

Beantwoording vragen Ouders en onderwijs, LBVSO en Nationale kinderombudsman

1. Ouders en Onderwijs

Vraag 1:

Begeleiding door ouders regelen erg opvallend, ik weet niet waar ze deze ruimte gevonden hebben?

Antwoord;

Dit is ook opgenomen in de modelverordening. Anders is het bij de inzet van een touringcar, dan reizen veel leerlingen tegelijkertijd in een grote bus, in dit geval wordt begeleiding geregeld door vervoerder/gemeente. Deze situatie is in SV niet van toepassing.

Vraag 2:

De jurisprudentie over werk geen reden voor leerlingenvervoer ben ik ook wel nieuwsgierig naar.

Antwoord;

Opgenomen is dat werk van de ouders niet een enige reden kan zijn voor leerlingenvervoer. Er moet sprake zijn van een beperking van de leerling, dan wel een religieuze/culturele reden voor het vervoer.

Vraag 3:

ik mis iets van maatwerk/hardheidsclausule erin volgens mij?

Antwoord;

Zie artikel 8.2.

Vraag 4:

Daarnaast ben ik wel benieuwd hoe ouders/leerlingen betrokken zijn bij de totstandkoming van deze nieuwe verordening en hoe zij deze nu beoordelen?

Antwoord;

De Adviesraad Sociaal Domein (ASD) heeft een advies uitgebracht over de conceptverordening. De ASD heeft ouders uitgenodigd om mee te lezen en het advies van de ouders is betrokken bij het advies van de ASD.

Vraag 5:

Wat gaat er in het schooljaar 2025,2026 voor leerlingen veranderen gezien nieuwe aanbesteding?

Antwoord;

De nieuwe contracten zijn per 1 januari 2025 ingegaan. Voor het nieuwe schooljaar gelden dan ook geen wijzigingen. Voor wat betreft beleidsinhoudelijke wijzigingen, zie wijzigingstabel.

Vraag 6:

Gaan leerlingen met meer in een bus zitten met ouders verantwoordelijk voor gedrag van hun kind en hun begeleiding met meerderen in een grotere bus?

Antwoord;

Ouders zijn verantwoordelijk voor het gedrag van hun kind tijdens het vervoer. Er is slechts sprake van onacceptabel gedrag als het gedrag van de leerling niet voortkomt uit de beperking van de leerling. Verder is er sprake van collectief vervoer, maar geen sprake van een grote touringcar.

Vraag 7:

wat is de afgesproken maximale reistijd enkele reis voor een leerling in het taxivervoer? VNG heeft de maximale reistijd van 90 minuten verlaagd naar 60 minuten.

Antwoord;

Deze tijd wordt niet genoemd in de modelverordening leerlingenvervoer van de VNG en is ook niet opgenomen in de gemeentelijke verordening. Verder willen wij u er op wijzen dat er soms ook kinderen naar scholen moeten die ver buiten de regio liggen waar een maximale reistijd van 60 minuten niet haalbaar is.

Vraag 8:

Wat is de maximale reistijd die het college acceptabel vindt enkele reis, van deur tot deur, als een kind met OV gaat?

Antwoord;

Zie artikel 5.4, eerste lid: 90 minuten.

2. LBVSO

1. Opstapplaatsen en grotere bussen – risico op ontoegankelijkheid

De verordening introduceert opstapplaatsen als optie voor aangepast vervoer (artikel 3.6).

Hoewel dit in sommige gevallen efficiënt kan zijn, mag dit nooit een verplichting worden. Veel leerlingen met een beperking kunnen niet zelfstandig naar een opstapplaats reizen, wat leidt tot:

- Fysieke ontoegankelijkheid – sommige leerlingen hebben mobiliteitsbeperkingen of kunnen niet veilig naar een opstappunt komen.
- Extra stress en onrust – opstapplaatsen kunnen leiden tot overprikkeling of angst bij leerlingen die moeite hebben met veranderingen of groepsvervoer.
- Uitvalrisico – leerlingen die niet naar een opstapplaats kunnen, dreigen hierdoor uitgesloten te worden van vervoer en daarmee van onderwijs.

► Advies: Laat opstapplaatsen schrappen en behoud deur-tot-deurvervoer voor leerlingen.

Antwoord;

In SV wordt nog geen gebruik gemaakt van opstapplaatsen, in deze verordening wordt alleen een grondslag gegeven om dit in de toekomst te organiseren. Mocht in de toekomst gebruik worden gemaakt van opstapplaatsen, dan wordt uiteraard eerst beoordeeld of een betreffende leerling hiervan gebruik kan maken.

2. Sancties bij ‘onacceptabel gedrag’ – risico op uitsluiting

De verordening stelt dat leerlingen kunnen worden uitgesloten van vervoer bij ‘onacceptabel gedrag’ (artikel 3.3 en 7.2). Dit is problematisch, omdat:

- Gedrag dat voortkomt uit een beperking (bijv. autisme, ADHD, angststoornissen) niet ‘verwijtbaar’ is.
- Het uitsluiten van vervoer feitelijk betekent dat de leerling geen onderwijs meer kan volgen.

- Er geen duidelijke gedragsprotocollen zijn opgenomen over hoe escalaties worden voorkomen of hoe leerlingen ondersteund kunnen worden.

► Advies: Voeg een bepaling toe dat vervoer niet zomaar kan worden ontzegd, maar dat er eerst begeleidend maatregelen moeten worden getroffen. Bijvoorbeeld: extra ondersteuning, training van chauffeurs of inzet van een begeleider in de bus.

Antwoord;

In de verordening is opgenomen dat er geen sprake is van onacceptabel gedrag als een gedraging voorkomt uit de beperking van de leerling. Verder wordt in alle gevallen gezocht naar een oplossing in overleg met ouders, leerlingen, vervoerder en gemeente.

3. Financiële drempels – risico op uitsluiting van onderwijs

De verordening introduceert een draagkrachtafhankelijke eigen bijdrage en een drempelbedrag (artikelen 6.1 en 6.2). Dit betekent dat sommige ouders zelf moeten betalen voor het vervoer van hun kind, terwijl passend onderwijs een recht is. Dit leidt tot:

- Financiële ongelijkheid – gezinnen met een laag inkomen krijgen onevenredig zware lasten.
- Druk om een minder passende school dichterbij te kiezen, alleen om de vervoerskosten te vermijden.
- Onzekerheid en bureaucratie – de inkomensafhankelijke berekeningen zijn complex en veranderen jaarlijks.

► Advies: Schrap de eigen bijdragen voor ouders van kinderen die zonder aangepast vervoer niet naar school kunnen. Voorkom financiële drempels die de toegankelijkheid van onderwijs belemmeren.

Antwoord;

Ter verduidelijking wordt opgemerkt dat de eigen bijdrage niet geldt voor ouders met een kind met een beperking. In navolging van de afgelopen jaren is in de Verordening opgenomen dat van ouders die een school voor basisonderwijs of een speciale school voor basisonderwijs een bijdrage kan worden gevraagd. Deze mogelijkheid is opgenomen in de Wpo, de wetgever heeft hiermee bedoeld de ouders verantwoordelijk te laten zijn voor een bepaald deel van de kosten van het vervoer. De bijdrage is conform de bepalingen die de regio hanteert en conform de bepalingen in de modelverordening.

4. Verplichting voor ouders om vervoer te organiseren – te hoge druk op gezinnen

De verordening stelt dat ouders zelf verantwoordelijk zijn voor vervoer als dat ‘goedkoper’ is dan een gemeentelijke voorziening (artikel 5.3). In de praktijk betekent dit dat:

- Ouders worden gedwongen om hun kind zelf te vervoeren, zelfs als dit organisatorisch onhaalbaar is.
- Gezinnen met meerdere kinderen onevenredig belast worden, vooral als andere kinderen ook zorg nodig hebben.
- Er geen rekening wordt gehouden met de belasting op ouders van kinderen met een beperking, terwijl dit in VN-verdragen expliciet wordt genoemd.

► Advies: Houd rekening met de draagkracht van ouders. Behoud de optie voor gemeentelijk vervoer als ouders niet in staat zijn om het vervoer zelf te regelen.

Antwoord;

In de verordening wordt rekening gehouden met genoemde situaties, zie artikel 5.4, tweede lid onder d en e.

5. Wachttijden en inefficiëntie in de planning

Artikel 3.8 van de verordening stelt dat leerlingen tot meerdere klokuren moeten wachten om aangepast vervoer efficiënter in te zetten. Dit heeft ernstige gevolgen voor:

- Leerlingen met verminderde belastbaarheid, die een lange wachttijd niet aankunnen.
- Ouders die hierdoor alsnog extra vervoer moeten regelen, wat niet altijd haalbaar is.
- De aansluiting op individuele onderwijsbehoeften, omdat wachttijden zorgen voor een extra belasting naast de schooldag.

► Advies: Zorg ervoor dat wachttijden worden beperkt tot maximaal 30 minuten en bied maatwerkoplossingen voor leerlingen die langere wachttijden niet aankunnen.

Antwoord;

Met genoemde situaties wordt in de Verordening rekening gehouden, zie artikel 3.8, derde lid van de Verordening.

6. Vergoeding voor vervoer naar stage en BSO – te beperkte voorwaarden

De verordening biedt de mogelijkheid tot vervoer naar stageadressen en buitenschoolse opvang (artikelen 4.3 en 4.4), maar stelt strikte voorwaarden:

- Stageadres moet ‘op de route liggen’ – dit is vaak niet realistisch.
- Geen garantie op vervoer bij afwijkende schooltijden – terwijl stages vaak flexibeler zijn.
- Beperkte dekking voor vervoer naar BSO – terwijl veel ouders afhankelijk zijn van BSO vanwege werk of thuissituatie.

► Advies: Bied meer flexibiliteit in de voorwaarden voor stage- en BSO-vervoer, zodat leerlingen ook buiten standaard schoolroutes en -tijden ondersteuning krijgen.

Antwoord:

Het is niet mogelijk om individueel vervoer in te zetten voor leerlingen die op een stageadres werkzaam zijn die niet op de route ligt. In deze situaties wordt een andere vorm van leerlingenvervoer toegekend (kilometervergoeding of vergoeding kosten Openbaar Vervoer en een eventuele vergoeding voor de begeleider). Ook in regiogemeenten wordt in deze situaties geen individueel vervoer ingezet.

7. Misbruik van ‘zelfstandig reizen’ & te strenge afwijzingsgronden – te weinig maatwerk

Artikel 3.4 noemt verschillende afwijzingsgronden die de toegankelijkheid van leerlingenvervoer onnodig beperken en de verantwoordelijkheid steeds meer bij ouders en leerlingen zelf leggen.

Dit zorgt ervoor dat veel leerlingen tussen wal en schip vallen.

Onze grootste zorg is de manier waarop zelfstandig reizen wordt misbruikt als reden om leerlingen geen vervoer meer toe te kennen. Steeds vaker wordt als uitgangspunt genomen dat een leerling zelfstandig moet leren reizen, terwijl een groot deel van de doelgroep hier helemaal niet toe in staat is. Dit betekent in de praktijk:

- Gedwongen trajecten voor zelfstandig reizen, zonder maatwerk of realistische inschatting van wat een leerling aankan.
- Uitsluiting van vervoer als ouders niet akkoord gaan met zelfstandig reizen, terwijl dit soms simpelweg onmogelijk is.
- Het wegnemen van een noodzakelijke voorziening onder het mom van ‘zelfredzaamheid’,
- terwijl dit in strijd is met passend onderwijs en meer riekt naar dwang en drang.

Daarnaast zijn er nog andere strikte afwijzingsgronden die tot grote problemen kunnen leiden:

- Geen vervoer bij een afstand onder de 6 km (basisonderwijs) of 10 km (VSO) – zelfs als de route gevaarlijk is of het OV niet passend is.
- Geen vervoer als ouders een bijdrage weigeren te betalen – wat direct in strijd is met kinderrechten als een kind hierdoor geen onderwijs kan volgen.

► Advies: Stop met het misbruiken van zelfstandig reizen als reden om leerlingen geen vervoer toe te kennen. Zelfstandig reizen moet een mogelijkheid zijn, geen verplichting of voorwaarde om vervoer te krijgen. Voer maatwerk in, zodat leerlingen niet onterecht worden uitgesloten door starre afstandsregels, financiële obstakels of onrealistische verwachtingen over zelfstandigheid.

Antwoord;

In de verordening wordt juist maatwerk mogelijk gemaakt, onder andere door het afgeven van meerderjarige beschikkingen. Een meerderjarige indicatie kan worden afgegeven als het duidelijk is dat de leerlingen geen ontwikkelingsperspectief heeft met betrekking tot het zelfstandig reizen. Als een leerling dit perspectief wel aanwezig is, wordt hier naar toe gewerkt zodra dit van een leerling verwacht kan worden. In de verordening is ook opgenomen dat de mogelijkheid om zelfstandig te kunnen reizen altijd beoordeeld wordt, er is dan ook maatwerk mogelijk.

3. Nationale kinderombudsman

1. Het individuele kind staat niet centraal

In de verordening lijkt het individuele kind niet centraal te staan. Een concreet voorbeeld is te vinden in paragraaf 2.2. waarin wordt omschreven wat de gemeente onderzoekt bij de beoordeling van een aanvraag voor leerlingenvervoer. Het valt op dat een onderzoek naar het belang van het kind in deze paragraaf volledig ontbreekt.

Op grond van het Kinderrechtenverdrag dient het belang van het betrokken kind altijd voorop te staan. Dit kan nu al door betrokken partijen – waaronder uw gemeente - worden gedaan. Bij ieder kind dat afhankelijk is van leerlingenvervoer, moet altijd een inzichtelijke belangenafweging worden gemaakt. De Kinderombudsman heeft hiervoor op basis van de richtlijnen van het VN-Kinderrechtencomité de brochure 'het beste besluit' ontwikkeld. Hierin staat een stappenplan waarin wordt omschreven hoe je in individuele zaken besluiten kunt nemen in lijn met het VN-Kinderrechtenverdrag.

De kernvraag bij alle besluiten is altijd: wat heeft dit kind nodig en hoe gaan we dat gezamenlijk realiseren? Om te weten wat een kind nodig heeft, moet altijd worden gekeken naar de consequenties van het besluit voor diens brede ontwikkeling en leefsituatie. Een vast element daarbij is dat altijd onderzocht moet worden wat het besluit betekent voor de onderwijssituatie van het kind. In geval van leerlingenvervoer dient per kind te worden gekeken naar welke zorg en bescherming het nodig heeft om op school te kunnen komen. De uitkomst daarvan hoeft niet per se leerlingenvervoer te zijn, het kan ook zo zijn dat een kind gebaat is om op de fiets of met het OV te gaan en daar extra ondersteuning bij nodig heeft. Een dergelijke uitkomst moet echter wel gebaseerd zijn op een gedegen onderzoek en besluitvorming in lijn met het VN-Kinderrechtenverdrag.

Antwoord;

Het uitgangspunt van de gemeente is altijd het belang van het kind, deze wordt ook centraal gesteld: zo wordt er gekeken naar de mogelijkheden en beperkingen van de leerling en naar de onderwijsbehoefte. Hierbij is het uitgangspunt de dichtstbijzijnde toegankelijke school, maar op grond van de verordening kan hiervan gemotiveerd worden afgeweken, als dit meer aansluit bij de onderwijsbehoefte van de leerling (artikel 3.7).

Verder willen we als gemeente aansluiten bij wettelijke kaders.

Door de kinderombudsman worden de volgende stappen benoemd:

Stap 1 onderzoek belangen van het kind

Stap 2 onderzoek andere belangen

Stap 3 afweging van belangen

Stap 4 Uitleg van het besluit

De gemeente doorloopt volgens de wetten en de verordening bovengenoemde stappen.

2. Er wordt niet met het individuele kind gesproken

Uit de verordening van uw gemeente blijkt niet dat kinderen worden betrokken bij beslissingen over leerlingenvervoer op een wijze die in lijn is met het VN-Kinderrechtenverdrag. In paragraaf 2.2. staat bijvoorbeeld enkel dat kinderen mee moeten werken aan het onderzoek door een deskundige.

Een vast onderdeel van het hierboven beschreven belang van het kind onderzoek is echter dat er apart, en als het kind dat wil, met het kind wordt gesproken over de impact van een besluit op diens leven. Alleen dan kan het kind zelf aangeven wat de wensen en behoeftes zijn conform artikel 12 van het VN-Kinderrechtenverdrag. Daarbij is participatie volgens het VN-Kinderrechtencomité pas echt betekenisvol als wordt voldaan aan vijf stappen. In het kort gaat het om: (1) voldoende toegang tot begrijpelijke informatie, (2) gehoord worden, (3) serieus genomen worden, (4) een terugkoppeling krijgen over de beslissing die is genomen en (5) de mogelijkheid krijgen om te klagen over de beslissing.

Antwoord;

Zie tekstvoorstel bij amendement AX.3 SSV, om in de verordening op te nemen dat de mening van de leerling betrokken wordt bij het onderzoek.

3. Kinderrechtentoets

Ten slotte wijs ik u erop dat de verordening getoetst zou moeten worden aan het VN-Kinderrechtenverdrag. Ik wijs u in dat kader graag op de Kinderrechtentoets, die op aanbeveling van het VN-Kinderrechtencomité door de Kinderombudsman is ontwikkeld en beschikbaar is via www.kinderrechtentoets.nl. Het is een instrument waarmee je wetgeving en beleid in vier stappen toetst aan de belangen van (kwetsbare) groepen kinderen en die belangen afweegt tegen andere belangen, zoals economische of maatschappelijke. Het belang van kinderen moet altijd als eerste overweging worden genomen.

Antwoord;

De kinderrechtentoets houdt in dat vooraf gekeken wordt of het beleidsvoorstel een van de volgende elementen raakt:

- 1 Identiteit van het kind
- 2 Behoud van de gezinsomgeving en belangrijke contacten
- 3 Bescherming en veiligheid
- 4 Het recht op gezondheid
- 5 Kwetsbare kinderen of bijzondere situaties
- 6 Het recht op onderwijs
- 7 Recht van het kind om zijn mening te geven
- 8 ...

Deze elementen worden meegenomen in stap 1 tm 4 zoals beschreven onder antwoord bij vraag 1.

Geconcludeerd wordt dat de verordening voldoet aan de genoemde stappen, en dat voor wat betreft de mening van kind een aanvulling kan worden opgenomen in de verordening, zie tekstvoorstel bij amendement AX.3 SSV.

Aanvullende vraag gesteld door mijn fractie:

Nog een aanvullende vraag over vervoer naar stage adres.

Je schrijft dat individueel vervoer niet mogelijk is. Bedoel je hier collectief leerlingenvervoer?

Stel iemand is rolstoelgebonden en heeft aangepast vervoer nodig. Wat dan?

Zoals met jou besproken...58% van de bushaltes voldoen niet en station Maarssenbroek daarvan zijn de liften meer buiten gebruik dan dat ze het doen.

Is apart op maat taxivervoer dan mogelijk? Of kan er alleen meegereden worden met de collectieve busjes van KdW. Kortom hoe komt iemand dan op zijn stage adres?

Gegeven antwoord:

Als een stage niet op de route ligt en de leerling maakt gebruik van aangepast vervoer, dan zou dit betekenen dat individueel taxivervoer ingezet zou moeten worden. Dit is niet haalbaar. Dit is de reden waarom in de verordening is opgenomen dat de ouder in aanmerking kan komen voor een kilometervergoeding (ouders rijden zelf) of een vergoeding van het openbaar vervoer.

Er zijn weinig leerlingen die gebruik maken van aangepast vervoer, met rolstoel en die een stage lopen die niet op de route ligt. In gevallen waarin dit toch voorkomt en de ouders niet zelf kunnen rijden, kan gebruik gemaakt worden van de hardheidsclausule en kan alsnog aangepast vervoer worden ingezet.