

## **Bijlage 2 Implementatiehandleiding bij de modelverordening leerlingenvervoer (nieuw model 23 april 2024)**

### **Inleiding**

Deze implementatiehandleiding geeft een toelichting op keuzemogelijkheden die in de modelverordening leerlingenvervoer zijn opgenomen. De handleiding helpt bij het maken van de keuzes en het consequent doorvoeren van gemaakte keuzes in de verordening. Ook geeft de handleiding een toelichting op bij het opstellen van het model gemaakte keuzes. In de handleiding worden eerst enige algemene punten toegelicht. Vervolgens worden de artikelen, waar nodig, artikelsgewijs behandeld.

### **Algemeen**

De VNG heeft in december 2020 een nieuwe modelverordening bekostiging leerlingenvervoer uitgebracht die de modelverordening uit 2015 verving. Ontwikkelingen in het sociaal domein en specifiek in het passend onderwijs waren in 2020 reden om een nieuwe verordening uit te brengen.

Alhoewel de nieuwe modelverordening tot stand kwam in overleg met een klankbordgroep van gemeenten, kreeg de VNG de afgelopen jaren kritische vragen van gemeentelijke medewerkers over de verordening. De verordening zou ten onrechte artikelen over beleid bevatten en niet alle artikelen waren goed leesbaar geformuleerd. Ook waren er veel vragen over de berekening van het zogeheten drempelbedrag en van de hoogte van de draagkrachtafhankelijke eigen bijdrage. Daarom heeft de VNG besloten om een geheel nieuwe verordening uit te brengen en de verordening uit 2020 te laten vervallen.

Bij de nieuwe verordening is de term 'bekostiging' uit de naamgeving gehaald. In 2017 is deze term al in de wetgeving vervallen en vervangen door 'vergoeding' (Stb. 2017, 80). De reden hiervoor is dat het bij leerlingenvervoer niet gaat om bekostiging, nu er geen verstrekking van financiële middelen aan het schoolbestuur plaatsvindt, maar aan ouders (Kamerstukken II 2016/17, 34 607, nr. 3, p. 4, 7 en 11). Omdat de verordening (potentieel) meer regelt dan alleen het verstrekken van een vergoeding is bij de naamgeving gekozen voor 'leerlingenvervoer'.

De Wet op het voorgezet onderwijs is sinds 2020 vervangen door de Wet Voortgezet onderwijs 2020. Het leerlingenvervoer betreffende artikel 4 heeft een andere nummering gekregen: de artikelen 8.28 en 8.29. De inhoud van de wetsartikelen waarop deze verordening is gebaseerd zijn niet veranderd. Dit zijn:

- artikel 4, van de Wet op het primair onderwijs (hierna: Wpo)
- artikel 4, van de Wet op de expertisecentra (hierna: Wec)
- artikel 8.29, van de Wet voortgezet onderwijs 2020 (hierna: Wvo 2020)

Mocht de gemeente ervoor kiezen om zelf eigen voorzieningen toe te voegen dan kan dit op grond van artikel 149, van de Gemw. In dat geval moet deze grondslag ook toegevoegd worden aan de grondslagen waarop de verordening rust.

In deze verordening zijn verschillende soorten bepalingen opgenomen:

1. Bepalingen die rechtstreeks uit de wet zijn afgeleid en die de gemeente moet opnemen.  
Gemeenten hebben weinig tot geen beleidsvrijheid. Bijvoorbeeld het regelen van een aanvraagprocedure (artikelen 2 t/m 7) of het regelen van vervoer voor weekeinde en vakantie bij verblijf in een pleeggezin of internaat (artikel 15).
2. In de wet genoemde “kan” bepalingen die de gemeente kan, maar niet hoeft te regelen. Zoals een drempelbedrag (artikel 24).
3. Facultatieve bepalingen die voortvloeien uit de uitvoeringspraktijk van gemeenten en die in jurisprudentie zijn bevestigd zoals het aanwijzen van een opstapplaats (artikel 11).
4. Facultatieve bepalingen die vallen onder de beleidsvrijheid van de gemeente en die in de uitvoeringspraktijk hun waarde bewezen hebben bijvoorbeeld het gesprek over een vervoersontwikkelingsplan (artikel 3) of het bieden van een vervoerstraining (artikel 18).

Bij het opstellen van de verordening is het aangepast vervoer niet als facultatief aangemerkt. Gelet op artikel 4, tiende lid van de Wpo, artikel 4, negende lid, van de Wec en artikel 8.29, vierde lid, van de Wvo 2020, is het een bevoegdheid om aangepast vervoer aan te bieden (de regeling kan bepalen dat de gemeente het vervoer zelf verzorgt of doet verzorgen). De praktijk is dat gemeenten hier gebruik van maken en dat dit efficiënter en goedkoper kan zijn. Mocht er toch voor gekozen worden om aangepast vervoer niet op te nemen dan vergt dit ingrijpende aanpassingen in het model.

## Artikelsgewijs

### Artikel 1. Definities

De definities sluiten waar mogelijk aan bij de omschrijving in de genoemde onderwijswetten. Als een begrip niet in de wetten wordt genoemd, wordt het in de definitie zo feitelijk mogelijk omschreven. Een aantal definities zijn *facultatief* toegevoegd omdat ze niet in de wetten worden genoemd, maar kunnen voortvloeien uit gemeentelijke keuzes in de uitvoering van het leerlingenvervoer. Ook zijn er definities die afhankelijk van gemaakte keuzes aangevuld moeten worden of waarbinnen keuzes gemaakt moeten worden.

afstand. Om discussies over verschillende uitkomsten tussen verschillende routeplanners te vermijden wordt geadviseerd om een routeplanner te kiezen en deze in de verordening te benoemen.

buitenschoolse opvang. De wet spreekt alleen van het vervoer tussen de woning en de school. Strikt genomen valt buitenschoolse opvang niet onder het begrip woning. Gemeenten kunnen het vervoer echter ook aanbieden tussen de school en locatie van buitenschoolse opvang en tussen de locatie van de buitenschoolse opvang en de woning. Deze definitie is alleen van belang als artikel 17 wordt overgenomen.

college. Deze definitie aanvullen met de gemeentenaam.

opstapplaats. Deze definitie is alleen van belang als artikel 11 wordt overgenomen en is tevens van belang voor artikel 12, artikel 16 en artikel 17.

ouders. Deze definitie bevat een keuzeoptie tussen twee varianten.

persoonlijk vervoersontwikkelingsplan. Wanneer de gemeente wil bevorderen dat kinderen zoveel mogelijk zelfstandig met het OV kunnen reizen, kan een dergelijk plan onderdeel uitmaken van de toegang tot leerlingenvervoer. Deze definitie is alleen van belang als artikel 3, vierde lid wordt overgenomen en is tevens van belang voor artikel 7 en artikel 18, tweede lid.

### **Artikel 2 Aanvraag**

Er kan voor gekozen worden om vaststellen van een aanvraagformulier verplicht te stellen. Een aanvraagformulier draagt bij aan een efficiënt aanvraagproces. Op het moment dat de verordening niets regelt heeft het college op grond van artikel 4:4, van de Awb, de bevoegdheid om een aanvraagformulier vast te stellen.

### **Artikel 3. Onderzoek**

In het artikel wordt uitgegaan van een gesprek tussen de gemeente en de aanvragers teneinde te onderzoeken of de ouders in aanmerking komen voor een vervoersvoorziening. In een gesprek kunnen de eigen mogelijkheden van de ouders en het vervoersontwikkelingsperspectief van het kind uitvoeriger aan de orde komen. Ook kunnen wederzijdse verwachtingen worden uitgesproken en toegelicht. Gemeenten zijn vrij om dit onderzoek anders in te richten. Het is denkbaar dat een fysiek gesprek niet altijd nodig is wanneer de situatie van de aanvrager uit de aanvraag al duidelijk is.

De bepaling bevat ook nog enkele suggesties om te komen tot een meer integrale inbedding van het leerlingenvervoer binnen het bredere sociaal domein. Dit sluit aan bij de doelstellingen van de decentralisaties.

Ook het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan is als facultatief opgenomen. Hierbij is ook een keuze opgenomen vanaf welke leeftijd men dit instrument wenst in te zetten. Opname van deze bepaling heeft ook invloed op de definitiebepaling in artikel 1 en op artikel 7 en artikel 18, tweede lid.

### **Artikel 5. Beslistermijn**

Aangesloten is bij de termijn van artikel 4:13, tweede lid, van de Algemene Wet Bestuursrecht (hierna Awb). Dit is gangbaar, maar er zou een andere keuze gemaakt kunnen worden. In dat geval moet ook de toelichting aangepast worden. Een verlenging van de beslistermijn met maximaal vier weken lijkt redelijk, maar ook hier kunnen andere keuzes gemaakt worden.

### **Artikel 6 Ingangsdatum voorziening**

In onderdeel b is het voorbehoud "zo mogelijk" opgenomen wanneer niet gegarandeerd kan worden dat het aanvullend vervoer beschikbaar is op de door de aanvrager gewenste datum. Als deze situatie zich niet voordoet kan dit voorbehoud vervallen.

### **Artikel 7 Besluit**

Voor de inhoud van het besluit is aangesloten bij artikel 3:46, van de Awb. Als facultatieve opties zijn het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan (artikel 3) en de vervoerstraining (artikel 18) toegevoegd.

### **Artikel 9 Afwijzingsgronden**

Dit artikel vormt een aanvulling op artikel 8 inzake algemene uitgangspunten voor toekenning van de vervoersvoorziening. Of een van de genoemde afwijzingsgronden in dit artikel van toepassing is in een individuele situatie is ter beoordeling van het college in overleg met de ouders.

In artikel 9, eerste lid, is de drempelafstand geregeld. Daarbij is als suggestie een afstand van 6 kilometer meegegeven (zie in dit verband ook artikel 24, eerste lid). Dit is een gebruikelijke bepaling die gemeenten hanteren. Daarom is deze bepaling niet als facultatief opgenomen. Het is echter aan de gemeente om te bepalen of zij deze bepaling over willen overnemen. Het niet overnemen resulteert wel in een situatie waarbij iedere ouder met een kind dat voldoet aan de criteria voor toegang tot leerlingenvervoer aanspraak zal maken op leerlingenvervoer.

In artikel 9, tweede lid, onder b, is 'psychische handicap' niet in de opsomming opgenomen. Van belang is op te merken dat met de Reparatiewet OCW 20## wordt beoogd om 'psychische handicap' toe te voegen aan artikel 8.28 WVO 2020 (Kamerstukken II 2023/24, 36 478, nr. 2 herdruk, p. 23). Bij aanneming van dit wetsvoorstel zal deze bepaling in de verordening dus moeten worden aangepast.

### **Artikel 10 Andere oplossingen**

Dit is een facultatieve bepaling die voortvloeit uit de beleidsvrijheid van de gemeente. Bij andere oplossingen kan gedacht worden aan mogelijkheden die vanuit andere overheden of instanties beschikbaar worden gesteld. Bijvoorbeeld het gratis gebruik mogen maken van openbaar vervoer in de Provincie Utrecht (<https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuws/gratis-ov-voor-kinderen-heel-2024-en-geen-prijsverhoging-bus-en-tram>).

### **Artikel 11 Aanwijzing opstapplaats**

Dit is een facultatieve bepaling die gebaseerd is op jurisprudentie. Het betreft het toekennen van een bevoegdheid aan het college. Het college kan er vervolgens voor kiezen om deze bevoegdheid al dan niet uit te oefenen. Het thuis ophalen kan bijvoorbeeld efficiënter zijn dan kinderen ophalen bij een opstapplaats als het huisadres dichterbij is dan de opstapplaats. Een opstapplaats werkt doorgaans beter als er meerdere kinderen in een bepaalde woonkern naar dezelfde school reizen. Opname van deze bepaling heeft ook invloed op de definitiebepaling in artikel 1 en op artikel 12, artikel 16 en artikel 17.

### **Artikel 12 Vervoersvoorziening naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school**

Dit artikel is gebaseerd op artikel 4, vijfde lid, onder a, van de Wpo, artikel 4, vijfde lid, van de Wec en artikel 8.29, vierde lid, van de Wvo 2020. Afhankelijk van de vraag of artikel 11 is overgenomen dient de opstapplaats benoemd te worden.

Lid 3 sluit in beginsel leerlingenvervoer uit voor het vervoer naar een school met een speciale onderwijskundige behoefte (bijvoorbeeld onderwijs voor hoogbegaafden) die niet de dichtstbijzijnde toegankelijke school is. Uitzonderingen zijn echter mogelijk. Dit lid is gebaseerd op jurisprudentie (zie bijvoorbeeld: <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RBROT:2021:9083> en <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2018:395>).

### **Artikel 13 Schooltijden en wachttijden**

Dit artikel is opgenomen om het aangepaste vervoer zo doelmatig mogelijk te kunnen organiseren.

#### **Artikel 14 Tijdelijk verblijf buiten de gemeente**

Dit is een facultatieve bepaling die is toegevoegd voor die leerlingen die al een vervoersvoorziening hadden om de administratieve lasten voor ouders te beperken. De gemeente kan zelf bepalen of en zo ja voor hoe lang zij een dergelijke tijdelijke vervoersvoorziening toekent.

In de praktijk is het handig gebleken als de oorspronkelijke gemeente wel contact opneemt met de gemeente waar de leerling komt te verblijven en vraagt of daar al vervoer aanwezig is. Vaak is er al een rit vanuit de nieuwe gemeente naar de school beschikbaar. Het is met de huidige chauffeurstekorten onwenselijk dat de gemeente van oorsprong een taxibus inzet, terwijl er vanuit de nieuwe gemeente mogelijk ook al een taxi rijdt. De uitvoering zou dus bij voorkeur wel bij de nieuwe gemeente kunnen liggen.

#### **Artikel 15 Vervoersvoorziening voor weekeinde en vakantie bij verblijf in een pleeggezin of internaat**

Dit is een verplichte bepaling op grond van artikel 4, zesde lid, van de Wec. Op grond van artikel 4, negende lid, van de Wec is het een keuzemogelijkheid om ook aangepast vervoer aan te bieden.

#### **Artikel 16 Vervoersvoorziening naar stageadres**

Stages kunnen onderdeel uitmaken van het voortgezet (speciaal) onderwijs (artikel 17, van de Wec en artikel 2.26, derde lid en artikel 2.27, derde lid, van de Wvo 2020). Ook een maatschappelijke stage kan onderdeel uitmaken van het onderwijsprogramma (artikel 22, eerste lid, onder c, onder 3<sup>e</sup>, van de Wec en artikel 2.32, van de Wvo 2020). Hoewel de wetten niet spreken van vervoer naar een stageadres kan een leerling die stage loopt in aanmerking komen voor leerlingenvervoer.

Er is een overlap met het vervoer in het kader van de Jeugdwet. Wanneer de stage is geïndiceerd als (toekomstige) dagbesteding, dan is de instelling die de dagbesteding aanbiedt verantwoordelijk voor het vervoer. Dit is in de praktijk vaak een proces van geleidelijk wennen aan de dagbesteding in de vorm van een stage.

Afhankelijk van de vraag of artikel 11 is overgenomen dient de opstapplaats benoemd te worden.

In het artikel zijn aanvullende voorwaarden opgenomen om in aanmerking te komen voor stagevervoer. Een voorwaarde in het voorgaande model was dat de stagetijden overeen moeten komen met de reguliere schooltijden. Op basis van vragen uit de Tweede Kamer, waarin werd gewezen op het feit dat stagetijden vaak niet aansluiten op reguliere schooltijden, maar op werktijden van het stageadres (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/h-tk-20232024-29-15.pdf>), is deze voorwaarde, in overleg met het ministerie van OCW, in het huidige model geschrapt en als aangepaste variant opgenomen. Er kan voor worden gekozen om de aansluiting op de schooltijden geheel los te laten. In dat geval is het ook niet nodig dat het stageadres op de vervoersroute naar de school ligt, omdat een combinatierit vanwege de tijd dan toch niet mogelijk is. Een alternatief is om de voorwaarde in aangepaste vorm wel te behouden en daarbij in individuele situaties een afwijking mogelijk te maken. In dat geval heeft het feit dat het stagebedrijf in beginsel op de route ligt wel een meerwaarde. Welke keuze er ook gemaakt wordt, het is in elk geval belangrijk om met het vervoer op afwijkende tijden en naar afwijkende locaties rekening te houden bij de inkoop van aangepast vervoer.

### **Artikel 17 Vervoer tussen de buitenschoolse opvang en de school**

Dit artikel is nieuw en facultatief en op verzoek van enkele gemeenten en in overleg met het ministerie van OCW toegevoegd.

Deze bepaling maakt het mogelijk dat de gemeente ook vervoer tussen de school en de buitenschoolse opvang aanbiedt. De gemeente heeft beleidsvrijheid om dit aan te bieden, maar het is geen verplichting vanuit de wet. Het kan het organiseren van het vervoer makkelijker maken als er meerdere leerlingen van dezelfde opvanglocatie gebruik maken (vergelijkbaar met de opstapplaats). Afhankelijk van de vraag of artikel 11 is overgenomen dient de opstapplaats benoemd te worden.

Bij een keuze om ook het derde lid over te nemen is het van belang vooraf goed na te denken over de uitvoerbaarheid. Hoe ga je het praktisch regelen als ouders de meerkosten zelf moeten betalen? Hoe bepaal je de meerkosten? Wie houdt dit bij? Krijgen ouders een factuur van de vervoerder of krijgt de gemeente de kosten gefactureerd, waarna de gemeente de kosten factureert aan de ouders?

Een alternatief zou kunnen zijn dat je het in de verordening mogelijk maakt om naast de woning één extra opvangadres voor de leerling op te geven, mits dit binnen de route past en niet meer kosten met zich meebrengt. Dan ben je niet gebonden aan een officiële buitenschoolse opvanglocatie, is er geen mogelijke afwijking van de route (met extra reistijd) aan de orde en zullen er naar verwachting ook geen meerkosten zijn.

### **Artikel 18 Vervoerstraining**

Gemeenten die actief beleid voeren op het bevorderen van het zelfstandig reizen van de leerling met het OV kunnen een vervoerstraining in hun aanbod opnemen. Daarvoor is deze facultatieve bepaling bedoeld.

### **Artikel 19 Vervoersvergoeding voor de leerling**

De vervoersvergoeding is wettelijk gebaseerd op minimaal de kosten van het OV, tenzij uit onderzoek blijkt dat de leerling (eventueel) onder begeleiding ook kan fietsen. De fietsvergoeding kan, als goedkopere optie, pas aan de orde zijn als in beginsel recht bestaat op de OV vergoeding. Het college bepaalt zelf de kilometervergoeding voor de fiets, waarbij het logisch is aan te sluiten bij artikel 20.

### **Artikel 20 Vervoersvergoeding voor de begeleider**

Indien van toepassing is het college verplicht de vervoerskosten van de begeleider te vergoeden op basis van kosten van het OV of een kilometervergoeding voor de fiets (zie voor uitspraken of dit van toepassing is <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2008:BC9621> en <https://deeplink.rechtspraak.nl/uitspraak?id=ECLI:NL:RVS:2015:3382>). Onder een bepaalde leeftijd, bijvoorbeeld 9 jaar, is het te verwachten dat de leerling altijd begeleiding nodig heeft. Daarboven is individueel onderzoek aangewezen.

Het college bepaalt zelf de kilometervergoeding voor de fiets, waarbij het logisch is aan te sluiten bij artikel 19.

### **Artikel 21 Vervoersvergoeding op basis van kosten van door de ouders georganiseerd vervoer**

Dit artikel biedt het college een grondslag om een vergoeding te kunnen verstrekken voor door ouders zelf georganiseerd vervoer. Het artikel stimuleert ouders om het vervoer zelf te regelen. Ouders kunnen echter niet verplicht worden om het vervoer op deze wijze te organiseren. Als er geen chauffeurs zijn dan is het door ouders georganiseerde vervoer per definitie het goedkoopste alternatief, omdat er geen alternatief is.

### **Artikel 22 Aangepast vervoer**

Zoals aangegeven in het algemeen deel is het aanbieden van aangepast vervoer een “kan” bepaling vanuit de onderwijswetten. Het artikel is niet facultatief opgenomen omdat in de praktijk gemeenten deze mogelijkheid meestal in de verordening hebben opgenomen omdat niet alle gehandicapte leerlingen van het OV gebruik kunnen maken en ouders hun kinderen niet altijd kunnen vervoeren.

### **Artikel 23 Vergoeding andere passende vervoersvoorziening**

Dit artikel biedt het college de grondslag om behalve de in de verordening genoemde vormen van vervoer nog andere vervoersmogelijkheden te vergoeden.

### **Artikel 24 Drempelbedrag**

Dit is een “kan” bepaling vanuit de wet. Het artikel is toch niet facultatief gemaakt omdat uit de praktijk blijkt dat alle gemeenten deze bepaling in hun verordening hebben opgenomen. Het college behoeft voor de eerste 6 kilometers van de afstand van huis naar school geen vergoeding te verstrekken (zie in dit verband ook artikel 9, eerste lid), tenzij het gaat om een gehandicapte leerling. De kosten van die “drempel” komen voor rekening van de ouders. De drempelafstand mag de gemeente zelf bepalen, maar de genoemde 6 kilometer is wel de gangbare en in de rechtspraak in elk geval geaccepteerde afstand. Het college mag het drempelbedrag opleggen aan ouders met een gezamenlijk inkomen vanaf € 17.700 (peiljaar 1999).

Een voorbeeld om dit te verduidelijken. Een gemeente stelt een afstand waarvoor een bijdrage wordt gevraagd vast op 6 kilometer. Als de afstand van het ouderlijk huis naar school 5,9 kilometer bedraagt, komen de ouders niet in aanmerking voor een vervoerskostenvergoeding. Bedraagt de afstand tussen het ouderlijk huis en de school 9 kilometer, dan komen de ouders wél in aanmerking voor een vervoerskostenvergoeding voor zover de kosten van vervoer de kosten van het openbaar vervoer over de door de gemeenteraad vastgestelde afstand te boven gaan. Er is dan in feite sprake van een eigen bijdrage van de ouders over de eerste 6 kilometer (in dit voorbeeld is dat de door de gemeente vastgestelde afstand). Van de verplichting om zelf de kosten te dragen over de door de gemeenteraad vastgestelde afstand zijn uitgezonderd de ouders met een inkomen op het niveau van (...) of lager (Kamerstukken II 1997/98, 25 798, nr. 3, p. 2.).

In het zevende lid van artikel 4 Wpo wordt aangegeven dat het inkomensbedrag met ingang van 1 januari 1999 jaarlijks wordt aangepast aan “de wijziging die het indexcijfer van de regelingslonen van volwassen werknemers heeft ondergaan ten opzichte van het voorgaande jaar, en afgerond op een veelvoud van € 450. Het aangepaste bedrag treedt in de plaats van het in lid 1 genoemde bedrag”. Tot nu toe maakte de VNG een jaarlijkse berekening van indexering van het inkomensbedrag en zette de bedragen in een bericht op de website. Gemeenten hadden veel

vragen over de berekening. Daarom hebben we er nu voor gekozen om in de toelichting bij artikel 24 te verwijzen naar betreffende website van het CBS maar deze berekening niet meer zelf te maken. Gemeenten moeten dat met behulp van de website van het CBS nu zelf doen.

### **Artikel 25 Draagkrachtafhankelijke bijdrage**

Dit is een “kan” bepaling vanuit de wet (elfde lid van artikel 4 Wpo). We hebben dit artikel toch niet facultatief gemaakt omdat uit de praktijk blijkt dat alle gemeenten deze bepaling in hun verordening hebben opgenomen. De gemeente kan zelf bepalen vanaf welk inkomen een eigen bijdrage wordt geheven. Aan ouders van een gehandicapte leerling mag de gemeente geen draagkrachtafhankelijke bijdrage opleggen.

De VNG adviseert voor de berekening gebruik te maken van dezelfde CBS indexeringscijfers als die gebruikt kunnen worden voor het indexeren van het inkomensbedrag voor het drempelbedrag van artikel 24. Dat is de CAO loonindex. Om te bepalen vanaf welk bedrag een gezin bij moet dragen, zou de gemeente rekening kunnen houden met de marginale druk in de brede zin. Op een bepaald inkomen verliezen ouders het recht op huur- en zorgtoeslag, ontvangen minder kinderopvangtoeslag. Als daar óók nog een draagkrachtafhankelijk bedrag voor leerlingenvervoer bij komt, kan dat de druk op het inkomen van ouders te hoog maken. Maar die afweging moet de gemeente zelf maken.

Tot nu heeft de VNG de berekening van de eigen bijdrage in relatie tot de inkomenscategorie zelf gemaakt en werd deze in een bericht op de website geplaatst. Ook over deze berekening stelden gemeenten veel vragen. Daarom hebben we er nu voor gekozen om in de toelichting bij artikel 25 te verwijzen naar betreffende website van het CBS maar deze berekening niet meer zelf te maken. Gemeenten kunnen dat met behulp van de website van het CBS nu zelf doen.

### **Artikel 29 Hardheidsclausule**

De wet biedt de gemeente expliciet de mogelijkheid om een hardheidsclausule in de verordening op te nemen (artikel 4, twaalfde lid, van de Wpo, artikel 4, tiende lid, van de Wec en artikel 8.29, vijfde lid, van de Wvo 2020). Vanuit de kaderstellende functie van regelgeving en gelet op gevolgen op het gebied van werkbelasting voor de uitvoering verdient het echter geen aanbeveling om een dergelijke algemene hardheidsclausule op te nemen. Daarom is dit artikel facultatief opgenomen.