**Veilig openbaar vervoer VO**

*Datum: 17 mei 2021*

*Dit afsprakenkader vervangt de versie van oktober 2020 en kent diverse redactionele aanpassingen.*

Opgesteld door de vervoerders[[1]](#footnote-1) en de VO-raad, in afstemming met de ministeries van I&W en OCW.

**Inleiding**Vanaf 1 maart 2021 zijn de schoolgebouwen in het voortgezet onderwijs weer open voor alle leerlingen.

Omdat het openbaar vervoer in Nederland de maximale capaciteit niet volledig kan benutten, moeten scholen en vervoerders gezamenlijk tot lokale afspraken komen voor leerlingen die afhankelijk zijn van het OV. Dit afsprakenkader is daarvoor de basis.

**Ambitie**

Partijen hebben de gezamenlijke ambitie dat **leerlingen naar school** kunnen, **waar nodig ook met het OV**. Dit **ongeacht de afstand** tussen school en woonplaats.

**Algemeen**

* Onderwijsinstellingen waar minder dan 100 leerlingen per dag gebruik maken van het OV zijn uitgezonderd van afstemmingsverplichtingen.
* De uitdagingen kunnen verschillen tussen lente, herfst en winter, afhankelijk van weersomstandigheden die minder/meer gunstig zijn voor fietsen en lopen.
* Hiermee komen er naar verwachting per saldo meer of minder OV-reisbewegingen van en naar de onderwijsinstellingen.
* De vervoerders hebben vooralsnog te maken met capaciteitsbeperkingen en kunnen de OV-reisbewegingen alleen faciliteren indien deze bewegingen zo veel als mogelijk gespreid plaatsvinden.
* De onderwijsinstellingen zijn beperkt in hun mogelijkheden om te spreiden omdat zij te maken hebben met stringente randvoorwaarden.
* Hiermee is de zoektocht naar lokale oplossingen een uitdagende opgave. Tegelijkertijd zijn alle partijen gebaat bij goede afspraken over het vervoer van leerlingen en gaan partijen uitdrukkelijk de uitdaging aan om slimme en werkbare oplossingen te vinden.
* Normerende afspraken zijn maar een deel van het verhaal. Er is ook behoefte aan gewenning van leerlingen en stimuleren van gewenst gedrag. Dit vraagt om inspanningen van alle partijen; goede communicatie is en blijft hierin cruciaal.
* De mogelijke knelpunten zijn lokaal of regionaal van aard. Dit veronderstelt een gezamenlijke aanpak die betrokken onderwijsinstellingen en vervoerders per regio, per stad, per locatie of per onderwijsinstelling zorgvuldig met elkaar afstemmen.
* Het doel is dat onderwijsinstellingen en vervoerders tot lokale of regionale afspraken komen.
* De afspraken komen tot stand in consensus.

**Geldigheidsperiode**

* De regeling is voor onbeperkte periode geldig[[2]](#footnote-2).
* Iedere drie maanden evalueren de betrokken partijen dit afsprakenkader.

**De partijen spreken af:**

**1 Basisprincipes**

*Stimulering van gebruik van de fiets en lopen*

* Onderwijsinstellingen stimuleren het gebruik van de (elektrische) fiets en lopen.

*Spreiding van leerlingen over de dag en het uur[[3]](#footnote-3)*

* Onderwijsinstellingen en vervoerders zien spreiding als het middel bij uitstek om leerlingen de mogelijkheid te bieden om indien nodig met het OV van/naar de onderwijsinstellingen te reizen.
* In principe worden daarbij de klassieke spitsen ontzien[[4]](#footnote-4).
* Het spreidingsprincipe is vertaald naar een model “landelijk dynamisch dakpanmodel VO” (bijlage 1).
* Dit model is in eerste instantie een hulpmiddel, maar leidend als de vervoerders en onderwijsinstellingen niet tot regionale of lokale afspraken weten te komen.
* Onderwijsinstellingen en vervoerders gaan regionaal/lokaal een gesprek aan om te komen tot een regionale/lokale afspraak die werkt voor alle partijen (consensus).

Daar waar er regionaal/lokaal voldoende ruimte is, kan spreiding minder stringent plaats vinden en ook (gedeeltelijk) gereisd worden in de spits.

**2 Proces**

* Onderwijsinstellingen en vervoerders gaan per regio, stad, locatie of onderwijsinstelling met elkaar in overleg.
* Onderwijsinstellingen en vervoerders maken afspraken over de informatie[[5]](#footnote-5) die gedeeld moet worden om tot optimale afstemming te komen.
  + Gegevens over beoogde lestijden
  + Opkomstpercentages c.q. aantallen per dag
  + In sommige gevallen hebben de vervoerders gegevens nodig over hoeveel leerlingen per dag van plan zijn om met het OV naar de onderwijsinstellingen te komen (in de opvolgende maand) en op welke tijdstippen en vanuit/naar welke kernen/wijken (=inschatting)[[6]](#footnote-6).
  + Onderwijsinstellingen communiceren de benodigde gegevens over de opvolgende maand uiterlijk op de 10de van de voorgaande maand naar de vervoerders.
  + Deze communicatieplicht richting vervoerders vervalt indien het OV-gebruik stabiel[[7]](#footnote-7) is. De onderwijsinstelling meldt zich dan eenmalig af bij de vervoerder(s).
* Alle betrokken onderwijsinstellingen en vervoerders werken een regionale of lokale regeling uit, op basis van consensus. Als het gesprek niet tot een resultaat leidt, is de “landelijke dynamische dakpan VO” (bijlage 1) de terugvaloptie.
* Het overleg is gericht op werkbare roosters voor de onderwijsinstellingen en vervoerstromen die verwerkt kunnen worden door de vervoerders.
* Dit overleg wordt gevoerd op het moment dat scholen (en/of vervoerders) nieuwe roosters maken. Immers, hierdoor kunnen de aankomst- en vertrektijden van leerlingen veranderen. In het specifieke geval dat de vervoerders hun roosters/dienstregelingen wijzigen, nemen zij contact op met de betreffende scholen.
* Als de school/het bestuur/de samenwerkende scholen al een reguliere contactpersoon bij de vervoerder(s) heeft/hebben, kan daar contact mee opgenomen worden. Zo niet, dan maken de onderwijsinstellingen gebruik van de lijst[[8]](#footnote-8) met contactpersonen per regio (bijlage 3), gepubliceerd door de vervoerders.
* Zeer kleine instellingen, waarbij het aantal leerlingen dat met het OV van/naar de instellingslocatie (of cluster van nabij gelegen instellingen) per dag niet hoger is dan 100 zijn uitgezonderd van afstemmingsverplichtingen. De uitzondering geldt vanaf een eenmalige melding bij de vervoerder(s).

**3 Communicatie richting leerlingen**

* Vervoerders én onderwijsinstellingen zetten leerlingen bij herhaling aan tot gewenst reisgedrag.
* Partijen stemmen de activiteiten lokaal met elkaar af.
* Ook I&W en OCW zetten communicatie uit, indien relevant, gericht op het gewenste reisgedrag van scholieren.

**4 Overige zaken**

* Vervoeroplossingen passen in beginsel binnen de reguliere concessie van de vervoerder, al dan niet door herschikking van middelen.
* Wanneer dit niet het geval is (en er bijvoorbeeld geen financiële dekking is), dan treedt de vervoerder in overleg met de decentrale OV-autoriteit.
* Onderwijsinstellingen besluiten op welk niveau het overleg met de vervoerders plaatsvindt (op locatie/schoolniveau of op bestuursniveau). De vervoerders hebben de voorkeur dat het overleg op bestuursniveau plaats vindt, en indien mogelijk gezamenlijk per regio of stad. Indien mogelijk ook via al bestaande samenwerkingsverbanden. De onderwijsinstellingen stellen, afhankelijk van het gekozen niveau, een of meerdere contactpersonen aan voor het overleg met de vervoerder(s).
* Onderwijsinstellingen houden rekening met de wettelijke verplichtingen rondom privacy (AVG): zij verstrekken geen namen of contactgegevens van ouders of leerlingen aan de vervoerder(s). Die informatie hebben de vervoerders niet nodig.
* Vervoerders vragen alleen om generieke gegevens zoals lestijden, lesdagen, opkomstaantallen/percentages, reistijdstippen en eventueel anonieme herkomstkernen/wijken. Dit zijn geen persoonsgegevens en vallen dus niet onder de AVG.
* Onderwijsinstellingen stellen bij een (vermoeden van) coronabesmetting de vervoerder(s) binnen 24 uur op de hoogte.
* In de start van een nieuwe fase in de opschaling en/of normalisering bij de onderwijsinstellingen, wijzen onderwijsinstellingen de leerlingen op gewenst gedrag (afstand houden, mondkapjes) in en om het OV

Overmachtsclausule: Partijen verwachten dat deze afspraken werkbaar zijn. Toch blijven er in deze tijd van pandemie veel onzekerheden en kan de situatie snel veranderen. Mochten er in de praktijk gevallen ontstaan waar de veiligheid in het gedrang komt, dan treden partijen met spoed in overleg.

**Bijlage 1: landelijk dynamisch dakpanmodel VO**

* Dit model is richtinggevend, maar alleen dwingend van toepassing indien partijen regionaal of lokaal niet in consensus tot een (andere) afspraak komen.
* De aanwezigheid van een tijdslot in het schema betekent niet dat hiervan door de onderwijsinstellingen gebruik gemaakt moet worden, maar dat hiervan gebruik gemaakt kan worden. De genoemde percentages geven de maximale ruimte voor de onderwijsinstellingen aan; onderwijsinstellingen kunnen daarbinnen zelf bepalen in hoeverre hier gebruik van gemaakt wordt.
* Met dit model organiseren onderwijsinstellingen hun activiteiten op een dusdanige manier dat leerlingen dwingend optimaal gespreid reizen:
  + Per tijdsblok van een half uur komen maximaal 25% van de leerlingen die op de betreffende dag met het OV van/naar de onderwijsinstelling (c.q. cluster) reizen bij de onderwijsinstelling aan c.q. vertrekken vanaf de onderwijsinstelling.
  + Voor aankomst bij de onderwijsinstellingen zijn op maandag/vrijdag de volgende halfuurblokken opengesteld (per blok maximaal 25% van de dag-opkomst met OV):
    - 07:15-07:45 uur
    - 09:30-10:00 uur
    - 10:00-10:30 uur
    - 10:30-11:00 uur
    - 11:00-11:30 uur
    - 11:30-12:00 uur
    - 12:00-12:30 uur
    - 12:30-13:00 uur
    - 13:00-13:30 uur
    - 13:30-14:00 uur
  + Voor vertrek bij de onderwijsinstellingen zijn op maandag/vrijdag de volgende halfuurblokken opengesteld (per blok maximaal 25% van de dag-opkomst met OV):
    - 12:00-12:30 uur
    - 12:30-13:00 uur
    - 13:00-13:30 uur
    - 13:30-14:00 uur
    - 14:00-14:30 uur
    - 14:30-15:00 uur
    - 15:00-15:30 uur
    - 17:45-18:15 uur
    - 18:15-18:45 uur
    - 18:45-19:15 uur

Uitwerking van een fictief voorbeeld:

* Op een bepaalde dag komen 1.000 leerlingen met het OV naar de onderwijsinstelling of cluster van onderwijsinstellingen.
* Dan mogen er tussen bijvoorbeeld 9:30 uur en 10:00 uur maximaal 250 scholieren aankomen bij de instelling.
* De onderwijsinstellingen streven er naar (inspanningsverplichting) dat deze 250 scholieren niet op exact hetzelfde tijdstip aankomen of vertrekken (verdere verdeling over het half uur).

**Bijlage 2: voorbeeldformulier aanmelding vervoerstromen bij vervoerder**

Dit is een separate excel-bijlage

**Bijlage 3: contactpersonen per regio gepubliceerd door de vervoerders**

Dit is een separate excel-bijlage

1. De vervoerders zijn: Arriva, EBS, GVB, HTM, Keolis, NS, Qbuzz, RET en Transdev [↑](#footnote-ref-1)
2. Dit afsprakenkader is ‘levend’. Het blijft werkbaar bij zowel meer als minder ruimte als gevolg van de verdere ontwikkeling van de pandemie en de nasleep ervan. [↑](#footnote-ref-2)
3. De aankomsttijd bij de instelling hoeft niet per se gelijk te staan aan het begin van de lessen en de vertrektijd bij de instelling hoeft niet per se gelijk te staan aan het einde van de lessen, als de onderwijsinstelling het aannemelijk maakt dat leerlingen daadwerkelijk gespreid vroeger naar school/later van school reizen, bijvoorbeeld vanwege een activiteit voor of na de lessen. [↑](#footnote-ref-3)
4. Er zijn verschillende manieren om dit doel te bereiken. Scholen kunnen bijvoorbeeld het traditionele ‘eerste uur’ verplaatsen om de ochtendspits te ontzien. [↑](#footnote-ref-4)
5. Vervoerders spannen zich in om de benodigde administratieve handelingen bij de onderwijsinstellingen tot het hoogstnodige te beperken. [↑](#footnote-ref-5)
6. Zie bijlage 2 voor een voorbeeldformulier [↑](#footnote-ref-6)
7. Meer dan drie maanden schommelend binnen een bandbreedte van maximum 10% [↑](#footnote-ref-7)
8. Laatste update van 17 mei 2021 [↑](#footnote-ref-8)