

## Raadsvoorstel



Onderwerp Verordening leerlingenvervoer gemeente Groningen 2019

Steller/telnr. Robert Bleeker/ 7049 Bijlagen 1



---

Classificatie	Openbaar <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	Wethouder Bloemhoff	Raadscommissie	Onderwijs en Welzijn
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> September LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA	2019	

---

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

1. de Verordening leerlingenvervoer gemeente Groningen 2019 vast te stellen en deze in werking te laten treden op 1 oktober 2019;
2. dit besluit bekend te maken via [overheid.nl](http://overheid.nl).

---

Samenvatting

Op dit moment zijn de drie verordeningen van de voormalige gemeenten Groningen, Haren en Ten Boer nog steeds van kracht. Dit voorstel heeft als doel om één nieuwe geharmoniseerde verordening leerlingenvervoer voor de gehele gemeente Groningen vast te laten stellen. De nieuwe verordening is opgesteld a.d.h.v. de modelverordening van de VNG opdat het nieuwe beleid actueel en in lijn is met huidige wet- en regelgeving. Verder worden de belangrijkste verschillen tussen de drie huidige verordeningen en de bijbehorende adviezen duidelijk uiteengezet binnen dit voorstel.

B&W-besluit d.d.: 2 juli 2019

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

## Niet van toepassing

### Aanleiding en doel

---

Met de samenvoeging van de gemeenten Groningen, Haren en Ten Boer, moet ook de verordening leerlingenvervoer van de nieuwe gemeente Groningen geharmoniseerd worden. Dit harmonisatiemoment is tevens een moment om de nieuwe verordening te updaten m.b.t. de huidige wet- en regelgeving en in lijn te brengen met de wijze waarop wij ons als gemeente willen verhouden tot de leerlingen en de ouders van leerlingen die in aanmerking komen voor het leerlingenvervoer. De voorliggende ‘Verordening leerlingenvervoer gemeente Groningen 2019’ vervangt de huidige verordeningen van de voormalige gemeenten Groningen, Haren en Ten Boer. Er is een analyse gedaan om de verschillen tussen de drie bestaande verordeningen in kaart te brengen zodat de (eventuele) impact op de doelgroep in kaart kan worden gebracht. Bij het opstellen van de nieuwe verordening is geprobeerd deze impact zo klein mogelijk te houden en niet één van de drie bestaande verordeningen leidend te laten zijn. Daarnaast is van de gelegenheid gebruik gemaakt om tekstuele wijzigingen door te voeren en de nieuwe verordening zoveel mogelijk volgens de B1 richtlijn op te stellen.

### Kader

---

Wet op het primair onderwijs, artikel 4;  
Wet op het voortgezet onderwijs, artikel 4;  
Wet op de expertisecentra (WEC);  
Wet op het passend onderwijs;  
VNG-modelverordening Leerlingenvervoer;  
Coalitieakkoord 2019-2022 ‘Gezond, groen, gelukkig Groningen’.

### Argumenten en afwegingen

---

De drie huidige verordeningen verschillen op een aantal onderwerpen van elkaar welke hieronder worden gepresenteerd. Het artikel dat staat vermeld in de onderstaande onderwerpen verwijst naar het relevante artikel uit de nieuwe verordening. De huidige verordening van Haren is reeds gebaseerd op de modelverordening van de VNG daar waar de huidige verordeningen van Groningen en Ten Boer dat niet zijn en veelal op elkaar lijken.

#### *Minimale afstanden (Speciaal) Basisonderwijs – artikel 4*

In Groningen en Ten Boer worden in artikel 4 van de verordening de minimale afstanden van de woning naar de school genoemd vanaf waar leerlingen in aanmerking komen voor het aangepast vervoer (leerlingenvervoer via vervoerder). Voor basisonderwijs maken Groningen en Ten Boer het onderscheid tussen basisonderwijs (6 kilometer) en een school voor speciaal basisonderwijs (3 kilometer). Haren hanteert één grens van 6 kilometer voor beide scholen. Wanneer leerlingen niet boven deze minimale afstand uitkomen, dan hebben zij geen recht op het leerlingenvervoer tenzij er sprake is van een handicap. Groningen en Ten Boer zijn dus gunstiger als het aankomt op een school voor speciaal basisonderwijs (6 km in Haren). De wet schrijft voor dat de grens niet verder/hoger mag liggen dan 6 kilometer.

De impact op de populatie in Groningen zal aanzienlijk zijn wanneer de grens voor het speciaal basisonderwijs (SBO) wordt verschoven naar 6 kilometer. Bij deze wijziging zullen 134 van de 206 leerlingen in Groningen niet meer in aanmerking komen voor het aangepast vervoer. Wanneer de afstanden van Groningen en Ten Boer worden gehanteerd dan zal de impact nihil zijn omdat de kinderen uit Haren, die naar het SBO in Groningen gaan, sowieso al meer dan 6 kilometer afleggen. Wanneer de afstanden van Groningen en Ten Boer gehanteerd blijven dan zal dit zeer waarschijnlijk geen extra kosten met zich meebrengen. Om deze redenen wordt uw raad geadviseerd de afstanden van Groningen en Ten Boer op te nemen in de nieuwe verordening.

#### *Minimale afstand Voortgezet Onderwijs (VO)*

Groningen en Ten Boer maken in artikel 4 van de verordening ook onderscheid in de minimale afstanden

voor het VO. Wanneer een leerling op meer dan 20 kilometer afstand van een toegankelijke school voor VO woont, dan komt de leerling in aanmerking voor het aangepast vervoer. Haren noemt deze minimale afstanden niet en vergoedt vervoer naar het Voortgezet Onderwijs uitsluitend wanneer er sprake is van een handicap. De wet (wet op de expertise centra) schrijft ook alleen voor dat kinderen aanspraak maken op bekostiging van vervoerskosten indien ze vanwege hun handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Er zal geen impact op de populatie zijn wanneer de grens van 20 kilometer wordt afgeschaft. Op dit moment worden er op basis van dit criterium namelijk geen leerlingen vervoerd in Groningen en Ten Boer. Echter zou dit wel een behoorlijke kosten pot met zich mee kunnen brengen indien er wel leerlingen o.b.v. dit criterium een voorziening voor het leerlingenvervoer toegewezen krijgen. Het advies aan uw raad is daarom om de wet te volgen en alleen een voorziening leerlingenvervoer voor het VO toe te kennen wanneer een kind gehandicapt is.

#### *Minimale afstand Speciaal Onderwijs (SO) – artikel 4*

Groningen en Ten Boer maken in artikel 4 van de verordening ook onderscheid in de minimale afstand voor het SO. Wanneer een leerling op meer dan 3 kilometer afstand van een toegankelijke school voor SO woont, dan komt de leerling in aanmerking voor het aangepast vervoer. Haren volgt wederom de wet en heeft 6 kilometer als minimale afstand.

Op dit moment hebben 220 leerlingen recht op vervoer naar het SO. Wanneer de grens verschoven wordt van 3 kilometer naar 6 kilometer dan betekent dit dat er maximaal 75 leerlingen niet meer in aanmerking komen voor het leerlingenvervoer. Wanneer de afstanden van Groningen gehanteerd blijven dan zal dit zeer waarschijnlijk geen extra kosten met zich meebrengen. Opnieuw adviseren we uw raad daarom om de afstanden van Groningen en Ten Boer te volgen en op te nemen in de nieuwe verordening.

#### *Minimale afstand Voortgezet Speciaal Onderwijs (VSO) – artikel 4*

Groningen en Ten Boer maken in artikel 4 van de verordening ook onderscheid in de minimale afstand voor het VSO. Wanneer een leerling op meer dan 4 kilometer afstand woont van een toegankelijke school voor voortgezet onderwijs van cluster 4 van de Regionaal Expertise Centra (voorheen scholen voor Zeer Moeilijk Opvoedbare Kinderen en Pedologisch Instituut), dan komt de leerling in aanmerking voor het aangepast vervoer. Haren volgt wederom de wet en heeft 6 kilometer als minimale afstand.

Op dit moment hebben 46 leerlingen recht op vervoer naar het VSO. Wanneer de grens verschoven wordt van 4 kilometer naar 6 kilometer dan betekent dit dat er maximaal 10 leerlingen niet meer in aanmerking komen voor het leerlingenvervoer. Wanneer de afstanden van Groningen en Ten Boer gehandhaafd blijven dan zal dit naar verwachting geen extra kosten met zich meebrengen. Uw raad wordt daarom geadviseerd de afstanden van Groningen en Ten Boer te volgen en deze op te nemen in de nieuwe verordening.

#### *Eigen dagdeel voor ouders – artikel 14 & artikel 20*

De verordening van de gemeente Groningen stelt dat ouders, in het geval aangepast vervoer is toegekend, minimaal één keer per week op een vast dagdeel of vaste dagdelen de leerling zelf naar school moeten brengen of halen. In dergelijke situaties worden de kosten van het aangepast vervoer voor maximaal 9 dagdelen vergoed. Haren en Ten Boer kennen deze bepaling niet. De kern blijft wel dat de uitvoering van de gemeente rekening moet houden met bezwaren van leerlingen en hun ouders tegen dit ene dagdeel en deze zorgvuldig moet onderzoeken en gemotiveerd moet kunnen weerleggen. De inzet die van ouders gevraagd wordt van leerlingen met een beperking moet redelijk zijn. Het gaat om hun mogelijkheden om de kinderen van en naar school te brengen en op te halen. Wat redelijk is zal dus in de praktijk duidelijk moeten worden en kan per situatie verschillen.

De betrokkenheid van de ouders op de scholen van de kinderen is een belangrijk maatschappelijk effect dat gewaarborgd blijft via deze bepaling. Los daarvan resulteren deze eigen dagdelen ook in een besparing van circa €100.000 op jaarbasis. Het advies aan uw raad is, gezien deze effecten, om de bepaling op te nemen in de nieuwe verordening. Aangezien per situatie bekeken moet worden of het vragen van inzet van de ouders redelijk is zal de bepaling worden gewijzigd zodat ouders niet worden verplicht minimaal één dagdeel te

verzorgen maar dat dit wel van ouders wordt verwacht. Het verplichtende karakter wordt dus uit de bepaling gehaald. Het verplichtende karakter uit de verordening halen brengt geen (financieel) risico met zich mee. In de uitvoering wordt namelijk al verwacht van ouders, en niet geëist, dat zij één of meerdere dagdelen de leerling zelf naar school brengen. Hierop wordt weliswaar gestuurd maar wanneer blijkt dat dit voor ouders niet haalbaar is, dan vergoeden wij alsnog het vervoer voor alle dagdelen.

#### *Vervoer per fiets – artikel 10, 12, 13 & 19*

In de modelverordening en in de verordening van Haren wordt expliciet de optie genoemd voor het toekennen van een vergoeding voor het vervoer per fiets. Groningen en Ten Boer hebben dit niet opgenomen terwijl vanuit de uitvoering de fiets altijd als eerste optie wordt onderzocht. De voorkeursvolgorde van vervoer is immers: de fiets, het eigen (auto)vervoer, het openbaar vervoer en tot slot het aangepast vervoer. Wij adviseren daarom het vervoer per fiets expliciet op te nemen in de nieuwe verordening. Het expliciet opnemen van deze vergoeding zal niet resulteren in een verhoging van de kosten. Op dit moment kent de uitvoering deze vergoeding namelijk al toe. De vergoeding staat alleen nog niet opgenomen in de verordening.

#### *Systematiek eigen bijdrage – artikel 16*

In Groningen is de eigen bijdrage per schooljaar, indien het verzamelinkomen van ouders boven de vastgestelde drempel uitkomt, gelijk aan de hoogte van een jaarabonnement van het openbaar vervoer voor de afstand van de woning naar de school. In Haren (en dus de modelverordening) betalen ouders, indien het verzamelinkomen van ouders boven de vastgestelde drempel uitkomt, per rit een eigen bijdrage die gelijk is aan de kosten van het openbaar vervoer over de afstand van de woning naar de school en maximaal tot aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens van 6 kilometer. Kortom: de eigen bijdrage in Haren kan per rit nooit hoger zijn dan de kosten om 6 kilometer met het openbaar vervoer te reizen. Ook Ten Boer hanteert de systematiek van Haren en de modelverordening.

Als een eigen bijdrage wordt ingevoerd, is de gemeente voor de berekening van de hoogte daarvan gebonden aan de wet. Er kan niet worden gewerkt met een fictief bedrag, zoals de kosten van een jaarabonnement. Het gaat om de kosten van het openbaar vervoer die zouden worden gemaakt om de afstand tot aan de door de gemeente vastgestelde kilometergrens te overbruggen. Uit een analyse is gebleken dat het verschil aan inkomsten in eigen bijdrages op jaarbasis verwaarloosbaar is. Het advies aan uw raad is daarom om de systematiek uit Haren, Ten Boer en dus uit de modelverordening over te nemen aangezien dit juridisch juist is en het jaarabonnement niet.

#### *Drempelbedrag eigen bijdrage – artikel 16*

Haren kent t.o.v. Groningen en Ten Boer een ander drempelbedrag waarop gebaseerd wordt of ouders een eigen bijdrage dienen te betalen. Wanneer het verzamelinkomen van ouders boven dit drempelbedrag ligt, dan zijn ouders, met uitzondering van enkele scenario's, verplicht om een eigen bijdrage te betalen. De systematiek uit Haren komt uit de modelverordening welke weer is gebaseerd op artikel 4 van de wet op het primair onderwijs.

In de nieuwe verordening volgen we Haren en dus de systematiek uit de modelverordening. Hierdoor ontstaat een klein verschil en komt het drempelbedrag €450 lager te liggen t.o.v. de huidige verordeningen van Groningen en Ten Boer. Dit zal naar verwachting financieel gezien geen effect hebben op zowel de ouders als de gemeente.

#### *Financiële draagkracht – artikel 17*

Groningen kent geen artikel over financiële draagkracht. Ten Boer, Haren en de modelverordening hebben dit artikel wel. Deze financiële draagkracht betekent een extra last voor de ouders wanneer de afstand van de woning naar de dichtstbijzijnde school voor basisonderwijs meer dan 20 kilometer bedraagt. Deze extra eigen bijdrage is afhankelijk van de hoogte van het verzamelinkomen van de ouders. Op dit moment kennen wij deze situaties niet maar mocht de situatie zich voordoen, dan is niet alleen de gemeente verantwoordelijk voor deze hoge kosten. Wij vinden het daarom redelijk en billijk om een extra bijdrage te vragen wanneer een dergelijke situatie zich zou voordoen. Om deze reden wordt uw raad geadviseerd dit artikel op te nemen in de nieuwe verordening.

De nieuwe verordening is opgesteld a.d.h.v. de door de VNG gemaakte modelverordening. Dit resulteert in een nieuwe verordening die in lijn en actueel is m.b.t. de huidige wet- en regelgeving. Een belangrijke kanttekening is dat de wetgeving m.b.t. het leerlingenvervoer vaak niet gekanteld is. Dit betekent dat er minder mogelijkheden zijn voor de gemeente(s) qua beleidsvrijheid omdat voorwaarden/criteria m.b.t. het leerlingenvervoer per wet zijn vastgelegd. Daarnaast is in veel van de bovenstaande situaties uitgegaan van een voor de leerling en ouders zo gunstig mogelijke regeling. Tot slot is bij het opstellen van de nieuwe verordening geprobeerd niet één van de drie bestaande verordeningen leidend te laten zijn.

#### Financiële consequenties

---

Er zijn (nagenoeg) geen financiële consequenties waardoor de verwachting is dat het saldo tussen kosten en opbrengsten ongewijzigd blijft. Het leerlingenvervoer is onderdeel van de aanbesteding van Publiek Vervoer (9 april 2018) met een looptijd van vier jaar. De huidige contractafspraken met de vervoerder(s) blijven gehandhaafd en worden inhoudelijk niet geraakt door de nieuwe verordening leerlingenvervoer.

#### Overige consequenties

---

De inwerkingtreding van de nieuwe verordening heeft geen effect op de lopende voorzieningen Leerlingenvervoer voor het schooljaar 2019-2020. De leerlingen die in dit schooljaar op basis van de huidige drie verordeningen een voorziening voor het leerlingenvervoer toegekend hebben gekregen, behouden het recht op deze voorziening o.b.v. de bestaande regelgeving tot aan het einde van het schooljaar. Aanvragen die binnenkomen na het vaststellen van de nieuwe verordening zullen wel beoordeeld worden a.d.h.v. deze nieuwe verordening. Aangezien voorzieningen voor het leerlingenvervoer per jaar worden afgegeven zal bij de start van het nieuwe schooljaar de vernieuwde regelgeving voor iedereen gelden.

#### Vervolg

---

Indien uw raad de verordening vaststelt in september kan de nieuwe verordening van kracht worden per 1 oktober 2019. In augustus en september 2019 zal tevens de uitvoering worden geïnstrueerd over de nieuwe regelgeving en de wijzigingen die de nieuwe verordening voor de uitvoering teweeg brengt.

#### Lange Termijn Agenda

---

Staat op de LTA van september 2019

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

Peter den Oudsten

de secretaris,

Diana Starmans

*Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*