

RONDETAfel LEERLINGENVERVOER 12 OKTOBER 2022

Koninklijk Nederlands Vervoer Zorgvervoer en Taxi (hierna: KNV Zorgvervoer en Taxi) vertegenwoordigt ondernemers (werkgevers en zelfstandigen) in het zorg- en taxivervoer. Meer dan twee derde van de branche is aangesloten bij KNV.

De sector voert wekelijks meer dan een miljoen ritten uit. Ruim 75% daarvan betreft zorgvervoer c.q. doelgroepenvervoer (WMO-, Wlz-, leerlingenvervoer-, Valys-, WIA- en zittend ziekenvervoer en ligtaxi). Dit rondetafelgesprek gaat over leerlingenvervoer, maar het is goed om in het achterhoofd te hebben dat de verschillende soorten van zorgvervoer voor de vervoerder vaak aan elkaar gekoppeld zijn (bijvoorbeeld doordat er sprake is van één opdrachtgever en/of omdat er doelgroep gecombineerd worden om kosten lager te houden). Sommige knelpunten moeten daarom in samenhang worden gezien.

Knelpunten: chauffeurstekort, aanbestedingssystematiek en ontbreken systeemverantwoordelijke

Er is sprake van een (acuut) chauffeurstekort, waardoor helaas ritten uitvallen in het leerlingenvervoer.¹ Dit tekort wordt veroorzaakt door een uitstroom van chauffeurs tijdens corona en het wordt versterkt door de algemene krapte op de arbeidsmarkt. Complicerende factor is dat het leerlingenvervoer (net als andere delen van het zorgvervoer) beperkt blijft tot relatief korte periodes in de ochtend en in de middag. Hierdoor is vooral concentratie van de vraag (de piekvraag) te groot voor de bedrijven. Indien een deel van de vraag verplaatst naar een ander tijdstip doet zich een ander probleem voor: het loont voor chauffeurs niet altijd om meer te gaan werken dan de uren in de ochtend en middag omdat dan het recht op diverse toeslagen vervalt.

Aanbestedingssystematiek

Bij het aanbesteden ligt het risico teveel bij de vervoerders. De relevante kosten in het leerlingenvervoer de vaste kosten (voertuig en chauffeur). Tegelijkertijd kunnen vervoerders het aantal te vervoeren leerlingen nauwelijks beïnvloeden en zijn er per jaar soms heftige fluctuaties te zien in het aantal indicaties voor solo-vervoer (een leerling die alleen in de taxi zit). Deze twee zaken worden gestuurd door de overheid (opdrachtgever).

Kosten die grotendeels vast zijn en door vervoerder niet-beïnvloedbare aantal leerlingen vormen een groot risico voor vervoerders. Dit risico moet tijdens de aanbestedingsprocedure ingeschat en gewaardeerd worden. Vervoerders die deze risico's positief inschatten, hebben een grotere kans de aanbestedingsprocedure te winnen. Tegelijkertijd hebben ze ook een grotere kans op een onrendabele exploitatie van het contract, bijvoorbeeld wanneer het aantal leerlingen niet overeenkomt of het aantal solo-indicaties afwijkt. De consequentie hiervan is dat biedingen structureel te laag zijn om kosten inclusief een redelijk rendement ter compensatie van risico's te dekken.² Indien bovenop deze structureel te lage biedingen ook nog een bezuinigingsopdracht volgt (zoals soms het geval is), verergeren de problemen.

Verder is er vaak sprake van een verschil tussen de afspraken die tijdens de aanbesteding werden gemaakt en hoe de klant de dienstverlening ervaart. Er is een zakelijke relatie (met dito afspraken) tussen opdrachtgever en vervoersbedrijf, maar de dienst wordt verleend aan een individu met (terecht) eigen verwachtingen. Zo ontstaan bijvoorbeeld verschillen tussen de feitelijke contractueel afgesproken tijdigheid van een vervoerder en de ervaring van een leerling of zijn of haar ouders.

Geen systeemverantwoordelijke

De verantwoordelijkheden in het zorgvervoer zijn verdeeld over een groot aantal actoren, namelijk landelijke (diverse ministeries³), provinciale en lokale overheid, verzekeraars, samenwerkingsverbanden, inkoopcombinaties van overheden enzovoort. Er is echter geen stelselverantwoordelijke, terwijl het zorgvervoer (bestaande uit de diverse doelgroepen waaronder

¹ Hiervan is ook in andere vormen van zorgvervoer sprake, zoals bijvoorbeeld het Valysvervoer. Valys heeft de voorwaarden voor bestellen van een rit heeft aangepast, zodat de vraag eerder inzichtelijk is en de vervoerder beter kan plannen, zie: [Tijdelijke maatregelen Valysvervoer verlengd tot eind oktober](https://www.seo.nl/publicaties/de-vloek-van-de-winnende-taxi/)

² Zie voor aanvullende oorzaken: <https://www.seo.nl/publicaties/de-vloek-van-de-winnende-taxi/>

³ VWS voor Valys/Wmo/ziekenvervoer, OCW voor leerlingenvervoer, BZK voor gemeenten), SZW voor bijstand en Wia, Financiën (voor wat betreft toeslagen)

RONDETAfel LEERLINGENVERVOER 12 OKTOBER 2022

het leerlingenvervoer) weldegelijk één stelsel vormt. Indien de afzonderlijke delen los van elkaar worden beschouwd, kan er veel efficiency, effectiviteit en kwaliteit verloren gaan.

Oplossingsrichtingen volgens KNV

Om het chauffeurstekort op te lossen zetten vervoerders hun geïntensiverde werving voort, onder meer via de campagne '[Sleur? Word chauffeur](#)' van het sociaal fonds Mobiliteit (SFM). Daarnaast creëert het Aanbestedingsinstituut mobiliteit (AIM) meer bewustwording over het zorgvervoer met de campagne '[Zorgeloos met zorgvervoer](#)'. Beide campagnes zijn samen met de vakbonden opgezet en zorgen er hopelijk voor dat meer mensen de juiste waarde verbinden aan zorgvervoer en mogelijk ook in de branche willen werken.

KNV Zorgvervoer en Taxi moedigt de ondernemers in gesprek te gaan met opdrachtgevers en neemt hierin zelf soms ook het voortouw. Scholen kunnen bijvoorbeeld differentiëren met schooltijden waardoor chauffeurs ritten achter elkaar kunnen doen. Opdrachtgevers die ook het Wmo-vervoer verzorgen kunnen bijvoorbeeld een plafond instellen voor het Wmo-vervoer of de tijden waarop dit vervoer plaats kan vinden beperken (vervoerders realiseren zicht dat dit ten koste gaat van een andere kwetsbare doelgroep). Verder kunnen opdrachtgevers ervoor zorgen dat grote aantallen mutaties op het laatste moment en korte implementatietrajecten (/te strakke planning aanbesteding) verleden tijd zijn. Dit stelt vervoerders voor minder planningsproblemen

Ten slotte heeft KNV bij het ministerie van I&W gepleit voor aanpassingen in het LWT-traject, zodat chauffeurs sneller ingezet en langer behouden kunnen worden in het leerlingenvervoer.⁴

Lange termijn

Het helpt de vervoerders en opdrachtgevers wanneer er een objectief beeld wordt opgesteld van de problematiek in het leerlingenvervoer. Daarmee wordt bijvoorbeeld inzichtelijk wat de precieze omvang van het probleem is of waar sprake is van discrepantie tussen *ervaren* en *afgesproken* kwaliteit. Het VNG-onderzoek naar reistijden in het leerlingenvervoer kan hiervoor dienen.

Op de lange termijn moeten daarnaast de nadelige effecten voor chauffeurs in de bijstand of met toeslagen worden teruggedrongen. Meer werken moet lonen en niet leiden tot grotere kortingen of het mislopen van toeslagen, waardoor er uiteindelijk sprake is van een teruggang in netto inkomen.

Verder moet onderzocht worden of er sprake is van grote veranderingen binnen het leerlingenvervoer zelf. De vervoerders nemen een sterke toename van solo-vervoer waar, die ook terug zou moeten komen in de door OCW uitgevoerde Monitor Leerlingenvervoer van dit najaar. Indien blijkt dat er sprake is van onstuimige groei zou het onderwerp 'indicaties' nog eens kritisch bekeken moeten worden. Zijn alle indicaties terecht of kan het anders? Daarnaast nemen de vervoerders waar dat het vervoer complexer wordt. Vroeger vervoerden ze bijvoorbeeld een kind van huis naar school en weer terug. Nu vervoeren ze een kind van het huis van de ene ouder naar school en terug naar de andere ouder.

Ook zou er een stelselverantwoordelijk ministerie moeten zijn dat de regie pakt op het gehele zorgvervoer. Diverse ministeries zijn nu op hun eigen manier betrokken, zoals VWS (Valys/Wmo/ziekenvervoer), OCW (leerlingenvervoer), BZK (gemeenten), SZW (bijstand) en Financiën (toeslagen), maar een integrale aanpak heeft de voorkeur en doet ook recht aan de maatschappelijke waarde die het zorgvervoer heeft voor de kwetsbare doelgroepen in onze samenleving.

Ten slotte is KNV Zorgvervoer en Taxi geen voorstander van stelselmatige inzet van noodgrepen als de inzet van vrijwilligers. Hoewel we het een groot goed vinden dat mensen zich belangeloos inzetten voor hun naasten, zijn vervoerders van mening dat leerlingenvervoer (en andere doelgroepen) voornamelijk een zaak moet zijn van professionals, net zoals het overige personenvervoer (ov, besloten busvervoer) dat is. Het vervoer van leerlingen moet op de juiste wijze gewaardeerd worden, met voldoende budget zodat sprake kan zijn van kwalitatief goed vervoer.

⁴ LWT-chauffeurs hebben door te korte termijnen in combinatie met achterstanden bij het CBR moeite om het LWT-traject op de juiste manier af te ronden. De chauffeurs die het traject afrondden moeten vaak te lang wachten op een chauffeurskaart waardoor ze elders aan de slag gaan.