

BIJLAGE VRAAGSTUK KILOMETERGREN斯 VERORDENING LEERLINGENVERVOER

Situatie

In de kadernota en meerjarenbegroting is een besparing opgenomen door aanpassing van het beleid voor leerlingenvervoer. De aanpassing zit in het oprekken van de grens van recht op leerlingenvervoer van 2 kilometer (wat al jaren in Den Helder wordt aangehouden) naar 6 kilometer (wat de uiterste wettelijke norm is). Gemeenten mogen afwijken van de wettelijke norm, ten gunste van de inwoner, maar dat hoeft niet. Wettelijk gezien mag er binnen 1 schoolsoort geen combinatie met het afstandscriterium en leeftijd worden gemaakt. Wel mag per schoolsoort een verschillend afstandscriterium worden gehanteerd. Voor kinderen met een structurele handicap die daardoor geen gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken mag geen afstandsgrens worden gehanteerd.

Uitdagingen en directe consequenties

- Het oprekken van de grens naar 6 kilometer heeft een maatschappelijke impact; het komt erop neer dat alle kinderen vanaf de leeftijd van 4 jaar wonende in de stad Den Helder (alle wijken) geen recht op vervoer meer hebben, de kinderen uit Julianadorp wel.
- Mocht deze aanpassing worden ingezet dan zal dat voor 2024 en een goed deel van 2025 geen besparing opleveren. Bij vaststelling van de verordening zal deze voor schooljaar 2024-2025 ingaan. Juridisch wordt er dan een overgangsrecht in opgenomen, omdat de maatregel een nadelig effect op de inwoner heeft. De huidige gebruikers behouden het recht totdat zelfstandig wordt gereisd of er uitstroom is naar vervolgonderwijs. Voor nieuwe gebruikers geldt de nieuwe verordening dan vanaf schooljaar 2025-2026. De besparing zal dus vanaf najaar 2025 worden geleidelijk worden ingezet.

Alternatieven

- Scenario's met oprekken van de grens van het recht op vervoer naar 3, 4 of 5 kilometer zijn onderzocht. Maar daarmee krijg je een heel rare te hanteren grens die dwars door de stad of straten loopt en dus niet werkbaar is.
- Ook is overwogen om een kilometerbepaling geheel los te laten en vervoer dus altijd maatwerk te maken. Dit kan echter niet aangezien leerlingenvervoer een claimgerichte verordening is en je dus een kilometergrens moet hanteren. Daarnaast heeft Arnhem dit wel geprobeerd, wat tot onrechtmatige en oneigenlijke situaties heeft geleid en te weinig houvast geeft voor de beoordeling van een aanvraag.

Argumenten aanpassen kilometer grens naar 6 kilometer of bij 2 kilometer laten

	Aanpassen naar 6 km	Grens bij 2 km laten
Wettelijk/politiek perspectief	Landelijk gezien hanteren de meeste gemeenten de 6 kilometer grens. Den Helder en enkele andere steden wijken hiervan af (Amsterdam, Groningen, Enschede, Sittard).	<ul style="list-style-type: none">- Het kan maatschappelijk gevoelig liggen om te besluiten de grens naar 6 kilometer te verleggen- Ouders kiezen er niet voor dat het kind naar SBO moet en dus niet naar een school in de wijk kan gaan, dit is ook het argument wat onder meer Amsterdam, Groningen en Enschede heeft doen besluiten de kilometergrens op 2 of 3 kilometer te stellen
Financieel perspectief	<ul style="list-style-type: none">- De beheersmaatregel uit de kadernota en meerjaren begroting wordt deels gehaald	<ul style="list-style-type: none">- De uitgaven blijven dezelfde lijn volgen als afgelopen jaren- Het aantal gebruikers daalt door actief procesregie

	<ul style="list-style-type: none"> - ongeveer 70 kinderen die nu wel in vervoer zitten vallen daar dan buiten wat een besparing van ongeveer € 100.000,00 per jaar oplevert. - De besparing wordt ingezet vanaf najaar 2025 voor alleen nieuwe gebruikers. - Vervoerskosten voor ouders stijgen (mogelijk beroep op bijzondere bijstand) 	
Bedrijfsmatig perspectief	<p>De wens om de grens te verleggen naar 6 km leeft al langer in de organisatie. Deze wens kwam voort uit het beheersbaar maken van de kosten. In 2014 en 2018 is echter afgezien van het voorstel de grens naar 6 km te verleggen vanwege de maatschappelijke impact.</p>	<p>Met de verhuizing van de uitvoering naar team Jeugd (2021) zijn al een aantal winsten geboekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eerder werden er meerjarige beschikkingen afgegeven, zonder heronderzoek naar noodzaak - Nu 1-jarige beschikkingen en elk jaar dus heronderzoek en minder leerlingen in vervoer, meer grip, zicht en regie. - De consulent vraagt de casus echt uit en hanteert het principe dat eigen kracht en netwerk altijd voorliggend is. Verder wordt gestuurd op stimulering van eigen kracht. - Toename (succesvolle) trajecten van inzet Mee Op Weg, dus meer kinderen op de fiets <p>("Mee op weg": Mee & de Wering biedt een traject om kinderen zelfstandig te leren fietsen en/of ouders te leren fietsen zodat ze hun kind kunnen brengen of hen te leren het openbaar vervoer te gebruiken.)</p>
Praktisch perspectief	<ul style="list-style-type: none"> - Praktische problemen voor ouders om kinderen zelf te brengen, omdat het ene kind op een reguliere school zit en de andere verder op de SBO, baby's, eigen problematiek van de ouder of geen vervoermiddel tot de beschikking hebben - Praktisch gezien levert een kind op school buiten de wijk problemen op; bijvoorbeeld met de werkuren ploegendienst oid. - Een reguliere school heeft vaak een voorschoolkinderopvang vlakbij school waar het kind heen kan, SBO niet. - Met scholen is af te spreken dat kinderen iets eerder/later gebracht mogen worden. - Leerlingenvervoer aanvragen met als enkelvoudige reden werk is echter geen reden tot afgifte, als de grens wordt verlegd naar 6 kilometer kunnen meer mensen hiermee in de knel komen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Personeelstekort voor de taxi's, hierdoor rooster moeilijk rond of wisselende chauffeurs (Is een landelijk probleem, in DH wel een probleem, maar tot nog toe ook oplosbaar) - Brandstofprijzen en personeelskosten stijgen, dus het wordt duurder voor de gemeente - .

Onderwijskundig perspectief	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt uitgegaan van de zelfstandigheid van kinderen en gezinnen - Risico dat kinderen niet of te laat op school komen 	<ul style="list-style-type: none"> - Vervoer naar onderwijs bevordert de onderwijsdeelname en voorkomt uitval of beroep op een vorm van dagbesteding omdat het niet haalbaar is naar onderwijs te vervoeren
Inhoudelijk perspectief	<ul style="list-style-type: none"> - Het is de verantwoordelijkheid van ouders om kinderen naar school te brengen - Stimuleren eigen kracht ouders/kinderen, stimuleren zelfstandigheid kinderen - Bewegen is gezond - Vaak wordt gezien dat de kinderen ook zelfstandig naar de sportclub gaan of een boodschap doen, dan kunnen ze het ook. Ook ouders reizen naar de stad of dokter. - Activeren van de ouders; het gebruik maken van leerlingenvervoer is door de jaren heen “normaal” geworden. Mogelijk dat ouders hier zelf ook gebruik van hebben gemaakt. - In de taxi zitten is niet ideaal voor kinderen, er is regelmatig sprake van gedoe en ruzies, chauffeurs zijn niet opgeleid om hier mee om te gaan. - Kinderen willen zelfstandig zijn, of gehaald worden door ouders - Als kinderen naar voortgezet (praktijk)onderwijs gaan moeten ze het vervoer ook zelf regelen, het is handig als ze dat daarvoor al hebben geleerd - Door inzet op het vergroten van zelfstandigheid en eigen kracht worden latere aanspraken op WMO en Jeugd mogelijk verminderd. - Maatwerk blijft ook mogelijk in de verordening: als een kind aantoonbaar (op medisch advies of vanuit advies vanuit het Mee op Weg traject) niet in staat is zelfstandig te reizen kan worden afgeweken van de 6 kilometer grens. In plaats van het <u>recht</u> op vervoer boven 2 kilometer wat nu bestaat, heb je met 6 km de <u>mogelijkheid</u> om af te wijken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Veel van de gezinnen hebben geen netwerk. Ouders worden geacht zelf begeleiding te zoeken als het hen niet lukt te brengen. - Het gaat om kinderen die aangewezen zijn op speciaal onderwijs, zij kennen vaak onder meer gedrags-, concentratie- en inzichtstoornissen. Sommigen van hen kunnen nooit zelfstandig aan het verkeer deelnemen, of in ieder geval niet op 9/10/11-jarige leeftijd (of daaronder). - Het verkeer in de binnenstad is druk. Door de stad naar school fietsen is een uitdaging. - Als de kilometer grens wordt verlegt naar 6km maar wel op casusniveau maatwerk wordt geleverd door toch vervoer binnen de 6km te honoreren, geeft dat mogelijk scheve gezichten of de indruk van onrechtmatigheid.