Nota van toelichting

Kerkrade, 12 mei 2026

Nummer: 25TI034

Behorend bij ontwerpbesluit nummer: 25Rb037

Onderwerp

Verordening leerlingenvervoer 2026

Beslispunten

1. Kennis te nemen van de “Verordening Leerlingenvervoer 2026”.
2. “Verordening Leerlingenvervoer 2026” vast te stellen.
3. “Verordening Leerlingenvervoer 2014” in te trekken.

Inleiding

De huidige Verordening Leerlingenvervoer van de gemeente Kerkrade is sinds 2014 ongewijzigd van kracht en sluit niet meer aan op de modelverordening van de VNG. Om recht te doen aan nieuwe landelijke richtlijnen en de behoefte aan maatwerk in de uitvoering, is een herziening noodzakelijk.

Besloten is om de nieuwe Verordening Leerlingenvervoer te laten ingaan met de start van het nieuwe schooljaar in augustus 2026. Deze keuze zorgt voor een logische aansluiting bij het schoolritme en biedt een overbruggingsjaar waarin voorbereiding, communicatie en implementatie zorgvuldig kunnen plaatsvinden. Hierdoor wordt de overgang naar het nieuwe beleid voor zowel ouders, scholen als de gemeente soepel en beheersbaar ingericht.

Doelstelling

De gemeenteraad in de gelegenheid stellen om zijn zienswijze af te geven met betrekking tot de Verordening Leerlingenvervoer 2026 gemeente Kerkrade.

Argumenten

De huidige Verordening Leerlingenvervoer dateert uit 2014 en sluit niet langer aan op het actuele wettelijk kader en de meest recente modelverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). De voorliggende Verordening Leerlingenvervoer 2026 brengt dit kader in lijn met landelijke standaarden, waardoor de uitvoering zowel juridisch als beleidsmatig toekomstbestendig wordt. Door deze actualisatie ontstaat een helder en eenduidig uitvoeringsinstrument dat bijdraagt aan zowel de uitvoerbaarheid als de rechtszekerheid.

De nieuwe verordening biedt meer ruimte voor maatwerk en individuele beoordeling. Een belangrijke vernieuwing is de introductie van het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan voor leerlingen vanaf 11 jaar. Hiermee kan het college, in samenspraak met ouders en, waar nodig, deskundigen, gericht inzetten op het

vergroten van de zelfstandigheid van leerlingen. Dit sluit aan bij de bredere gemeentelijke inzet op participatie en zelfredzaamheid binnen het sociaal domein.

Uit ervaringen van andere gemeenten blijkt dat 11 jaar een geschikte leeftijd is om hiermee te starten. De door de VNG voorgestelde leeftijd van 9 jaar wordt daarom niet aanbevolen. In een overleg met de directeuren van de Jan-Baptist en Arcadia is bovendien bevestigd dat zij positief staan tegenover de nieuwe verordening, met name vanwege de nadruk op zelfredzaamheid.

Ook het beoordelingsproces is aangescherpt. Met duidelijk omschreven beslistermijnen, expliciete afwijzingsgronden en heldere kaders voor beëindiging, herziening en terugvordering van voorzieningen wordt de besluitvorming transparanter en efficiënter ingericht.

Daarnaast zijn inhoudelijke aanpassingen doorgevoerd die de doelmatigheid en uitvoerbaarheid van het beleid versterken. Zo is de afstandsgrens voor bekostiging aangepast van 2 naar 6 kilometer, conform de modelverordening van de VNG en het beleid van omliggende gemeenten.

Uit een recente analyse van de kostenontwikkeling blijkt dat het leerlingenvervoer de afgelopen jaren te maken heeft gehad met aanzienlijke indexeringen. Deze bedroegen 8,1% in schooljaar 2023/2024, 13,7% in 2024/2025 en 4,7% in 2025/2026. In het verleden zijn al keuzes gemaakt om kosten te besparen. Vanaf 2025 is ervoor gekozen om bij de Mgr. Hanssenschool het vervoer efficiënter in te richten door een touringcar in te zetten in plaats van losse taxibusjes. Bij de touringcar van Arcadia is er voor gekozen om met bepaalde opstapplekken te werken. Ondanks deze maatregelen die gericht waren op het beperken van de kostenstijging, zijn de uitgaven in deze periode toch fors toegenomen.

Voor het schooljaar 2026/2027 is er een lagere indexering wat op korte termijn enige financiële verlichting biedt. Dit komt door het gemiddelde van de CPI van vervoersdiensten van 2024 en 2025, die ligt een heel stuk lager dan de CPI van de jaren voor 2024. Tegelijkertijd blijven er onzekerheden bestaan, met name door de huidige ontwikkelingen in brandstofprijzen, die in de toekomst opnieuw tot hogere kosten kunnen leiden. Tegen deze achtergrond draagt de verhoging van de kilometergrens bij aan het beter beheersbaar maken van de uitgaven op de langere termijn.

Deze wijziging sluit tevens aan bij een in begin 2026 door de directeuren van de Jan-Baptist en Arcadia opnieuw uitgesproken voorkeur richting de gemeente om de kilometergrens te verruimen van 2 naar 6 kilometer. De belangrijkste reden hiervoor is dat dit de ontwikkeling van de leerlingen en de zelfredzaamheid ten goede komt.

De voorgestelde wijziging heeft naar verwachting betrekking op een afgebakende groep van 47 leerlingen. De aanpassing van de kilometergrens is niet van toepassing op leerlingen met een structurele handicap. Uitgaande van een gemiddelde ritprijs van €7,21 leidt dit tot een geschatte besparing van circa €120.000 per jaar. Hierbij is rekening gehouden met aanvullende kosten, zoals de inzet van vervoer voor leerlingen die recht blijven behouden op aangepast vervoer, evenals een marge voor onzekerheden. Dit is dus wel op basis van de huidige populatie.

Tevens is expliciet opgenomen dat ouders, mits dit goedkoper is, in samenwerking met andere ouders zelf een vervoersvoorziening kunnen organiseren. De verordening biedt daarnaast de mogelijkheid om bij het vaststellen van vergoedingen rekening te houden met bestaande kortingen in het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor begeleiders.

Met de nieuwe verordening wordt het recht op vervoer bij tijdelijk verblijf buiten de gemeente in crisissituaties juridisch verankerd, mits aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan. Ook wordt voorzien in de mogelijkheid om specifieke uitvoeringsregels vast te stellen, waarmee het college flexibiliteit behoudt bij praktische inrichtingsvraagstukken.

Om een zorgvuldige implementatie te waarborgen, treedt de nieuwe verordening in werking per 1 augustus 2026, gelijk met de start van het nieuwe schooljaar. Hiermee wordt een logisch overgangsmoment gecreëerd en ontstaat een overbruggingsjaar waarin ouders en betrokken professionals de gelegenheid krijgen zich voor te bereiden. Gedurende dit overgangsjaar blijft de verordening uit 2014 van kracht voor reeds toegekende voorzieningen, indien dit voor ouders financieel gunstiger is.

Met het vaststellen van deze verordening geeft de gemeente Kerkrade uitvoering aan een actueel, uitvoerbaar en rechtvaardig leerlingenvervoerbeleid, dat zowel bestuurlijk als maatschappelijk aansluit bij de hedendaagse realiteit.

Kanttekeningen
Hoewel de voorgestelde verordening op hoofdlijnen een verbetering en actualisatie vormt van het bestaande beleidskader, zijn er enkele punten die bestuurlijke aandacht en zorgvuldige implementatie vereisen:

- **Veranderende aanspraken door aanpassing afstandsnorm**
  De verhoging van de minimale afstandsgrens voor bekostiging van 2 naar 6 kilometer betekent dat een deel van de leerlingen in de toekomst mogelijk geen recht meer heeft op een vervoersvoorziening. Dit kan leiden tot vragen of weerstand bij ouders en dient tijdig en zorgvuldig te worden gecommuniceerd.
- **Zwaardere inzet op verantwoordelijkheid ouders/netwerk**
  De verordening onderstreept de verantwoordelijkheid van ouders voor het organiseren van begeleiding of eigen vervoer waar mogelijk. Hoewel dit past binnen het streven naar zelfredzaamheid, kan dit bij gezinnen met beperkte draagkracht of netwerk leiden tot praktische knelpunten die zorgvuldig moeten worden gewogen.
- **Potentiële bezwaarprocedures bij overgangssituaties**
  Ondanks de opgenomen overgangsbepalingen voor het schooljaar 2026/2027 kan de overgang naar het nieuwe regime leiden tot bezwaren of geschillen, met name in situaties waarin ouders in de oude regeling gunstiger uitkwamen. Dit vraagt om transparante communicatie en een zorgvuldig juridisch handelingskader.
- **Noodzaak tot tijdige afstemming met ketenpartners**
  Wijzigingen zoals het verhogen van de minimale afstandsgrens vereisen tijdige afstemming met vervoerders, onderwijsinstellingen en samenwerkingsverbanden. Een proactieve benadering richting deze partners is essentieel om tot een soepele invoering te komen.

Om deze risico's te beperken, wordt de nieuwe verordening zorgvuldig ingevoerd. Zo wordt voorzien in een overgangsperiode van een jaar, waarin ouders en leerlingen de tijd krijgen om aan de nieuwe situatie te wennen. Daarnaast wordt tijdig en helder gecommuniceerd met ouders, leerlingen en scholen over de wijzigingen, waarbij tevens passende ondersteuning wordt geboden bij de implementatie van de nieuwe regeling.

Financiën

De voorliggende verordening biedt het college meer instrumenten om vervoersvoorzieningen doelmatig toe te kennen en beter aan te laten sluiten bij het goedkoopst passende alternatief. De introductie van heldere beoordelingscriteria, het

stimuleren van zelfstandig vervoer via het persoonlijk vervoersontwikkelingsplan en de mogelijkheid tot samenwerking tussen ouders voor eigen vervoer dragen bij aan een efficiëntere inzet van middelen.

Zoals hierboven al benoemd zal de aanpassing van de kilometergrens (van 2 naar 6 kilometer) naar verwachting leiden tot een afname van het aantal aanvragen dat voor vergoeding in aanmerking komt. Ook de mogelijkheid om bij de vergoeding van begeleiders rekening te houden met bestaande kortingen in het openbaar vervoer draagt bij aan een verlaging van de structurele lasten.

Hoewel de kosten voor leerlingenvervoer blijven stijgen, heeft deze verordening een dempend effect op die kosten. Ze biedt daarmee een gedeeltelijke, maar zinvolle bijdrage aan beheersing van de uitgaven. En wordt de mogelijkheid die in het kader van het studiejaar is voorgelegd, direct geeffectueerd.

Communicatie

Na vaststelling van de verordening wordt geadviseerd om, in samenwerking met de afdeling Communicatie, de volgende communicatiemiddelen in te zetten:

- ouders die reeds een beschikking leerlingenvervoer hebben ontvangen, persoonlijk te informeren over de nieuwe verordening;
- een algemeen nieuwsbericht te plaatsen op de website van de gemeente Kerkrade;
- een informatieavond te organiseren voor alle betrokken ouders, met aanwezigheid van de wethouder;
- alle scholen waarop de verordening van toepassing is, te informeren via een informatiebrief.

De bijzondere aandacht voor de groepen leerlingen die mogelijk worden geraakt door de wijzigingen, zoals verzocht door de Adviesraad Maatschappelijke Ondersteuning (AMO), wordt nadrukkelijk meegenomen in de communicatieaanpak. Daarnaast zal de nieuwe verordening worden gepubliceerd op www.lokaleregelgeving.overheid.nl.

Burgerparticipatie

De conceptverordening Leerlingenvervoer 2026 is voorgelegd aan de Adviesraad Maatschappelijke Ondersteuning (AMO) op 3 april 2025, die hierover positief heeft geadviseerd. De AMO richtte zich in het bijzonder op de wijzigingen ten opzichte van de verordening uit 2014. Aandachtspunten waren onder meer de verhoging van het afstandscriterium, de mogelijke gevolgen daarvan voor een groep leerlingen en het belang van integratie van leerlingenvervoer binnen de bredere wijkaanpak. Deze punten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van de verordening en het implementatieproces. In het kader van het opnieuw in procedure brengen van de nota is de AMO op 23 april 2026 opnieuw geïnformeerd en heeft de AMO de verordening Leerlingenvervoer akkoord bevonden.

Uitvoering

Bij een positief besluit op voorliggende “Verordening Leerlingenvervoer 2026”, deze per 1-8-2026 in werking te laten treden en de “Verordening Leerlingenvervoer 2014” per 1-8-2026 in te trekken.

Evaluatie

Evaluatie verloopt jaarlijks via het dashboard sturingsinfo sociaal domein breed.

Gezondheid en Vitaliteit

Hoewel het leerlingenvervoer primair een voorziening is gericht op het garanderen van toegang tot passend onderwijs, sluit de verordening indirect aan bij gemeentelijke ambities op het gebied van gezondheid en vitaliteit. Door in te zetten op het stimuleren van zelfstandig reizen, al dan niet via de fiets of het openbaar vervoer, draagt de verordening bij aan de bevordering van dagelijkse beweging en zelfredzaamheid bij leerlingen.

Met name het gebruik van de fiets als voorkeursvoorziening bij korte en middelbare afstanden stimuleert actieve mobiliteit onder schoolgaande jeugd. Bovendien wordt in de verordening expliciet ruimte geboden om in samenspraak met ouders een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan op te stellen. Hiermee wordt ingezet op het vergroten van zelfvertrouwen en vaardigheden van kinderen en jongeren om zelfstandig en veilig aan het verkeer deel te nemen, wat zowel de fysieke als mentale weerbaarheid bevordert.