

De inhoudelijke aanpassingen van de **verordening** t.a.v. de huidige verordening zijn:

- **Artikel 1: Definities**
Definities zijn aangepast naar de definities zoals ze in de nieuwe modelverordening van de VNG staan. Definities die niet langer voorkomen in de verordening zijn verwijderd.
- **Artikel 3: Onderzoek**
Lid 1 is nieuw. De huidige verordening maakt het voor de gemeente niet mogelijk om ritten van leerlingenvervoer af te stemmen met andere voorzieningen die de leerling mogelijk vanuit het sociaal domein verstrekt heeft gekregen. Uiteraard is het hiervoor wel noodzakelijk om toestemming te hebben van de ouders of de meerderjarige leerling.
- **Artikel 14: Tijdelijk verblijf buiten de gemeente**
Dit is een geheel nieuw artikel in de verordening. De inhoud stond al wel beschreven in de beleidsregels, maar het is wenselijk om dit ook in de verordening te duiden. Het artikel beschrijft hoe de gemeente omgaat met een vervoersvoorziening als een leerling tijdelijk buiten de gemeente verblijft. Het artikel sluit aan bij hoe deze afspraken landelijke worden toegepast.
- **Artikel 17: Vervoerstraining**
Dit betreft ook een nieuw artikel in de verordening. Een vervoerstraining kan bijdragen aan de zelfredzaamheid van de leerling. Hier zetten we nu bijvoorbeeld MEE op Weg al voor in.
- **Artikel 18: Vervoersvergoeding voor de leerling**
In de huidige verordening staat geen financieel kader beschreven m.b.t. de vervoersvergoeding voor de fiets. In de beleidsregels stonden wel bedragen geduid, maar ook niet op welke kaders deze waren gebaseerd (fietsvergoeding 9 cent per kilometer, e-bike 38 cent per kilometer en autovergoeding 23 cent per kilometer). Omdat in de verordening wel een financieel kader opgenomen moet worden is ervoor gekozen om de kilometervergoeding voor de fiets én e-bike gelijk te trekken aan de kilometervergoeding voor autogebruik (belastingvrije kilometerbedrag, 23 cent per kilometer).
Onder artikel 18 is de optie voor de e-bike vergoeding (eenmalige tegemoetkoming voor aanschaf e-bike) opgenomen. Deze vervoersvoorziening wordt momenteel ook als optie gegeven in plaats van aangepast vervoer, maar in de nieuwe verordening halen we deze optie verder naar voren. Ook in het geval van het openbaar vervoer wordt het gebruik van de e-bike daardoor een alternatief. Deze e-bike voorziening stond wel in de beleidsregels beschreven, maar ontbrak in onze huidige verordening (en werd alleen ingezet bij aangepast vervoer). Bij deze optie wordt ook duidelijk aangegeven dat ouders bij het kiezen voor een eenmalige tegemoetkoming voor een periode van drie jaar géén aanspraak kunnen doen op een andere vervoersvoorziening (zoals een kilometervergoeding). De eenmalige tegemoetkoming wordt in de nieuwe verordening gebaseerd op de Nibud prijzengids en aangepast wanneer deze in de Nibud prijzengids ook wijzigt. Voor 2025 is dit bedrag bepaald op €1.830,-. Tot op heden hanteerde de gemeente Doesburg een bijdrage van €2.000,-. Dit bedrag was voorheen niet ergens op gebaseerd. Door een vast kader te hanteren (zoals de Nibud prijzengids) kunnen we het bedrag beter onderbouwen.
- **Artikel 20: Vervoersvergoeding op basis van de kosten van door de ouders georganiseerd vervoer.**
Lid 1 is aangepast. In het plan van aanpak 'samenredzaamheid' is gestuurd op minimaal 1 dag zelf rijden door ouders. Uit de communicatie in aanloop naar het schooljaar 2024-2025 bleek onvoldoende duidelijk dat het hier ging om minimaal 1 dag zelf rijden per óuder. Hierdoor ontstond veel commotie in de aanvraagperiode en heeft de gemeente Doesburg in schooljaar 2024-2025 een coulance toegepast waarin minimaal 1 dag zelf rijden per gezin als uitgangspunt werd gehanteerd (halve dag

voor alleenstaande ouder). Uit de brede evaluatie (zie bijlage) is gebleken dat het geen reëel uitgangspunt is om te verwachten dat ouders twee dagen in de week zelf het vervoer kunnen verzorgen. Het uitgangspunt wordt daarom minimaal 1 dag (van de vijf dagen) in de week zelf rijden (zowel in geval van twee- als één-ouder gezinnen).

Lid 7 is een nieuwe toevoeging aan de verordening. Het is wenselijk dat ouders van kinderen in het speciaal voortgezet onderwijs ook een kilometervergoeding kunnen krijgen wanneer er recht is op een vergoeding voor openbaar vervoer en hiervoor niet eerst aanspraak moeten doen op aangepast vervoer. Soms zijn ouders namelijk bereid om te rijden en is dit een goedkopere oplossing dan het openbaar vervoer (onder begeleiding) te vergoeden.

Om de beleidsregels in volgorde en op inhoud beter aan te laten sluiten bij de nieuwe verordening, is ervoor gekozen om ook deze te laten vervangen. De beleidsregels Leerlingenvervoer gemeente Doesburg 2025 zijn op inhoud grotendeels hetzelfde als de beleidsregels en nadere regels Leerlingenvervoer 2024. Overbodige tekst (omdat de verordening al voldoende duidelijk is) is verwijderd en de volgordelijkheid sluit aan bij de volgorde van de artikelen in de verordening. De inhoudelijke aanpassingen van de **beleidsregels** zijn:

- 5. Opstapplaatsen

In de beleidsregels 2025 zijn de voorwaarden waarop een college besluit om een kind niet bij een opstapplaats te laten halen of brengen aangevuld en aangepast. In de praktijk is er nog vaak discussie over deze voorwaarden waardoor het wenselijk is om dit duidelijker op papier te zetten.

- 6. Tarieven en bedragen

In de nieuwe beleidsregels wordt voor de fiets- en autovergoeding het belastingvrije tarief voor de kilometervergoeding gehanteerd. In de beleidsregels van 2024 werden verschillende tarieven toegepast afhankelijk van het vervoerstype. Hier was geen kader aan verbonden en dit gaf veel onduidelijkheid in de uitvoering.

In de beleidsregels van 2025 gaan we uit van de kilometergrens van 6 kilometer, zowel bij primair als voortgezet onderwijs. In de beleidsregels van 2024 werd nog gesproken over een 10 kilometergrens bij het voortgezet onderwijs voor het afgeven van een fietsvergoeding. Een gemeente kan niet in de beleidsregels een strenger beleid hanteren dan in de verordening is beschreven. Omdat de verordening een grens van 6 kilometer hanteert, sluiten we in de beleidsregels hierbij aan.

- 7. Eenmalige tegemoetkoming aanschaf e-bike.

In de beleidsregels 2024 werd gesproken over een maximum budget van €15.000,- wat de gemeente Doesburg bereid was uit te geven aan de bekostiging van deze vervoersvoorziening. Omdat de eenmalige tegemoetkoming voor de e-bike een alternatief is voor taxivervoer, mogen we ervan uitgaan dat deze voorziening altijd goedkoper is dan taxivervoer. Een maximum budget hanteren voor het afgeven van deze goedkopere vervoersvoorziening is daarom onwenselijk.

- 9. Zelf rijden

Dit artikel is naar het nieuwe uitgangspunt dat de gemeente verwacht dat ouders één dag in de week zelf het vervoer organiseren (ongeacht de gezinssamenstelling).

- 10. Uitbetaling vergoeding

De inhoud van dit artikel is herschreven omdat de beleidsregels niet aansloten bij de werkwijze die door de gemeente in de praktijk wordt toegepast.