



Onderwerp		
Stand van zaken leerlingenvervoer		
Nummer	2022/1530672	Datum college 8 november 2022
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van	
Programma/beleidsveld	1.1 Onderwijs en sport	
Afdeling	JOS	
Auteur	T. Meenhorst	
Telefoonnummer	023-5115164	
Email	tmeenhorst@haarlem.nl	
Bestemd voor:	Het college stuurt deze raadsinformatiebrief ter kennisname naar de commissie Samenleving.	
Bijlagen	Memo stand van zaken leerlingenvervoer RegioRijder	
Graag wil het college de commissie informeren over de stand van zaken van het leerlingenvervoer in Haarlem door RegioRijder. De gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmermeer, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort leveren gezamenlijk de dienst RegioRijder. RegioRijder verzorgt de vervoersvoorziening voor verschillende doelgroepen in het kader van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo), voor leerlingen en jeugdigen in het kader van de Jeugdwet. In het leerlingenvervoer worden ruim 1400 leerlingen uit de acht deelnemende gemeenten vervoerd. De vervoerders kampen geruime tijd met chauffeurstekorten en kunnen niet alle benodigde diensten leveren. Er is voornamelijk een tekort aan leerlingenvervoerchauffeurs, met als gevolg dat er chauffeurs en bussen uit het Wmo-vervoer worden gebruikt om leerlingen te vervoeren. Er zijn in maart en juni 2022 druk verlagende maatregelen genomen om er voor te zorgen dat het vervoerssysteem kan blijven functioneren. Hierover bent u geïnformeerd door de raadsinformatiebrief Informatie stand van zaken doelgroepenvervoer in juni 2022. In de bijgevoegde memo stand van zaken leerlingenvervoer vindt u nadere informatie over de huidige stand van zaken en de diverse aspecten van het vervoer. Twee ontwikkelingen die verband houden met het doelgroepenvervoer licht het college graag nader toe; de aanbesteding voor het doelgroepenvervoer en de nieuwe verordening leerlingenvervoer. In de aanbesteding van het doelgroepenvervoer zijn continuïteit en doorontwikkeling van het vervoerssysteem belangrijke uitgangspunten. Deze aanbesteding zal de komende maanden plaatsvinden met ingang per 1 januari 2024.		

In de door de raad vast te stellen verordening leerlingenvervoer 2023 worden voorstellen gedaan om op verantwoorde wijze de druk op het vervoerssysteem te verlagen. Dit kan door bijvoorbeeld nadrukkelijker een beroep te doen op ouders en door het mogelijk vergroten van de zelfredzaamheid van kinderen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

Stand van zaken leerlingenvervoer

27 oktober 2022

In deze notitie wordt een overzicht gegeven van de huidige situatie in het leerlingenvervoer bij RegioRijder. Er wordt ingegaan op de diverse aspecten van het vervoer, waaronder ook het effect op het Wmo-vervoer.

Hoe werkt het vervoersysteem RegioRijder

Bij RegioRijder wordt het vraagafhankelijk vervoer (het Wmo-vervoer) én het groepsvervoer zoals leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer gezamenlijk gepland en uitgevoerd. Er is een scheiding tussen de regie (rit-aanname en planning) en uitvoering van de ritten. Vanwege de combinatie van de verschillende vervoersvormen kunnen we de capaciteit die beschikbaar is onderling uitwisselen. Kort gezegd: Wmo-chauffeurs rijden leerlingenvervoer en andersom. De tekorten zijn het grootst onder de chauffeurs leerlingenvervoer. Deze tekorten vangt RegioRijder grotendeels op met chauffeurs uit het Wmo-vervoer. Hiermee kunnen we (nog) aan de vraag voldoen, maar is er grote impact op het Wmo-vervoer vanwege de tekorten in het leerlingenvervoer.

Landelijke aandacht

De laatste weken neemt de aandacht in de media voor de knelpunten in vooral het leerlingenvervoer toe. Er zijn discussies over het vergoeden van particuliere taxi's als ouders deze zelf inschakelen en over het terugbrengen van de maximale reistijd naar 45 minuten. Ten tweede speelt de huidige problematiek ten gevolge van de chauffeurskrapte. Het vergoeden van particuliere taxi's kan in zeer specifieke gevallen een oplossing zijn en in een enkel geval wordt dat op dit moment in de regio gedaan. Bij RegioRijder zijn de meeste reistijden korter dan 45 minuten in de huidige situatie. De ritten langer dan 1 uur betreffen gespecialiseerde ritten naar bestemmingen buiten de regio. De overige routes langer dan 45 minuten doen voornamelijk VSO-scholen in Amsterdam en Haarlem aan. De gemiddelde reistijd over alle ritten bedraagt ruim 19 minuten. De langste route is een rit naar Haren (GR) die 2 uur en 26 minuten duurt. De kortste rit duurt net geen 4 minuten.

Geplande reistijden in september 2022	Totaal
Meer dan 1 uur	3
50 / 60 minuten	8
45/50 minuten	20
40/45 minuten	30
35/40 minuten	64
30/35 minuten	88
25/30 minuten	75
20/25 minuten	60
15/20 minuten	42
10/15 minuten	21
Korter dan 10 minuten	14
Eindtotaal	425

Het Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer, waarvan onze gemeenten ook lid zijn, is actief betrokken bij deze landelijke discussies en informeert, samen met de VNG, de gemeenten over de ontwikkelingen. Daarbij zijn de lijnen met ministeries, de branchevereniging voor taxivervoer (KNV) en tussen de grote vervoerssystemen onderling kort.

Tekort aan chauffeurs binnen RegioRijder

Op dit moment is het tekort in het leerlingenvervoer gemiddeld 26 chauffeurs voor de ochtendroutes. Dagelijks worden waar mogelijk routes samengevoegd om de tekorten voor de middag te beperken. Gemiddeld bedraagt het dagelijks tekort voor de middagroutes 18 chauffeurs. 11 routes worden structureel door de Wmo-chauffeurs opgevangen. De overige 15 (26 minus 11) tekorten in de ochtend worden veroorzaakt door onvoorziene afwezigheid zoals ziekte van een

ingeplande chauffeur. Deze routes moeten dan ineens worden opgevangen, waardoor deze vaker te laat zijn. De routes waarvoor dit geldt wisselen per dag. Het zijn dus regelmatig andere kinderen die te laat komen.

De gemiddelde stiptheid is in het groepsvervoer in de ochtend lager dan in de middag. Dit komt door de genoemde onvoorziene afmeldingen in de ochtend die niet direct kunnen worden opgelost en moeten worden uitgevoerd met Wmo-chauffeurs.

Jaar	Heen	Terug	gemiddeld
2022	86,9%	93,5%	90,2%
2021	83,8%	92,3%	88,0%
2020	88,8%	95,1%	92,0%
2019	83,1%	85,8%	84,5%

Vanwege het opvangen van de routes leerlingenvervoer met Wmo-capaciteit zijn er in de spijtijden minder voertuigen beschikbaar voor het Wmo-vervoer en kunnen alleen prioriteitsritten in de spijtijden uitgevoerd worden.

Zorgen dat iedereen op school komt

De opdracht van RegioRijder is om dagelijks te zorgen dat alle kinderen die recht hebben op leerlingenvervoer veilig en tijdig op school komen. Ondanks de te lage capaciteit aan vervoer om alle routes te rijden zoals ze gepland zijn lukt het om, op een heel enkele uitzondering na, elke dag de leerlingen allemaal naar school te brengen. Hierbij is er op de heenweg een lagere stiptheid dan op de terugweg. De uitvoering van RegioRijder en de gemeenten ervaart meer vragen van ouders over aanpassingen dan voorheen. Deze hebben bijvoorbeeld te maken met scholen die veel roosterwijzigingen doorvoeren waardoor leerlingen op een ander tijdstip opgehaald willen worden. Dit soort roosterwijzigingen is lastig op de anticiperen door de vervoerder en zouden geminimaliseerd moeten worden. Maar ook met leerlingen die tijdelijk niet de volledige schoolweek naar school gaan, vragen over liever een andere chauffeur (van ouders of scholen), tijdelijk andere adressen etc. Het komt voor dat door deze wijzigingen een chauffeur voorrijdt en de leerlingen niet mee kan of gaat. In dat geval is de rit loos. De stabiliteit van het vervoer is mede afhankelijk van een goede communicatie tussen ouders en de planning van RegioRijder. Als dit niet goed gaat kan dit tot klachten leiden. Ouders kunnen contact opnemen met RegioRijder of via telefoon, een app of de website. RegioRijder informeert ouders collectief via mail en individueel via telefoon of mail.

Wat zegt de reiziger over RegioRijder?

KTO Leerlingenvervoer

Alvorens de resultaten van het KTO

Leerlingenvervoer 2022 samen te vatten moet er een flinke slag om de arm genomen worden. De respons in het onderzoek was ondanks extra inzet om de respons te verhogen, zo laag dat er een grote foutmarge in het onderzoek is. Slechts 13% van de 1072 mailadressen heeft deelgenomen aan het onderzoek. Vorig jaar was dit 18,6%. Dit lagere cijfer is verklaarbaar, namelijk door tekort aan chauffeurs en hoog verzuim was de stabiliteit van de uitvoering afgelopen schooljaar minder dan de jaren daarvoor. Ouders lijken over het algemeen (i.v.m. foutmarge) minder tevreden over de stiptheid, de communicatie en bereikbaarheid en informatie bij wijzigingen.

Resultaat KTO	Leerlingenvervoer	Wmo-vervoer
2019	7,3	8,0
2020	7,5	8,0
2021	7,5	8,2
2022	7,2 (N.B. tussen 6,6 en 7,7)	7,8

Verbeterpunten die worden opgepakt:

- Mogelijkheden reizigersportaal goed benutten en betrouwbaar maken.
- Onderzoeken in hoeverre communicatie via Whatsapp met ouders mogelijk is.
- Voortdurend aandacht voor stiptheid.

Klachten (niet uit KTO, maar rechtstreeks gemeld)

Er zijn vanaf januari tot en met augustus 195 klachten ingediend over het leerlingenvervoer. De reden van de klacht staat in het tweede deel van de tabel. Meestal betreft dit de tijdigheid of het gedrag van de chauffeur. De 195 klachten zijn ingediend door 157 ouders, dit is 11,6% van de ouders. Het totaal aantal klagers per jaar zal rond de 17% liggen. Het aantal klachten is slechts 0,09% van het aantal vervoersbewegingen.

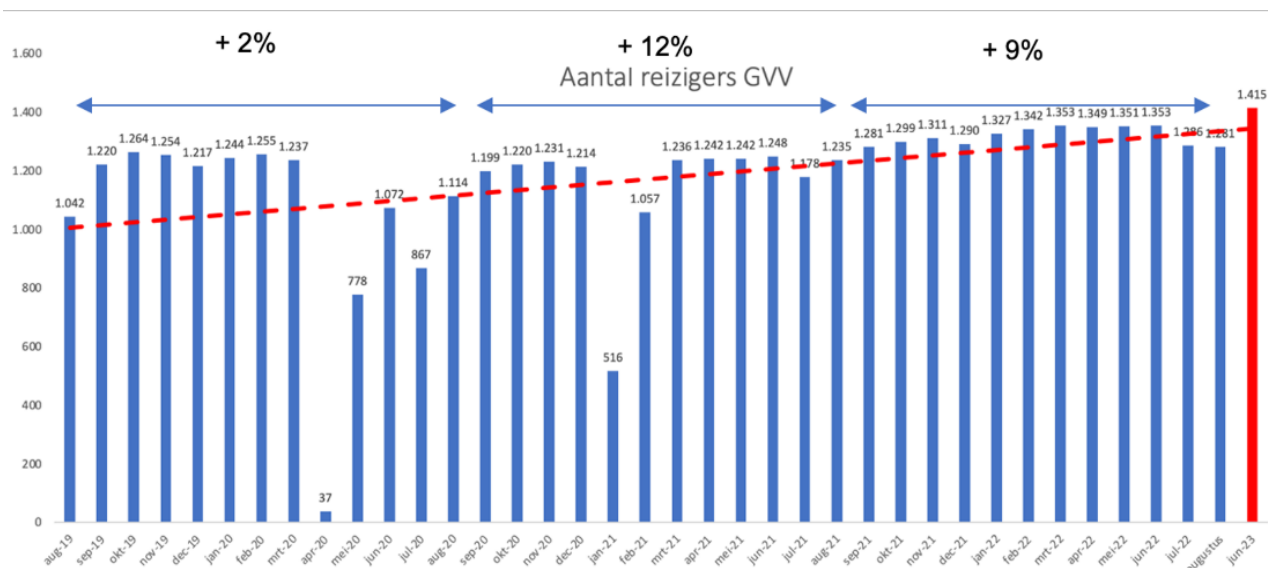
Omschrijving	t/m augustus	prognose einde jaar
Aantal leerlingen in het vervoer	1.350	1.350
Aantal klachten	195	293
Unieke klagers	157	236
Klager onbekend	7	11
Aantal vervoersbewegingen	216.300	324.450
Klachten ten opzichte van vervoersbewegingen	0,09%	0,09%
Klachten unieke klagers van totaal	11,6%	17,4%
Klacht		percentage klachten
Ophaaltijd of aankomsttijd		39%
Gedrag Chauffeur		34%
Gedrag leerling		9%
Taxi niet geweest		5%
Reistijd		3%
Overig		9%
Totaal		100%

Verwachtingen voor dit schooljaar

Hieronder gaan we in op het aantal leerlingen dat gebruikmaakt van het vervoer bij ongewijzigd beleid.

Toename in LLV, aantal leerlingen en Jeugdwet

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het aantal reizigers in het groepsvervoer opgenomen. Dat zijn de leerlingen en jeugdigen die via RegioRijder worden vervoerd. Er is sprake van een jaarlijkse stijging van het totaal aantal leerlingen. Tussen augustus 2019 en augustus 2022 is een structureel stijgende trend in het aantal reizigers te zien. Grote fluctuaties worden veroorzaakt door schoolvakanties en de schoolsluitingen tijdens de Covid-19 pandemie. De percentages boven in de grafiek geven de stijging per schooljaar weer.



Komend jaar zal naar verwachting het aantal leerlingen zo'n 10% stijgen.

Kosten in het groepsvervoer (vervoerskosten)

De kosten van het Leerlingenvervoer fluctueerden in de coronajaren. Op dit moment zijn de kosten per kilometer wat hoger. Relatief veel korte ritten maken de gemiddelde kilometerkosten hoger. Komend jaar zal de jaarlijkse indexatie groot effect op de kosten hebben. De NEA-index is eind oktober nog niet bekendgemaakt aangezien men nog hoopt tot een CAO voor 2023 te komen. Wel is bekend gemaakt dat de index minimaal 11,3% zal bedragen. Bij de najaarsrapportage is rekening gehouden met 10% kostenverhoging en 5% groei in het leerlingenvervoer in 2023.

Jaar	Per Kilometer
2019	1,15
2020	1,55
2021	1,37
2022	1,53

Wat wordt er gedaan aan het werven chauffeurs?

De taxibedrijven (Munckhof, Atax-de Vries en Willemsen de Koning) hebben dit jaar veel ondernomen om de aanwas van chauffeurs te stimuleren en het vertrek te beperken. De start- en aanbrengpremies wekken juist meer mobiliteit in de branche op, deze is wellicht begrijpelijk vanuit de relatief lage beloning van de functie. Onderstaand een overzicht van de wervingsactiviteiten van taxibedrijven:

- Vacatures op de website.
- Bijna alle voertuigen uitgerust met de wervingsstickers. "Wij zoeken collega's" en de rode sticker met "Tekenbonus".
- Facebook en Instagram campagne (Noord en Zuid-Holland).
- Geadvertiseerd in alle lokale (en online) kranten in de hele regio.
- Alle uitzendbureaus (Taxiwerq, Consolid, Topsupport e.d.) benaderd en dagelijks contact.
- "Ouderen" uitzendbureaus benaderd (Door Werkgever en Outstanding)
- Alle WSP- en UWV-contactpersonen benaderd en dagelijks contact.
- Aanwezig op alle banenmarkten die er worden georganiseerd.
- Alle ons bekende re-integratie bureaus benaderd en dagelijks contact.
- Werving middel flyers per post en supermarkten, markten en braderieën.
- Flyers via chauffeurs aan ouders van leerlingen in het vervoer.
- Alle oud sollicitanten en oud-medewerkers aangeschreven.
- Alle vrijetijdclubs in de regio een flyer per post gestuurd.
- Aanbrengpremie €250,- via de nieuwsbrief kenbaar gemaakt aan alle medewerkers.
- Flyer-actie opgezet voor het werven van ZZP'ers in Amsterdam.

- Ons bekende ZZP'ers benaderd.
- Contacten met taxibedrijven in de regio over mogelijkheden voor uitbesteden.
- Pilot via het WSP met Inner-actie, met mensen met een grotere afstand tot de arbeidsmarkt.
- Aanschrijven pensioenfondsen voor het benaderen van pensionado's

Samenvatting en conclusie

Er is sprake van een tekort aan chauffeurs in het leerlingenvervoer door onvoldoende aanwas en hoog verzuim. Door dit tekort worden tot nu toe alle leerlingen (soms te laat) naar school gebracht, maar is er wel wat minder vervoer beschikbaar voor Wmo-reizigers. Er is een jaarlijkse stijging van het aantal leerlingen van ongeveer 10%, wat maakt dat in de loop van het jaar meer leerlingen vervoerd moeten worden dan nu het geval is. Op dit moment ervaart een deel van de leerlingen langere reistijd en een lagere stiptheid. Ouders en kinderen weten van de situatie en hebben over het algemeen begrip.

Om de knelpunten in het leerlingenvervoer het komend schooljaar (en liefst natuurlijk langer) het hoofd te bieden liggen de mogelijkheden om bij te sturen op drie onderdelen, te weten:

1. Meer chauffeurs door aantrekkelijker beroep (CAO en aantal uren)
2. Slim omgaan met de vervoerscapaciteit die wel beschikbaar is
3. De voorliggende voorzieningen en maatwerk goed inzetten

Op het eerste punt heeft de gemeente weinig invloed. Het Landelijk Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer houdt vinger aan de pols en probeert met de brancheorganisatie mee te denken over de stappen die hiervoor gezet moeten worden.

Het slim omgaan met de beschikbare vervoerscapaciteit biedt nog enkele mogelijkheden. Het RCT:

- zal alle deskundigen van onze vervoerders een dagdeel bij elkaar roepen om de planning te optimaliseren en afspraken te maken over hoe om te gaan met acute tekorten,
- gaat samen met beleidsadviseurs in gesprek met zorgaanbieders die vervoer hebben ingekocht om te kijken of combinaties mogelijk zijn,
- het aantal loosmeldingen verlagen door snel contact met ouders hierover op te nemen,
- onderzoekt of het mogelijk is om leerlingen die in Haarlem dicht bij school wonen in lusroutes te rijden (2 routes na elkaar met hetzelfde voertuig),
- en gemeenten houden een bedank-offensief voor behoud van chauffeurs (op locatie chauffeurs aanspreken en bedanken),
- plannen chauffeursbijeenkomsten in om verbinding en erkenning te bieden,
- zal gemeenten vragen scholen te informeren over de knelpunten en vragen om mee te denken, mogelijk vanuit de overleggen met samenwerkingsverbanden.

Het goed inzetten van voorliggende voorzieningen en maatwerk worden door gemeenten opgepakt vanuit. Benoemde acties zijn:

- meer kijken naar maatwerk,
- evalueren en vervoerontwikkelingsplan inzetten voor oudere kinderen,
- informatie vanuit De Reiskoffer regionaal opzetten (leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen),
- stimuleren fiets en OV, Vergoeding Eigen vervoer geven, bij nieuwe aanmeldingen en bij bestaande leerlingen.