



## Memo

Van	Wytze Schouten
Aan	College van B&W
CC	
Kenmerk	Z/23/040319 - D/23/132136
Onderwerp	<b>Plan van aanpak samenredzaamheid leerlingenvervoer</b>
Datum	20 december 2023

## Inleiding

'Leerlingenvervoer' staat voor een verzameling van voorzieningen die onder verschillende omstandigheden kunnen worden toegekend. Een voorziening taxivervoer wordt meestal toegekend omdat de leerling niet zelfstandig naar school kan reizen en de ouders de leerling niet kunnen brengen en halen.

Doesburg streeft ernaar dat inwoners zoveel mogelijk samen en zelfstandig hun levens inrichten en hun uitdagingen oppakken: samenredzaamheid. In het leerlingenvervoer kan dit door te bevorderen dat ouders hun kind zoveel mogelijk zelf brengen en halen en dat leerlingen met openbaar vervoer of de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

Het personeelstekort in de taxibranche geeft extra urgentie aan het bevorderen van de samenredzaamheid: hoe meer ouders zelf oplossen, hoe meer capaciteit er wordt vrijgespeeld voor de leerlingen die het vervoer het hardst nodig hebben.

Maatwerk blijft in alle gevallen mogelijk. Maatregelen gericht op samenredzaamheid mogen geen obstakel zijn voor het schoolgaan van de leerling. Bijvoorbeeld: als een leerling in een gezinshuis woont, wordt niet verwacht dat de medewerkers de leerling naar de opstapplaats brengen.

## Maatregelen en bevoegdheden

Om meer samenredzaamheid en zelfredzaamheid te bereiken zijn verschillende maatregelen denkbaar. In dit plan van aanpak wordt een samenhangend pakket maatregelen gepresenteerd waarin meer van ouders wordt gevraagd en waarin zelfstandig reizen in het voortgezet onderwijs meer als het uitgangspunt wordt neergezet.

Sommige maatregelen zijn de bevoegdheid van de raad, andere zijn aan het college. Sommige maatregelen zijn stimulerend, andere zijn versoberend. Elke maatregel heeft waarde op zichzelf en de maatregelen tezamen zijn meer dan de som der delen.



De volgende maatregelen worden op uitvoerend niveau al toegepast:

1. 8e-groepers trainen om met ov of fiets naar school te gaan
2. scherper toetsen op mogelijkheden zelf brengen en halen

Het college beslist over de volgende maatregelen:

3. aanwijzing van opstapplaats(en) voor taxivervoer
4. standaard 1 dag per week zelf brengen en halen
5. standaard ov of e-bike voor VSO-scholieren
6. stimuleren van carpoolen naar school met 50% bonus
7. Technische wijzigingen beleidsregels

De raad beslist over de volgende maatregelen:

8. verhoging van de leeftijdsgrens zelfstandig reizen naar 11 jaar
9. bekostiging van openbaar vervoer of e-bike naar VSO-scholen
10. stimuleren van carpoolen naar school mogelijk maken
11. standaard 1 dag per week zelf brengen en halen mogelijk maken
12. technische wijzigingen verordening

De individuele maatregelen worden nader toegelicht in de bijlage onderaan dit document.

## **Samenhang**

Voor het primair onderwijs gaat de leeftijd waarop zelfstandig reizen wordt verwacht omhoog van 9 jaar naar 11 jaar (groep 8). Als leerlingen door leeftijd of handicap nog niet zelfstandig kunnen reizen, moeten de ouders de leerling brengen en halen. Dit geldt ook als de betreffende leerling naar het voortgezet onderwijs gaat.

Voor het voortgezet onderwijs wordt duidelijker gemaakt dat zelfstandig reizen het uitgangspunt is en dat taxivervoer alleen in uitzonderingen wordt toegekend, ook als de leerling naar een VSO-school gaat. Doordat de consulent de ouders van met Avan reizende leerlingen in groep 8 benadert worden ouders geholpen zich hierop voor te bereiden.

Taxivervoer wordt alleen toegekend voor zover de ouders de leerling niet zelf redelijkerwijs kunnen brengen en halen. Door "één dag zelf brengen en halen" als norm te stellen, wordt beter invulling gegeven aan deze verantwoordelijkheid. Ouders krijgen voor deze ritten een km-vergoeding. Het feit dat beide ouders werken is overigens nu al geen grond voor toekenning van taxivervoer.

Leerlingen van SO- en SBO-scholen moeten meestal reizen naar Doetinchem of verder, waardoor inzet van taxivervoer soms onvermijdelijk is. De ouders van deze kinderen worden voortaan geacht hun kind naar een opstapplaats te brengen, dit is vergelijkbaar met de inspanning die de meeste ouders moeten plegen als ze hun kind naar een basisschool in Doesburg brengen.

Het is goed denkbaar dat ouders die elkaar dagelijks ontmoeten op het opstappunt samen tot oplossingen komen die aantrekkelijker zijn dan het taxivervoer van Avan. Elke ouder moet in



beginsel immers al één dag in de week zelf rijden: dan is het niet veel moeite om een ander kind uit Doesburg mee te nemen. De gemeente stimuleert dit met een carpoolregeling.

## **Goed om te weten**

Voorafgaand aan het lezen van de uitwerking van de maatregelen is het goed te weten:

1. Taxivervoer is niet gekoppeld aan speciaal onderwijs. Bepalend zijn de reistijd, de afstand, de leeftijd en eventuele beperkingen die de leerling verhinderen om met fiets of openbaar vervoer naar school te reizen. In de praktijk zijn het vooral SO-, SBO- en VSO-scholieren die taxivervoer krijgen: hun scholen zijn vaak ver weg en de leerlingen zijn vaak later toe aan zelfstandig reizen.
2. De maatregelen in dit plan van aanpak leiden vaak tot lagere kosten voor de gemeente, maar dit effect is meestal niet vooraf te vertalen in een trefzeker bedrag. Taxivervoer is de duurste voorziening (gemiddeld €6.800 per leerling per jaar) en alle maatregelen hebben als verwacht effect dat er minder taxivervoer zal worden toegekend. Hoeveel minder hangt af van specifieke omstandigheden van leerlingen en gezinnen. Daarnaast zijn de kosten van taxivervoer afhankelijk van complexe logistieke factoren die van jaar tot jaar anders uitpakken.



# Bijlage: Meer informatie per maatregel

---

## **Maatregel 1: 8e-groepers trainen om met ov/fiets naar school te gaan**

*Bevoegd gezag: college. Status: pilot, in uitvoering.*

De consulent leerlingenvervoer benadert dit voorjaar de ouders van leerlingen (met taxivervoer) in de 8e groep basisonderwijs, om hen te stimuleren om met de leerling te gaan oefenen in reizen naar school met fiets of ov. Dit omdat zelfstandig reizen naar voortgezet onderwijs het uitgangspunt is en taxivervoer de uitzondering is, ook voor leerlingen die naar een vorm van speciaal onderwijs gaan.

Voor ouders die in het kader van dit oefenen structureel een dag of dagdeel met hun kind mee willen reizen naar school kan een tijdelijke voorziening worden toegekend zoals een ov-abonnement voor de leerling, met begeleiderspas zodat de ouder gratis kan meereizen.

Ouders worden door de consulent ook aangemoedigd om de leerling één vaste dag per week te begeleiden met openbaar vervoer of fiets. Hiervoor wordt een passend ov-abonnement of fietsvergoeding verstrekt. Op die ene dag wordt het taxivervoer voor de leerling afgezegd; de ouders kunnen dit op elk moment weer activeren als dat nodig is. Met deze werkwijze worden ouders en leerling klaargestoomd voor reizen met ov of fiets naar de middelbare school.

Financiële impact: bescheiden en indirect; niet vooraf te bepalen. Deze maatregel is op zichzelf genomen eerder kostenverhogend dan besparend. Hij draagt echter bij aan het normaliseren van openbaar vervoer naar VSO-scholen.

## **Maatregel 2: Scherper toetsen op mogelijkheden zelf brengen en halen**

*Bevoegd gezag: college. Status: pilot, in uitvoering.*

Veel ouders die aanspraak maken op taxivervoer kunnen één dag in de week (of vaker) hun kind zelf naar school brengen, of ze kunnen voor die ene dag een beroep doen op bijvoorbeeld opa of oma. Tot op heden werd hierop niet in alle gevallen actief op getoetst. De consulent is met ingang van november 2023 een pilot begonnen om bij alle nieuwe aanvragen die uitkomen op taxivervoer te toetsen in hoeverre ouders zelf kunnen brengen.

De consulent vraagt hierbij of de ouders de leerling één dag zelf kunnen (laten) brengen. Kan dat, dan wordt zonder verdere vragen vier dagen taxivervoer toegekend en een km-vergoeding voor de vijfde dag. Kan de ouder dit niet, dan vraagt de consulent verklaringen op (bijvoorbeeld door de werkgever, over de werktijden) om te onderbouwen dat zij deze mogelijkheden niet hebben, voordat taxivervoer wordt toegekend.



Financiële impact: niet vooraf te bepalen.

**Maatregel 3: Aanwijzing van opstapplaats(en) voor taxivervoer**

*Bevoegd gezag: college, op grond van artikel 3. Wijziging beleidsregels, aanvraagformulier, werkprocessen.*

Opstapplaatsen worden toegepast in veel gemeenten; in onze regio onder andere Arnhem, Duiven, Westervoort, Wijchen. In al deze gemeenten is het voor ouders in het begin wennen en kan er weerstand zijn, maar wordt het al snel heel vanzelfsprekend. Ook de leerlingen die snel overprikkeld zijn en/of moeite hebben met verandering wennen er snel aan. Het aantal klachten neemt dankzij opstapplaatsen vaak sterk af, doordat de betrouwbaarheid van het vervoer toeneemt.

De huidige verordening dateert uit 2014 en bepaalt dat het college voorzieningen verstrekt voor vervoer "vanaf de woning, dan wel een opstapplaats." Het college heeft voor zover bekend sinds 2014 voor geen enkele leerling een opstapplaats aangewezen. Het college gaat nu uitvoering geven aan deze bepaling. Opstapplaatsen sluiten goed aan bij het bevorderen van de samenredzaamheid én het tegengaan van het capaciteitsgebrek.

Een opstapplaats is een locatie die door het college wordt aangewezen, bijvoorbeeld een bushalte of parkeerplaats. De taxi haalt de leerlingen op bij de opstapplaats en brengt ze daar na school weer terug. De ouders zijn verplicht om de leerling naar de opstapplaats te begeleiden en om de leerling daar ook weer op te halen.

Taxivervoer naar school is bedoeld als vangnet wanneer andere oplossingen onmogelijk zijn. Het helpt de leerling niet in de ontwikkeling naar volwassenheid en door de lange reistijden remt het de sociale ontwikkeling en soms de schoolprestaties van de leerling. Doordat de taxi de leerling voor de deur komt ophalen, komen ouders minder vaak op het schoolplein en hebben zodoende minder contact met docenten en andere ouders.

Er zijn bijna geen leerlingen die taxivervoer krijgen vanwege ernstige motorische beperkingen; de meeste leerlingen in het taxivervoer hebben gedrags- en ontwikkelingsproblemen die geen belemmering vormen om met of zonder ouders naar een opstapplaats te gaan en daar te wachten. Dagelijks naar de opstapplaats lopen of fietsen bevordert de zelfredzaamheid van de leerling en vermindert het stigma van het busje dat het "gehandicapte" kind thuis komt ophalen.

Dat ouders de leerling moeten brengen en halen is voor hun (aannemelijk) minder gunstig dan als de leerling thuis wordt opgehaald. Het is echter wel eerlijker dan taxivervoer vanaf de voordeur. Andere Doesburgse ouders moeten hun kind immers ook brengen en halen, maar dan naar school. Voor de leerling is de opstapplaats een kleine eerste stap naar zelfstandig reizen.

Opstapplaatsen kunnen voor leerlingen gunstig uitpakken. De taxi rijdt vanaf de opstapplaats in één keer via de doorgaande wegen naar school, in plaats van eerst (tijdens de ochtendspits) langs



maximaal acht adressen in de wijk te moeten rijden. De snelheid en stiptheid neemt hierdoor aanzienlijk toe. Vooral voor de leerlingen die nu als eerste instappen en als laatste uitstappen verkort dit de reistijd en het gevoel steeds te moeten wachten.

Op dit moment wordt overleg gevoerd met Avan over geschikte locaties voor opstapplaatsen. Het streven is om een beperkt aantal opstapplaatsen aan te wijzen langs doorgaande routes. Op die manier zijn er op elke opstapplaats niet teveel taxi's, ouders en leerlingen tegelijk en kunnen de meeste ouders en kinderen lopend naar de opstapplaats, wat verkeersproblemen vermijdt.

Avan heeft per 1 augustus nieuwe contracten met taxibedrijven voor het leerlingenvervoer. Voor Doesburg worden de leerlingen ingedeeld in drie percelen gebaseerd op bestemming (d.w.z. alle scholen in een gebied). Deze percelen kunnen worden gegund aan één bedrijf maar ook aan drie bedrijven; welke bedrijven dit zijn wordt dit voorjaar definitief vastgesteld. Avan zal de nieuwe vervoerder(s) instrueren met betrekking tot de opstapplaatsen.

Ouders van leerlingen die naar speciaal onderwijs gaan kennen elkaar doorgaans niet, mede omdat hun kind thuis wordt opgehaald. Doordat deze ouders elkaar ontmoeten op de opstapplaats, kunnen ook de verbindingen ontstaan waardoor ouders gezamenlijk oplossingen gaan zoeken, zoals carpoolen (zie ook maatregel 7).

Opstapplaatsen kunnen de kosten van het taxivervoer verlagen. De gemeente betaalt (indirect, via Avan) voor de uren en kilometers van elk taxivoertuig. Doordat de taxi binnen Doesburg korter onderweg is, nemen deze kosten licht af. Grotere besparingen zijn denkbaar, maar niet vooraf te kwantificeren:

- doordat meer leerlingen in één busje kunnen reizen zonder dat de maximale reistijd wordt overschreden
- doordat ouders alsnog ruimte vinden om werktijden aan te passen zodat zij hun kind onderweg naar het werk zelf kunnen brengen
- wanneer ouders elkaar op de opstapplaats ontmoeten en besluiten om, als ieder toch één dag zelf moet rijden, de leerlingen te carpoolen

#### **Maatregel 4: standaard 1 dag per week zelf brengen en halen**

*Bevoegd gezag: college. Wijziging aanvraagformulier en werkprocessen.*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 11 (standaard 1 dag per week zelf brengen en halen mogelijk maken).

Van ouders aan wie taxivervoer wordt toegekend, verwacht het college dat zij de leerling standaard één dag per week naar school brengen en weer ophalen. Dit is een uitwerking van bepalingen over de eigen verantwoordelijkheid van ouders in zowel de wet als de verordening.

Ouders die aantonen dat zij door omstandigheden geheel niet kunnen brengen en halen, blijven van deze regel vrijgesteld. Zij moeten daarvoor overtuigende redenen aangeven en deze met bewijzen (bijv. een verklaring van de werkgever over werktijden) onderbouwen.



Uit andere gemeenten is bekend dat veel ouders kiezen om hun kind op woensdag of op vrijdag zelf te brengen en halen. Hierdoor neemt op deze dagen de betrouwbaarheid van de planning toe en kunnen soms andere routes worden gemaakt, waardoor een heel busje wordt vrijgespeeld.

Als alle ouders op dezelfde dag van de week zelf zouden rijden, zouden er netto 20% minder reizigerskilometers gereden worden. De ervaring in andere gemeenten is dat veel ouders kiezen voor zelf rijden op woensdagen en vrijdagen. Op basis hiervan zal de besparing tussen de 5% en 10% kunnen liggen.

#### **Maatregel 5: Standaard ov of e-bike voor VSO-scholieren**

*Bevoegd gezag: college. Wijziging aanvraagformulier.*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 10 (bekostiging vervoer naar VSO-scholen)

Bij de beoordeling van aanvragen leerlingenvervoer naar VSO-scholen gaat het college openbaar vervoer (of fiets) als expliciet uitgangspunt hanteren. In het aanvraagformulier wordt voor leerlingen die naar VSO-scholen gaan niet langer de keuze geboden: "Wilt u taxivervoer, openbaar vervoer, fietsvergoeding of een e-bike aanvragen?" De optie taxivervoer wordt uit deze lijst verwijderd.

Als ouders redenen hebben waarom de leerling toch met taxivervoer naar de VSO-school zou moeten reizen, kan altijd maatwerk worden geleverd.

Besparingen treden op als de keuzes van ouders hierdoor worden gestuurd richting het aanvragen van openbaar vervoer in plaats van taxi. Afhankelijk van de keuzes van ouders van Doesburgse VSO-leerlingen kan de maatregel leiden tot een theoretische besparing van 140.000 euro (als alle VSO-leerlingen met taxivervoer overstappen op ov) of tot theoretische meerkosten van 11.000 euro (als geen enkele leerling overstapt en er meer ov-bekostiging wordt gegeven, aan ouders die tot zover het vervoer op eigen kosten regelen). Vermoedelijk zal het netto-effect op de uitgaven bescheiden zijn, zeker in de eerste jaren.

#### **Maatregel 6: Stimuleren van carpoolen naar school met 50% bonus**

*Bevoegd gezag: college. Administratieve aanpassingen.*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 12 (stimuleren van carpoolen mogelijk maken)

Een beleidsregel wordt toegevoegd waarmee ouders een bonus van 50% krijgen op de km-vergoeding voor elke extra leerling uit een ander gezin die ze naar school en terug naar huis meenemen. Voor de betreffende leerlingen moet dan wel aanspraak bestaan op aangepast vervoer.

Bij een school op 10 kilometer afstand is de km-vergoeding voor het vervoer van een leerling in de meeste gevallen € 1.840 per schooljaar. Ouders kunnen in dit geval € 920 per jaar verdienen door een extra kind mee te nemen, € 1.840 door twee extra kinderen mee te nemen, etc.



Deze maatregelen levert een netto besparing op van circa € 5.900 per leerling die gaat carpoolen. Hoeveel ouders zullen kiezen voor carpoolen is vooraf niet in te schatten.

NB: De spelregels en werkwijze voor deze bonus moeten nog worden uitgewerkt. Daarom wordt de maatregel nog niet genoemd in de brief aan ouders, die net als dit plan van aanpak is bijgevoegd bij het collegeadvies en raadsadvies. Zodra de maatregel voldoende is uitgewerkt, wordt hierover actief met ouders gecommuniceerd.

### **Maatregel 7: Technische wijzigingen beleidsregels**

*Bevoegdheid: college.*

In de beleidsregels worden verschillende technische wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste daarvan zijn:

- De overgangsregeling in de beleidsregel XX (Aanvullende beleidsregels leerlingenvervoer 2021) is bij de aanvragen voor het huidige schooljaar op geen enkele leerling meer van toepassing. Omdat de regeling alleen geldt voor leerlingen die onafgebroken sinds 2021 dezelfde voorziening hadden, kan deze nu worden verwijderd.
- Doesburg heeft nog geen beleidsregels m.b.t. vervoer naar taalklas. Dit is doorgaans ook niet nodig omdat er een taalklas is bij de Horizon. Bij onverwacht grote instroom kan het echter voorkomen dat enkele leerlingen toch naar andere scholen moeten voor dit onderwijs, waardoor een vervoervoorziening nodig zou zijn. Dit is bij deze geregeld (beleidsregel XX nieuwe nummering)
- De beleidsregels bevatten nog geen uitwerking van het criterium “Begeleiding onmogelijk of ernstige benadeling” (kortweg: ernstige benadeling, zie artikelen 10 en 18 van de verordening, beide lid 1 onder c). Ouders die aantonen dat zij een leerling niet kunnen brengen en halen terwijl de leerling dat wel nodig heeft, maken op basis van dit artikel aanspraak op taxivervoer. De beleidsregel maakt concreet hoe de gemeente in de praktijk dergelijke aanvragen beoordeelt.
- De beleidsregels over toekenning van de e-bike zijn verduidelijkt en voorzien van extra waarborgen.
- De beleidsregels worden “beleidsregels en nadere regels” onder voorbehoud van wijziging van artikel 22 van de verordening. Dit voorkomt discussies over de vraag of het college wel bevoegd is om in de beleidsregels een specifieke invulling te geven aan begrippen uit de verordening, bijvoorbeeld bij ernstige benadeling (zie hieronder). Tevens kan het college met nadere regels de te indexeren bedragen vaststellen (vergoedingen per kilometer voor auto en fiets, drempelbedrag, drempelinkomen, inkomensafhankelijke eigen bijdrage) zodat hiervoor niet jaarlijks de verordening hoeft te worden aangepast.

### **Maatregel 9: Verhoging leeftijdsgrens zelfstandig reizen naar 11 jaar**

*Bevoegd gezag: gemeenteraad. Wijziging verordening, artikel 11.*

Volgens de verordening worden leerlingen geacht vanaf 9 jaar zelfstandig naar school te reizen. Doordat de verordening een peildatum gebruikt voor het bepalen van de leeftijd, betekent dit





feitelijk dat leerlingen in de bovenbouw van het basisonderwijs worden geacht zelfstandig naar school te lopen, te fietsen of met bus en trein te gaan.

Deze leeftijdsgrens is vastgesteld in de eerste modelverordening van de VNG in 1987. Feitelijk is het inmiddels zo dat leerlingen in het basisonderwijs bijna alleen nog zelfstandig naar school reizen als ze vlakbij de school wonen en geen gevaarlijke kruisingen hoeven over te steken. Pas in de laatste klas van de basisschool gaan sommige leerlingen zelfstandig fietsen.

Taxivervoer wordt hoofdzakelijk toegekend als de leerling door een beperking niet zelfstandig naar school kan reizen. Dit is pas aan de orde als de leerling boven de leeftijdsgrens komt: alle jonge kinderen worden immers gebracht en gehaald. De verhoging van de leeftijdsgrens leidt ertoe dat meer ouders (namelijk ook van 9- en 10-jarige ouders) geacht worden hun kind te brengen en halen.

Sommige van die ouders zullen vervolgens een beroep doen op ernstige benadeling: het brengen en halen van de leerling kan immers niet in alle gevallen redelijkerwijs van ouders verwacht worden. Bijvoorbeeld vanwege een lange reistijd voor de begeleider, of vanwege omstandigheden van het gezin. Welk deel van de ouders op deze grond taxivervoer krijgt toegekend, is vooraf niet te zeggen.

De gemeenten Roerdalen, Krimpenerwaard, Best, Oude IJsselstreek, West Betuwe, De Fryske Marren, Dordrecht, Voorst en Buren hanteren de leeftijdsgrens van 11 jaar; sommige van deze gemeenten doen dat al sinds 2014 of langer.

Schatting financiële impact: 9- en 10-jarigen vormen dit schooljaar circa 20% van de populatie (14 van de 70 leerlingen met taxivervoer) en ook circa 20% van de vervoerskosten. Onbekend is welk deel van de betreffende gezinnen alsnog taxivervoer zouden behouden door een beroep op ernstige benadeling.

#### **Maatregel 10: bekostiging vervoer naar VSO-scholen**

*Bevoegd gezag: gemeenteraad. Wijziging verordening, nieuw artikel 16 bis.*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 5 (standaard ov of e-bike voor VSO-scholieren)

Met de verordening leerlingenvervoer 2014 is de bekostiging van vervoer naar alle vormen van voortgezet onderwijs drastisch ingeperkt. Vervoer wordt sindsdien alleen bekostigd voor scholieren die door een beperking niet zelfstandig naar school kunnen reizen (dit betreft momenteel circa 20 leerlingen). Als een leerling zelfstandig naar school kan reizen met openbaar vervoer (ov) moeten ouders het vervoer zelf betalen.

Dit betekent in de praktijk dat ouders van Doesburgse VSO-leerlingen voor de keuze staan om voor hun kind een ov-abonnement te betalen met jaarlijkse kosten van 909 euro (alleen bus) of € 1.506 (inclusief treinen van Breng) of meer (inclusief NS-abonnement) of hun kind zelf te brengen of te laten fietsen. Het alternatief is dat ouders aan school een verklaring vragen dat hun kind niet



zelfstandig en niet onder begeleiding met ov naar school kan. Met die verklaring kan taxivervoer worden aangevraagd en dit is voor ouders gratis.

Veel gemeenten (onder andere Arnhem, Duiven en Westervoort) hebben net als Doesburg in 2014/2015 bekostiging van zelfstandig reizen naar voortgezet onderwijs afgeschaft, maar hebben in de jaren daarna de bekostiging toch opnieuw ingevoerd voor VSO-scholieren, omdat een steeds groter aantal VSO-scholieren taxivervoer toegekend kreeg, op basis van een schoolverklaring.

Door ov naar VSO-scholen te bekostigen creëert de gemeente een gelijk speelveld: ouders kunnen kiezen tussen openbaar vervoer en taxivervoer en beide zijn voor de ouders kosteloos (ouders kunnen ook kiezen voor eenmalige bekostiging van een e-bike, of voor vergoeding van fietskosten). Dit neemt voor ouders de financiële drempel weg om met de leerling te gaan oefenen met zelfstandig reizen met ov.

Bekostiging van ov voor alleen VSO-scholieren kan bij eerste beschouwing worden gezien als oneerlijk voor leerlingen die naar reguliere middelbare (VO-) scholen gaan, omdat zij deze bekostiging niet krijgen. Deze ongelijkheid is te verdedigen doordat bijna alle VSO-scholen verder weg liggen dan de dichtstbijzijnde VO-school (in Dieren).

Voor elke leerling die door deze maatregel overstapt van taxi naar ov nemen de netto kosten voor de gemeente af met gemiddeld circa € 4.500 euro per jaar.

**Maatregel 11: standaard 1 dag per week zelf brengen en halen mogelijk maken**

*Bevoegd gezag: gemeenteraad. Wijziging verordening, artikel 2 (de door het college noodzakelijk te achten vervoervoorziening), artikel 13 (aangepast vervoer naar primair onderwijs) en 18 (aangepast vervoer naar voortgezet onderwijs).*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 4 (standaard 1 dag per week zelf brengen en halen).

De verordening bevat al een bepaling over de verantwoordelijkheid van de ouders voor het schoolgaan van de leerling. Om het uitgangspunt van zelf één dag per week rijden goed te verankeren is het wenselijk om de verordening op drie punten te wijzigen.

In artikel 2, dat in algemene zin bepaalt dat het college voorzieningen toekent aan ouders die dit nodig hebben, wordt met een extra lid expliciet gemaakt dat het college let op de mogelijkheden die ouders hebben om hun kind zelf te brengen en halen. Deze bepaling geeft een concrete invulling aan artikel 4 lid 4 van de WPO en WEC: "De regeling houdt rekening met de van ouders redelijkerwijs te vergen inzet en voorziet erin dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is [...]".

Artikel 13 en 18 bepalen voor primair en voortgezet onderwijs in welke situaties er aanspraak is op taxivervoer ('aangepast vervoer'). In deze artikelen wordt concreet gemaakt dat ouders alleen een voorziening krijgen voor zover ze hun kind niet redelijkerwijs zelf kunnen brengen en halen.



In maatregel 4 is al beschreven dat het college deze bepaling in de verordening toepast door van ouders te verlangen dat zij tenminste één dag zelf het vervoer verzorgen (en daarvoor een km-vergoeding ontvangen); als ouders aangeven dat zij dit niet kunnen, moeten zij dit naar het college toe onderbouwen.

**Maatregel 12: Stimuleren van carpoolen naar school mogelijk maken**

*Bevoegd gezag: gemeenteraad. Wijziging verordening, artikel 134 (primair onderwijs) en 19 (voortgezet onderwijs).*

Deze maatregel hangt samen met maatregel 6 (stimuleren van carpoolen met 50% bonus)

Vaak kunnen ouders één dag in de week hun kind zelf naar school brengen, of iemand in hun netwerk vinden die dit voor hen wil doen. Ouders die van taxivervoer gebruik maken ontmoeten elkaar straks op de opstapplaats; het is denkbaar dat ze met elkaar oplossingen gaan verzinnen om met een groepje ouders een groepje kinderen zelf naar school te brengen.

Er is nu echter geen regeling die dit faciliteert, sterker nog: de verordening verbiedt uitbetaling van meer dan eenmaal de km-vergoeding als meerdere leerlingen gezamenlijk worden gebracht. De gedachte daarachter is dat de auto maar één keer rijdt. Dat is een correct uitgangspunt, maar het stimuleert ouders niet om hun kinderen in het vervoer te bundelen.

De maatregel 'stimuleren van carpoolen' wordt met wijziging van de verordening mogelijk gemaakt.

Bekostiging van eigen vervoer (km-vergoeding) is voor de gemeente goedkoper dan taxivervoer. Vooraf is niet te voorspellen hoeveel ouders zullen gaan carpoolen, voor hoeveel dagen per week. Daardoor is vooraf geen effect op de uitgaven te bepalen.

**Maatregel 12: Technische wijzigingen verordening**

*Bevoegd gezag: gemeenteraad. Wijziging verordening.*

- Artikel 9 lid 3 bepaalt nu dat vervoer wordt bekostigd naar de dichtstbijzijnde SBO-school binnen het samenwerkingsverband. In de praktijk zou dit betekenen dat op SBO aangewezen leerlingen allemaal naar SBO SAM in Doetinchem zouden moeten gaan, terwijl er in Dieren een SBO-school is (Sterrenbos) die dichterbij is, beter bereikbaar en voor bijna alle kinderen passend. Er is geen reden voor een leerling om binnen het samenwerkingsverband te blijven; de scholen en het samenwerkingsverband zelf letten hier in hun verwijzing ook niet op.
- Het is wenselijk dat het college de mogelijkheid krijgt om nadere regels te stellen over de bepalingen in de verordening leerlingenvervoer. Dit voorkomt discussies over de vraag of het college wel bevoegd is om in de beleidsregels een specifieke invulling te geven aan begrippen uit de verordening, bijvoorbeeld bij ernstige benadeling (zie hieronder). Tevens kan het college met nadere regels de te indexeren bedragen vaststellen (vergoedingen per kilometer voor auto en fiets, drempelbedrag, drempelinkomen, inkomensafhankelijke eigen bijdrage) zodat hiervoor niet jaarlijks de verordening hoeft te worden aangepast.



**GEMEENTE  
DOESBURG**