



Anna Paulowna
GEMEENTE

Beleidsdocument leerlingenvervoer gemeente Anna Paulowna September 2010

Inleiding en opzet

Deze notitie is bedoeld om het leerlingenvervoer in de gemeente Anna Paulowna nader onder de loep te nemen en een aantal verbetervoorstellen te doen. De voorstellen in dit document beogen een evenwicht te vinden voor een gebalanceerd toewijzingsbeleid waarin eventuele kostenbesparing in relatie staat tot het waarborgen van de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Uitgangspunt is een bewust toewijzingsbeleid waarbij de verordening als leidraad fungeert maar waarin maatwerk voor deze veelal kwetsbare doelgroep voorop staat en nader wordt uitgewerkt.

Het beleidsdocument is opgesplitst in 3 delen.

In het eerste deel wordt een korte, algemene omschrijving gegeven van wat het leerlingenvervoer precies is en wat het beoogt en komt de bekostiging van het leerlingenvervoer aan de orde. Ook wordt er aangegeven welke mogelijkheden de wet geeft voor volumebeperking in het leerlingenvervoer en hoe deze mogelijkheden worden benut in de gemeente Anna Paulowna. Tot slot wordt er kort ingegaan op de regionale samenwerking.

In het tweede deel wordt de situatie in Anna Paulowna nader onder de loep genomen en wordt er een vergelijking getrokken tussen de toewijzingen aangepast vervoer van de diverse gemeenten in de regio.

In het derde deel tot slot komt een stukje visie aan de orde en worden concrete voorstellen gedaan. Ook wordt er kort ingegaan op de aanstaande fusie met de gemeenten Wieringen, Wieringermeer en Niedorp.

Aan het stuk zijn enkele bijlagen toegevoegd met voor het stuk relevante artikelen.

Inhoudsopgave

Deel 1: Algemene inleiding

- 1.1 Algemeen
- 1.2 Bekostiging
- 1.3 Actuele ontwikkelingen
- 1.4 Volumebeperkende maatregelen
- 1.5: Regionale samenwerking

Deel 2: Situatiebeschrijving gemeente Anna Paulowna

- 2.1: Omschrijving situatie ter plaatse (spreiding scholen, openbaar vervoer, e.d.)
- 2.2: Feiten en cijfers Anna Paulowna
- 2.3: Vergelijking regiogemeenten

Deel 3: Gemeentelijke visie en concrete adviezen

- 3.1: Open normen versus maatwerk
- 3.2: Vrije schoolkeuze op basis van religie of levensovertuiging
- 3.3: Nadere invulling van de verordening
- 3.4: Concrete voorstellen
- 3.5: Fusiepartners

Bijlagen:

- 1. Aanbod indicatiestelling leerlingenvervoer Van Brederode
- 2. Voorbeeld van een rapportage van Van Brederode
- 3. Beschrijving van het 'OV-maatjesproject'
- 4. Lespakket OV4U
- 5. Cursus Leerlingenvervoer voor taxichauffeurs

Deel 1: Algemene inleiding

1.1 Algemeen

Sinds 1987 is het leerlingenvervoer gedecentraliseerd. Hierdoor zijn gemeenten verplicht een verordening leerlingenvervoer vast te stellen en passend vervoer aan te bieden. Op basis van deze verordening kunnen ouders aanspraak maken op een vergoeding van de vervoerskosten van en naar school. Dit is echter wel afhankelijk van bepaalde voorwaarden, en vaak zullen ouders voor een deel moeten bijdragen in de kosten.

De verordening leerlingenvervoer gaat over de bekostiging van een vervoersvoorziening. Het impliciete doel is het effectueren van het recht op onderwijs en de vrijheid van onderwijs. Het expliciete doel van de regeling is het verstrekken van een voorziening. Het is aan de gemeente om te beslissen in welke vorm de voorziening wordt verstrekt.

Het recht op leerlingenvervoer is vastgelegd in drie onderwijswetten: De Wet op het Primair Onderwijs (WPO), de Wet op de Expertise Centra (WEC) en de Wet op het Voortgezet Onderwijs (WVO).

Het leerlingenvervoer heeft betrekking op leerlingen van basisscholen, speciale scholen voor basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs (onderwijs aan dove of slechthorende kinderen, kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden, visueel gehandicapte kinderen, lichamelijk gehandicapte kinderen, kinderen opgenomen in ziekenhuizen, langdurig zieke kinderen, zeer moeilijk lerende kinderen, zeer moeilijk opvoedbare kinderen, kinderen in scholen verbonden aan pedologische instituten, meervoudig gehandicapte kinderen).

Bij het leerlingenvervoer is sprake van gescheiden verantwoordelijkheden. Het Rijk is verantwoordelijk voor het stelsel. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid en de uitvoering. De uitvoering is vastgelegd in de plaatselijke regeling van het leerlingenvervoer (de gemeentelijke verordening).

Individuele gebruikers kunnen bezwaar en beroep aantekenen tegen besluiten van het leerlingenvervoer. De commissie van bezwaar en beroep of de rechter toetst dan of de gemeente haar taak correct heeft uitgevoerd.

Uitgangspunt is overigens wel dat de verantwoordelijkheid voor het bezoeken van de school door de leerling bij de ouders ligt.

Onze verordening kent een hardheidsclausule. Op grond van deze clausule kan het college van burgemeester en wethouders afwijken van de regeling van leerlingenvervoer ten gunste van de leerling.

De modelverordening leerlingenvervoer van de VNG is opgesteld ten behoeve van de gemeentebesturen in verband met hun taakstelling op het gebied van de bekostiging van het leerlingenvervoer. Ook worden nadere regels gegeven voor de bekostiging van het weekeinde- en vakantievervoer.

De meeste gemeenten baseren hun plaatselijke verordening op deze modelverordening. Ook de verordening leerlingenvervoer van de gemeente Anna Paulowna is gebaseerd op de modelverordening van de VNG.

1.2 Bekostiging

Het college bepaalt welke wijze van vervoer wordt bekostigd aan de ouders. Uitgangspunt van de regeling is bekostiging van het openbaar vervoer, maar het college kan bepalen dat de bekostiging plaatsvindt voor een andere wijze van vervoer.

De modelverordening onderscheidt een drietal wijzen van vervoer:

1. openbaar vervoer
2. aangepast vervoer (taxivervoer)
3. eigen vervoer (auto of (brom-)fiets)

Met het begrip ‘bekostiging’ wordt bedoeld dat de betaling aan de ouders niet het karakter heeft van een ‘kostendekkende betaling’. Dit neemt echter niet weg dat de betaling in een aantal gevallen kostendekkend kan zijn.

Voor de uitvoering van hun taken, waaronder het leerlingenvervoer, ontvangen de gemeenten een vergoeding in het gemeentefonds. Binnen het systeem van het gemeentefonds is geen sprake van aparte, herkenbare vergoeding voor het leerlingenvervoer.

Vergoeding vindt plaats op basis van de kosten van het vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de *soort* waarop een leerling is aangewezen op grond van zijn lichamelijke of geestelijke toestand en van de *richting* (de verlangde godsdienstige of levensbeschouwelijke richting, dan wel de openbare school). Onderwijskundige methoden worden niet als richting aangemerkt.

Voor ouders van een leerling die een school bezoekt voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs, kan een drempelbedrag in rekening worden gebracht. Bij het drempelbedrag is de ouderlijke bijdrage gekoppeld aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens, dat wil zeggen de afstand van de woning tot de school waarboven aanspraak kan bestaan op leerlingenvervoer. In de modelverordening is deze grens vastgesteld op 6 kilometer. De ouderlijke bijdrage is in dat geval gelijk aan de kosten van het openbaar vervoer voor deze 6 kilometer.

Daarnaast kan voor de ouders van leerlingen die een school voor basisonderwijs bezoeken welke ten minste 20 kilometer van de woning is gelegen, een inkomensafhankelijke bijdrage gelden. De vastgestelde bekostiging wordt in dat geval verminderd met een van de financiële draagkracht van de ouders afhankelijk bedrag. Deze inkomensafhankelijke bijdrage wordt per gezin geheven.

Zoals eerder genoemd zijn er landelijk grote verschillen in de kosten die gemeenten verhoudingsgewijs maken ten behoeve van het leerlingenvervoer. Plaatselijk kan de problematiek zeer verschillen. Er kan sprake zijn van veel of weinig vraag naar leerlingenvervoer en veel of weinig vraag naar relatief duur leerlingenvervoer.

De kosten worden door meerdere factoren beïnvloed, zoals het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer, de afstand naar de scholen, de spreiding van de scholen, de nabijheid of juist het ontbreken van adequate openbaar vervoersvoorzieningen, maar ook van het gemeentelijk beleid.

Het leerlingenvervoer is en blijft een openeinde regeling en het toekennen van de vorm van de regeling maatwerk. In de huidige systematiek wordt begroot op basis van (geprognosticeerde) uitgaven in het lopende begrotingsjaar. Het toekomstige aanbod aan leerlingen die voor leerlingenvervoer in aanmerking komen is niet te voorzien. Dit maakt de inzet en kosten van het vervoer onvoorspelbaar.

Gemeenten hebben echter wel enkele maatregelen tot hun beschikking om de kosten van het leerlingenvervoer te reguleren. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

1.3: Actuele ontwikkelingen

Toename leerlingenaantallen in het speciaal onderwijs

Er wordt een sterke toename van de leerlingenaantallen in het speciaal onderwijs

geconstateerd. Met name de groei van de deelname aan cluster 4 (onderwijs voor kinderen met gedragsstoornissen en/of ontwikkelingspsychopathologie) is opvallend. Aangepast vervoer (in taxi's of taxibusjes) is doorgaans het aangewezen vervoer voor deze leerlingen. Dit brengt voor de gemeenten hoge kosten met zich mee. Daarbij komt dat gemeenten die geen scholen voor speciaal onderwijs op hun grondgebied hebben, geen extra geld voor dit vervoer in het gemeentefonds ontvangen. Juist deze gemeenten worden geconfronteerd met steeds meer aanvragen. Zij dienen de leerlingen te vervoeren naar scholen voor speciaal onderwijs in de regio.

Begeleiding in het aangepast vervoer

Het aantal leerlingen met een gedragsproblematiek neemt sterk toe. Doorgaans is begeleiding van deze kinderen in het vervoer gewenst. Begeleiding is primair de verantwoordelijkheid van de ouders. Ouders kunnen deze taak echter steeds minder combineren met hun taken op de arbeidsmarkt. Ook medische zorg in het vervoer is soms noodzakelijk. Bij zorg in het vervoer kan geen gebruik meer worden gemaakt van AWBZ-gelden of van een persoonsgebonden budget.

Vervoer over grote afstanden

Soms dient een leerling over een extreem grote afstand te worden vervoerd naar de dichtstbijzijnde school van de soort waarop de leerling is aangewezen, die tevens aansluit bij de richting of levensbeschouwing van de ouders; dit speelt met name bij kleinere richtingen met weinig scholen. Dergelijk vervoer drukt onevenredig zwaar op het budget van de gemeente. Uiteraard betekent het ook een psychische belasting voor de leerling.

Maatwerk in het onderwijs

De mogelijkheden voor onderwijs op maat nemen toe. Leerlingen bezoeken verschillende onderwijsinstellingen, lopen stage etc. De beoordeling van de aanvragen voor vervoer wordt lastiger. Een en ander heeft ook gevolgen voor de vervoersstromen in het leerlingenvervoer.

Passend onderwijs

Passend onderwijs zal volgens de planning in 2012 in wetgeving worden verankerd. Doel van Passend onderwijs is het verbeteren van de kwaliteit en de organisatie van het onderwijs aan leerlingen die extra ondersteuning en zorg nodig hebben. Passend onderwijs verplicht scholen om ieder kind een passend aanbod aan onderwijs(zorg) te doen, zo dicht mogelijk bij huis. Als een school daar zelf niet toe in staat is dienen partners gezocht te worden om dat aanbod dan samen te regelen. Experimenten in het kader van Passend onderwijs zullen inzicht geven in de eventuele gevolgen voor onder meer het leerlingenvervoer, op het moment dat 'zorgleerlingen' op bijv. een basisschool worden ingeschreven

1.4 Volumebeperkende maatregelen

De wet geeft de gemeenten een aantal volumebeperkende mogelijkheden om de kosten van het leerlingenvervoer te beheersen:

1. **Kilometergrens:** De gemeentelijke regeling kan bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van de afstand tussen de woning van de leerling en de voor de leerling toegankelijke school. In de landelijke modelverordening is deze kilometergrens op 6 gelegd. De gemeente Anna Paulowna hanteerde tot voor kort een

kilometergrens van 4 kilometer, maar heeft deze in de nieuwe, in augustus 2009 vastgestelde verordening bijgesteld naar 6 kilometer.

N.B. Indien de handicap van de leerling daartoe aanleiding geeft zal het college ook aangepast vervoer aan betreffende leerling moeten verstrekken indien niet aan dit afstandscriterium wordt voldaan.

2. Leeftijdsgrens: De gemeentelijke regeling kan bepalen dat voor een leerling die ouder is dan een bepaalde leeftijd, de aanspraak op bekostiging wordt beperkt tot de kosten van openbaar vervoer dan wel een goedkopere wijze van vervoer. De landelijke modelverordening heeft geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid en ook onze huidige gemeentelijke verordening kent geen leeftijdsgrens als het gaat om het toewijzen van bepaalde vormen van leerlingenvervoer. Naar mijn mening is het bepalen van een leeftijdsgrens in het leerlingenvervoer in feite strijdig met de in dezelfde verordening opgenomen bepaling dat het leerlingenvervoer 'passend' moet zijn en dus dat er sprake moet zijn van maatwerk. Bovendien is vergoeding op basis van openbaar vervoer in feite altijd het eerste uitgangspunt. Dat dit in de praktijk echter tot veel ingewikkeldheden leidt, wordt verderop in dit document uitgebreid toegelicht.
3. Drempelbedrag: De gemeentelijke regeling kan bepalen dat ouders van leerlingen die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs bezoeken van wie het inkomen meer bedraagt dan het jaarlijks geïndexeerde drempelbedrag, slechts bekostiging wordt verstrekt voor zover de kosten van het vervoer dit drempelbedrag per schooljaar te boven gaan. Onze gemeente maakt gebruik van deze mogelijkheid.
4. Draagkrachtbeginsel: De gemeentelijke regeling kan tevens bepalen dat voor leerlingen die een school voor basisonderwijs bezoeken en voor wie de afstand van de woning naar de school meer bedraagt dan 20 kilometer, de hoogte van de bekostiging afhankelijk is van de financiële draagkracht van de ouders. Ook deze kostenbesparende mogelijkheid wordt in onze gemeente al toegepast.

1.5: Regionale samenwerking:

In de kop van Noord-Holland werken 8 gemeenten samen om het aangepast vervoer (taxivervoer) op het gebied van leerlingenvervoer zo efficiënt mogelijk uit te voeren. Het gaat om de gemeenten Anna Paulowna, Den Helder, Harenkarspel, Niedorp, Schagen, Wieringen, Wieringermeer en Zijpe.

Middels Europese aanbesteding wordt een gezamenlijke overeenkomst aangegaan voor de duur van 3 jaar met een optie tot verlenging met tweemaal 1 jaar met een vervoerder die het taxivervoer voor alle gemeenten verzorgt. De vervoerder kan in het kader van efficiëntie en kostenreductie taxiriten voor kinderen uit diverse gemeenten combineren.

Het huidige contract met de vervoerder is op 1 augustus 2009 in werking getreden en eindigt op 31 juli 2012. Het is mogelijk om de overeenkomst twee maal met een jaar te verlengen.

Het contract kan dus tot uiterlijk 1 augustus 2014 doorlopen.

Momenteel is de taxivervoerder Taxicentrale Schoorl BV.

Deel 2: Situatiebeschrijving gemeente Anna Paulowna

2.1: Omschrijving situatie ter plaatse (spreiding scholen, openbaar vervoer, e.d.)

Voor het bezoek van kinderen aan scholen voor voortgezet onderwijs zijn alle kinderen uit Anna Paulowna aangewezen op een school buiten de gemeentegrenzen, aangezien in Anna Paulowna zelf geen scholen voor voortgezet onderwijs aanwezig zijn. Dit geldt ook voor het speciaal onderwijs: alle kinderen die geïndiceerd zijn voor het speciaal onderwijs, zowel primair als voortgezet, zijn aangewezen op een school buiten de gemeentegrenzen. Het merendeel gaat naar Den Helder of Schagen, maar momenteel wordt er tevens gereisd naar scholen in Julianadorp, Alkmaar, Zwaag, Heerhugowaard en Bergen.

Voor het reguliere primair onderwijs zijn scholen van de meeste soorten (geloofsovertuiging of levensbeschouwing) binnen de gemeentegrenzen te vinden. Niet al die scholen zijn echter binnen een afstand van 6 kilometer beschikbaar, waardoor ook binnen deze groep enkele kinderen aanspraak kunnen maken op de regelingen in het kader van leerlingenvervoer. Voor gereformeerd basisonderwijs is de dichtstbijzijnde school gelegen in Den Helder.

2.2: Feiten en cijfers Anna Paulowna

Aan de start van schooljaar 2009-2010 maakten 113 kinderen uit de gemeente Anna Paulowna gebruik van het leerlingenvervoer.

88 van hen maakten gebruik van het aangepaste leerlingenvervoer (taxivervoer).

Voor aanvang van het schooljaar 2010-2011 hebben 102 kinderen een positieve beschikking gehad voor een regeling leerlingenvervoer. Onder hen staan 95 kinderen genoteerd voor het taxivervoer.

In onderstaand schema is hiervan een overzicht gegeven (peildatum: start schooljaar 2009-2010 respectievelijk 2010-2011).

Naam school	Soort school	Aantal leerlingen in taxi	
		Schooljaar 2009-2010	Schooljaar 2010-2011
Burgemeester de Wildeschool, Schagen	Speciaal basisonderwijs De school valt onder Cluster 2: voor leerlingen met een auditieve en/of communicatieve stoornis.	10	13
De Kompas/Regenboog, Den Helder	Speciaal basisonderwijs De Regenboog/ Kompasschool is een Speciale School voor Basisonderwijs (S.B.O.)	6	10
De Meerpaal, Julianadorp	SBO-ZMLK Speciaal basisonderwijs voor Zeer Moeilijk Lerende Kinderen (ZMLK)	14	13

De Pionier, Den Helder	School voor Zeer Moeilijk Opvoedbare Kinderen (ZMOK)	2	4
De Spinaker, Alkmaar	Speciaal basis en speciaal voortgezet onderwijs voor Zeer Moeilijk Opvoedbare Kinderen (ZMOK)	1	1
De Spinaker, Zwaag		1	
De Spinaker, Den Helder		1	1
De Spinaker, Hoorn			1
De Tender, Schagen	Speciaal basisonderwijs te Schagen	28	27
Hendrik Mol, Schagen	Voortgezet speciaal onderwijs voor kinderen met communicatieve beperkingen (cluster 2)	3	3
Liniecollege, Den Helder	Voortgezet speciaal onderwijs voor Zeer Moeilijk Lerende Kinderen (ZMLK)	7	9
Mytyschool De Ruimte, Bergen	School voor kinderen met een lichamelijke en meervoudige handicap.	1	
Prof. dr. S. Greijdanusschool, Den Helder	Gereformeerde basisschool.	5	6
De Regenboog, Anna Paulowna	Protestants christelijke basisschool	7	
Villa Kakelbont, Den Helder	AZC-school behorend bij basisschool Meerwerf	1	
De Pijler, Den Helder	School voor praktijkonderwijs	1	3
Praktijkschool Schagen	Praktijkschool		2
Willem Blaeu College, Alkmaar	VO MAVO, HAVO, VWO		1
Heliomare, Wijk aan Zee	Speciaal onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs aan kinderen met een lichamelijke of meervoudige beperking		1
Totaal		86	95

In onderstaand schema wordt een overzicht gegeven van de kinderen die van andere vervoersvormen gebruik maken en aanspraak maken op vergoeding. Deze kinderen bezoeken soms scholen die niet zijn opgenomen in het vorige schema:

Vervoersvorm	Schooljaar 2009-2010	Schooljaar 2010-2011
Openbaar vervoer	8	2
Auto	6	1
Fiets	1	3
Combinatie auto / fiets	1	1
Totaal	16	7

2.3 Vergelijking regiogemeenten

In vergelijking met de andere gemeenten in de Kop van Noord-Holland heeft Anna Paulowna verhoudingsgewijs het hoogste percentage inwoners die gebruik maken van het aangepaste leerlingenvervoer (taxivervoer).

In onderstaande schema's wordt dit inzichtelijk gemaakt (peildatum inwonersaantallen: 2007)

Gemeente	Inwonersaantal	Kinderen in aangepast vervoer
Anna Paulowna	14.009	88
Harenkarspel	15.910	65
Den Helder	58.227	205
Niedorp	11.974	44
Schagen	19.083	34
Wieringen	8.707	27
Wieringermeer	12.668	61
Zijpe	11.558	31

Een eenduidige verklaring waarom Anna Paulowna verhoudingsgewijs het hoogste percentage kinderen heeft die gebruik maken van het aangepaste vervoer, is niet voor handen. Mogelijk heeft dit mede te maken met de spreiding van scholen en openbaar vervoerssituatie ter plaatse. **Ook het bestaan van 's Heerloo leefhuis LVG in van Ewijksluis heeft invloed.**

Deze twee-onder-"één kap woning is bestemd voor kinderen. Ieder kind heeft zijn eigen slaapkamer. Beneden is de woning rolstoelvriendelijk, maar niet aangepast voor mensen met visuele beperkingen. Er is ruimte voor 7 kinderen en er is 1 logeerplaats. De begeleiding is gespecialiseerd in de opvoeding en ondersteuning van kinderen met een verstandelijke beperking. Zij worden ondersteund door een orthopedagoog. Begeleiders, ouders, school en dagbesteding werken nauw met elkaar samen.

Deze woonvoorziening voor kinderen met een verstandelijke beperking is gehuisvest binnen onze gemeentegrenzen en de kinderen die daar (tijdelijk) wonen en aanspraak maken op leerlingenvervoer drukken dus op onze aantallen. Momenteel zijn er 7 kinderen die vanuit deze voorziening in het taxivervoer zijn opgenomen.

Mogelijk ook hebben de andere gemeenten de verordening scherper toegepast en zijn terughoudender geweest met de verstrekking van deze relatief dure voorziening. Reden temeer voor onze gemeente om de eigen praktijk eens goed onder de loep te nemen en te bezien welke slag wij kunnen maken als het gaat om het streven minder kinderen van het relatief dure taxivervoer gebruik te laten maken maar anderzijds wel die voorziening toe te wijzen die past bij de situatie en de behoeften van het kind.

Deel 3: Gemeentelijke visie en concrete adviezen

3.1: Open normen versus maatwerk

Duidelijk is dat, zowel landelijk als regionaal, gemeenten heel verschillend om gaan met leerlingenvervoer. Enerzijds zijn er gemeenten die bezien wat voor de leerlingen aan goed, passend vervoer nodig is en daarvoor ook de benodigde middelen vrij maken, anderzijds is er een geringer aantal gemeenten dat probeert de kosten voor het leerlingenvervoer zo veel mogelijk in de hand te houden door een zo sober mogelijke verordening op te stellen. Uitgangspunt is echter dat versoeringen in de vervoerskosten niet mogen leiden tot feitelijke onbereikbaarheid van scholen.

De wetgeving op grond waarvan de gemeenten hun verordening moeten vaststellen, beoogt bepaalde minimum voorwaarden voor de gehele doelgroep te geven: wanneer komt men voor leerlingenvervoer in aanmerking, in welke gevallen komt men in aanmerking voor aangepast vervoer en als sluitstuk dat het vervoer passend moet zijn. Gelet op de grote verschillen tussen leerlingen en omstandigheden is het antwoord op de vraag wanneer vervoer passend is, echter niet eenduidig te geven en de gemeentelijke beoordeling en toewijzing is dan veelal ook een subjectief gegeven.

Het uitgangspunt bij leerlingenvervoer is dat elke leerling gebruik maakt van het openbaar vervoer (met of zonder begeleider). Bepaalde beperkingen kunnen een uitzonderingsreden zijn waarom iemand geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Ook bij het ontbreken van openbaar vervoer of een reistijd van langer dan anderhalf uur, die met aangepast vervoer tot de helft teruggebracht kan worden, heeft men recht op aangepast vervoer of een vergoeding voor het zelf halen en brengen van het kind.

De modelverordening gaat er voorts vanuit dat een leerling van 9 jaar of ouder in principe *zelfstandig* van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Eén en ander is mede afhankelijk van de openbaar vervoerssituatie ter plaatse en feitelijk ook per kind verschillend. In de praktijk speelt echter de vraag hoe reëel dit uitgangspunt is. De mate van zelfstandigheid verschilt uiteraard per kind en veel ouders zullen van mening zijn dat hun kind nog niet in staat is om op een verantwoorde manier zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik te maken, zeker wanneer er diverse loop-, wacht- en overstapsituaties aan de orde zijn. Men kan zich dus afvragen of de meeste kinderen van 9 jaar of ouder inderdaad in staat zijn om veilig en zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen en of het aan de gemeente is om dit te bepalen.

Zoals in paragraaf 1.3.2 beschreven geeft de wet de mogelijkheid aan gemeenten om een leeftijdsgrens instellen. Leerlingen tot 9 jaar hebben in ieder geval recht op openbaar vervoer met begeleiding. Anderzijds moet, ongeacht de leeftijd, het vervoer altijd passend zijn. Met de specifieke behoeften en eventuele beperkingen van het kind moet altijd rekening gehouden worden.

Als een leerling door de beperkingen niet in staat is zelfstandig te reizen, mag de leeftijdsgrens sowieso niet gebruikt worden. Om deze redenen lijkt het beter niet uit te gaan van het in de verordening opgenomen uitgangspunt dat een kind vanaf 9 jaar in principe geacht wordt zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Een onderscheid maken tussen basis- en voortgezet onderwijs in dit kader lijkt een reëler uitgangspunt en een helder onderscheid (zie paragraaf 3.3; adviezen).

Kwalitatief goed leerlingenvervoer staat of valt met het leveren van maatwerk. Het uitgangspunt is tenslotte om een goede bereikbaarheid van alle scholen van soort en richting waarop het kind is aangewezen te waarborgen. Bovendien gaat het immers veelal om een kwetsbare groep kinderen die speciale zorg nodig hebben. Binnen de wereld van het onderwijs wordt dit al lange tijd onderkend. Elk kind ontvangt zijn eigen onderwijsindicatie. Ook in de wereld van het leerlingenvervoer moet per kind worden bezien welke vorm van vervoer passend is. Daartoe kan grotendeels worden geleund op de kennis die over het kind al aanwezig is, bijvoorbeeld bij scholen, ouders en behandelaars. Zo nodig kan een onafhankelijke deskundige uitkomst bieden. Om maatwerk te kunnen leveren is een goede communicatie tussen de betrokken partijen van groot belang. De gemeente heeft daarin als verantwoordelijk bestuursorgaan een belangrijke sturende rol.

De nationale regelgeving laat door middel van open normen aan gemeenten veel beleidsruimte bij de uitvoering van het leerlingenvervoer. Dit biedt de kans om maatwerk te leveren, toegespitst op de situatie ter plekke. Keerzijde is dat er grote verschillen bestaan in het toewijzingsbeleid van de diverse gemeenten. Zo oordelen gemeenten in de praktijk verschillend over de vraag welke leerlingen ‘wegens hun lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen’. Hierdoor komt het voor dat leerlingen met een bepaalde handicap in de ene gemeente wel in aanmerking komen voor aangepast leerlingenvervoer en in de andere gemeente niet. Soms gaat het om kinderen die vanuit verschillende gemeenten naar dezelfde school gaan en een vergelijkbare afstand moeten overbruggen.

Dit leidt bij ouders en scholen tot een gevoel van willekeur, maar ook tot onduidelijkheid: ouders weten niet waar zij aanspraak op kunnen maken, gemeenten weten niet waartoe zij verplicht zijn.

Ook de invulling van het wettelijke begrip ‘passend vervoer’ leidt tot problemen. Bij verschil van mening over wat onder passend vervoer moet worden verstaan, kunnen partijen natuurlijk naar de rechter. De procedures zijn echter vaak lang waardoor die duidelijkheid lang op zich laat wachten.

Een andere belangrijke factor die het voor gemeenten moeilijk maakt om bij de invulling van deze open normen maatwerk te leveren is het feit dat de gemeenten niet deskundig zijn op het gebied van de doelgroep. Scholen worden over het algemeen niet of nauwelijks geraadpleegd door gemeenten, terwijl bij hen veel deskundigheid over de individuele kinderen aanwezig is en zij zicht hebben op de mogelijkheden van elk kind.

Het systeem van financiering laat veel ruimte aan gemeenten om eigen afwegingen te maken. De gelden voor het leerlingenvervoer worden niet als afzonderlijk bedrag beschikbaar gesteld, maar maken deel uit van het gemeentefonds. Gemeenten hebben er daarom baat bij als zij de kosten van het leerlingenvervoer zo laag mogelijk houden. Dit leidt bij een toenemend aantal gemeenten tot een aanscherping van het toewijzingsbeleid vanuit kostenbesparende motieven. Vanuit de gebruikerskant leiden deze ontwikkelingen echter vervolgens vaak tot onrust, onvrede, protest en bezwaarprocedures.

3.2: Vrije schoolkeuze op basis van religie of levensovertuiging

In de Grondwet is de vrije schoolkeuze op basis van religie of levensovertuiging geregeld. Dit kan tot gevolg hebben dat kinderen over (zeer) grote afstanden worden vervoerd naar een school van een bepaalde richting. Om meerdere redenen is dit een punt van discussie: Het

welzijn van het kind staat hier wellicht op het spel, maar ook het financiële aspect speelt een rol: sommige gemeenten zijn jaarlijks tienduizenden euro's kwijt aan het vervoer van deze leerlingen. Zonder aan het principe van de vrijheid van onderwijs te willen tornen, vragen lokale bestuurders zich steeds vaker af of het nog wel zo vanzelfsprekend is de gemeentebegroting hiermee te belasten.

In Anna Paulowna worden momenteel 6 kinderen naar een school van de geloofsovertuiging van de ouders vervoerd, namelijk naar een christelijk gereformeerde basisschool in Den Helder. Vorig schooljaar waren er nog 12 kinderen die naar een basisschool van de geloofsovertuiging van de ouders werden vervoerd, namelijk 5 naar de gereformeerde basisschool in Den Helder en 7 naar de protestants christelijke school in Anna Paulowna. Door het ophogen van de kilometergrens van 4 naar 6 is de aanspraak op leerlingenvervoer voor de meeste ouders van basisschool de Regenboog vervallen. Voor de ouders die nog wel aanspraak maken op de voorzieningen wordt aangepast vervoer vanaf het schooljaar 2010-2011 niet langer als voorziening toegekend. In plaats daarvan wordt, conform de verordening, afhankelijk van de situatie, auto-, fiets- of openbaarvergoeding toegewezen. Dit omdat het reizen binnen de gemeentegrenzen om relatief korte afstanden gaat en ouders geacht worden zelf te voorzien in de eventuele begeleiding van hun kinderen van en naar school.

School	Richting	Aantallen 2009-2010	Aantallen 2010-2011
Prof. dr. S. Greijdanusschool, Den Helder	Gereformeerde basisschool.	5 (taxi)	6 (taxi)
De Regenboog, Anna Paulowna	Protestants christelijke basisschool	7 (taxi)	2 (vergoeding)
PCB De Zaaier,	Protestants christelijke basisschool	1 (vergoeding)	1 (vergoeding)

3.3: Nadere invulling van de verordening

In augustus 2009 heeft de gemeente Anna Paulowna een nieuwe verordening leerlingenvervoer vastgesteld, waarin een aangepaste kilometergrens (van 4 naar 6) is opgenomen.

Het schooljaar 2009-2010 was voor de huidige gebruikers een overgangsjaar waarin bestaande rechten van kracht bleven. Voor het aankomende schooljaar 2010-2011 is de nieuwe verordening, waarin de gewijzigde kilometergrens de belangrijkste wijziging was, voor alle bestaande gebruikers en nieuwe aanvragers van kracht. Vooruitlopend op het vaststellen van dit beleidsdocument, zijn alle aanvragen zo zorgvuldig mogelijk beoordeeld en zijn de uitgangspunten van de verordening en de in de volgende paragraaf gegeven voorstellen al zo veel mogelijk toegepast. Na vaststelling van dit beleidsdocument zullen alle gebruikers op de hoogte worden gesteld van de wijzigingen die als gevolg van het vaststellen van deze nota het uitgangspunt zullen zijn voor de toekomstige beoordelingen en toewijzingen.

3.4: Concrete voorstellen:

1. **Speciaal basisonderwijs buiten de gemeentegrenzen:** Alle aanvragen voor aangepast vervoer van kinderen die op het speciaal basisonderwijs zitten (en daarvoor dus een indicatie hebben ontvangen) worden, indien voldaan wordt aan de regels van de verordening, gehonoreerd indien deze school *buiten* de gemeentegrenzen is gehuisvest. Daarmee waarborgt de gemeente Anna Paulowna de bereikbaarheid van alle scholen waarop betreffende kinderen op grond van hun handicaps of beperkingen zijn aangewezen en voorkomt dat er een (te) groot appel op ouders wordt gedaan om hun kinderen zelf van en naar school te begeleiden.
2. **Scholen op basis van geloofsovertuiging of levensbeschouwing buiten de gemeentegrenzen:** In geval van vrije schoolkeuze (keuzes voor scholen op basis van geloofsovertuiging of levensbeschouwing) *buiten* de gemeentegrenzen zal de gemeente een keuze maken tussen toewijzing van aangepast vervoer en toewijzing van openbaar vervoer (eventueel met begeleiding) op grond van de kosten. De voor de gemeente financieel meest voordelige variant zal worden toegewezen. Op aanvraag kan dit ook een vergoeding in de kilometerkosten zijn indien ouders het kind zelf met de auto wensen te vervoeren.
3. **Basisonderwijs binnen de gemeentegrenzen:** Indien een kind naar een school voor basisonderwijs *binnen* de gemeentegrenzen gaat, wordt aangepast vervoer slechts in zeer uitzonderlijke gevallen toegekend, aangezien het hier gaat om regulier onderwijs binnen bereisbare afstanden.
4. **Voortgezet speciaal onderwijs:** Ouders waarvan de kinderen op een school voor voortgezet speciaal onderwijs zitten en die een beroep doen op aangepast vervoer dienen aannemelijk te maken dat hun kind echt op het aangepast vervoer is aangewezen (en dus niet in staat is zelfstandig gebruik te maken van openbaar vervoer of fiets). Dit kunnen ouders bijvoorbeeld doen door onderzoeksrapporten te overleggen waaruit de aard van de beperkingen blijkt. De gemeente kan desgewenst zelf het oordeel van externe deskundigen inwinnen (school, behandelaars) of een indicatieadviseur (Van Brederode, zie voorstel 11 en bijlagen 1 & 2).
5. **Jaarlijkse aanvragen:** In de meeste gevallen zal de toewijzing geldig zijn voor de duur van het schooljaar en zullen ouders dus jaarlijks een aanvraag moeten indienen die telkens op zichzelf beoordeeld wordt.
6. **Tijdelijke regelingen:** In voorkomende gevallen wordt afgewogen of de aard van de beperking een tijdelijke regeling rechtvaardigt, waarbij na verloop van een vooraf vastgestelde periode opnieuw bekeken kan worden of een andere vorm dan aangepast vervoer mogelijk is.
7. **Verstrekingen:** In de beoordelingen van de aanvragen zal ook worden gekeken naar de vraag of een kind in staat is om van eigen vervoer (bijvoorbeeld fiets) gebruik te maken als het daartoe een verstreking ontvangt (bijvoorbeeld fiets met hulpmotor), bijvoorbeeld vanuit de WMO. De mogelijkheden daartoe blijken echter zeer gering.
8. **Veiligheid van de route:** In geval van twijfel of verschil van mening omtrent de veiligheid van de kortste route wordt de verkeerspolitie (of de **technische verkeerscommissie?**) om advies gevraagd.
9. **Toepassen van de hardheidsclausule:** In uitzonderingssituaties kan de hardheidsclausule worden toegepast. Bij gebruikmaking van de hardheidsclausule wordt altijd een collegevoorstel geschreven. In meer eenvoudige uitzonderingssituaties (bijvoorbeeld: er zijn in feite geen alternatieven en het voorgestelde is dus noodzaak) ligt het mandaat bij het sectorhoofd. In meer complex

keuzesituaties of wanneer het sectorhoofd dit noodzakelijk vindt wordt het voorstel aan het college voorgelegd.

10. **Ophaaladres:** Indien ouders een ander ophaal- of afzetadres wensen dan het feitelijke woonadres (bijvoorbeeld opvanggezin) kunnen zij dit verzoek bij de gemeente indienen. De gemeente gaat dan na of het honoreren van dit verzoek tot meerkosten leidt (bij de taxivervoerder). Als dat het geval is worden de meerkosten bij ouders in rekening gebracht (indien zij dat dan nog willen). In de andere gevallen kan het verzoek in principe gehonoreerd worden.
11. **Onafhankelijk advies Van Brederode:** In sommige gevallen zal de gemeente behoefte hebben aan onafhankelijk of uitgebreid advies betreffende de vervoersbehoefte van een kind. Voor deze incidentele gevallen wordt geadviseerd om dit neer te leggen bij dezelfde instantie waar onze gemeente (vanuit het WMO-loket) al frequent mee werkt als het gaat om indicering, namelijk Van Brederode (voor een beschrijving van het aanbod: zie bijlage 1 & 2). Uiteraard zijn er kosten verbonden aan deze advisering, maar veronderstelt wordt dat de advisering in de meeste gevallen tot een directe besparing leidt, waardoor er geen reden is tot bijraming van het budget voor dit doel.
12. **Informatie aan ouders:** Na vaststelling van deze beleidsnota zullen alle ouders worden aangeschreven over de wijzigingen. Zij kunnen zich hierop voorbereiden en de aanvraag voor het volgende schooljaar goed voorbereid en zonodig vergezeld van de benodigde stukken en/of adviezen indienen.
13. **Project 'OV-maatje':** In het kader van 'nog te ontwikkelen beleid' en tijdens de harmonisatietrajecten met de fusiepartners kan worden bekeken of het project 'OV-maatje' en/of het lesmateriaal OV4U geschikt en wenselijk is om in te voeren (zie bijlage 3 & 4).
14. **Overblijven:** In geval van eigen vervoer-vergoedingen (brom-)fiets of auto, doet de vraag zich voor of de afstand per dag keer 4 moet worden uitgekeerd (heen, terug, pauze, heen, terug). De verordening zegt dat de daadwerkelijk afgelegde kilometers vergoed dienen te worden. Tot op heden wordt uitgegaan van 4 keer de afstand omdat de vraag of een kind overblijft op school niet wordt gesteld. Voorgesteld wordt nu dat ouders in hun aanvraag moeten aangeven of de afstand 2 of 4 keer per dag wordt afgelegd, met andere woorden of het kind op school overblijft of tussen de middag naar huis komt. Op verzoek van de gemeente dient een schriftelijke verklaring van school te worden overlegd.
15. **Kwaliteitsverbetering leerlingenvervoer:** Het werken met kinderen met beperkingen vereist specifieke vaardigheden. De chauffeurs die het dagelijkse vervoer verzorgen zijn dikwijls onvoldoende op de hoogte van de specifieke achtergronden van de doelgroep of hoe het beste omgegaan kan worden met daaruit voortkomend, moeilijk gedrag. In regionaal verband kan overwogen worden of we in toekomstige aanbestedingen eisen willen stellen aan specifieke training van de chauffeurs, of dat het wenselijk is om de mogelijkheden daartoe tussentijds met de vervoerder te bespreken.

3.5: Fusiepartners

Ter inventarisatie is aan de 3 fusiepartners de vraag gesteld of zij, net als de gemeente Anna Paulowna, hun gemeentelijke verordening hebben gebaseerd op de modelverordening van de VNG, of zij daarin nog afwijkende bepalingen hebben opgenomen en welke kilometergrens(en) zij hanteren.

Deze vragen leverde de volgende informatie op: zowel de gemeente Niedorp als de gemeente Wieringen hanteren de modelverordening van de VNG. Niedorp hanteert een kilometergrens van 6, Wieringen heeft een onderscheid gemaakt voor het basisonderwijs (6 kilometer) en het speciaal onderwijs (4 kilometer) (waarom? Speciaal onderwijs aanwezig binnen 6 km?). Van de gemeente Wieringermeer is deze informatie niet ontvangen. Alle 3 de gemeenten hebben aangegeven (nog) niet over een beleidsdocument te beschikken.

Na vaststelling door het college kan het gemeentelijke beleidsdocument leerlingenvervoer van de gemeente Anna Paulowna mogelijk als uitgangspunt dienen voor harmonisatie. Wellicht kan dan ook bekeken worden of toekomstige deelname aan het OVmaatjesproject (zie bijlage 4) wenselijk is voor onze gemeenten (eventueel te ontwikkelen beleid).

Eventuele reacties op het beleidsstuk:

Bijlage 1: Aanbod indicatiestelling leerlingenvervoer Van Brederode

Leerlingenvervoer

In deze beschrijving geven wij uitleg hoe binnen Van Brederode onderzoek wordt uitgevoerd bij een indicatiestelling leerlingenvervoer. Daarnaast geven wij inzicht in de expertise binnen van Brederode op het gebied van leerlingenvervoer.

Onderzoek

Bij een indicatiestelling leerlingenvervoer voert de arts (medisch adviseur) van Van Brederode altijd het onderzoek uit. Afhankelijk van de gemaakte afspraken met de gemeente of reeds beschikbare informatie zal het onderzoek worden uitgevoerd door middel van dossieronderzoek, spreekuur of een huisbezoek.

Het onderzoek richt zich op de medische situatie van de leerling, de prognose en behandeling c.q. behandel mogelijkheden. Dit betreft een transparant en methodisch proces, onder andere gebaseerd op de ICF-richtlijnen.

Op basis van de medische situatie beoordeelt de arts wat de mate van beperkingen zijn ten aanzien van het reizen naar school. Daarnaast worden tevens de gezinsomstandigheden meegenomen in het onderzoek. Onder gezinsomstandigheden wordt ook verstaan het onderzoeken van eventuele gezondheidsproblemen van de ouders.

Indien noodzakelijk voor het onderzoek zal aanvullende informatie worden opgevraagd bij behandelaars en/of school.

In het onderzoek worden de omgevingsfactoren zoals de afstand van de woning tot benoemd. Tot slot kunnen ook persoonlijke factoren (cultuur, ziekte-inzicht, leeftijd) een rol spelen bij de aanvraag en worden deze factoren meegenomen in het onderzoek.

Onafhankelijk

Het uiteindelijk advies wordt onafhankelijk opgesteld. Daarbij wordt alleen informatie ingewonnen bij derden, zoals een behandelend arts, als de (medische) informatie noodzakelijk is om een advies te geven. Hierbij benadrukken wij dat de verstrekte informatie van derden wordt gebruikt om een onafhankelijk advies op te stellen. Deze informatie wordt dus door de arts nog geïnterpreteerd en onder andere beoordeeld op relevantie.

Motivering advies

Op basis van het volledig onderzoek zal de arts een advies geven over leerlingenvervoer. Daarbij geeft de arts aan wat voor vorm van passend vervoer mogelijk is voor de leerling.

In de praktijk zijn er drie vormen van leerlingenvervoer mogelijk:

1. De gemeente verstrekt een openbaar vervoerabonnement en eventueel een abonnement voor de begeleider (of geeft hiervoor een vergoeding).
2. De gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi (collectief vervoer).
3. Ouders krijgen een vergoeding voor het zelf halen en brengen van hun kind (fiets of auto).

Bij de totstandkoming van het advies zal de motivering gebaseerd worden op basis van de voor de gemeente geldende verordening. De arts zal tevens actuele jurisprudentie meewegen. Waar van toepassing zal de arts hier ook naar verwijzen of een advies tot overweging aan de gemeente meegeven.

Bij de motivering voor het advies zal tevens meegewogen worden of er sprake is van bijzondere omstandigheden op basis waarvan afgeweken kan worden van de standaard wet- en regelgeving. Uit de jurisprudentie blijkt dat er alleen sprake kan zijn van een bijzondere omstandigheid als die omstandigheid het gezin onderscheidt van andere gezinnen. Het ontbreken van een sociaal netwerk, de zorg voor andere kinderen en het hebben van werk, valt daar niet onder.

Expertise

Alle artsen bij Van Brederode hebben een afgeronde WO-opleiding Geneeskunde en zijn ten minste BIG geregistreerd.

Artsen zijn lid van een beroepsvereniging van respectievelijk de VIA, de NVVG en/of NVAB. Bij voorkeur hebben de artsen een aanvullende opleiding zoals Bedrijfsgeneeskunde of Arts Maatschappij en Gezondheid. Indien een arts niet beschikt over een relevante aanvullende opleiding, maar gezien overige competenties wel geschikt is als indicierend arts te werken, wordt deze te allen tijde begeleid en is er supervisie van een ervaren arts met wel een relevante aanvullende opleiding.

Kennis van de doelgroep en kennis van de relevante regelgeving

Alle medewerkers van Van Brederode worden na instroom opgeleid aan de Van Brederode Academie waar de volgende zaken aan bod komen:

indiceren volgens de ICD en ICF, de gemeentelijke wet- en regelgevingen (waaronder o.a. Wwb, GPK, Wmo en leerlingenvervoer), de AWBZ en jeugdzorg.

Na het afronden van deze opleiding worden de adviseurs ingezet als indicierend arts/ (sociaal) medisch adviseur. Zij zijn professioneel en betrokken. Hun kennis van de wet- en regelgeving en doelgroepen, representativiteit en communicatieve vaardigheden in woord en schrift zijn dan ook uitstekend. Zij zijn in staat om complexe hulpvragen te indiceren, zorg en/of voorzieningen te selecteren en de aanvraag af te handelen.

Deskundigheidsbevordering

Gedurende het gehele jaar krijgen de artsen bij Van Brederode deskundigheidsbevordering aangeboden. Wij scholen onze eigen medewerkers continu bij om de kwaliteit van onze dienstverlening op peil te houden. Voor specialistische cursussen en opleidingen worden ook extern opleidingen ingekocht. Van Brederode investeert gemiddeld € 5.500 per jaar per medewerker aan deskundigheidsbevordering.

Bij de deskundigheidsbevordering wordt met name aandacht besteedt aan actuele ontwikkelingen ten aanzien van wet- en regelgevingen op het gebied van sociaal medische advisering alsmede aan jurisprudentie.

Ervaring soortgelijke opdracht

Onderstaand overzicht is een weergave van enkele gemeenten waar Van Brederode een soortgelijke opdracht ten aanzien van advisering leerlingenvervoer voor heeft uitgevoerd.

Opdrachtgever
Gemeente Tilburg
Gemeente Barneveld
Gemeente Dongen
Gemeente Apeldoorn

Opdrachtgever
Gemeente Harenkarspel
Gemeente Wieringermeer
Gemeente Wieringen

*Tabel Overzicht soortgelijk opdrachtgevers,
geen volledige opsomming*

Contractering en kosten

Vaak geschieden de diensten vanuit contracten die zijn afgesloten voor bundeling van Wmo-indicatieadviezen, GPK's/GPP's op grond van de Regeling gehandicaptenparkeerkaart, SMA in het kader van de Wwb, indicaties vervoer op grond van de Regeling leerlingenvervoer enz.

Er wordt verschillend omgegaan met de indicatiestelling voor leerlingenvervoer. Een arts van Van Brederode voert de onderzoeken uit op dossierstudie, een spreekuur of huisbezoek. De voorkeur voor de onderzoeksvorm gebeurt op verzoek van de gemeente. Het gaat veelal om gedragsproblematiek bij de syndromen waardoor de gemeente de inzet van een arts (i.p.v. een indicatieadviseur) wenst.

We doen dit voor de volgende tarieven:

- Eenvoudige procedure: €90,00
- Standaard procedure: €142,00
- Complexe procedure: €193,50
- Toeslag huisbezoek: + €50,00 (als de cliënt of zijn/haar contactpersoon niet op het spreekuur kan komen)
- Afgebroken procedure: €33,00
- Afwezigheid bij spreekuur/huisbezoek: €99,00

De verdere voorwaarden zijn gelijk aan het huidige contract met uw gemeente.

Toelichting procedures

- *Eenvoudige procedure*: bij een eenvoudige procedure kan de arts de adviesaanvraag vanuit de aanwezige stukken beoordelen. Er hoeft geen contact met de cliënt plaats te vinden en er hoeft geen informatie te worden opgevraagd bij derden (bij een toewijzing).
- *Standaard procedure*: bij een standaard procedure wordt ervan uitgegaan dat de aanvraag beoordeeld kan worden na contact met de cliënt of zijn/haar contactpersoon door middel van een spreekuur. Er worden geen hulpverleners benaderd en/of er wordt geen informatie opgevraagd bij derden. Alle noodzakelijk informatie is bij de aanvraag gevoegd.
- *Complexe procedure*: bij een complexe procedure wordt ervan uitgegaan dat naast het spreekuur ook nog op één van de volgende wijzen informatie moet worden ingewonnen voor het beoordelen van de aanvraag:
 - opvragen van medische informatie bij de behandelende sector (eventuele kosten voor het opvragen van medische informatie bij de behandelende sector zijn niet meegerekend in de tarieven. Deze worden apart aan u doorbelast);
 - benaderen van meerdere personen en/of hulpverleners (in de rapportage wordt altijd aangegeven wie wanneer en waarom is benaderd).

Bijlage 2: Voorbeeld van een rapportage van Van Brederode:

Medisch advies Leerlingenvervoer

Clïentgegevens:	
Achternaam:	
Tussenvoegsel(s):	
Voorletter(s):	
Achternaam Partner:	
Geslacht:	Man
Geboortedatum:	1996
Burgerservice nummer:	
Soort adres:	Woonadres
Adres en huisnummer:	
Postcode/woonplaats:	
Telefoonnummer:	
Inwonende huisgenoten:	Ouders, zusje

Opdrachtgever:	
Naam:	Gemeente
Behandelend ambtenaar:	
Postadres:	
Postcode/woonplaats:	

Clïentnummer gemeente:	
Dossiernummer Van Brederode:	
Huisarts:	
Specialisten:	
Medewerker Van Brederode:	

Aanvraagdatum:	2010
Procedure onderzoek:	Medisch advies Leerlingenvervoer
Onderzoek:	Dossierstudie Spreekuurcontact arts met betrokkene en zijn vader.
Rapport afgerond op:	

Vraagstelling

Bij de Gemeente X is, door de cliënt een aanvraag ingediend voor:

Andere verstrekkingen, te weten: leerlingenvervoer

Om deze reden heeft de gemeente Van Brederode verzocht een onderzoek te verrichten en hierover advies uit te brengen.

Gemeente X heeft om een claimgerichte afhandeling gevraagd. Derhalve worden alleen relevante gegevens met betrekking tot de aanvraag in deze rapportage vermeld.

Aanvullende gegevens

N. volgt speciaal voortgezet onderwijs aan 'naam school' te plaatsnaam

De woon-school afstand is ca. 4,3 km.

Met stadsbus 1 of 11 kan deze afstand in 30 – 38 minuten enkele reis worden afgelegd, inclusief 15 minuten loopafstand.

Medische aspecten

N. is bekend met PDD-NOS, een autisme spectrum stoornis. Tot en met afgelopen schooljaar bestond er een indicatie voor individueel vervoer. Reizen met OV of een klein groepje was niet mogelijk. De verhoogde prikkelgevoeligheid en de grillige stemmingen met woedebuien vormden daarvoor de indicatie.

Hoewel in zijn gedragsproblematiek een verbetering is opgetreden kan hij nog niet in staat worden geacht om zelfstandig naar school te reizen met OV of fiets. Door zijn impulsiviteit en de verhoogde prikkelgevoeligheid en gebrekkige waarneming van gevaar kan hij niet adequaat op verkeerssituaties reageren.

Op grond van de huidige ontwikkeling van N. is hij in staat om onder begeleiding met OV of fiets naar school te gaan. Ook vervoer met meerdere kinderen in een (school)bus is goed mogelijk.

Gezinsomstandigheden

De vader van N. werkt en is 's ochtends de deur uit voordat de kinderen naar school zijn. De moeder van N. werkt niet. Zij verzorgt het huishouden en de zorg over N. en zijn zusje. Zij heeft in 2003 een rugoperatie gehad in verband met een hernia. Ten gevolge daarvan houdt zij rugklachten met uitstraling naar de benen. Tevens zijn er evenwichtsstoornissen ontstaan. Zij kan daardoor moeilijk lopen en is niet in staat om te fietsen. Door deze beperking is zij niet in staat beide kinderen naar hun verschillende scholen te begeleiden.

Lichamelijk onderzoek verricht?

Nee, omdat het een psychiatrische stoornis betreft.

Overleg met medische sector en/of derden

Nee, omdat de situatie voldoende duidelijk is, mede op grond van een onderzoeksrapport van zijn kinderoefentherapeut dd. 17 juni 2009.

Conclusie en motivatie

Negatief

Andere verstrekkingen, te weten: leerlingenvervoer

Motivatie: N. heeft een autisme spectrum stoornis waardoor hij ondanks zijn leeftijd niet in staat is om zelfstandig de 4,3 km naar zijn school voor voortgezet speciaal onderwijs af te leggen. Door de vastgestelde psychiatrische aandoening kan betrokkene niet in staat worden geacht om zelfstandig de afstand van huis naar school af te leggen of zonder begeleiding van het Openbaar Vervoer gebruik te maken. Hierdoor is er een indicatie voor passend vervoer.

In de praktijk zijn er drie vormen van leerlingenvervoer mogelijk:

4. De gemeente verstrekt een openbaar vervoerabonnement en eventueel een abonnement voor de begeleider (of geeft hiervoor een vergoeding).
5. De gemeente zorgt voor georganiseerd vervoer met een bus of taxi (collectief vervoer).
6. Ouders krijgen een vergoeding voor het zelf halen en brengen van hun kind (fiets of auto).

De afgelopen jaren is de ontwikkeling van N. van dien aard, dat hij nu wel onder begeleiding met OV of fiets naar school kan gaan. De wet vereist dat ouders voor de begeleiding zorg dragen. Wel kunnen zij in de reiskosten worden gecompenseerd. Op grond van bijzondere omstandigheden kan van deze regel worden afgeweken. Uit de jurisprudentie blijkt dat er alleen sprake kan zijn van een bijzondere omstandigheid als die omstandigheid het gezin onderscheidt van andere gezinnen. Het ontbreken van een sociaal netwerk, de zorg voor andere kinderen, een éénoudergezin en het hebben van werk, valt daar niet onder. In de onderhavige aanvraag kan in de gezinsomstandigheden geen omstandigheid worden gevonden die niet voor vele gezinnen zal gelden. Weliswaar is de moeder van N. door haar lichamelijke beperking niet in staat om de begeleiding op zich te nemen. De taak die daarmee op de sociale omgeving of op de vader komt te rusten kan niet als een bijzondere omstandigheid worden aangemerkt. Derhalve is er een negatief advies voor aangepast leerlingenvervoer.

Wel heeft een toenemend aantal gemeenten beleidsregels gecreëerd waarin een versoepeling van deze omstandigheden is vastgelegd. Op dat punt heeft ook de gemeente X de vrijheid om te beslissen of de genoemde gezinsomstandigheden zwaarwegend genoeg zijn om N. zonder begeleiding met een vorm van collectief vervoer naar school te laten gaan.

Reactie van de cliënt

Bovenstaande is met meneer besproken. Hij begrijpt de strekking van het advies. Meneer heeft toestemming gegeven de opdrachtgever dit mee te delen.

Van Brederode BV

Handtekening arts

arts

Bijlage 3: Beschrijving van het ‘OV-maatjesproject’:

Algemeen:

Niet iedere leerling bezoekt de school ‘‘om de hoek’’. Veel kinderen hebben vanwege hun handicap een speciale vorm van onderwijs nodig, waardoor de school ver(der) weg staat. Anderen bezoeken een school met een specifieke richting c.q. geloofsovertuiging. In beide gevallen moeten de kinderen vaak eerst een stuk reizen om bij de school te komen.

De kosten van deze reis kunnen snel oplopen. Bovendien heeft een aantal kinderen, met name de kinderen in het speciaal onderwijs, hulp nodig bij het reizen.

De gemeente kan voor het schoolbezoek van deze kinderen in een aantal situaties een vergoeding verstrekken. Deze vergoeding is een bijdrage in de kosten van de vervoerskosten, zoals de kosten van bijv. het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer. Wanneer een leerling niet met het openbaar vervoer kan reizen, vergoedt de gemeente de kosten van een (taxi)busje of touringcar (zogenaamd aangepaste vervoer). Daarnaast organiseert zij dit vervoer door zelf een vervoerder in te huren.

Begeleiding

Veel kinderen zijn, ondanks dat zij op het speciaal onderwijs zitten, prima in staat om aan de hand van een begeleider met het openbaar vervoer te reizen. Een aantal kinderen zal deze begeleiding permanent nodig hebben. Voor anderen geldt, dat er maar tijdelijk een begeleider mee hoeft. Deze kinderen zijn na een leerperiode in staat om zelfstandig te reizen.

Het bieden van begeleiding is formeel een taak van ouders, maar daar loopt het vaak mis. In de praktijk blijken veel ouders niet de mogelijkheid te hebben om de begeleiding van hun kind in het openbaar vervoer te kunnen verzorgen of te organiseren. Gemeenten nemen in deze situaties veelvuldig de verantwoordelijkheid van de ouders over, door het relatief dure aangepaste vervoer te vergoeden. Zij voelen hier hun sociale verplichting.

Wij zien dat deze oplossing leidt tot (onnodig) veel kinderen in het aangepaste vervoer en zijn er van overtuigd, dat veel kinderen prima met het openbaar vervoer kunnen reizen. Er moet dan wel voldaan worden aan twee voorwaarden:

1. Iemand moet de kinderen (tijdelijk) begeleiden in het openbaar vervoer én
2. Iemand moet de kinderen leren hoe het openbaar vervoer werkt.

Wat is het OVmaatje en wat doet het?

Er is dus iemand nodig, die de kinderen meeneemt in het openbaar vervoer. Kinderen leren immers niet op een vanzelfsprekende manier om met het OV te reizen. In tegenstelling tot fietsen, wordt dit veelal niet van huis uit meegegeven. Op school is er evenmin aandacht voor. Daarnaast kampt het openbaar vervoer nog altijd met een imagoprobleem en wordt er thuis, maar ook in de omgeving vrijwel altijd met de auto gereisd.

Het OVmaatje doorbreekt dit patroon. Het is de persoon, die de kinderen letterlijk aan de hand neemt in het openbaar vervoer. Zijn of haar doel is om met leerlingen, die nu op basis van een vergoeding voor het leerlingenvervoer met de taxi (aangepast vervoer) naar school worden gebracht, mee te reizen in het OV van en naar school. Deze kinderen worden niet

door een taxi(busje) naar school gebracht, maar door het OVmaatje die ze met het openbaar vervoer naar school brengt.

Het maatje begeleidt de leerlingen

Hij/Zij laat de kinderen zien hoe het OV werkt, hoe ze zich horen te gedragen, hoe het gaat als ze tijdens de reis moeten overstappen, hoe ze hun reis uitstippelen, wat ze moeten doen als er tijdens de reis een wijziging optreedt, hoe ze van de laatste halte naar school moeten lopen en het maatje begeleidt

de kinderen bij alle andere zaken waar ze tijdens het reizen naar school tegen aan kunnen lopen.

Het OVmaatje traint de leerlingen

Een andere belangrijke rol voor het OVmaatje, is om de kinderen, wanneer ze dat aankunnen, op een verantwoorde manier te leren veilig en goed zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de lespakketten OV4U (zie ook bijlage 3).

Effect

Een groot deel van de kinderen, die nu met het aangepaste vervoer naar school wordt gebracht, heeft in meer of mindere mate een handicap. Vaak wordt gedacht, dat juist deze kinderen niet 'geschikt' zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Natuurlijk is het niet voor ieder gehandicapt kind weggelegd om op deze manier te reizen. Maar veel meer kinderen, dan menigeneen denkt, vindt het juist geweldig om al dan niet met een OVmaatje met de trein of bus te reizen. Ze doen op een gecontroleerde manier reiservaring op en raken vertrouwd met het openbaar vervoer. Ze worden flexibeler, mobieler en zelfstandiger in het verkeer, ervaren een gevoel van trotsheid wanneer zij zelf naar school kunnen reizen en hebben de rest van hun leven baat bij deze ervaringen. Ook zullen ouders een grotere verantwoordelijkheid en betrokkenheid ervaren bij het schoolvervoer van hun kind.

Van belang is ook, dat de vervoerskosten voor de gemeente op korte en op lange termijn aanzienlijk zullen dalen. De kosten van het openbaar vervoer zijn immers beduidend lager dan de kosten van het aangepaste vervoer. Een jaarlijkse besparing van € 2.000,- per leerling is heel reëel.

Wie zijn de OVmaatjes??

Het ene kind heeft intensievere en/of langere begeleiding nodig dan het andere kind. Dit betekent dat de rol van de begeleider niet bij ieder kind gelijk is. Er zijn verschillende soorten begeleiders, namelijk:

- licht getrainde begeleiders (voor niet gehandicapte leerlingen);
- goed getrainde begeleiders (voor licht gehandicapte leerlingen, die in staat zijn op termijn zelfstandig te reizen);
- (oud) professionals (voor intensieve en langdurige begeleiding)

De maatjes - afhankelijk van hun rol - zijn professionele krachten, ouders, vrijwilligers en studenten. Belangrijk is, dat ze het leuk vinden om met kinderen te werken, betrouwbaar zijn, door kinderen als voorbeeld kunnen worden gezien en met enthousiasme kinderen vertrouwd kunnen maken met het openbaar vervoer.

Bijlage 4: Lespakket OV4U

‘Leerling speciaal onderwijs na cursus beter voorbereid op verkeer’

Moeilijk lerende kinderen beter voorbereid in het verkeer door lessenserie.

Wethouder Huub van Klinken van de gemeente Middelburg en directeur Peter Lijnse van de Klimopschool sloten een convenant voor een cursus aan de leerlingen van deze school. De leerlingen maken op een educatieve manier kennis met het openbaar vervoer. De Klimopschool is een school voor speciaal onderwijs.

De gemeente Middelburg liet voor de school een OV-lespakket (OV4U) ontwikkelen. De dertig zeer moeilijk lerende kinderen van VSO 4 en 5 leren in vijftien praktische lessen te reizen met het openbaar vervoer. Zo zijn zij beter voorbereid op het maatschappelijke leven en verkeer na schooltijd.

De lessenserie sluit af met een toets. Als de leerling slaagt, volgt een OV-certificaat.

Bron: www.zeeuwse regio.nl 12 maart 2010

Bijlage 5: ‘Cursus Leerlingenvervoer voor taxichauffeurs’

Met een Cursus Leerlingenvervoer raken taxichauffeurs beter bekend met werken met kinderen met een beperking. De cursus is ontwikkeld door het Sociaal Fonds Taxi (SFT).

Sociaal Fonds Taxi (SFT) heeft een Cursus Leerlingenvervoer ontwikkeld speciaal voor taxichauffeurs. Aanleiding vormden de uitkomsten van een onderzoek naar de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Het werken met kinderen met een beperking vraagt om andere vaardigheden dan die van een gemiddelde chauffeur.

In de cursus maakt de taxichauffeur kennis met het specifieke gedrag van deze leerlingen en hij leert wat een passende aanpak is. Filmfragmenten van praktijksituaties vormen de basis van de lessen. SFT heeft het cursusmateriaal samen met de gemeenten Rotterdam, Utrecht en Eindhoven, scholen, ouders, chauffeurs en vervoerders ontwikkeld.

Veel klachten in het leerlingenvervoer hebben te maken met gebrek aan kennis en vaardigheden bij chauffeurs. De Cursus Leerlingenvervoer gaat in op de oorzaken van het gedrag van leerlingen in het leerlingenvervoer, zodat de taxichauffeur dat gedrag kan begrijpen. Praktijksituaties worden in beeld gebracht en in de groep besproken. Er is veel aandacht voor eigen ervaringen, oplossingen en tips. Aan het einde van de cursus weet de chauffeur op welke wijze hij het gedrag van de leerlingen positief kan beïnvloeden. Dit zorgt voor veiliger vervoer en kinderen die op school en thuis beter in hun vel zitten.

Meer informatie

Meer informatie over de cursus staat op www.sociaalfondstaxi.nl 11 december 2009

+++++