenvervoer. Ook hier zijn signalen ontvangen dat ouders en leerlingen onder druk zijn gezet om het te proberen. Gemeenten besluiten soms zelf zonder tussenkomst van school of specialist dat een kind wel zelfstandig kan reizen. Wanneer eenmaal is ingestemd met zelfstandig proberen, blijkt de weg terug naar het leerlingenvervoer in de praktijk niet altijd makkelijk. Het bevorderen van zelfstandigheid is dus iets wat zorgvuldig moet gebeuren, met voldoende waarborgen en gemakkelijk de mogelijkheid om terug te keren naar het leerlingenvervoer. Zelfstandig reizen is niet dé oplossing voor de crisis in het leerlingenvervoer.

De lange termijn

Voor de lange termijn moet er goed gekeken worden naar het gehele stelsel. Daar zijn wat ons betreft veel openstaande vragen die besproken moeten worden. Is de gemeente wel de juiste organisatie om het leerlingenvervoer te regelen? Of zouden scholen of samenwerkingsverbanden zelf het vervoer in beheer moeten hebben? Scholen hebben immers de prikkel om aan te besteden op kwaliteit en kunnen de gehele schooldag hiermee gemakkelijk overzien, ook bij tekorten. Daarnaast moeten er landelijke eenduidige eisen zijn voor het vervoer, zoals een maximumtijd van 45 minuten bij een enkele rit. Ook moet de

vraag gesteld worden wanneer er recht is op leerlingenvervoer. Uiteindelijk heeft maar 72%⁶ van de leerlingen die het vervoer gebruikt een beperking. Anderen gebruiken het vervoer zuiver vanwege de afstand (15%) of vanwege het in de buurt ontbreken van een school met een specifieke denominatie (9%). Op de lange termijn moet de discussie gevoerd worden waartoe het leerlingenvervoer bestaat. Het werk moet ook aantrekkelijker, bijvoorbeeld met combinatiebanen of andere manieren om meer uren te draaien, tegen betere lonen. Scholieren gaan naar het speciaal onderwijs voor extra begeleiding, geregeld door specialisten, afgestemd op hen en uitgevoerd door professionals. Het is vreemd om het leerlingenvervoer, dat soms wel uren kan duren, daar los van te zien. Het is daarom voor zowel de chauffeur als de leerlingen nodig dat een begeleider meegaat op de bus. Dan kan de chauffeur zich concentreren op het rijden, en kan de begeleider ingrijpen op pedagogisch of medisch vlak wanneer er zich tijdens de rit iets voordoet.

Nawoord

Scholieren uit het vso voelen zich niet gehoord en gezien. Niet alleen op dit dossier, maar ook letterlijk op straat. De schade die we deze kinderen aandoen door deze crisis niet zo snel mogelijk op te lossen is groot. Deze jongeren zijn onderdeel van onze maatschappij, maar worden buitengesloten. LBVSO is ook betrokken bij het dossier inclusief onderwijs, waar met grote woorden door allerlei partijen, waaronder OCW, gesproken wordt over een inclusieve toekomst. Het contrast met de dagelijkse praktijk voor deze kwetsbare kinderen kan niet groter zijn.

Daarnaast willen we net als Ouders & Onderwijs een hart onder de riem steken bij de chauffeurs die dagelijks hard werken om jongeren onderwijs te laten genieten of jongeren naar de dagbesteding te brengen. Het is niet hun schuld dat de tekorten groot zijn en de busjes vaak te laat komen. Het systeem faalt en we zullen op de lange termijn hier goed naar moeten kijken. Dat het systeem fouten bevat, wil echter niet zeggen dat er niks moet gebeuren op de korte termijn. Het risico dat alles op de lange baan wordt geschoven is dan ook groot. De kinderen die dagelijks in de steek worden gelaten, schreeuwen nu om actie. Voor hen moet er een ingreep komen op korte termijn. Dit vereist dat de minister zichtbaarder wordt op dit dossier en de touwtjes in handen neemt.

Vervoerders wisten al dat dit tekort eraan zat te komen. Gemeenten zijn ook bezig. Het blijkt allemaal niet genoeg. Dit probleem vraagt zo snel mogelijk om een landelijke aanpak en de grootst mogelijke urgentie.

Take care,
Elijah Delsink Voorzitter LBVSO
Bestuur Collin en Shaquille
Beleidsmedewerker Jente Koopmans

⁶ Cijfers uit 2017, zie figuur 4.3 (p. 17): <https://vng.nl/files/vng/20180627-leerlingenvervoer-in-nederland-rapportage-eindmeting-2017.pdf>