

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1217

Vragen van de leden **Roemer** en **Jasper van Dijk** (beiden SP) aan de ministers van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *het leerlingenvervoer*. (Ingezonden 20 februari 2007)

1
Wat is uw mening over de teleurstellende prestaties bij het leerlingenvervoer waarbij veel kinderen te laat of niet worden opgehaald, op verkeerde plekken worden afgezet of geconfronteerd worden met agressie?¹

2
Kunt u aangeven hoe vaak het misgaat bij het leerlingenvervoer en hoe zich dit ontwikkeld heeft de afgelopen jaren? Wat is uw mening hierover?

3
Wat is uw mening over het verschuilen van gemeenten en vervoerders achter elkaars verantwoordelijkheden? In hoeverre is de school verantwoordelijk en levert zij deskundigheid voor het type leerlingen?

4
Kunt u aangeven of soortgelijke ontwikkelingen ook plaatsvinden bij andere vormen van collectief vraagafhankelijk vervoer, zoals bejaardenvervoer,

gehandicaptenvervoer en zittend ziekenvervoer? Zo ja, welke ontwikkelingen zijn dit? Zo neen, bent u bereid dit in kaart te brengen?

5
Wat is uw mening over het systeem van aanbesteden bij deze kwetsbare groepen?

6
Wat is uw mening over de expertise bij de gemeenten om goed aan te besteden? Bent u bereid gemeenten te helpen om tot betere aanbestedingen te komen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?

7
Kunt u aangeven in hoeverre gemeenten controle uitoefenen op de naleving van concessies? Bent u bereid de gemeenten aan te sporen meer controle uit te oefenen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?

8
Kunt u aangeven of chauffeurs bij het leerlingenvervoer voldoende zijn opgeleid om goed om te gaan met risicosituaties die kunnen ontstaan gezien het karakter van het vervoer? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten? Zo neen, bent u bereid aanvullende eisen te stellen aan deze chauffeurs?

9
Acht u de wettelijke kaders voldoende om een aanvaardbaar minimaal niveau van service en veiligheid te

bieden bij het leerlingenvervoer? Zo ja, kunt u uw antwoord toelichten? Zo neen, bent u bereid aanvullende wettelijke eisen te stellen?

¹ Nova, 17 februari 2007.

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Dijksma** (Onderwijs, Cultuur en Wetenschap), mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. (Ontvangen 10 april 2007), zie ook Aanhangsel Handelingen nr. 1003, vergaderjaar 2006–2007

1
Het is een slechte zaak als een kind te laat of niet wordt opgehaald, op een verkeerde plek wordt afgezet of geconfronteerd wordt met agressie.

2
Nee. Dergelijke gegevens zijn, gegeven de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling, niet landelijk beschikbaar. Zoals ook is aangegeven in de brief van de minister van Onderwijs aan de Kamer d.d. 21 juni 2006, Kamerstuk 30 300 VIII, nr. 248), is er bij het leerlingenvervoer sprake van gescheiden verantwoordelijkheden. Het Rijk is verantwoordelijk voor het stelsel, de gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering. Uw vraag betreft de uitvoering. De regeling moet dus op gemeentelijk niveau voldoen aan de

uitgangspunten van het leerlingenvervoer en de wensen, voor zover redelijk en terecht, van de gebruikers (leerlingen, ouders, verzorgers). De gemeenteraad houdt daar toezicht op. Verder kunnen individuele gebruikers altijd bezwaar en beroep aantekenen tegen besluiten over het leerlingenvervoer. In dat geval wordt getoetst of de gemeente haar taak correct heeft uitgevoerd.

3

Het betreft hier een taak die door de wetgever bij de gemeenten is neergelegd. Zij zijn uiteindelijk verantwoordelijk voor een goede uitvoering van die taak, dus ook voor de keuze en eventuele controle van de vervoerders. De school heeft hierbij geen verantwoordelijkheid. Wel kan de gemeente het deskundig advies van de school inroepen om te beoordelen wat voor de leerlingen noodzakelijk is bij het vervoer.

4

Ook bij andere vormen van collectief vraagafhankelijk vervoer zijn mij incidenten bekend waarna maatregelen zijn genomen om de uitvoering vervolgens te verbeteren. Er lijkt mij daarom geen aanleiding om dergelijke ontwikkelingen nu in kaart te brengen.

5

Nederland kent kwalitatief goed vervoersmaterieel, goed en bekwaam personeel en goede logistieke systemen, waarmee vrijwel elke vraag te bedienen is. Het systeem van aanbesteden biedt ruimte om de kwaliteit (onder andere voor de kwetsbare gebruiker) en de prijs in een goede verhouding tegen elkaar af te wegen. Het systeem leidt zo in principe tot het beste aanbod uit de markt. Belangrijk is dat het aanbod van de vervoerder na gunning wordt vastgelegd in een helder contract met goede waarborgen. De gemeente moet als opdrachtgever vervolgens zorgen voor goed contractbeheer, door te monitoren of de aanbieder het gecontracteerde daadwerkelijk levert en door zondig naleving van het aanbod af te dwingen.

6

Het is de verantwoordelijkheid van de gemeenten zelf om zorg te dragen voor de expertise om goed te kunnen aanbesteden en de nationale en Europese aanbestedingsregels na te leven. Vooral de colleges van B&W,

de gemeenteraden en de gemeentelijke apparaten zelf moeten hier dus mee aan de slag. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zet zich uit het oogpunt van goed binnenlands bestuur in voor de verbetering van de naleving van (Europese en nationale) aanbestedingsregels bij gemeenten en heeft verschillende acties ondernomen om dit te verbeteren:

– In 2002 is in nauwe samenwerking tussen BZK, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg en de Unie van Waterschappen het Kenniscentrum Europa decentraal opgericht, dat voorlichting geeft aan decentrale overheden over Europees beleid en regelgeving. Aanbesteden is daarbij één van de belangrijkste onderwerpen.

– In 2004 is de handreiking «Model collegebesluit inkoop en aanbesteding» verschenen. Dit is een gezamenlijke publicatie van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, het Kenniscentrum Europa decentraal en het ministerie van BZK. Als een gemeente dit model overneemt, dan besteedt zij in de besluitvorming tijdig en op verantwoorde wijze aandacht aan de naleving van de aanbestedingsregels.

– Het kenniscentrum Professioneel & Innovatief aanbesteden, Netwerk voor Overheidsopdrachtgevers (PIANOo), is in 2005 opgericht door de minister van Economische Zaken. Het heeft als doel de expertise over aanbestedingen bij alle aanbestedende diensten te vergroten en te ondersteunen.

– Sinds 1 januari 2004 is de rechtmatigheidscontrole van de jaarrekeningcontrole bij gemeenten en provincies verplicht gesteld (artikel 213 Gemeentewet). De accountants toetsen niet langer alleen het «getrouwe beeld», maar met ingang van begrotingsjaar 2004 ook of baten, lasten en balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Hierbij moet ook getoetst worden aan externe regelgeving, waaronder de aanbestedingsregelgeving. Daardoor is op lokaal niveau beter toezicht mogelijk op de naleving van de aanbestedingsregels. Niet-naleving kan immers leiden tot een niet-goedkeurende accountantsverklaring of tot

opmerkingen in het accountantsrapport. De minister van BZK zal zich inspannen om, samen met andere ministeries en de VNG, de expertise bij de gemeenten om goed aan te besteden verder te bevorderen, maar treedt daarbij niet in de bevoegdheden van de gemeenten.

7

Controle op de uitvoering is, zoals bij vraag 2 al uitgelegd, een lokale aangelegenheid.

8

Om als chauffeur voor dit vervoer te mogen rijden, moet men een opleiding volgen die afgesloten wordt met een examen waarna men een chauffeurpas ontvangt. Dit geldt voor al het contractvervoer. Ik zie geen aanleiding om aanvullende eisen te stellen voor alleen het leerlingenvervoer.

9

Ja, de wettelijke kaders schrijven voor dat de regeling van de gemeente erin moet voorzien dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is.