

Beleidsnota leerlingenvervoer gemeente Oss

Datum 16 december 2015

1. Inleiding

Er zijn twee redenen waarom het leerlingenvervoerbeleid aandacht vraagt. De eerste is de afloop van het huidige contract met vervoerders waardoor een nieuwe aanbesteding nodig is voor het schooljaar '16/'17 en verder. De tweede zijn de wetswijzigingen met de komst van passend onderwijs. Hierdoor is aanpassing nodig van de verordening voor het leerlingenvervoer. Afgelopen maanden zijn bij ouders¹, scholen, de Wmo-raad en politiek partijen ideeën, wensen en standpunten opgehaald over de toekomst van het Osse leerlingenvervoer. Deze beleidsnota is de weergave daarvan. Eerst volgt een kort overzicht met kerngegevens van het huidige Osse leerlingenvervoer. Vervolgens beschrijven we de beleidsuitgangspunten en stellen we drie veranderingen voor. Daarna volgt het financieel overzicht. Tot slot schetsen we het vervolgproces.

2. Enkele kerngegevens

Op peildatum 1 december 2015 maakten er 404 Osse leerlingen gebruik van het leerlingenvervoer (tabel 1). Zij worden naar 46 verschillende schoollocaties vervoerd waarvan 11 in Oss en 35 buiten Oss. Het merendeel betreft aangepast vervoer: afgerond 79%. Dit is vervoer per taxi(bus). De kosten voor het leerlingenvervoer bedragen voor Oss in 2015 bijna € 1.500.000,-. Dit is inclusief gymvervoer waar jaarlijks afgerond € 80.000,- voor is begroot.² Afgelopen schooljaren blijken er tijdens het schooljaar circa 40 nieuwe leerlingen in te stromen waardoor het jaarlijks totaal te vervoeren leerlingen rond de 430 schommelt.

Tabel 1: Verdeling en begeleiding leerlingenvervoer naar soort per 1 december 2015

	Aantal	Percentage	Aantal kinderen met begeleiding
Fiets	23	5%	20
Openbaar vervoer	31	8%	7
Aangepast vervoer	319	79%	4
Eigen vervoer	31	8%	5
Totaal	404	100%	34

3. Beleidsuitgangspunten

De tevredenheid onder ouders over het huidige leerlingenvervoer is goed. Gemiddeld geven zij een 7,3 als rapportcijfer. Ook het aantal bezwaarschriften valt mee; 2 op een totaal van minstens 404 aanvragen voor schooljaar '15/'16. Deze indicaties geven aan dat het leerlingenvervoer in de basis goed is en dat de uitgangspunten die de raad in 2011 vaststelde, nog passend zijn. Niettemin blijkt uit de bijeenkomsten met ouders, scholen, de Wmo-raad en politieke partijen dat er op onderdelen aanpassingen wenselijk zijn. In de navolgende paragraaf beschrijven we de uitgangspunten die niet veranderen. In de paragraaf daarna volgen enkele voorstellen voor verandering.

¹ Met 'ouders' bedoelen we uiteraard ook verzorgers en voogden van kinderen.

² Gymvervoer is vervoer van basisschoolleerlingen naar een gymlocatie die niet dicht bij school ligt. Dit is een ander type vervoer met een ander wettelijk kader. Dit laten we hier verder buiten beschouwing. In de aanbesteding voor het leerlingenvervoer nemen we dit wel als apart onderdeel mee.

3.1 Wat verandert er niet

De volgende uitgangspunten voor het leerlingenvervoerbeleid veranderen niet.

- Ouders primair verantwoordelijk Ouders zijn primair verantwoordelijk voor de opvoeding en vervoer van hun kind(eren) naar school. Leerlingenvervoer is alleen bedoeld als ondersteuning wanneer de beperkingen van het kind of gezinssituatie daar aanleiding toe geven.
- Maximale reistijd De maximale reistijd bedraagt 60 minuten tussen thuis en school. Dit blijft en is in lijn met de wens van de politieke partijen, het advies van de Wmo-raad en van ouders. Hoewel in de praktijk voor verre bestemmingen (bijvoorbeeld Arnhem of Heeze) 60 minuten vaak moeilijk of niet haalbaar is vanwege verkeersdrukte of files, blijft het streven 60 minuten. Bij handhaving hiervan houden we rekening met de bijzondere omstandigheid van verre bestemmingen.
- Maatwerk voor kind en gezin Maatwerk houdt voor het leerlingenvervoer het volgende in:
 - Aangepast vervoer wanneer nodig (bijv. rolstoelvervoer of taxibus);
 - Begeleiding wanneer nodig;
 - Mogelijkheid inzet van eigen vervoer.
 Bij maatwerk hoort ook onderzoek naar de vraag of andere hulpmiddelen en voorzieningen een bijdrage kunnen leveren aan vergroting van de zelfstandigheid van het kind en gezin.
- Stimuleren zelfredzaamheid Ook stimulering van zelfredzaamheid blijft een uitgangspunt. De invulling hiervan zetten we voort. Dit houdt in dat indien mogelijk een kind vanaf 9 jaar met de fiets gaat (in principe inclusief begeleiding ouder);
- Eigen bijdrage: Een eigen bijdrage is alleen voor ouders van kinderen die naar het reguliere basisonderwijs gaan (signatuurvervoer) en voor ouders van kinderen in het speciaal basisonderwijs. De eigen bijdrage is inkomensafhankelijk.
- Veiligheid Veiligheid staat binnen het leerlingenvervoer voorop. Dit houdt het volgende in:
 - Verkeersveilig rijden met professionele chauffeurs en met goed, veilig en duurzaam materieel;
 - Sociale veiligheid in de bus inclusief extra begeleiding wanneer nodig.

3.2 Veranderde uitgangspunten

Op drie punten, zo blijkt uit de discussies, zijn er aanpassingen wenselijk, namelijk op flexibiliteit, afstandsgrens en opstapplaatsen. Maatwerk is net als de hierboven benoemde punten een leidend beleidsprincipe. Dit houdt in dat we bij bepaling van de best passende vervoersvorm uitgaan van de belangen van het kind en de gezinssituatie meewegen. Een ander punt dat van belang is om vooraf te benoemen is dat niet alles in regels te vatten is. Er zijn in de praktijk van het leerlingenvervoer situaties denkbaar die 'beredeneerd afwijken' van de regel noodzakelijk maken, bijvoorbeeld na een situatie van huiselijk geweld waarbij onvoorziene gedwongen verhuizing aan de orde is. Voor dit soort zaken is een beroep op de 'hardheidsclausule' in de verordening mogelijk.

Flexibilisering onder voorwaarden

Uit tevredenheidsonderzoek en de discussies blijkt dat een deel van de ouders meer flexibiliteit wenst. Dit betreft de mogelijkheid om het kind op een ander adres dan thuis op te halen of af te zetten, bijvoorbeeld een oppasadres, buitenschoolse opvang of een voorziening voor behandeling of zorg (fysiotherapie, psychotherapie, etc.). We gaan deze flexibiliteit onder uitdrukkelijke voorwaarden toestaan. Dit betreft in de eerste plaats dat het planbaar en structureel moet zijn. De tweede voorwaarde betreft de maximale reistijd. De grens van 60 minuten mag niet overschreden worden. De derde voorwaarde is dat het niet tot meerkosten mag leiden.

Afstandsgrens voor speciaal basisonderwijs van drie naar zes kilometer

Om in aanmerking te komen voor het leerlingenvervoer geldt voor leerlingen die naar het speciaal basisonderwijs (sba) gaan nu nog een grens van drie kilometer tussen thuis en school. De afstandsgrens voor dit type onderwijs wordt verhoogd naar zes kilometer. Ouders die binnen een straal van zes kilometer van school wonen, zullen net als ouders voor reguliere basisscholen zelf hun kinderen naar school brengen en hen zo ook vaardigheden als verkeerdeelnemer aanleren. Voor alle overige onderwijssoorten en richtingen veranderen de afstandsgrenzen niet. Die stonden al op het wettelijk maximum van zes kilometer. Voor gehandicapte kinderen³ gelden bovendien geen afstandsgrenzen.

Opstapplaatsen instellen om ongelijkheid weg te werken en onderzoek naar meer mogelijkheden

Opstapplaatsen zijn vooraf afgesproken verzamelplaatsen op maximaal 1 kilometer van huis waar kinderen naar toelopen en de (taxi)bus hen ophaalt. De reden waarom we opstapplaatsen instellen valt in twee delen uiteen. In de eerste plaats betreft het 'harmonisering'. Voor leerlingen uit de kernen Ravenstein en Herpen die naar het Baken gaan (speciaal basisonderwijs –sba–) bestaan nu al opstapplaatsen. Voor de leerlingen van dezelfde school die in Lith en Geffen wonen, bestaan geen opstapplaatsen. Deze kernen zijn later bij Oss gekomen. Er is sprake van een zekere ongelijkheid. Daarom willen we dit harmoniseren en ook voor de Lithse en Geffens leerlingen die naar het Baken gaan, opstapplaatsen instellen.

In de tweede plaats is het instellen van opstapplaatsen een manier om zoveel mogelijk de gangbare situatie te volgen. Net als kinderen die naar een gewone basisschool lopen, kunnen kinderen die met de (taxi)bus gaan naar een opstapplaats lopen, mits het kan en hun beperking het toelaat. Dit draagt voor kinderen bij aan het aanleren van vaardigheden als verkeerdeelnemer. Opstapplaatsen creëren tevens een kans tot ontmoeting en contact tussen ouders. We gaan onderzoeken op welke plekken opstapplaatsen in te stellen zijn. De absolute voorwaarde voor sowieso alle opstapplaatsen is dat deze veilig moeten zijn.

4. Financieel overzicht

Het leerlingenvervoer is voor gemeenten een wettelijke verplichting waarvoor zij een bedrag ontvangen vanuit het gemeentefonds. In totaal heeft Oss voor 2015 een bedrag begroot van bijna € 1.500.000,-. Er is door de raad in 2011 bewust gekozen om niet op het leerlingenvervoer te bezuinigen.

Sommige veranderde uitgangspunten zullen een beperkte besparing opleveren terwijl andere een kleine investering vragen. Alles bij elkaar verwachten we dat deze tegen elkaar wegvallen en het begrootte bedrag komende jaren hetzelfde blijft.

³ Hier bedoelen we het begrip zoals dat in de wet staat. Dit zijn leerlingen met een structurele lichamelijke, verstandelijke, zintuiglijke of psychische handicap. Het merendeel van leerlingen binnen het speciaal onderwijs is gehandicapt.

Raming leerlingenvervoer

Raming	2015	2016	2017	2018
<i>Inkomsten</i>				
Begroting totaal	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000
<i>Uitgaven</i>				
Leerlingenvervoer	€ 1.420.000	€ 1.420.000	€ 1.420.000	€ 1.420.000
Gymvervoer	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
Totaal	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000	€ 1.500.000

Het gemiddeld vervoersbedrag per leerling per jaar, exclusief gymvervoer, bedraagt in 2013 voor Oss € 2.861,-. Dit komt nagenoeg overeen met het landelijk gemiddelde dat € 2.900,- bedraagt (tabel 2). Een jaar later bedraagt dit bedrag voor Oss € 3.269,-, beduidend hoger. Landelijk is het voor 2014 niet bekend, maar de verwachting is dat het Osse gemiddelde er boven ligt. Een combinatie van factoren veroorzaakt dit. De afstanden in Oss tussen de kernen zijn al relatief groot. Dit wil zeggen dat kinderen al over een grotere afstand vervoerd worden binnen de gemeente zelf. Met de komst van Geffen nam het aantal van deze kinderen toe. De kosten die eerst nog door Maasdonk werden betaald, zijn nu voor gemeente Oss. Daarnaast zijn er enkele scholen bij gekomen buiten Oss die op grotere afstand liggen zoals in Arnhem.

Tabel 2: Gemiddeld bedrag per leerling per jaar voor het leerlingenvervoer (excl. gymvervoer)

Oss 2013	Landelijk 2013
€ 2.861,-	€ 2.900,-
Oss 2014	Landelijk 2014
€ 3.269,-	Niet bekend

5. Stimulering innovatie

Binnen het sociale domein stimuleert gemeente Oss innovatieve ideeën en vernieuwing. Dit geldt ook voor het leerlingenvervoer. Wanneer partijen zich met innovatieve ideeën melden, is een beroep op het Osse *Innovatiefonds sociaal domein* mogelijk.

6. Vervolg

Nadat de gemeenteraad deze beleidsnota heeft vastgesteld, worden de punten uitgewerkt in het aanbestedingsbestek (februari 2016) en in de nieuwe verordening voor het leerlingenvervoer (vaststelling door de gemeenteraad uiterlijk in april 2016). Met ingang van het nieuwe schooljaar '16/'17 start de nieuwe contractperiode voor de vervoerders.