Wijzigingen verordening leerlingenvervoer

Bij de actualisatie van de verordening leerlingenvervoer is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Veelal gaat het om administratieve wijzigingen zoals bijvoorbeeld een wat duidelijker onderscheid tussen de soorten bepalingen. Ook is de structuur aangepast en de leesbaarheid verbeterd. In de praktijk heeft dit nauwelijks tot geen gevolgen voor het beleid. Zoals aangegeven hebben wij in Soest de voorliggende verordening gebaseerd op de modelverordening leerlingenvervoer en afspraken in de regio. Hieronder zijn de wijzigingen opgenomen ten opzichte van de huidige verordening leerlingenvervoer.

De belangrijkste wijzigingen zijn:

1. Leerlingenvervoer betreft vervoer van de leerling van de woning naar school en terug. Toegevoegd is de mogelijkheid om vervoer naar één structureel (vast) extra afzetadres mogelijk te maken. Voorwaarden zijn dat het vervoer minder dan 5 minuten extra reistijd in beslag neemt en dat het extra afzetadres zich in dezelfde gemeente bevindt als waar de leerling feitelijk verblijft. Voor leerlingen die per touringcar worden vervoerd, zijn de aangewezen afzetplaatsen leidend. Beoogd resultaat is dat ouders op deze manier werk en de zorg voor hun kinderen beter kunnen combineren. (Artikel 1 en 18)
2. Er is gekozen om in de verordening te spreken over leerlingen met een ‘beperking’ in plaats van leerlingen met een ‘handicap’. Deze term komt minder stigmatiserend over en is meer van deze tijd. (Artikel 1)
3. Het is van belang dat de ‘deskundige’ bij wie informatie kan worden ingewonnen ‘onafhankelijk’ is en in het bezit van een BIG registratie. Daarom is de term ‘onafhankelijk en in het bezit van een BIG registratie’ expliciet toegevoegd en nader toegelicht wat hieronder wordt verstaan. (Artikel 1)
4. Er wordt uitdrukkelijker benoemd dat aangepast vervoer plaatsvindt in aansluiting op de schooldagen en schooltijden zoals deze in de schoolgids staan en zijn gepubliceerd op de website van de school. (Artikelen 1 en 14)
5. Wanneer er een toelaatbaarheidsverklaring door het samenwerkingsverband wordt afgegeven, dient hierbij meteen informatie over het leerlingenvervoer te worden gegeven zodat leerlingenvervoer geen sluitstuk is. (Artikel 1)
6. Gekozen is om de vervoersvergoeding voor de begeleider (openbaar vervoer of fiets) vanaf het bereiken van de leeftijd van 9 jaar bij de leerling niet te vergoeden tenzij hier noodzaak voor wordt aangetoond. Dit sluit aan bij het idee dat zorgvuldig wordt gekeken naar de zelfredzaamheid van de leerlingen die bijvoorbeeld onderwijs volgen die aansluit bij de levensovertuiging van de leerling. (Artikel 21)
7. Er wordt meer ingezet op zelfredzaamheid. Zo is bijvoorbeeld de mogelijkheid van een vervoerstraining en een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan opgenomen. (Artikel 8)
8. Nieuw in de verordening zijn bepalingen opgenomen over:
    - Maximaal 6 weken leerlingenvervoer regelen of financieel compenseren bij een crisisplaatsing in een andere gemeente; (Artikel 15)
    - Hoe de hoogte wordt bepaald van kilometervergoedingen voor (elektrische) fiets en motorvoertuigen. Hierbij wordt aangesloten bij de normbedragen per schooljaar zoals deze door de VNG jaarlijks worden gepubliceerd; (Artikelen 20, 21 en 22)
    - Om de afstand te bepalen tussen de woning en de school hanteert de regio de ANWB-routeplanner (kortste route); (Artikel 1)
    - Er is ruimte om een combinatie van verschillende vervoersvoorzieningen toe te kennen. Bijvoorbeeld: ’s ochtends brengen de ouders de leerling naar school en ’s middags gaat de leerling met aangepast vervoer terug naar de woning. Of: maandag en dinsdag regelen de ouders zelf het vervoer en woensdag tot en vrijdag gaat de leerling met aangepast vervoer mee; (Artikel 1 en 24)
    - Er is ruimte gecreëerd om met ouders in gesprek te gaan over een andere passende vervoersvoorziening; (Artikel 24)

- Er wordt uitgegaan van de meest passende vervoersoplossing met het oog op de zelfredzaamheid in plaats van de meest goedkope vervoersoplossing. In de praktijk zijn de meest passende vervoersoplossingen veelal sowieso al goedkoper; (Artikelen 22, 23 en 24)
- Bij het aanwijzen van opstapplaatsen wordt een maximale afstand tussen de woning naar de opstapplaats van maximaal 1 kilometer hemelsbreed aangehouden of een maximale reistijd van 15 minuten.
  (Artikel 12).

9. Belangrijke verschillen ten opzichte van gemeenten in de regio Amersfoort[i]:
   - De gemeente Amersfoort heeft het artikel over opstapplaatsen (artikel 12) niet opgenomen in hun verordening. Dit omdat het college van Amersfoort opstapplaatsen niet als 'voorliggend vervoer' ziet. In Amersfoort willen ze een pilot starten op vrijwillige basis. In de pilot betrekken ze kinderen die graag zelfstandiger willen worden. Voorgesteld wordt om voor de gemeente Soest het betreffende artikel over opstapplaatsen wel op te nemen in de nieuwe verordening. Als we als gemeente Soest gebruik willen maken van opstapplaatsen dan biedt de verordening hiervoor een grondslag en hoeven we de verordening niet aan te passen;
   - In tegenstelling tot alle andere gemeenten in de regio heeft de gemeente Bunschoten de artikelen over het in rekening brengen van een drempelbedrag (artikel 25) en een draagkrachtafhankelijke bijdrage (artikel 26) niet opgenomen. Voor de gemeente Soest wordt voorgesteld om géén eigen bijdrage te vragen voor leerlingen met een beperking en als het een vervoersvoorziening betreft naar een school voor speciaal basisonderwijs. Dit is nieuw ten opzichte van de vorige verordening. In de huidige verordening berekenen wij wel een dergelijke eigen bijdrage voor deze groep. Zie ook het raadsvoorstel onder 'kosten'.
10. Belangrijke verschillen t.o.v. de modelverordening VNG:
    - Het niet in rekening brengen van een eigen bijdrage als het een vervoersvoorziening betreft naar een school voor speciaal basisonderwijs (uitbreiding op artikel 24 lid 4). Dit wordt voorgesteld omdat Voor kinderen in het speciaal basisonderwijs is vervoer geen keuze maar een noodzakelijke voorwaarde om onderwijs te kunnen volgen. Een eigen bijdrage vormt een drempel die de gelijke toegang tot passend onderwijs onder druk zet. Door deze drempel weg te nemen, borgt de gemeente dat alle kinderen veilig en structureel naar school kunnen.
    - De toevoeging van een zevende lid in artikel 22 maakt duidelijk dat zelf brengen voorrang heeft op aangepast vervoer. Zonder dit lid blijven artikel 22 en de volgorde uit de VNG-modelverordening met elkaar in strijd, waardoor ouders sneller recht hebben op aangepast vervoer kunnen claimen zonder onderbouwing. Met het nieuwe lid kan de gemeente wél vragen om bewijs dat ouders zelf de ritten niet kunnen verzorgen en wordt eigen kracht beter geborgd.

[i] Het betreft hier de gemeenten Amersfoort, Leusden, Baarn, Bunschoten en Woudenberg.