

Raadsvoorstel Verordening leerlingenvervoer 2026 - 2024

1. Hoe borgen we dat vergelijkbare situaties ook daadwerkelijk gelijk worden beoordeeld, ondanks ruime beoordelingsruimte voor het college?
Een aanvraag leerlingenvervoer wordt behandeld zoals elk besluit binnen de AWB, waarbij een gedegen onderzoek verplicht is en medisch advies wordt meegenomen in het besluit.
2. Wanneer wordt de hardheidsclausule (artikel 29) wel en niet toegepast, en hoe voorkomen we willekeur?
De hardheidsclausule is verplicht om op te nemen in de verordening. Deze clause wordt slechts toegepast in zeer uitzonderlijke gevallen waarin de verordening niet voorziet.
3. Hoe wordt gemonitord of bepaalde groepen (bijvoorbeeld leerlingen met psychische problematiek of uit gezinnen met lage draagkracht) mogelijk structureel worden benadeeld?
Er zijn meerdere ondersteuningsbehoeften die onderdeel kunnen zijn van het kunnen krijgen van leerlingenvervoer, zie artikel 1 van de verordening: leerling met extra behoeften: een leerling, die door een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke, communicatieve, psychische ondersteuningsbehoefte niet, of niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kan maken.
4. Wat is het geraamde budgettaire effect van deze nieuwe verordening ten opzichte van 2025, uitgesplitst naar aangepast vervoer, OV-vergoedingen en eigen vervoer - kilometervergoeding?
De nieuwe verordening is niet opgesteld met een budgetair doel. De verordening is opgesteld, omdat de huidige is verouderd en we een verordening wilden opstellen die voldoet aan huidige rechtspraak, ontwikkelingen en strategische visies zoals het koerskompas en de herijking sociaal domein.
5. Welke financiële prikkel gaat uit van vervoerstraining en vervoersontwikkelingsplannen, en wanneer verwachten we daadwerkelijke besparingen?
Hierin zit geen financiële prikkel. Het uitgangspunt is om de zelfredzaamheid van leerlingen te vergroten, wat in lijn is met de ontwikkelingen landelijk en in Brunssum (zie koerskompas, stabiliteitsdenken en herijking sociaal domein).
6. Wat is het risico dat meer ouders kiezen voor eigen vervoer met kilometervergoeding, en hoe sturen we daarop?
De mogelijkheid voor bekostiging van eigen vervoer is niet nieuw. Eerder kregen ouders een vergoeding voor het openbaar vervoer en konden dit gebruiken voor openbaar vervoer of eigen vervoer. In de nieuwe verordening hebben we ervoor gekozen om de leerling standaard een voor elkaar pas aan te bieden als zij een indicatie openbaar vervoer krijgen. Hierdoor hopen we dat meer leerlingen gebruik maken van het openbaar vervoer en dus ook leren om zelfstandig te kunnen reizen van en naar school. De optie blijft om te kiezen voor eigen vervoer, maar dan worden

de daadwerkelijk gemaakte kosten vergoed d.m.v. kilometervergoeding (met een maximum van nu €600).

7. Om hoeveel unieke leerlingen gaat het leerlingenvervoer in Brunssum in schooljaar 2024–2025 en wat is de verdeling naar onderwijssoort (basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, (voortgezet) speciaal onderwijs en regulier voortgezet onderwijs), type voorziening (OV-vergoeding, eigen vervoer – kilometervergoeding, aangepast vervoer) en zwaarte van ondersteuningsbehoefte, en hoe verhouden deze aantallen zich tot de afgelopen drie schooljaren?

Het gaat om rond de 150 leerlingen in het leerlingenvervoer.

Op de specifieke uitvraag zullen we schriftelijk terugkomen.

8. Welke trends zien we hierin (groei, stabilisatie of daling), welke oorzaken liggen daaraan ten grondslag, en welke volumeontwikkeling verwacht het college als gevolg van de nieuwe verordening?

We komen schriftelijk terug op het eerste deel van de vraag.

We verwachten geen volumeontwikkeling als gevolg van de nieuwe verordening.

9. Voordat men gebruik zou kunnen maken van de Arriva “voor elkaar pas” of kilometervergoeding, beiden gemaximeerd tot 600,- Euro, dienen voorafgaand hierop alle bestaande landelijke regelgevingen doorlopen te zijn (artikel 11), plus start de regeling pas bij een afstand van vertrek tot aan de school na 6 kilometer afstand. Tevens wordt de fiets gepromoot. Daarnaast zal niet elke OV lijn Arriva in Brunssum in de directe nabijheid van een school of vertrekadres stoppen. Met andere woorden wordt er niet een giga regelgeving met in - en of exclusiecriteria en controlemechanismen opgetuigd voor wellicht een handvol leerlingen? Dan wel is de administratieve last en is de financiële last van de regelgeving niet hoger dan de daadwerkelijke kosten die de regeling met zich meebrengt?

De voor elkaar pas wordt al gebruikt sinds 2022, dit is geen nieuwe voorziening.

Echter is deze voorziening toen opgenomen in de uitvoeringsregels en landt deze nu in de verordening. Er wordt regelmatig gebruik gemaakt van deze optie en juist door de uitvoering als positief gezien en niet als administratieve last. Het beleid rondom het leerlingenvervoer is om leerlingen zo veel mogelijk zelfstandig te laten reizen(of te leren hoe ze dit kunnen doen) om de zelfredzaamheid te vergroten. Gebruik van het openbaar vervoer draagt hierin bij.

10. Een verordening inclusief uitleg van totaal 34 A4tjes schiet zijn doel voorbij en de ambtenarij als ook ouders of bevoegd gezag zullen door de bomen het bos niet meer zien. De dringende vraag is om deze verordening te simplificeren tot een max van 15 pagina's inclusief uitleg van de verordening? Zeker omdat de vraag nu specifiek gericht is op Arriva “voor elkaar pas” of kilometervergoeding.

Bij het opstellen van de verordening is gebruik gemaakt van de modelverordening van de VNG. De verordening zelf is 10 pagina's lang. De overige 24 pagina's zijn toelichting (die ook vanuit de modelverordening van de VNG is opgesteld). Er is voor gekozen deze te publiceren zodat burgers deze kunnen gebruiken als extra uitleg en zodat deze ook gebruikt kan worden als onderbouwing in de verstrekking van de indicatie.

11. In de verordening wordt bijvoorbeeld in artikel 4 ad 4 gesproken over “geval”. Dit is een onjuiste kwalificatie voor een kind in kwestie. Graag tekstueel dit soort omissies corrigeren.

Dit is niet teruggevonden in de verordening bij het genoemde artikel en lid.