**Notitie bekostiging leerlingenvoer Zeeuws-Vlaanderen**

## Inleiding

De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenteraden hebben in september/oktober 2020 de conceptbegroting 2021 van het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen besproken. De gemeenteraden konden zich vinden in de overgelegde stukken en dienden geen zienswijze in. De gemeenteraden stelden zich op de hoogte van de toename van de kosten. De raden verzochten om in goede samenwerking mogelijke kostenreducties te onderzoeken.

Ongeveer gelijktijdig kwam de nieuwe model-verordening voor de bekostiging van het leerlingenvervoer beschikbaar voor gemeenten.

De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten onderzochten in de afgelopen periode in samenwerking met het Regionaal Bureau Leerlingzaken, Het samenwerkingsverband Collectief Vervoer en de Gemeentelijke Vervoerscentrale de mogelijkheden voor de gemeenten om de kosten van het leerlingenvervoer in Zeeuws-Vlaanderen te beïnvloeden. Extern adviseur Carolien Aalders begeleidde de werkgroep in dit traject.

Op basis van de bevindingen van de werkgroep (zie hoofdstuk 2), verschoof de focus tijdens het onderzoek steeds meer naar de gewenste inhoud van het beleid, niet alleen vanuit kostenreductie, maar vooral vanuit een gedeelde visie en beleidsuitgangspunten.

Wat viel binnen de Scope van dit onderzoek?
- De inhoud van het vastgestelde beleid in de Verordening Leerlingenvervoer gemeente Terneuzen/Hulst/Sluis 2014;
- De toepassing van de Verordening Leerlingenvervoer (toetsen van de aanvragen op basis van de verordening)

Wat viel buiten de Scope van dit onderzoek?
- De organisatie van de uitvoering van het doelgroepenvervoer.
Hierop vindt een separaat onderzoek plaats door de Provincie en de Gemeentelijke vervoerscentrale (‘slimme mobiliteit’).
- De uitvoering van het aangepast vervoer (taxivervoer).
Per 1 augustus 2020 werd het leerlingenvervoer opnieuw aanbesteed voor de duur van 2 jaar. Dit met een optie tot een verlenging van nog eens 3 jaar.
- Het WMO-vervoer. Deze kosten zijn afhankelijk van de indicatiestelling door Aan-z, Hulst voor Elkaar en het WMO-loket Sluis. De drie gemeenten maken hierop ieder afzonderlijk hun beleid.

Waarom deze Scope?
- De grootste voorziene kostenstijging in de begroting van het CVV zat na de aanbesteding bij het leerlingenvervoer.
- Indien er mogelijkheden zijn om de kosten te beïnvloeden zitten deze aan de beleidskant en de toepassing van de verordening en niet bij het CVV als uitvoerder.
- De Zeeuws-Vlaamse gemeenten werken samen bij het vaststellen van het beleid op het gebied van leerlingenvervoer.
- Er kwam eind 2020 een nieuwe modelverordening beschikbaar vanuit de VNG.
- Het Regionaal Bureau Leerlingzaken toetst alle Zeeuws-Vlaamse aanvragen leerlingenvervoer.

In deze notitie gaan wij achtereenvolgens in op:
1. Leerlingenvervoer, een nadere introductie
2. Onderzoek en bevindingen

3. Beleidsuitgangspunten
   De nieuwe Verordening Leerlingenvervoer
   Beleidsregels
   Digitalisering werkproces versus bevorderen zelfstandigheid en zelredzaamheid
   Bevorderen zelfstandigheid en zelfredzaamheid (project)
4. Cijfermatige monitoring
5. Planning

## 1. Leerlingenvervoer, een nadere introductie

In principe gaan leerlingen op eigen gelegenheid naar school. Maar als de school te ver van huis ligt of als de leerling (door ziekte, handicap of gedragsproblemen) niet zelf naar school kan gaan, kan de leerling in aanmerking komen voor leerlingenvervoer. Of krijgen de ouders mogelijk een vergoeding van de reiskosten van en naar school.

### a. De Verordening leerlingenvervoer

Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Gemeenten zijn sindsdien verplicht een regeling vast te stellen. Op basis hiervan kunnen ouders van leerlingen - onder bepaalde voorwaarden - aanspraak maken op bekostiging van de vervoerkosten van en naar school. De financiële middelen zijn onderdeel van de Algemene uitkering in het gemeentefonds. De VNG heeft voor de genoemde regeling een model opgesteld: de Modelverordening leerlingenvervoer. De wettelijke basis van het leerlingenvervoer ligt in de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra en de Wet op het voortgezet onderwijs. De huidige Verordening Leerlingenvervoer van de Zeeuws-Vlaamse gemeenten (vastgesteld in 2014) is voor elke gemeente hetzelfde. De inhoud van de verordening komt nagenoeg één op één overeen met de landelijke modelverordening.

Op de volgende punten wijkt de huidige Zeeuws-Vlaamse verordening af van de voormalige landelijke modelverordening.
- Aan de definitie van 'school' hebben wij 'een vergelijkbare school in België' toegevoegd;
- Het is mogelijk om op verzoek van ouders de vergoeding over te maken aan de school. Hiermee kan de school een collectieve voorziening organiseren. Dit kan aan de orde zijn bij collectief vervoer van leerlingen die op grond van hun geloofsovertuiging een streekschool bezoeken;
- Er bestaat aanspraak op bekostiging, waneer de leerling met gebruikmaking van openbaar vervoer naar school of terug meer dan twee uur onderweg is en de reistijd met aangepast vervoer tot 50% of minder kan worden teruggebracht. De modelverordening spreekt over anderhalf uur;
- We stimuleren ouders en leerlingen om zelfredzamer te worden. Daarom schrapten we de bekostiging van openbaar vervoer voor leerlingen uit het voortgezet speciaal onderwijs (VSO) niet. We behielden de mogelijkheid om ouders een impuls te geven om mee te werken aan een overstap vanuit het (kostbare) taxivervoer naar het openbaar vervoer.

### b. De behandeling van aanvragen leerlingenvervoer

Het Regionaal Bureau Leerlingzaken (RBL) behandelt de aanvragen leerlingenvervoer voor de gemeenten Terneuzen, Hulst en Sluis. Het RBL toetst de aanvragen aan de hand van de Verordening Leerlingenvervoer Hulst/Terneuzen/Sluis 2014. Hierin staan de voorwaarden op grond waarvan leerlingen (en evt. hun begeleiders) in aanmerking kunnen komen voor leerlingenvervoer.

### c. De uitvoering

Een van de voorzieningen in het leerlingenvervoer betreft taxivervoer.
Het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen regelt het taxivervoer. Dit samenwerkingsverband is opgericht door de drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten. Door middel van een Europese aanbesteding is het leerlingenvervoer met ingang van het

schooljaar 2020/2021 aanbesteed aan Citax Tiel B.V. De leerlingen worden vanuit hun woonadres vervoerd naar school op collectieve basis. Het RBL levert aan het begin van het schooljaar een overzicht van leerlingen aan die met een taxi vervoerd moeten worden. Het samenwerkingsverband stuurt deze lijst door naar de vervoerscentrale. De vervoerscentrale (GVC) maakt de routes en regelt dit vervoer.

### d. Ontwikkelingen

In 2020 werd het leerlingenvervoer in Zeeuws-Vlaanderen opnieuw aanbesteed.
In december 2020 kwam een nieuwe modelverordening voor het leerlingenvervoer beschikbaar. Er zou een nieuwe landelijke benchmark beschikbaar komen in het najaar van 2020. Deze is echter niet verschenen.

### e. De context van Zeeuws-Vlaanderen in relatie tot leerlingenvervoer

Gemeenten stellen een minimale afstand tussen woning en de 'dichtstbijzijnde voor de leerling toegankelijke' school vast. Als de afstand van huis tot school kleiner is dan 6 kilometer (landelijke richtlijn), dan kan er waarschijnlijk geen gebruik gemaakt worden van leerlingenvervoer. Door de geografische omstandigheden/plattelandssituatie van onze regio wonen relatief veel leerlingen buiten de 6 kilometergrens. Deze grens geldt niet voor leerlingen die door een handicap niet (zelfstandig) kunnen reizen met het openbaar vervoer. Door de demografische omstandigheden ('weinig' leerlingen in absolute zin) van onze regio zijn een aantal voorzieningen voor Speciaal Onderwijs gecentreerd. Enkele voorzieningen zijn gecentreerd in Terneuzen, een aantal elders in Zeeland. Hierdoor wonen veel leerlingen buiten de 6 kilometergrens. Ook moeten zij gemiddeld langere afstanden afleggen. Door de (geïsoleerde) ligging van Zeeuws-Vlaanderen kiezen relatief veel leerlingen voor het onderwijs in Vlaanderen. Om in de rest van Zeeland te komen moet gebruik worden gemaakt van de tunnel. De tunnel brengt overigens jaarlijks een extra kostenpost van indicatief 100.000 euro met zich mee voor de gemeenten, enkel al voor de uitvoering het leerlingenvervoer.

Verder wijst de GVC op de volgende bijzonderheden t.o.v. andere regio's in Zeeland.
- Er zijn enkele indicaties "individueel" en "klein vervoer" die het combineren van deze vervoersbewegingen niet mogelijk maken. Dit betekent inzet van extra voertuigen.
- Er zijn leerlingen die op afwijkende tijden worden vervoerd. Dit betekent extra voertuiginzet.
- In onze regio werken we niet met opstapplaatsen (overigens is dit ook niet persé het geval in de andere regio's). Het instellen van opstapplaatsen kan een zeer beperkt effect m.b.t. kostenreductie hebben. Er heeft eerder onderzoek plaatsgevonden naar de inzet van grotere bussen. Dit leverde geen kostenreductie op. Bovendien wordt de reistijd als gevolg van de geografische omstandigheden voor leerlingen die aan het begin van een route zitten erg lang.

De GVC geeft aan, dat de grootste winst te behalen valt door het terugbrengen van het aantal voertuigen in het aangepast vervoer (het totale aantal in te zetten taxi's en taxibussen). Dit kan onder andere door het terugbrengen van het 'individueel' en 'klein vervoer'.

## 2. <u>Onderzoek en bevindingen (samenvatting)</u>

Wij lieten een intern onderzoek uitvoeren m.n. op basis van deskresearch (dossieronderzoek en benchmark met andere gemeenten) en interviews met de medewerker leerlingenvervoer. Carolien Aalders voerde dit uit. Wat valt op in Zeeuws-Vlaanderen?

- Het Regionaal Bureau Leerlingzaken voert de toekenning van het leerlingenvervoer gedegen uit. Er is sprake van een goede nauwkeurige registratie van gegevens en er vindt een zorgvuldige beoordeling plaats van aanvragen.

- Er is geen trend van een stijgend aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer.

| | Openbaar Vervoer | | | Eigen vervoer | | | Aangepast vervoer (taxi) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2017/18** | **2018/19** | **2019/20** | **2017/18** | **2018/19** | **2019/20** | **2017/18** | **2018/19** | **2019/20** |
| **PO (incl SBO)** | 53 | 58 | 72 | 14 | 13 | 8 | 114 | 101 | 91 |
| **VO** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 15 | 12 | 22 |
| **(V)SO** | 46 | 19 | 27 | 9 | 8 | 11 | 267 | 285 | 266 |
| **Totaal** | 99 | 77 | 99 | 23 | 21 | 22 | 396 | 398 | 379 |

- Er is geen duidelijke trend te zien in het aantal leerlingen dat vervoerd wordt binnen Zeeuws-Vlaanderen, buiten Zeeuws-Vlaanderen (maar in Nederland) en naar Vlaanderen, al lijkt het vervoer ‘door de tunnel’ licht af te nemen.
- De gemiddelde kosten per leerling in het leerlingenvervoer zijn hoger dan het landelijk gemiddelde (met name in Hulst en Sluis), evenals het deelnamepercentage. Ook het aantal leerlingen dat in aanmerking komt voor leerlingenvervoer is relatief hoog in onze gemeenten.
  Dit heeft met name te maken met de geografische omstandigheden van de regio en het feit dat de reisafstand naar het speciaal (basis) onderwijs relatief groot is. Door het relatief kleine aantal leerlingen in de regio en provincie zijn deze voorzieningen ‘schaars’. Dit is beperkt beïnvloedbaar. De geografische omstandigheden kunnen we niet beïnvloeden. Het gesprek over de doorontwikkeling van thuisnabij passend onderwijs in afstemming met het samenwerkingsverband behoort wel tot de mogelijkheden.
- De kosten van het vervoer naar Vlaanderen zijn relatief hoog en beïnvloedbaar. Gemeenten hebben immers geen wettelijke verplichting om vervoer naar Vlaanderen te faciliteren. Bovendien is het vervoer naar Vlaanderen kostbaar. Het gaat om veel verschillende scholen met verschillende schooltijden en dus veel individueel ritten met weinig leerlingen.
- Leerlingen die op het Voortgezet Speciaal Onderwijs zitten en zelfstandig met het openbaar vervoer naar school gaan, hebben op grond van de wetgeving per 1 augustus 2014 geen wettelijk recht meer op leerlingenvervoer (tenzij gehandicapt in de zin van de verordening). De Zeeuws-Vlaamse gemeenten kozen er in 2014 voor om dit recht alsnog vast te leggen in de verordening. Het doel is om uitstroom vanuit de taxi naar het openbaar vervoer te stimuleren.
- Een aantal scholen voor speciaal (basis) onderwijs zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer (OV). 93 van de Hulsterse en Terneuzense leerlingen in het aangepast vervoer kunnen de school bereiken zonder over te moeten stappen in het OV. 57 van deze leerlingen zijn 10 jaar of ouder. Dit is nader onderzoek waard. In Sluis ligt dit lastiger. Daar moeten de meeste leerlingen ten minste 1x overstappen en is de reistijd vaak langer dan een uur.
- Wat opvalt is dat een aantal leerlingen in het praktijkonderwijs en regulier voortgezet onderwijs aanspraak maakt op leerlingenvervoer op basis van een handicap. Dit gebeurt veelal op advies van een onafhankelijke keuringsarts. Het aantal is relatief hoog evenals de inzet/noodaak van ‘aangepast vervoer’.
- Om in de rest van Zeeland te komen moet gebruik worden gemaakt van de tunnel.

## 3. Wat willen we gaan doen?

**a. We adviseren de gemeenteraad om de verordening aan te passen (bijlage 1a + 1b + 1c)**

**Inleiding**
In 2014 stelden de Zeeuws-Vlaamse gemeenteraden de Verordening leerlingenvervoer gemeente Terneuzen/Sluis/Hulst 2014 vast. Vanuit de wetgeving was er geen aanleiding om de Model Verordening leerlingenvervoer aan te passen. Er zijn echter sinds 2015 wel ontwikkelingen in het sociaal domein en specifiek in het passend onderwijs geweest. Hierdoor bleek er behoefte aan een herziening van de Model Verordening leerlingenvervoer. Daarom heeft de VNG in december 2020 een nieuwe Model Verordening bekostiging leerlingenvervoer uitgebracht. De wijzigingen in het model ten opzichte van de oude verordening, hebben met name betrekking op ontwikkelingen binnen passend onderwijs en jeugdhulp.

De doelen van de nieuwe verordening zijn:
1. Bevorderen leesbaarheid
2. Stimuleren zelfstandigheid van leerlingen beter verankeren.
3. Mogelijke sturing van financiën door verplichte afstemming met samenwerkingsverband passend onderwijs.
4. Ontwikkelingen/aanbevelingen op terrein jeugdhulp en passend onderwijs verankeren in beleid leerlingenvervoer (het gaat dan met name om het formaliseren van het overleg tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden over vervoer, in relatie tot jeugdhulp en passend onderwijs)

De nieuwe verordening kent een nieuwe indeling (beoordelingsfase en onderzoeksfase) en er staan een aantal nieuwe bepalingen in, voortkomend uit jurisprudentie. Het gaat om:
- opschorten en intrekking voorziening (artikel 7);
- opstapplaats (artikel 8);
- (afwijkende) schooltijden en wachttijden (artikel 13);
- stimuleren zelfstandigheid en zelfredzaamheid (artikel 4);
- tijdelijk verblijf buiten de gemeente (artikel 14);
- kilometervergoeding t.v.v. Reisregeling Binnenland (vervallen);
- andere passende vervoersvoorziening (artikel 21);
- stagevervoer (artikel 15).

Voor een uitgebreide toelichting verwijzen wij u naar de brief van de VNG: ‘VNG model Verordening bekostiging leerlingenvervoer (nieuw) d.d. 2 december 2020 (bijlage 2).

**Gemaakte keuzes bij het opstellen van de nieuwe Verordening**
De Zeeuws-Vlaamse gemeenten volgen zoveel als mogelijk de modelverordening. Dat deden wij eerder in 2014 ook. De doelen sluiten inhoudelijk aan bij onze beleidsuitgangspunten en bij de landelijke ontwikkelingen, zoals die ook voor Zeeuws-Vlaanderen gelden.

We hanteren de volgende beleidsuitgangspunten:
- ieder kind gaat naar school;
- de verantwoordelijkheid voor de schoolgang van leerlingen en het (al dan niet onder begeleiding) vervoeren van hun leerlingen van en naar school is primair de verantwoordelijkheid van de ouder(s);
- het is een taak van de gemeente om voor iedere leerling die in aanmerking komt voor leerlingenvervoer een vergoeding voor passend vervoer aan te bieden;
- de vorm van bekostiging van leerlingenvervoer sluit zoveel mogelijk aan op de individuele mogelijkheden van ouder(s) en leerlingen en eventuele beperking en mogelijkheden van de leerling.

- zelfredzaamheid en eigen kracht zijn belangrijke grondbeginselen;
  - Wie zelfstandig kan reizen, reist zelfstandig of krijgt (tijdelijke) begeleiding of training gericht op zelfstandig reizen (per openbaar vervoer of fiets).
  - Waar mogelijk stelt de gemeente ouder(s) in staat het vervoer zelf te regelen (meer faciliterend dan organiserend).
  - Aangepast vervoer blijft bestaan voor wie dat echt nodig heeft

Deze beleidsuitgangpunten passen we toe in de verordening en in de nog vast te stellen beleidsregels.

De verordening biedt kansen om daar waar mogelijk nog te sturen in de beheersing van kosten, vanuit inhoudelijke overwegingen.

We namen bij het opstellen van de verordening de bevindingen uit het onderzoek van Carolien Aalders (zie hoofdstuk 2 van deze notitie) en de bevindingen van de GVC (hoofdstuk 1) mee.

We legden de concept-verordening voor aan de WMO-raden van de drie gemeenten en de Zeeuws-Vlaamse samenwerkingsverbanden passend primair en voortgezet onderwijs.

Wij lichten nu de passages uit de door ons voorgestelde verordening toe, die:
- een aanpassing inhouden van het specifieke regionale beleid in 2014;
- opgenomen zijn in de nieuwe modelverordening en direct verband houden met de door ons voorgestelde maatregelen;
- een aanpassing inhouden ten opzichte van de door de VNG opgestelde modelverordening 2020.

| | **Was** | **Maatregel** |
|---|---|---|
| 1.<br>Art 8 | We stelden alle scholen in Vlaanderen gelijk aan scholen in Nederland bij de toepassing van de Verordening Leerlingenvervoer. | Artikel 8<br>Er wordt een vergoeding voor het eigen vervoer tot aan de Belgische grens verstrekt voor ouders/leerlingen die kiezen voor het onderwijs in België, indien er in Nederland geen toegankelijke school voor speciaal onderwijs of voortgezet speciaal onderwijs dichterbij gelegen is, dan een vergelijkbare school in Vlaanderen*.<br>Door middel van een overgangsbepaling regelen we, dat deze 'versmalling van de doelgroep' enkel opgaat voor nieuwe leerlingen. |
| 2. | We hebben de mogelijkheid om de bekostiging uit te keren aan een schoolbestuur, die vervolgens daarmee collectief vervoer organiseert. | Geen apart artikel noodzakelijk.<br>We behouden de mogelijkheid om de bekostiging uit te keren aan een schoolbestuur, die vervolgens daarmee collectief vervoer organiseert. Dit is met name aan de orde bij collectief vervoer van leerlingen die op grond van hun geloofsovertuiging een streekschool bezoeken. |
| 3.<br>Art 17 | Leerlingen die op het VSO zitten en zelfstandig met het openbaar vervoer naar school kunnen gaan hebben op grond van de wetgeving per 1 augustus | Artikel 17<br>Als voor een leerling van het voortgezet speciaal onderwijs aanspraak bestaat op bekostiging,verstrekken burgemeester en |

| | | |
|---|---|---|
| | 2014 geen wettelijk afdwingbaar recht meer op leerlingenvervoer. Wij namen in 2014 deze wetswijziging niet over, met het volgende argument: wanneer we de bekostiging van openbaar vervoer voor leerlingen uit het VSO schrappen, verdwijnt de impuls om mee te werken aan een overstap vanuit het (kostbare) taxivervoer naar het openbaar vervoer. | wethouders de ouders maximaal het eerste jaar een bekostiging van 100%, in het tweede jaar een bekostiging van 50%, in het derde jaar een bekostiging van 25%. Daarna wordt geen bekostiging meer verstrekt. |
| 4.<br>Art 15 | - | Artikel 15<br>De nieuwe modelverordening kent een bepaling, dat burgemeester en wethouders een 'maximale straal' kunnen aanwijzen voor het vergoeden van vervoer naar het stageadres.<br>Vanwege de geografische omstandigheden van Zeeuws-Vlaanderen hebben we deze bepaling niet overgenomen, maar opgenomen dat we kunnen afwijken van de reguliere verordening, wanneer aantoonbaar niet kan worden voldaan aan de overige bepalingen in dit artikel (die erop gericht zijn om de kosten van vervoer naar en van stage zo beperkt mogelijk te houden). |
| 5. | Bekostiging tot de dichtstbijzijnde toegankelijke school. | In afwijking van de modelverordening handhaven de Zeeuws-Vlaamse gemeenten deze bepaling. De modelverordening biedt de optie om in bepaalde situaties te bekostigen tot 'de best passende school'. Dit hoeft niet de dichtstbijzijnde toegankelijke school te zijn. Wij nemen deze verruiming niet over in de nieuwe verordening. |
| 6.<br>Art 5 | - | Artikel 5<br>Op Overeenstemming Gericht Overleg met het samenwerkingsverband over de mogelijkheden om de kosten te beheersen. |
| 7.<br>Art 4 | - | Artikel 4<br>Vervoersontwikkelingsplan. Stimuleren zelfstandigheid en zelfredzaamheid.<br>We nemen het gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid op in beleid. |
| 8.<br>Art 17<br>18,19 | - | Artikel 17, 18, 20.<br>De Reisregeling Binnenland is vervallen. Gemeenten stellen de hoogte van de kilometervergoeding voor de fiets nu zelf vast.<br>Wij moedigen het gebruik van de fiets aan. De kilometervergoeding voor de fiets bedraagt 75% van het belastingvrije kilometervergoeding voor de auto. |

*** Vervoer Vlaanderen**
Leerlingen die op grond van de oude verordening al aanspraak maken op vervoer behouden dit recht. Hierbij zijn voor deze leerlingen de overige reguliere bepalingen in de verordening uiteraard gewoon van toepassing. Uitgangspunt voor het bekostigen van het vervoer naar school wordt, dat er een school in Nederland wordt bezocht. Ouders en leerlingen zijn vrij om te kiezen voor een school in Vlaanderen, maar gemeenten faciliteren dit in principe niet door middel van vervoer.
Hierop maken we één uitzondering:
Indien blijkt, dat er in Nederland geen toegankelijke school als bedoeld in de Wet op de Expertisecentra dichterbij gelegen is, dan een vergelijkbare school in Vlaanderen, dan wordt uit coulance aan ouders ten behoeve van de inzet van de eigen auto een kilometervergoeding verstrekt tot aan de grens.
In Nederland zijn er, ook in de grensstreek, nagenoeg verder geen gemeenten die het vervoer naar scholen buiten Nederland betalen.

Doorslaggevend voor deze keuze zijn de volgende argumenten:
- Er bestaat geen wettelijke plicht voor gemeenten om het vervoer naar België te bekostigen en;
- Het kostenaspect (het aantal taxi's kan worden teruggebracht);
- In de meeste gevallen bestaat binnen een redelijke afstand een toegankelijk aanbod in Nederland.
- We komen leerlingen/ouders tegemoet, die kiezen voor een aanbod van (voortgezet) speciaal onderwijs in Vlaanderen, dat dichterbij gelegen is dan het aanbod in Nederland.

### b. We stellen beleidsregels op

De Zeeuws-Vlaamse gemeenten stellen en gezamenlijk beleidsregels op. Het doel van deze beleidsregels is om het RBL duidelijker handvatten aan te bieden bij het eenduidig toepassen van de verordening.

We nemen bij het opstellen van de beleidsregels de aanbevelingen uit het onderzoek van Carolien Aalders (zie hoofdstuk 2 van deze notitie) en de bevindingen van de GVC (hoofdstuk 1 e) mee en hanteren de beleidsuitgangspunten.

Zodra de gemeenteraad de verordening vaststelt, zullen wij binnen de kaders van de verordening de beleidsregels definitief uitwerken.

### c. Digitalisering werkproces versus bevorderen zelfstandigheid en zelfredzaamheid

De nieuwe verordening geeft het Regionaal Bureau Leerlingzaken handvatten om zelfredzaamheid en zelfstandigheid te stimuleren. Verdere digitalisering van het werkproces helpt het Regionaal Bureau Leerlingzaken om binnen de huidige formatie ruimte te creëren voor de uitvoering van de verordening en de beleidsregels, daar waar het gaat om het onderzoeken van zelfstandigheid en zelfredzaamheid en het opstellen van een vervoersontwikkelingsplan.

Wij nemen de digitalisering van het werkproces (ICT) mee in de reguliere P&C cyclus van het Regionaal Bureau Leerlingzaken.

We maken een format voor de vervoersadviezen die adviseurs/deskundigen (vanuit het onderwijs of anders) opstellen. Hierin besteden we nadrukkelijk aandacht aan het onderzoeken van zelfstandigheid en zelfredzaamheid, als onderdeel van het ontwikkelperspectief van de leerling.

### d. Op projectmatige basis bevorderen van zelfstandigheid en zelfredzaamheid

Er zijn landelijke projecten die de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van het reizen kunnen bevorderen. Een dergelijk project is ‘De reiskoffer’. ‘De reiskoffer’ biedt verschillende reisondersteunende producten aan:

1. Samen reizen met...
   Binnen dit project reizen vrijwilligers een aantal keer met leerlingen mee en leren hen gaandeweg om zelfstandig te reizen.
2. De GoOV-app
   De GoOV-app is een app op je smartphone voor iedereen die moeite heeft met zelfstandig reizen. De app helpt de gebruiker om zelfstandig te reizen in het openbaar vervoer.
3. De Buzz Buddy
   De Buzz Buddy is een klein apparaat met zowel een telefoon- als een gps-verbinding. Met dit apparaat kan de deelnemer zelfstandig reizen met een ‘noodknop’op zak. Als er hulp nodig is, kan de noodknop worden gebruikt en wordt er gebeld naar bijv. ouders, woonvoorziening of een hulplijn. Ook kan de deelnemer gevolgd worden tijdens zijn/haar reis.

We constateerden, dat een aantal scholen voor speciaal (basis) onderwijs goed bereikbaar zijn met het OV. Een verdere analyse van het leerlingenbestand is noodzakelijk.
Wij oriënteren ons in het schooljaar 2021 – 2022 op basis van een analyse van ons bestand en in samenwerking met het onderwijs op de mogelijke inzet van één of meerdere producten, de meerwaarde en kosten.

## 4. Cijfermatige monitoring + evaluatie

Wij concludeerden, dat het niet mogelijk is om de gevolgen van het voorgestelde beleid door te rekenen op basis van het huidige bestand. De kosten kunnen wekelijks wijzigen (bijv. het toevoegen van één extra leerling in een route kan de noodzaak voor het inzetten van een extra taxi betekenen of juist niet en één noodzakelijke indicatie voor aangepast vervoer naar een zeer ver weg gelegen school kan in één keer alle overige ‘opbrengsten’ onzichtbaar laten lijken. De gemeenten hebben de uitvoering van het vervoer bovendien ondergebracht in een gemeenschappelijke regeling. We verwerken de begroting van het CVV in de eigen begroting.

Wij brengen de raad door middel van de P&C cyclus van het CVV en de gemeente jaarlijks op de hoogte van de ontwikkeling van de kosten. In het jaarverslag van het Regionaal Bureau Leerlingzaken geven wij jaarlijks inzicht in het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer.

## 5. Planning

| | |
|---|---|
| Verordening | Per 1 januari 2022 (overgangsbepalingen Vlaanderen) |
| Beleidsregels (nader uit te werken) | Per 1 januari 2022 |
| Vraagstelling richting keuringsarts scherp formuleren | Reeds opgepakt. |
| Oriëntatie project zelfredzaamheid en zelfstandigheid | Schooljaar 2021 – 2022 (separate besluitvorming) |
| Voortgang/evaluatie beleid (+bijstelling indien aan de orde) | Regulier – via reguliere P&C cyclus gemeenten + jaarverslag RBL. |

| | |
|---|---|
| | 2x per jaar werkgroepoverleg voortgang + evaluatie. |

**Bijlagen**

1a. Verordening Bekostiging leerlingenvervoer 2022
1b. Toelichting op de Verordening Bekostiging leerlingenvervoer 2022
1c. Stroomschema
2. Brief van de VNG: 'VNG model Verordening bekostiging leerlingenvervoer d.d. 2 december 2020