



BSO bus, van tien naar acht zitplaatsen

INVENTARISATIE VAN VERVOERS-
BEWEGINGEN EN VERWERKING HIERVAN
NAAR HOE DEZE ERUIT ZIEN ALS ER IPV
TIEN MAXIMAAL ACHT PASSAGIERS MEE
MOGEN RIJDEN.

Datum: 9 mei 2025

Auteur: Erik Nieuwpoort

mobilitum

Aanleiding

Graag bieden wij met deze inventarisatie inzicht in de gevolgen van een maximum van acht passagiers per BSO bus op het aantal vervoersbewegingen. Door deze informatie te delen met BSO bus gebruikers, de brancheorganisaties BK en BMK én belangenvereniging van ouders BOinK, willen we bijdragen aan de verdere discussie over dit onderwerp.

Vanuit de gebruikers van de BSO bus hebben we (Mobilitum) veel reacties ontvangen op het nieuws dat de Minister van I&W voornemens is het aantal passagiers van de BSO bus te beperken tot maximaal acht. De reacties die wij ontvingen waren voornamelijk negatief ten opzichte van het besluit en riepen ook vragen op.

Samengevat is het de vraag of de impact en gevolg van het voorgenomen besluit bijdraagt aan verbetering of verslechtering rondom vervoer. Om die reden hebben we acties ondernomen met een grote groep organisaties om in kaart te brengen wat deze wijziging voor gevolgen heeft qua vervoersbewegingen van kinderen van school naar de BSO. Vanuit deze inventarisatie kunnen kinderopvangorganisaties de effecten doorrekenen naar gevolg voor de gehele organisatie en wat dit betekent op brancheniveau.

Achtergronden

Bij het toelaten van de BSO bus via de beleidsregel Bijzondere Bromfiets 2019 is een convenant gesloten tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, BOinK (belangenvereniging van ouders in de kinderopvang), BK (Brancheorganisatie Kinderopvang) en BMK (Branchevereniging Maatschappelijke Kinderopvang). Dit convenant maakte het mogelijk om tien kinderen te vervoeren per BSO bus, waar dat zonder deze afspraken acht zou zijn.

Waarom was tien kinderen een bijzonder en belangrijk punt voor de kinderopvang?

Het verhoudingsgetal één pedagogisch medewerker op maximaal tien kinderen komt voort uit regelgevende kaders voor kinderopvangorganisaties. Hoewel deze verhoudingsgetallen tegenwoordig genuanceerder liggen per situatie, blijft het gemiddelde op locatieniveau gelijk: ongeveer één op tien. Bij zestig kinderen zijn er bijvoorbeeld zes bevoegde medewerkers beschikbaar, die ook de kinderen ophalen bij scholen.

Bij de toelatingsaanvraag als bijzondere bromfiets is aangetoond dat met tien kinderen minimaal hetzelfde veiligheidsniveau wordt bereikt als met acht kinderen. Dit is onderbouwd met:

- een statistische analyse door een wiskundige waarbij het vervoeren van tien kinderen werd vergeleken met het vervoeren van acht;
- een verplicht veiligheidsrapport door TNO waarin gebruik van het voertuig in een situatie van 'overbelading' ook is meegenomen;
- analyse van passagiersgewichten (gemiddelde leeftijd 7,5 jaar bij volle bezetting van tien kinderen).

De aanvraag als bijzondere bromfiets bedoeld voor het vervoer van maximaal tien kinderen is destijds goedgekeurd. Daarmee is het duidelijk dat het veiligheidsniveau dus minimaal gelijk was of hoger. Sinds de introductie in 2020 zijn er geen meldingen geweest over onveilige situaties gerelateerd aan het vervoeren van tien kinderen.

Nu de regelgeving rondom de bijzondere bromfiets (BB) ten einde is gekomen, is hiermee ook het convenant vervallen. Nieuwe voertuigen dienen voortaan een toelatingsprocedure te doorlopen onder Nationale

Typegoedkeuring, met vergelijkbare eisen als de BB versie 2019. Dit betekent maximaal acht passagiers voor zowel nieuwe als bestaande voertuigen, tenzij er een nieuw convenant gesloten kan worden.

Inventarisatie

Voor deze inventarisatie hebben we het aantal vervoersbewegingen tijdens een reguliere schoolweek in kaart gebracht (buiten vakantieperiodes). Hierbij is de huidige situatie vastgelegd, waarbij maximaal tien kinderen per BSO bus vervoerd worden. Vervolgens is er een conversie gemaakt naar een scenario waarbij het maximum aantal passagiers per BSO bus acht is.

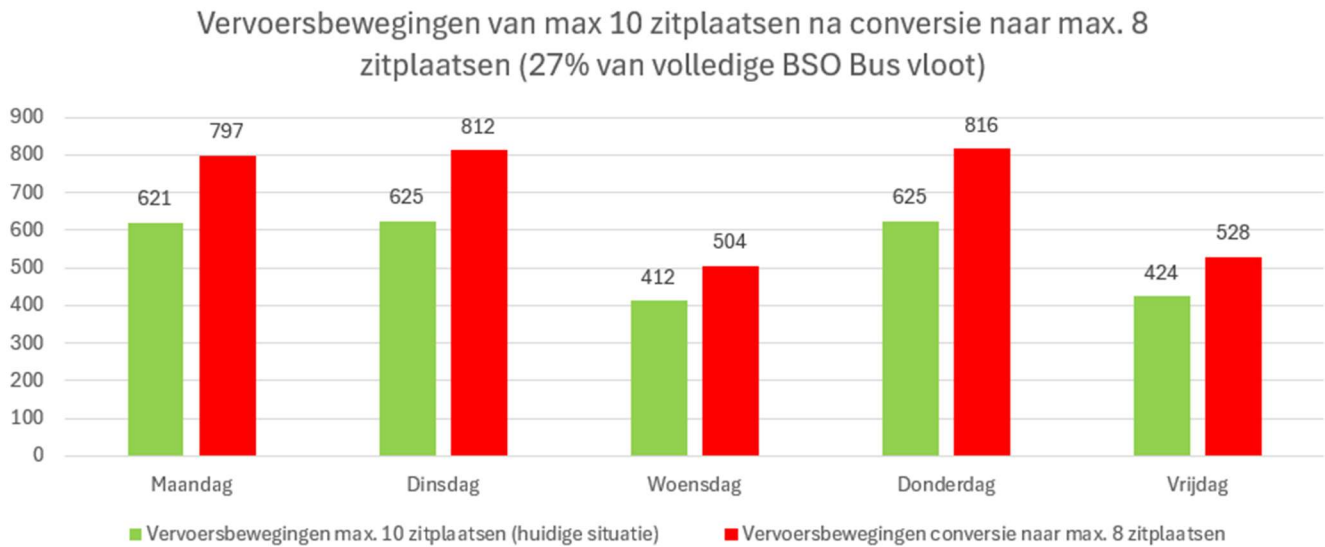
Om het verzamelen van deze operationele informatie zo eenduidig mogelijk te houden, is er een online vragenlijst (enquête) ontwikkeld en die gedeeld is met alle organisaties die gebruik maken van de BSO bus. Via deze enquête is de data verzameld van 656 van de in totaal 2423 ingezette BSO bussen. Een ingezette BSO bus is gelijk aan één vervoersbeweging. Er is aangegeven hoeveel kinderen er meereizen per BSO bus, per locatie en per dag. Waarvoor dank!

Verwerking gegevens

Belangrijk om te vermelden is dat er bij het maken van conversie van tien beschikbare zitplaatsen in de huidige praktijk naar acht beschikbare zitplaatsen, een argument is toegevoegd aan de berekening. Eerst worden voor de conversie alle te vervoeren kinderen bij elkaar opgeteld en dan wordt dit getal gedeeld door acht. Hiermee worden alle beschikbare zitplaatsen gevuld in het conversie scenario. Alleen als in deze berekening de uitkomst is dat er meer zitplaatsen nodig zijn – oftewel dat er een extra vervoerbeweging bijkomt – worden deze geteld. In de praktijk zou deze optimale indeling niet mogelijk kunnen zijn doordat de beschikbare zitplaatsen niet bij één school gevuld worden maar bij verschillende waarmee geen combinatie gemaakt kan worden door het beschikbare voertuig. De conversie geeft dus een minimum weer van de toename van het aantal vervoersbewegingen uitgaande van een voertuig dat maximaal acht beschikbare zitplaatsen heeft (bakfiets/BSO bus/(taxi)busje).

Onderstaande grafiek laat het aantal vervoersbewegingen zien van de BSO bussen waarvan onze uitvraag beantwoord is (groen). Dit betreft 27% van de vervoersbewegingen ten opzichte van de totale vloot. En hoeveel vervoersbewegingen er nodig zijn wanneer het maximum aantal zitplaatsen wordt teruggebracht naar acht en hetzelfde te vervoeren aantal passagiers (rood).

Grafiek 1:



Tabel 1

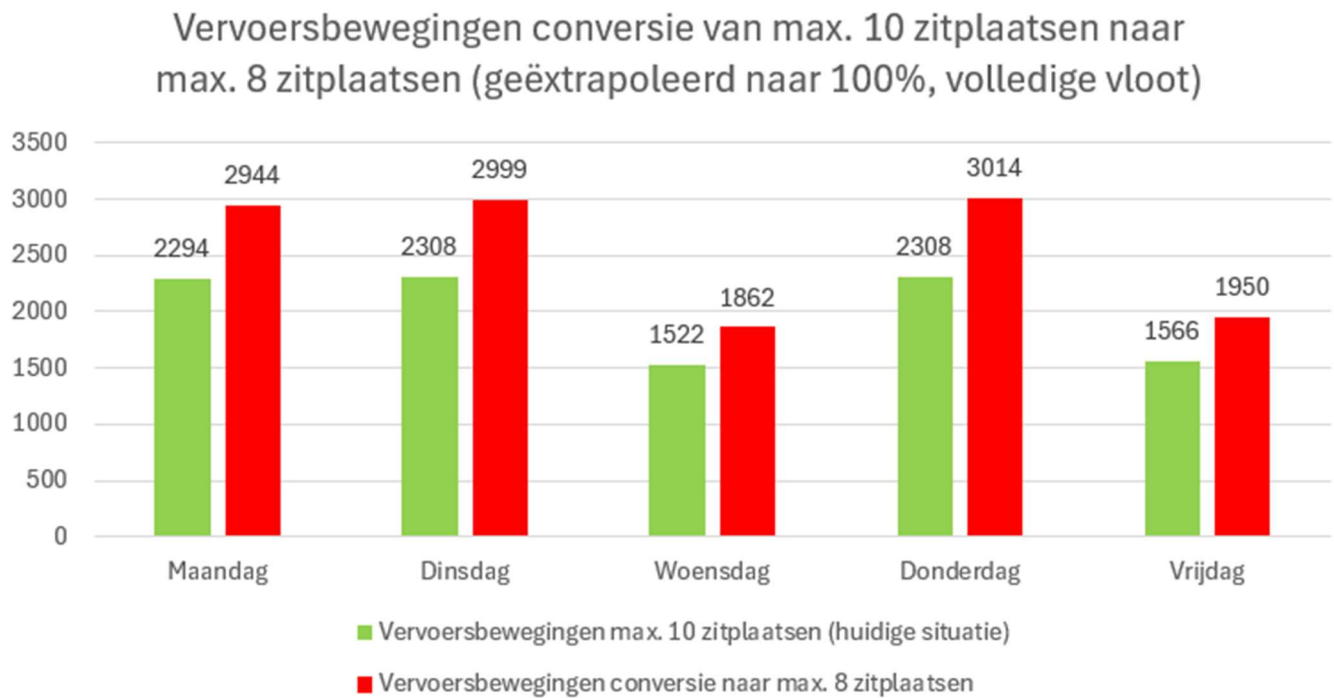
Vervoersbewegingen van max 10 zitplaatsen na conversie naar max. 8 zitplaatsen (27% van volledige BSO Bus vloot)				
	Vervoersbewegingen max. 10 zitplaatsen (huidige situatie)	Vervoersbewegingen conversie naar max. 8 zitplaatsen	Toename (aantal)	Toename (%)
Maandag	621	797	176	28%
Dinsdag	625	812	187	30%
Woensdag	412	504	92	22%
Donderdag	625	816	191	31%
Vrijdag	424	528	104	25%

Bijbehorende tabel bij grafiek 1

Resultaten

In dit hoofdstuk wordt de verzamelde data doorgerekend naar de volledige BSO bus vloot. De respondenten vertegenwoordigen 656 BSO bussen, wat zich verhoudt tot ca. 27% van de vloot (2423 BSO bussen). De aantallen uit het hoofdstuk “Verwerking gegevens” zijn met een factor (3,69) vermenigvuldigd om – zonder overige argumenten toe te voegen aan de berekening – naar een beeld te komen van het totale aantal vervoersbewegingen. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek en tabel. Hiermee is de impact van de conversie naar maximaal acht zitplaatsen inzichtelijk gemaakt over het volledige aantal BSO Bussen.

Grafiek 2:



Tabel 2

Vervoersbewegingen conversie van max. 10 zitplaatsen naar max. 8 zitplaatsen (geëxtrapoleerd naar 100% van de vloot)				
Weekdag	Vervoersbewegingen max. 10 zitplaatsen (huidige situatie)	Vervoersbewegingen conversie naar max. 8 zitplaatsen	Toename (aantal)	Toename (%)
Maandag	2294	2944	650	28%
Dinsdag	2308	2999	691	30%
Woensdag	1522	1862	340	22%
Donderdag	2308	3014	705	31%
Vrijdag	1566	1950	384	25%

Bijbehorende tabel bij grafiek 2

Conclusie en advies

Graag bieden wij met deze inventarisatie inzicht in de gevolgen van een maximum van acht passagiers per BSO bus op het aantal vervoersbewegingen.

Op basis van de verzamelde data kunnen we stellen dat het aantal vervoersbewegingen met ca 30% toe zal nemen, uitgaande van de rekenmethode zoals beschreven in “Verwerking gegevens”.

Een statistische analyse, uitgevoerd door een wiskundige, heeft bij de toelatingsaanvraag van de BSO Bus aangetoond dat het veiligheidsniveau met 10 passagiers minimaal hetzelfde of hoger is als met 8 passagiers. Bij een voertuig met 10 passagiers zou het gewicht hoger kunnen zijn dan met 8 passagiers. Hierover kunnen wij melden dat op basis van de ca. 2500 BSO Bussen die ondertussen in gebruik zijn, geen melding bekend zijn dat er onveilige situaties zijn ontstaan door bijvoorbeeld overbelading. Iedere bestuurder van de BSO Bus is opgeleid en bekend met alle vereisten om binnen de limieten van het voertuig de werkzaamheden te verrichten.

Wij adviseren om het succesvolle convenant dat de minister van I&W met de sectororganisaties in de kinderopvang heeft gesloten, voort te zetten voor de huidige BSO Bus en daarnaast ook voor het equivalent die onder Nationale Typegoedkeur valt. Daarmee voorkom je een grote toename aan vervoersbewegingen en vooral ook extra drukte op de toch al drukke omgeving rondom schoolpleinen.
