

Position Paper leerlingenvervoer

Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Gemeenten zijn sindsdien verplicht een regeling vast te stellen op basis waarvan ouders van leerlingen - onder bepaalde voorwaarden - aanspraak kunnen maken op bekostiging van de vervoerkosten van en naar school. De VNG heeft voor de genoemde regeling een model opgesteld: de Modelverordening leerlingenvervoer.¹ Al 35 jaar worden kinderen dagelijks naar scholen gebracht. De drive van chauffeurs, vervoersbedrijven, gemeenten, scholen en samenwerkingsverbanden heb ik vanuit mijn rol als leerkracht, schoolleider, beleidsadviseur bij de VNG en als bestuurder van het samenwerkingsverband meermaals ervaren. Al is mijn ervaring dat het onderwerp altijd besproken wordt op het scherpst van de snede.

De verwachtingen van scholen (regulier en speciaal), ouders en gemeenten zijn bij voorbaat uiteenlopend. Scholen verwachten dat er met een toelaatbaarheidsverklaring automatisch vervoer komt. De vraag over zelfstandig vervoer wordt door ouders totaal niet begrepen, aangezien de verwijzende school altijd over het vervoer als automatisme, vanzelfsprekendheid of 'recht' gesproken. De gemeentelijke verordening is bij het onderwijsveld nauwelijks bekend. Gemeenten worden daarbij voor een voldongen feit geplaatst, afstemming en communicatie zijn terreinen waar winst valt te behalen. In meerdere regio's waaronder de Meierij, zijn er specifieke afspraken gemaakt tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden welke de kinderen in de regio ten goede komen.

Op dit moment worden er knelpunten genoemd in het leerlingenvervoer, o.a. tekort aan chauffeurs, reistijden enz. Al 35 jaar zijn het kwetsbare leerlingen die worden vervoerd naar speciale scholen. Juist voor deze kinderen is het reizen in groepjes vaak al zwaar. Die keuze hebben we toentertijd gemaakt door speciale scholen te segregeren als voorzieningen binnen een regio. Vaak werd in meer geld de oplossing gezien voor de problemen, maar daarmee neem je de knelpunten niet weg. Optimalisatie van de huidige situatie kunnen m.i. op twee onderdelen gevonden worden.

1. Thuisnabij onderwijs voor zoveel mogelijk leerlingen
2. Afstemming gemeenten en samenwerkingsverbanden

1. Thuisnabij onderwijs voor zoveel mogelijk leerlingen

Met de komst van passend onderwijs is er binnen de Meierij een diversiteit van thuisnabije arrangementen ontstaan binnen reguliere scholen, waarbij clustering in groepen mogelijk is. Gevolg daarvan is een flinke daling binnen het PO van het aantal SBO-leerlingen, momenteel nog maar 0,3%, 1,7% lager dan het landelijk percentage van 2,0%. Het verwijzingspercentage naar het SO ligt ongeveer op het landelijk gemiddelde van 2,1%.

Hoewel het verwijzingspercentage binnen regio's verschilt, wordt geconstateerd dat, vergeleken met de situatie in 2014, ongeveer 600 leerlingen thuisnabij onderwijs volgen. Wij geloven erin dat met

¹ <https://vng.nl/artikelen/leerlingenvervoer>

geclusterd aanbod binnen een reguliere omgeving (bij ons 'groepsarrangementen) een groot deel van de oplossing ligt. Hiermee is de druk op de vervoerders in de regio ook afgenomen.

Het ministerie heeft de ambitie ook uitgesproken naar inclusiever onderwijs in 2035. Het stimuleren en concretiseren en faciliteren van deze route maakt dat kinderen meer thuisnabij naar school gaan en minder gebruik hoeven te maken van het leerlingenvervoer.

2. Afstemming gemeenten en samenwerkingsverbanden

In de nieuwe modelverordening van de VNG², welke in 2020 is vastgesteld, worden gemeenten opgeroepen om in het jaarlijkse overleg met samenwerkingsverbanden passend onderwijs structureel het leerlingenvervoer te bespreken. In onze eigen regio is dit m.n. op de agenda gekomen door inbreng vanuit het samenwerkingsverband, los daarvan zijn de uitkomsten goed voor kinderen. Het vraagt om specifiek overleg om tot maatwerkafspraken. Het afbouwen van het SBO heeft geleid tot tijdelijke voorzieningen binnen reguliere scholen. In goed overleg is besloten dat gemeenten het vervoer hiernaartoe ook vergoeden (waarbij het afstandscriterium en het streven zelfstandig vervoer overeind blijven). Een unieke afwijking van de modelverordening. Specifiek hebben wij met 7 samenwerkende gemeenten de volgende afspraken kunnen maken.

1. Passend onderwijs de Meierij staat voor onderwijs **zo dicht mogelijk bij huis en zo licht mogelijk** van aard (bij voorkeur tijdelijk), waarbij geldt regulier waar het kan en speciaal als het nodig is. Dit geldt voor zowel de onderwijsvoorziening als voor extra ondersteuning in de vorm van een (groeps-) arrangement.
2. **Zelfredzaamheid** wordt gestimuleerd, zowel van het kind/de jongere als van ouders/verzorgers. Binnen de regio kijken we naar wat kinderen zelf kunnen in plaats van wat ze niet kunnen, ook binnen het leerlingenvervoer. Bij de vormgeving van een arrangement wordt dit uitgangspunt al meegenomen in de besprekingen.
3. Bij de toekenning van een arrangement geldt dat vanuit betrokkenen (onderwijs, ouders, gemeenten en van toepassing zijnde experts/jeugdhulp) **zwaarwegende argumenten** bestaan om voor een arrangement te kiezen. De ambtenaar leerlingenvervoer wordt vroegtijdig in het traject betrokken door het samenwerkingsverband, zodat aanvragen die afwijken van de vigerende verordening m.b.t. afstand en regulier versus speciaal, rekening houdend met de afweging tussen individueel en algemeen belang, met argumenten onderbouwd leiden tot **een gezamenlijke conclusie** omtrent de toekenning door de gemeente van het vervoer.
4. Plaatsing in een groepsarrangement of het voldoen aan een afstandscriterium zoals opgenomen in de vervoersverordening betekent dus niet **automatisch toekenning** van aangepast leerlingenvervoer. Als er al sprake is van vervoer, wordt nadrukkelijk verkend in hoeverre dit (zelfstandig) met eigen vervoer of openbaar vervoer kan.
5. Toekenning van maatwerk van leerlingenvervoer naar een (groeps-) arrangement mag niet leiden tot **precedentwerking**. Iedere vervoersaanvraag staat op zichzelf en is met gedegen argumenten onderbouwd.

² <https://vng.nl/nieuws/nieuwe-model-verordening-bekostiging-leerlingenvervoer>

Naast voorbeelden hoe er gezamenlijk invulling gegeven wordt aan de interpretatie van de verordening komt met name het onderdeel van zelfstandigheid naar voren. Dit sluit aan bij een uitvraag in andere regio's waar hierop specifiek beleid is gemaakt.

Voorbeeld

In onze geografisch zeer uitgestrekte regio krijgt leerlingenvervoer uiteraard ook de nodige aandacht. Er zijn natuurlijk de vensters van kostenbeheersing en regeltjes. Maar we hebben een ander venster gekozen als insteek. We hebben onlangs een werkgroep gevormd met gemeenten/RBL/scholen en deze heeft als 'missie': hoe kunnen we de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van leerlingen helpen vergroten? We willen meer verbinding maken tussen de noodzaak tot reizen en het ontwikkelperspectiefplan van de kinderen. Zo haakt deze voor ons mooi aan bij meer inclusief.

Ook wij herkennen met een goede infrastructuur van overleggen en aangepaste verordeningen de uitdagingen die er liggen. De worsteling rondom afstand, kosten, ondersteuningsbehoefte van kinderen en mogelijkheden voor ouders/kinderen om zelfstandig te reizen.

Afsluitend is de kern van ons betoog, dat de weg naar inclusie, de vraag en de druk op het leerlingenvervoer doet afnemen. Daar moeten we voor gaan!

In het hier en nu zien wij onze eigen regio als goed voorbeeld hoe afspraken tussen gemeenten en het samenwerkingsverband zo optimaal mogelijk worden in gevuld. Het is een publieke voorziening, waar kwetsbare kinderen dagelijks in vervoerd worden. In die 35 jaar hebben we geleerd dat de weg naar inclusie de beste weg is, zo zijn de aantallen in het leerlingenvervoer al drastisch verminderd. Meer nog is deze beweging in het belang van kinderen. Kinderen die niet meer in busjes naar aparte voorzieningen hoeven, maar welkom zijn op de school in de buurt en daar passend onderwijsaanbod krijgen. Daar moet het volgens mij over gaan.