
MEMO AANPASSING VERORDENING LEERLINGENVERVOER

AAN: GEMEENTERAAD NIJKERK
VAN: COLLEGE VAN B&W
ONDERWERP: LEERLINGENVERVOER
DATUM: 21-9-2021

Inleiding

Dit memo dient als toelichting op de voorgestelde wijzigingen van de Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer gemeente Nijkerk 2021 en de toekomstige beleidsregels.

In 2018 stelde de gemeenteraad de Verordening leerlingenvervoer gemeente Nijkerk 2018 vast.

Als gevolg van het vaststellen van het transformatieplan Sociaal Domein, het vaststellen van Taskforce-maatregelen en een nieuwe modelverordening van de VNG wordt de Verordening Leerlingenvervoer gemeente Nijkerk 2018 vervangen door de Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer gemeente Nijkerk 2022 (hierna: verordening).

In deze notitie gaan wij in op de achtergronden van de belangrijkste wijzigingen. Ook treft u de vast te stellen Verordening bekostiging leerlingenvervoer gemeente Nijkerk 2022 aan. Deze verordening is een uitwerking van het transformatieplan Sociaal Domein en voor een belangrijk deel gebaseerd op de nieuwe modelverordening van de VNG.

Ouders kunnen een beroep doen op de verordening leerlingenvervoer wanneer de afstand tot school te groot is of wanneer de leerling vanwege een structurele beperking niet zelfstandig naar school kan reizen. Uitgangspunt in de beoordeling van een aanvraag is en blijft:

- het schoolbezoek van de leerling is ten alle tijden een verantwoordelijkheid van de ouders
- er is slechts een vergoeding mogelijk voor passend vervoer. Dit betekent, dat wordt gekeken hoe een kind zo zelfstandig mogelijk kan reizen. Dus eerst kijken of:
 - een kind fietsend naar school kan (alleen of onder begeleiding van ouders).
 - Als dat niet lukt, wordt gekeken naar de mogelijkheden van het openbaar vervoer.
 - Als het echt niet anders kan, wordt het collectieve taxivervoer verstrekt.
 - Aanvullend wordt standaard aan ouders gevraagd of zij hun kind zelf naar school kunnen brengen.
 - Nieuw is, dat een maatwerkoplossing vergoed kan worden tot max. kosten OV.
- Er is alleen een vergoeding mogelijk naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school.

Bovenstaande uitgangspunten zijn op zich niet nieuw, maar zijn in het kader van het normaliseren zoals beoogd in het Transformatieplan, opgefrist en op onderdelen aangescherpt (onder andere de Taskforce-maatregelen). Daarbij passen de uitgangspunten prima in de inclusieve samenleving die de gemeente voorstaat. Immers, ook met een (structurele) beperking kunnen leerlingen vaak prima meedoen in de samenleving. En willen we een samenleving die inclusief functioneert. Normaliseren houdt in de optiek van het college ook in dat gemeente en ouders het gesprek aangaan op welke wijze deze integratie plaats kan vinden en wie daarin welke rol heeft. Waarbij ouders en leerlingen die de zorg in de vorm van vervoer echt nodig hebben die vanzelfsprekend ook blijven ontvangen.

Verordening bekostiging leerlingenvervoer

De wijzigingen ten opzichte van de huidige verordening hebben met name betrekking op:

1. het vergroten leesbaarheid
2. het stimuleren zelfstandigheid van leerlingen beter verankeren.
3. het kunnen uitvoeren van de Taskforce-maatregelen
4. aansluiting vinden bij het transformatieplan

5. betere afstemming met samenwerkingsverbanden Passend Onderwijs
6. meer mogelijkheden voor maatwerkvoorzieningen
7. de ontwikkelingen passend onderwijs verankeren in beleid leerlingenvervoer

Concreet vertaalt dit zich in:

- a. Nadrukkelijker overleg over het leerlingenvervoer in het OOGO, bijvoorbeeld over de spreiding van het onderwijs (met voorkeur voor 'thuis nabij') en een gezamenlijke verantwoordelijkheid om vervoerskosten te beheersen.
Dit is inmiddels op een prettige manier besproken met de Samenwerkingsverbanden Berseba, St. Leerlingenzorg, die ook Zeeluwe vertegenwoordigde.
- b. Nieuwe indeling (leesbaarder)
De nieuwe verordening kent een nieuwe indeling (beoordelingsfase en onderzoeksfase)
- c. Er staan een aantal nieuwe bepalingen in. Anderen vervallen of zijn verplaatst naar de nieuw vast te stellen beleidsregels aangezien ze feitelijk een uitwerking zijn van bepalingen in de verordening

Nieuwe bepalingen zijn o.a.:

- opschorten en intrekking voorziening;
- opstapplaats;
- schooltijden en wachttijden;
- stimuleren zelfstandigheid en zelfredzaamheid (zie hieronder bij a);
- tijdelijk verblijf buiten de gemeente;
- kilometervergoeding t.v.v. Reisregeling Binnenland;
- andere passende vervoersvoorziening;
- stagevervoer
- wijziging vergoeding voor eigen vervoer als OV ook mogelijk is (zie hieronder bij b)

Vervallen zijn o.a.:

- artikel over hoogbegaafdheid
- algemene weigeringsgronden
- inleveren van vergoeding eigen vervoer als samen met anderen vervoer wordt opgepakt (zie hieronder bij b)

Verplaatst naar beleidsregels zijn:

- ontzegging vervoersvoorziening
- criteria individueel vervoer
- mogelijkheid voor vervoer naar alternatieve adressen
- uitwerking over fietsvergoeding voor begeleiders.

De belangrijkste wijzigingen worden hieronder verder toegelicht. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen aanpassingen in de verordening (raadsbevoegdheid, behorende bij raadsvoorstel 2021-050) en aanpassingen in de beleidsregels (collegebevoegdheid, te besluiten na raadsbehandeling van de verordening).

Een aantal specifieke keuzes voor Nijkerk uitgewerkt in de verordening

De modelverordening van de VNG vormt de basis voor de nieuwe Nijkerkse verordening. Ze is aangevuld met een aantal keuzes, die Nijkerk in het verleden reeds gemaakt heeft. Aanvullend hierop worden een aantal toevoegingen voorgesteld.

- a. We vergoeding het zelfstandig reizen met het OV voor leerlingen van het voortgezet speciaal onderwijs om zodoende het zelfstandig reizen te stimuleren (art. 17) (Taskforce-maatregel 36: zelfstandig reizen stimuleren);
We willen inwoners zoveel als mogelijk is en zo normaal mogelijk mee laten doen in de maatschappij (Transformatieplan). Dit geldt ook voor leerlingen van het speciaal onderwijs. Om die reden is het voorstel om voor al deze leerlingen de kosten van het openbaar vervoer te vergoeden als zij in staat zijn om hiermee te reizen. Voor de leerlingen in het primaire

speciaal onderwijs is dat al geregeld, maar voor leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs niet. De laatste groep is ca. 50 leerlingen.

Door ook voor hen de OV-kosten te vergoeden, stimuleren we leerlingen om de overstap te maken van het aangepaste (taxi)vervoer naar het reizen met het openbaar vervoer. In het voorstel worden de kosten, voor elke leerling die daar op grond van de verordening en na beoordeling van de consulenten leerlingvervoer voor in aanmerking komt, gedurende drie jaren afbouwend vergoed (1^e jaar 100%, 2^e jaar 50%, 3^e jaar 25%, 4^e e.v. 0%).

Dit sluit niet alleen aan bij de transformatie (normalisatie), maar zelfstandig kunnen reizen, biedt ook veel voordelen voor de leerling. Het vergroot het zelfvertrouwen, de mogelijkheden op vervolgonderwijs/stage, de kansen op de arbeidsmarkt en het draagt bij aan het verstrekken van het sociaal netwerk en de participatie in zijn gemeenschap.

Met ouders wordt het gesprek gevoerd wat zij hier zelf in kunnen bijdragen. Het beleid wordt: "transformeren waar het kan en vervoer bieden waar het nodig is".

Daarnaast onderzoeken we of leerlingen door middel van daartoe ontworpen projecten geholpen kunnen worden bij het zelfstandig leren reizen.

b. Als leerlingen in staat zijn met het openbaar vervoer te reizen, wordt dat gestimuleerd.

In het huidige beleid zijn er verschillende ouders, die een OV-vergoeding krijgen, maar hun kind met het eigen vervoer naar school brengen. Dit draagt niet bij aan de zelfstandigheid van leerlingen, terwijl we dat juist willen stimuleren. Daarom is het niet meer de bedoeling, dat leerlingen met het eigen vervoer van ouders reizen als zij ook met het OV kunnen reizen. Daarom gaan we aanscherpen en een verantwoording vragen van de OV-kosten (uitdraai OV-chipkaart). Als ouder er voor kiezen om zelf te vervoeren (wat we vanuit inclusie niet stimuleren) dan gelden de maatregelen zoals hieronder genoemd.

1. Ouders die elkaars kinderen naar school brengen (art. 20) (Taskforce-maatregel 38: controle of vergoeding met bijbehorend vervoer wordt ingezet);

De meeste ouders, die hun kind met een eigen auto naar school brengen, krijgen een OV-vergoeding (ca. 75), die zij kunnen inzetten voor de eigen auto (conform verordening). De huidige verordening geeft echter ook aan, dat wanneer ouders er voor kiezen om hun kind door andere ouders te laten vervoeren, zijzelf geen vergoeding krijgen. De ouder die één of meer leerlingen vervoerd krijgt een kilometervergoeding.

Dit betekent, dat voor de leerlingen, die gelijktijdig met elkaar door een busje worden vervoerd, het verstrekken van slechts een kilometervergoeding voor dat busje kan volstaan in plaats van een OV-vergoeding per leerling.

Voor het schooljaar 2021-2022 hebben we een moreel appél op ouders gedaan om geen aanvraag in te dienen als zij geen gebruik gaan maken van de vergoeding, omdat kinderen samen reizen. In het najaar van 2021 gaan we monitoren of de verstrekte eigen vervoervergoedingen juist gebruikt worden.

Er zijn in totaal 107 reguliere basisschool-leerlingen, die een vergoeding krijgen voor het eigen vervoer. Hoeveel van hen door andere ouders vervoerd worden is niet bekend.

2. Vergoeding geven waarvoor hij gebruikt wordt

In de Nijkerkse visie wordt er zo veel mogelijk ingezet op het creëren van zelfstandigheid en zelfredzaamheid van kinderen (en ouders). Hoewel er een groep leerlingen is voor wie dit voor altijd of nog lange tijd een droom blijft/is, kunnen we deze ontwikkeling op verschillende manieren stimuleren (bijv. begeleiding om te leren zelfstandig te reizen, inzet App, verstrekking van een fiets, et cetera). Door ouders te faciliteren, is de drempel om over te stappen naar het reizen met het openbaar vervoer of de fiets kleiner, veilig en worden leerlingen getraind om zelfstandig te reizen.

In deze visie past het niet om leerlingen, die in staat zijn om met de fiets of het openbaar vervoer naar school te reizen een vergoeding te geven als ze in de auto van bijvoorbeeld hun ouders of een ander stappen. Dat stimuleert hen immers niet in de ontwikkeling van het zelfstandig reizen.

Door ouders te stimuleren om hun kind, al dan niet onder begeleiding, met het OV naar school te laten reizen, wordt nog slechts 30% van de OV-kosten vergoed als een ouder besluit om

hun kind met de auto (van henzelf of anderen) naar school te (laten) brengen. Hiervoor moet artikel 20 in de verordening aangepast worden.

Op dit moment zijn er ca. 75 reguliere basisschool-leerlingen, die een vergoeding krijgen voor het eigen vervoer en daarvoor een OV krijgen.

Het voordeel voor ouders is hierbij, dat bovenstaande ook met zich meebrengt, dat ouders de vergoeding van 30% mogen behouden als zij het vervoer met andere ouders organiseren. Kanttekening is, dat er voor ieder kind een eigen bijdrage betaald moet worden, terwijl dat nu per auto berekend wordt.

Ook in de beleidsregels wordt het één en ander gewijzigd

In alles wat we doen, willen we uitstralen dat het college de leerlingen een duurzame oplossing wil bieden om hen te leren zo zelfstandig als mogelijk te reizen, passend bij de ontwikkelingsmogelijkheid van het kind. Aan de bestaande set aan beleidsregels wordt het volgende toegevoegd en/of aangepast.

c. Het berekenen van de afstand (beleidsregel 1);

Om voor een vergoeding leerlingenvervoer in aanmerking te komen, moet voldaan worden aan een afstandsgrens. Deze wordt berekend aan de hand van een routeplanner (Routenet) en kunnen we nu ook gebruik maken van openbare wegen, die niet meegenomen worden in de routeplanner, maar wel een kortere route laten zien.

Deze routeplanner wordt ook gebruikt voor het berekenen van de afstand waarop de vergoeding wordt gebaseerd. Dit is niet altijd dezelfde afstand als die berekend wordt voor de afstandsgrens. Zo wordt de afstandsgrens bepaald met de instelling 'kortste route met de auto', maar zal een fietsende leerling een kilometervergoeding krijgen voor de fietskilometers.

d. Leidraad vergoedingsmogelijkheden (beleidsregel 2) (Taskforce-maatregel 37: beperken individueel vervoer);

Het zelfstandig reizen willen we stimuleren. Niet (alleen) omdat dit minder kosten met zich meebrengt, maar om leerlingen vaardiger te maken in het verkeer, hun ontwikkeling te stimuleren en hen zo veel als mogelijk onafhankelijk te laten zijn van taxi's. Het is dus vooral vanuit een pedagogisch oogpunt, dat dit gestimuleerd wordt.

Om de gesprekken hierover met ouders te voeren, helpt het om een leidraad te hebben, waarin verwoord is wat we op een bepaalde leeftijd in beginsel van een leerling verwachten. Uitgangspunt daarbij is, dat we zo veel mogelijk uitgaan van fietsen en met het openbaar vervoer reizen. Als blijkt, dat dat niet kan, worden ouders gestimuleerd om hun kind met hun eigen auto naar school te brengen (tegen een vergoeding). Als laatste optie is uiteindelijk een vergoeding voor het aangepast vervoer ook mogelijk of een andere passende vergoeding (niet duurder dan het OV).

* **Individueel vervoer**

Het individuele vervoer is de meest kostbare vorm van aangepast vervoer, waar tegelijkertijd veel naar gevraagd wordt. Op dit moment hebben we geen leerlingen in het aangepaste vervoer, dankzij intensieve overleggen met ouders en hulpverleners. Omdat er veel vraag naar is, is het wenselijk, dat hier duidelijkere criteria voor worden opgenomen dan in de huidige verordening staan. Daar gaat de bepaling uit.

Uiteraard blijft individueel vervoer maatwerk, maar in veel gevallen is er ook een andere en minder kostbare manier van reizen mogelijk. In de beleidsregels nemen we op, dat er alleen individueel vervoer kan worden toegekend als dat medisch noodzakelijk is, dit niet voorkomen kan worden m.b.t. begeleiding en de leerling de rest van de dag ook individueel begeleid wordt. Met andere woorden: alleen als het écht niet anders kan.

* **Loos- en te late afmeldingen**

Ouders worden aan het begin van het schooljaar door middel van een spelregelboekje geïnformeerd over alles wat van belang is om te weten over het vervoer incl. over hoe en wanneer zij hun kind tijdelijk kunnen/moeten afmelden. Wanneer een leerling té laat wordt afgemeld bij de vervoerder krijgt de gemeente evengoed de niet benutte rit doorbelast. In het schooljaar 2020-2021 is voor ruim € 15.000,- aan niet of te laat afgemelde ritten in rekening gebracht door de vervoerder. Dit heeft deels met Corona te maken (wisselende

schooldagen). We wijzen ouders er nadrukkelijk op, dat het belangrijk is om hun kind tijdig af te melden (voor 17.00 uur m.b.t. de volgende dag en ingeval van ziekte uiterlijk 's morgens 6.30 uur). Met de nieuwe beleidsregels kunnen we kosten in rekening brengen als kinderen zeer regelmatig (meer dan 2 keer per maand) niet of te laat worden afgemeld.

e. Berekening drempelbedrag (beleidsregel 4);

Van ouders van leerlingen op een reguliere basisschool of school voor speciaal basisonderwijs wordt een eigen bijdrage gevraagd als het inkomen boven een bepaalde grens ligt. Voor deze grens sluiten we, net als alle andere gemeenten, aan bij het advies van de VNG. De bijdrage die ouders betalen is gelijk aan de kosten van het openbaar vervoer over de afstandsgrens. Voor de berekening er van zijn verschillende systemen, maar wij sluiten al jaren aan bij wat binnen andere regelingen in het Sociaal Domein gebruikelijk is, nl. o.b.v. het OV-kilometertarief. Deze berekensystematiek is nu beschreven.

f. Alternatieve adressen (beleidsregel 5) (Taskforce-maatregel 35: schrappen van vervoer naar tweede adres);

Het schrappen van de mogelijkheid om de leerling met het leerlingenvervoer naar een tweede adres (bijv. bso, oppas, alternatief huisadres) te laten vervoeren, is als Taskforce-maatregel opgenomen. Dit betreft ca. 35 leerlingen. Het wettelijk minimum is: vervoer naar één vast adres. Dat betekent dat de gemeente niet verplicht is om naar meerdere adressen te vervoeren. In een aantal gevallen vinden we het echter erg rigide om dit te doen, bijvoorbeeld omdat opa en oma soms een vaste oppasdag hebben, zodat ouders kunnen werken. In dat geval gaat het kind na schooltijd niet naar huis, maar naar opa en oma. Om ouders tegemoet te komen, willen we de mogelijkheid om het leerlingenvervoer in te zetten voor het vervoer van en/of naar een alternatief adres niet uitsluiten. Daarom bieden we ouders de mogelijkheid om hun kind tegen betaling van of naar een alternatief adres te laten vervoeren. Zij krijgen daarvoor maandelijks een factuur. Uitgangspunt wordt, dat ouders voor € 50,- per maand één dagdeel in de week kunnen maken van het vervoer naar het opvangadres. Bij afwijkende adressen op twee dagdelen per week bedraagt de bijdrage € 100,- per maand, bij afwijkende adressen op drie dagdelen per week € 150,- per maand. Dit abonnement wordt voor een minimale periode van een half jaar afgesloten. De vergoeding remt de vraag en daarmee de administratieve organisatie daar omheen en compenseert deze.

De criteria, zoals deze in de huidige verordening staan, verhuizen naar de beleidsregels en blijven grotendeels gelden, zoals dat er bijvoorbeeld iemand aanwezig moet zijn op het alternatieve adres om de leerlingen op te vangen, tweede opstap- dan wel opvangadres ligt binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Nijkerk; op vaste tijden en dagen).

Vanuit de BSO-regelgeving is het overigens niet nodig om vervoer naar de kinderopvang te regelen. Bij de inkoop van de jeugdhulp is in de FoodValley immers regionaal afgesproken, dat de bekostiging van het vervoer van en naar de kinderopvang onderdeel is van de tarieven binnen de kinderopvang. Dit geldt onverminderd wanneer een plus nodig is. Alleen als er echt aangepast vervoer nodig is (rolstoel) dan kan er aanvullend voor vervoer worden beschikt of als er andere zwaarwegende omstandigheden zijn.

g. Dichtstbijzijnde toegankelijke school (beleidsregel 6)

Een belangrijk criterium in het leerlingenvervoer is, dat slechts een vergoeding kan worden verstrekt naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school passend bij de op godsdienst of levensbeschouwing van ouders berustende keuze en zijn lichamelijke of geestelijke situatie. Dit wordt gemeten langs de kortste voor de leerling voldoende (meest) begaanbare, veilige weg en passend bij de gewenste richting (zie ook beleidsregel 1) Wanneer een leerling een school bezoekt, die op een grotere afstand ligt, dan een school van de soort waarop de leerling is aangewezen op grond van zijn lichamelijke of geestelijke situatie en van dezelfde gewenste richting, is er geen recht op een vervoersvergoeding. Dat wordt nu wel aan 23 leerlingen (van 5 verschillende scholen) gegeven. Voorgesteld wordt hiervoor een overgangsregeling in te stellen.

* Wachtlijst dichtstbijzijnde toegankelijke school

Het komt ook voor, dat de dichtstbijzijnde school niet toegankelijk is voor een leerling, waardoor de leerling naar de eerstvolgende dichtstbijzijnde toegankelijke school gaat. Hiervoor verstrekken we dan een vervoersvergoeding.

Als de dichtstbijzijnde school weer toegankelijk is, zou de vervoersvergoeding zich daar toe moeten beperken. In combinatie met bovenstaande regel zou er dan geen recht meer bestaan op een vervoersvergoeding als de leerling de verder weg gelegen school blijft bezoeken. Het voorstel is, dit in beleidsregels duidelijker op te nemen.

* Best passende school

Indien een leerling op advies van het samenwerkingsverband de best passende school bezoekt in plaats van de dichtstbijzijnde toegankelijke, is er geen aanspraak op een vervoersvergoeding. In overleg met het samenwerkingsverband moet onderzocht worden hoe hier mee om te gaan en hoe de leerling de school wél kan bezoeken. Artikel 5 in de nieuwe verordening geeft aan, dat over dergelijke situaties afspraken gemaakt moeten worden. Wellicht is het bespreekbaar, dat het samenwerkingsverband bijdraagt in de vervoerskosten voor deze leerling. Als dat het geval is, kan de gemeente overwegen een vergoeding te verstrekken naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school. Met deze twee bijdragen samen kunnen kosten betaald worden naar de best passende school.