

Datum: 14 november 2018

Aan: Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

Betreft: Toelichting consequenties schorsing Stint

In onderstaande notities treft u de antwoorden op de vragen die u ons stelde ter voorbereiding van het gesprek op 15 november a.s.

Gebruik van de stint

- **Hoeveel procent van de kinderdagverblijven gebruikt de Stint? En de buitenschoolse opvang?**

Uit het onderzoek dat de BMK deed onder haar leden blijkt dat tweederde van onze leden gebruik maakten van Stints: gemiddeld ongeveer negen Stints per organisatie. Er zijn echter ook organisaties die meer dan 60 Stints in gebruik hadden.

Deze Stints worden voornamelijk gebruikt voor de buitenschoolse opvang (bso) met incidenteel een uitstapje voor de 2-4 jarigen.

Het gebruik van de Stint: 90% bso en 10% kinderdagverblijf (0- 4 jarigen).

- **Wat is het bereik van de Stint (welke afstanden worden gereden van/naar kdv/bso en school, maar ook andere locaties? En hoe vaak?)**

Het gebruik van de Stint varieert van een paar honderd meter tot zo'n 5 kilometer per dagelijkse rit. Tijdens de vakanties wordt de Stint veel gebruikt voor uitstapjes, met een maximum afstand van 10 km.

Veel kinderopvangorganisaties rijden vóór aanvang van de school in de ochtend vanaf de voorschoolse opvang (vso) langs meerdere scholen om de kinderen af te zetten. En ook na schooltijd tussen 14.00 en 15.30 uur wordt via meerdere scholen naar (soms verschillende) bso-locaties gereden. Dit gebeurt 5 dagen in de week elke ochtend en elke middag.

Daarnaast wordt de Stint gebruikt in de middag voor het vervoer naar bibliotheek, zwembad, sportclub en muziekles, speeltuin etc. dit gebeurt het meest op de woensdagen en vrijdagen maar ook op andere dagen door de week en zeker in de vakanties.

- **Op welke wijze is de Stint in branche gefinancierd? (lease, koop)**

Het merendeel van de Stints is gekocht (90%) en ongeveer 10% wordt geleased.

Schorsen van de Stint

- **Hoeveel stints stonden in aanloop naar de schorsing van 1 oktober (dus de periode van 20 september tot en met 1 oktober) langs de kant?**

90% van de Stints werden kort na het ongeval niet meer gebruikt. Er werd door veel organisaties gestopt met het gebruik van de Stint om de resultaten van het onderzoek- die spoedig verwacht werden - af te wachten.

Aard en omvang van problematiek van de branche

- **Welke problemen ondervindt de branche? En de ouders?**

De onveilige situaties die ontstaan als gevolg van het alternatieve vervoer worden door vrijwel iedere organisatie genoemd. Zeker in grotere steden zijn er heel veel verkeersbewegingen en is lopen niet veilig. Kinderen moeten nu vaak lopen als de afstand kleiner dan 2 kilometer is maar kinderen van 4 jaar zijn daar eigenlijk te jong voor. Bovendien kunnen zij onverwacht de weg op schieten en daarnaast lopen jonge kinderen nog niet zo snel. Het is voor hen erg vermoeiend om een half uur naar de bso te lopen. En ook worden situaties genoemd waarin kinderen per touringcar via meerdere scholen rijden om naar de bso te gaan. Dit betekent soms dat kinderen een uur in de bus zitten. En ook situaties waarin taxibusjes op de straat wachten, zijn onveilig. Als gezegd maken ouders zich zorgen omdat het te lang duurt en er veel onveiligheid ontstaat door het alternatieve vervoer.

Bijna alle kinderopvangorganisaties geven aan dat de Stint niet alleen veiligheid biedt maar ook heel veel flexibiliteit. Niet alleen het vervoer voor en na school is een logistieke uitdaging die met de Stint opgelost kan worden, ook het vervoer van en naar zwembles en andere clubjes is zonder de Stint vaak niet meer mogelijk. De alternatieve vervoerskosten liggen vele malen hoger. De kosten voor een taxi bedragen €8,50 per kind (ofwel een verhoging van de uurprijs met €0,15). Waardevolle initiatieven zoals een kinderraad die het bestuur van ideeën en input voorziet, kunnen nu geen doorgang vinden omdat de kinderen niet meer gehaald en gebracht kunnen worden.

Omdat er geen alternatief vervoer voor handen is dat net zo flexibel, veilig, duurzaam en goedkoop is als de Stint ontstaan grote problemen. In bepaalde gevallen wordt de samenwerking met scholen die te ver weg zijn afgebouwd. Ook worden zwemblessen, clubjes of bezoek aan de bibliotheek tijdens bso-tijd gestopt, want het is niet meer haalbaar om kinderen te brengen. Individuele kinderen naar hun sportclubje of zwembles vervoeren per taxi is te duur. Ook waardevolle zaken als naar buiten gaan en de ruimte en het lekker buiten zijn in de natuur, moeten nu afgelast worden. Tenslotte is het niet meer mogelijk om (ontwikkelingsgerichte) uitjes te ondernemen. Dit alles gaat ten koste van de kwaliteit van de opvang.

Tenslotte krijgen wij meldingen van kinderopvangorganisaties die geconfronteerd worden met extra kosten omdat, als gevolg van de inzet van alternatief vervoer, niet altijd aan de bkr voor de bso kan worden voldaan en de GGD hier wel op handhaaft. Met de Stint voldoen deze organisaties aan de bkr want een Stint is snel en efficiënt en vervoert 10 kinderen. Met alternatief vervoer zijn medewerkers langer onderweg, daarnaast vervoert een taxibusje hooguit 7 of 8 kinderen. Dat betekent dat de medewerker op de groep langer dan een half uur alleen is en dan moet extra personeel worden ingezet. Dit brengt extra kosten met zich mee.

- **Wanneer op de dag treedt dat op? (ligt het vervoersprobleem aan begin/einde van de dag of in de uren van school en opvang?)**

Het vervoersprobleem ligt zowel voor aanvang van de school tot ongeveer 8.45 uur, als in de middag wanneer de scholen uitgaan tussen 14.00 en 15.30 uur. Omdat de Stint voornamelijk door de bso werd gebruikt is het nu een logistieke puzzel om vóór aanvang van de school in de ochtend vanaf de voorschoolse opvang (vso) langs meerdere scholen de kinderen af te zetten op school. En om na schooltijd tussen 14.00 en 15.30 uur weer via meerdere scholen naar (soms verschillende) bso-locaties te rijden met alternatief vervoer. Dit gebeurt 5 dagen in de week elke ochtend en elke middag.

Daarnaast werd de Stint veelvuldig gebruikt in de middag voor het vervoer naar bibliotheek, zwembad, sportclub en muziekles, speeltuin etc. dit gebeurt het meest op de woensdagen en vrijdagmiddagen maar ook op andere dagen door de week en zeker in de vakanties.

- **Hoe wordt het wegvallen van de Stint opgevangen? Welke problemen treden daarbij op (extra kosten, drukte rond de opvang, BSO; verhoogde onveiligheid)?**

Het merendeel van BMK-leden die gebruikte maakte van de Stint, geeft aan dat het verbod hen voor problemen stelt en dat de situatie niet lang kan voortduren. Geschikte alternatieven voor de Stint zijn amper voor handen. Het huren of kopen van elektrische bakfietsen brengt extra risico's met zich mee, omdat deze bakfietsen tien kilometer per uur harder kunnen rijden dan voor een Stint is toegestaan, wederom extra risico's. Alternatieve vervoersmiddelen die worden ingezet zijn touringcars, (taxi-)busjes, personenauto's en bakfietsen. Daarnaast wordt veel gelopen met de kinderen van school naar de bso.

Ouders vinden de nu gebruikte alternatieven niet veilig of goed genoeg. Het wandelen met kinderen langs soms drukke wegen wordt als risicovol gezien, en ouders hebben regelmatig geen vertrouwen in de veiligheid van taxivervoer als alternatief. Zorgwekkend is het wandelen door straten met grote groepen jonge kinderen waarbij complexe verkeersknooppunten en zebrapaden moeten worden overgestoken en waarbij veelal niet gebruik kan worden gemaakt van zebrapaden.

BMK-leden wijzen er tevens op dat de bso van groot belang is voor werkende ouders met kinderen tussen de 4 en 12 jaar, omdat het de combinatie van werk en zorg mogelijk maakt. De Stint speelt bovendien een belangrijke rol in het vervoer tussen bso en (ontwikkelingsgerichte) activiteiten buitenshuis. Ouders en aanbieders maken zich daarom zorgen over het noodgedwongen stopzetten van activiteiten voor kinderen door het wegvallen van de Stints. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van de opvang en het plezier van de kinderen.

Ondertussen lopen de kosten van kinderopvangorganisaties snel op, vooral voor het huren van busjes, al dan niet met chauffeur en taxi's en inzet extra personeel. Om een indicatie te geven: voor een middelgrote kinderopvangorganisatie die 15-20 Stints in gebruik had, komt dat afhankelijk van bezettingsgraad per week neer op extra kosten tussen de €3.500 en €5.000 per maand. Uit het onderzoek onder onze leden blijkt dat 80 % van de geïnterviewden te maken heeft met een kostenstijging, 50% geeft aan dat het gaat om een kostenstijging van 5% of meer.

Mocht na het Kerstreces geen uitzicht bestaan op een op redelijke termijn van terugkeer van een gereviseerde Stint, dan zullen veel kinderopvangorganisaties hun tarieven als gevolg van het wegvallen van de Stint nogmaals moeten verhogen. Dat raakt direct ouders met de laagste inkomens, die vervolgens opnieuw zullen overwegen met kinderopvang te stoppen. Faillissementen van vooral kleinere kinderopvangondernemingen liggen dan op de loer.

Tot slot laten organisaties weten dat zij voor een nieuwe, gebruiksklare Stint tussen de tien- en de twaalfduizend euro hebben geïnvesteerd. Vele organisaties zijn momenteel per dag honderden euro's kwijt aan alternatief vervoer. Dit loopt op tot vele honderden tot duizenden euro's per week. Een aantal organisaties heeft dan ook besloten om hun oudercommissies te laten weten dat een prijsstijging onvermijdelijk is.

- **Welke gevolgen ervaren de kinderen in de opvang?**

Kinderen moeten nu vaak lopen als de afstand kleiner dan 2 kilometer is maar kinderen van 4 jaar zijn daar eigenlijk te jong voor en het is relatief vermoeiend en onveilig voor hen. Sommige kinderen zijn soms een uur onderweg om per taxi-busje of touringcar via meerdere scholen naar de bso te gaan. Dit is heel vervelend voor hen en het gaat ten koste van de kwaliteit van de opvang die geleverd wordt.

De Stint speelt ook een belangrijke rol in het vervoer tussen bso en (ontwikkelingsgerichte) activiteiten buitenshuis. Activiteiten als zwemles, sporten op de velden van sportclubs spelen, ontdekkingstochten in de natuur, uitjes naar de speeltuin, het theater of de boerderij moeten kinderen nu missen. Dit gaat ten koste van de kwaliteit van de opvang en het plezier van de kinderen.

Tenslotte ervaren kinderen onveiligheid als gevolg van het lopen door druk verkeer of als gevolg van situaties waarin taxibusjes op de straat op hen wachten. In de drukte rond de school van brengen en halen van kinderen door ouders en vso/bsso, ontstaan veel onveilige situaties.

- **In hoeverre wordt er door organisaties samengewerkt? Denk aan pools van organisaties die gezamenlijk vervoer regelen, ruilen van locaties e.d.**

Er wordt niet samengewerkt met andere organisaties in de oplossing van het probleem. Kinderopvangorganisaties geven aan dat het regelen van het vervoer al zo'n logistieke puzzel is dat samenwerken met andere organisaties niet bijdraagt aan een oplossing. Bovendien zitten andere aanbieders op andere locaties en biedt samenwerken daarom geen oplossing.

Betrokkenheid IenW/SZW

- **Hoe zou de overheid (i.c. IenW en SZW) kunnen helpen?**

BMK-leden vinden dat geld binnen de kinderopvang zou moeten worden geïnvesteerd in de kwaliteit en toegankelijkheid daarvan. De overheid kan nu behulpzaam zijn door in overleg met ons te bezien op welke wijze de maatschappelijke kosten als gevolg van het wegvallen van de Stint kunnen worden verdeeld zodat kwaliteit noch toegankelijkheid hieronder lijden. De kinderopvang is in de ogen van de BMK-leden geen gewone marktsector: opvang is zowel een belangrijk element in de ontwikkeling van kinderen en bovendien een noodzaak voor werkende ouders.

Wij zien een risico voor de toegankelijkheid van kinderopvang ontstaan want als organisaties niet in staat zijn de kosten op te vangen, moeten deze kosten worden doorberekend ten laste van ouders. BMK-leden wijzen erop dat hun organisaties juist geld willen investeren in de kwaliteit en in de toegankelijkheid van kinderopvang. En als organisaties al in staat zijn de kosten van het verbod op de Stints zelf op te vangen, gaan die kosten af van de investeringsruimte in de kwaliteit van de kinderopvang. Voor een oplossing om dit kwaliteits- en toegankelijkheidsrisico het hoofd te bieden, kijkt de BMK nadrukkelijk naar de overheid.

Met vriendelijke groeten,



Sharon Gesthuizen
Voorzitter Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang