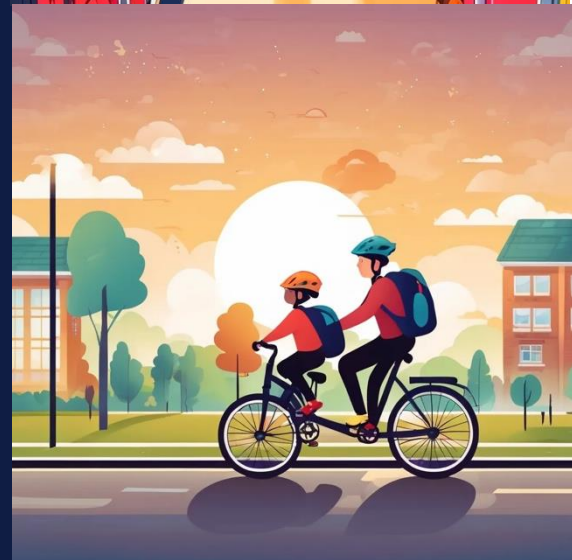




Stap voor stap **naar maatwerk** in het **vervoer** **naar school.**

Routekaart voor een stapsgewijze transformatie van het leerlingenvervoer gemeente Oude IJsselstreek. Waar staan we nu? Waar willen we heen? Hoe komen we daar? En wat is de impact op gezinnen?



Routekaart

1. Samenvatting	3
2. Inleiding	5
3. Waar staan we?	6
3.1 Wat is leerlingenvervoer?	6
3.2 Hoe hebben we het nu georganiseerd?	7
3.3 Wat zijn de uitdagingen?	8
3.4 Wat vinden betrokkenen?	10
4. Waar willen we naartoe?	13
4.1 Gezond en veilig opgroeien	13
4.2 Eigen kracht voorop	14
4.3 Maatwerk en aandacht	16
5. Hoe komen we daar?	20
5.1 Vier pijlers	20
5.2 Wat ligt er al klaar?	21
5.3 Welke stappen kunnen we zetten?	23
6. Wat betekent dit voor gezinnen?	27
6.1 Wat verandert er?	27
6.2 Hoe nemen we ouders mee?	27

1. Samenvatting

De routekaart

Dit document schetst een routekaart om in het leerlingenvervoer meer maatwerk te leveren en de voorziening toekomstbestendig te maken. Hierbij staan het kind, betrokkenheid van ouders, scholen en vervoersorganisaties en een zorgvuldige, gezinsgerichte benadering centraal in hoe we de uitdagingen aanpakken.

Huidige situatie en uitdaging

Het leerlingenvervoer, voornamelijk gericht op kinderen in het speciaal onderwijs, volgt het VNG-model, waarbij vervoer per taxibus wordt aangeboden aan kinderen die niet zelfstandig met het OV kunnen reizen.

De huidige aanvraag voor leerlingenvervoer is een administratief proces. Hierdoor is maatwerk lastig toe te passen. De gemeente besteedt weinig aandacht aan de zelfredzaamheid van het kind en de ouders. Wat ouders zelf kunnen betekenen in het reizen naar school en het stimuleren van de ontwikkeling van zelfstandig reizen naar school door de kinderen komt nog te weinig aan bod.

Ondertussen nemen de kosten van het leerlingenvervoer toe en moet de gemeente iets veranderen om het leerlingenvervoer toekomstbestendig te maken. Deze beweging past precies in de visie *Naar het hart van de beweging* die de gemeente in het sociaal domein hanteert.

Inhoudelijke uitgangspunten

- a. **Gezond en veilig opgroeien:** Het nieuwe beleid wil bijdragen aan een gezond, veilig en zelfredzaam opgroeien van kinderen, ook als thuisnabij onderwijs niet mogelijk is.
- b. **Zelfredzaamheid:** Er wordt gestreefd naar geleidelijke zelfstandigheid in reizen, voor zowel de kinderen als hun ouders.
- c. **Aandacht en maatwerk:** zowel in de aanvraag als in het vervoer besteden we meer aandacht aan het gezin, met de inzet van ouders en de aanmoediging om andere opties, zoals carpooling en OV-gebruik, te verkennen naast taxivervoer.
- d. **School als partner:** scholen denken mee over de mogelijkheden en beperkingen van de leerling, niet via formulieren maar in contact met gemeente en ouders.

Zorgvuldig proces

- De gemeente heeft in een verkenning verschillende betrokkenen geraadpleegd (ouders, scholen, vervoerder) om behoeften en zorgen te inventariseren en mee te denken over de oplossingen die de gemeente in beeld heeft.
- Deze routekaart is de uitkomst van die verkenning. Hij beschrijft hoe de input van ouders, scholen en anderen is verwerkt in de plannen. En welke stappen het college nu voorziet.
- De beoogde implementatie gaat in fases, beginnend met het schooljaar 2025/26, met in eerste instantie veranderingen zoals een pilot voor opstapplaatsen en een speciale vervoersconsulent die ouders en kinderen persoonlijk spreekt.

Impact op ouders

- Gezinnen doen voortaan per school één keer een aanvraag en hebben daarna periodiek een gesprek met de gemeente. Daarbij wordt het vervoer aangepast op basis van veranderende behoeften en mogelijkheden.
- Het aanvraagproces wordt gericht op maatwerk en eigen kracht van het kind en de ouders in plaats van administratieve handelingen. Het gaat over wat het kind nodig heeft en wat de ouders daarin zelf kunnen en welke ondersteuning er daarbij nog geleverd moet worden.
- Verschillende maatregelen worden gefaseerd ingevoerd. Keukentafelgesprekken worden geprioriteerd voor de oudste kinderen met de kortste reistijd naar school per fiets, ov en auto. Ook starten we met een pilot opstapplaatsen die in samenspraak met ouders worden aangewezen.

Tijdlĳn

- **Behandeling door de raad (vanaf december 2024):** eerst is nu de raad aan zet:
 - Op 2 december willen we met de commissie MO in gesprek over de input die is opgehaald bij de ouderbijeenkomsten en de mogelijke richtingen om het leerlingenvervoer toekomstbestendig te maken.
 - In het eerste kwartaal zal een voorstel tot wijziging van de verordening aan de gemeenteraad worden voorgelegd.
- **Nadere participatie (voorjaar 2025):** Als de raad besluit tot de wijziging volgt daarna verdere participatie met ouders, over in ieder geval twee concrete veranderingen: opstapplaatsen en carpoolregeling.
- **Vorbereidingsfase (tot augustus 2025):** Werving en training van vervoersconsulent(en), uitwerking van nieuwe processen voor de uitvoering. De aanvraag in april zal nog lijken op de bestaande aanvraagwijze.
- **Eerste Implementatiejaar (schooljaar 2025/26):** Introductie van nieuwe vervoersopties, formele inzet van de rol van de vervoersconsulent en tussentijdse evaluaties met inbreng van ouders en scholen.
- **Vervolgjaren:** Ondersteuning bij zelfstandig reizen aanbieden voor leerlingen; uitbreiding van carpoolopties; onderzoek naar touringcars; integratie van OV-oplossingen waar mogelijk.

Budget en Duurzaamheid

Naar verwachting leiden de maatregelen samen op termijn tot minder taxivervoer en meer eigen vervoer en openbaar vervoer (beide met bekostiging door de gemeente). Dit kan op termijn de financiële druk op de gemeente verlichten. Er is geen bezuinigingsdoel en geen voorspelbare besparing, wel de ambitie om de kosten te stabiliseren zodat de voorziening voor de toekomst behouden blijft.

2. Inleiding

Op 4 september jl heeft het college de Verkenning transformatieopgave leerlingenvervoer vastgesteld. Dat document beschrijft een uitdaging, een aantal oplossingsrichtingen en de hoofdlijnen van een proces voor participatie.

Verkenning uitgevoerd

We hebben nu met ouders, onderwijs, ZOOV en andere betrokkenen de uitdaging en de oplossingsrichtingen verkend. De uitkomsten daarvan hebben we verwerkt tot de routekaart die nu voor u ligt en die beschrijft waar we staan, waar we heen willen en hoe we daar willen komen.

Rollen raad en college

De verkenning is een initiatief van het college. Veel partijen zijn nodig om de transformatie succesvol te doorlopen. De raad heeft hierin een centrale rol: nieuwe uitgangspunten vragen om een nieuwe verordening¹. En de raad controleert of we de transformatie zorgvuldig en met aandacht voor het kind en de ouders doorlopen.

Doel van de routekaart

Deze routekaart is daarom in belangrijke mate geschreven om de raad te informeren over hoe het college de transformatie wil oppakken. Waarom moet er iets veranderen? Wat zijn die veranderingen? Hoe komen we daar? Wat is de impact op het kind en de ouders? Hoe betrekken we hen en voorkomen we daarbij onnodige stress en onzekerheid?

Veelomvattend

Gezinnen zijn in belangrijke mate afhankelijk van taxivervoer. Veranderingen in het beleid kunnen daardoor snel leiden (en hebben geleid) tot bezorgdheid bij ouders en bij de raad. Enerzijds kan er veel veranderen: uitgangspunten, aanvraagproces, deels zelf brengen, opstapplaatsen. Anderzijds is het uitgangspunt juist dat maatwerk wordt geleverd en dat alleen eigen inzet wordt gevraagd van gezinnen waar dat reëel is.

Transparantie

Om zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden, geeft deze routekaart een uitgebreide uitleg. Wat houdt het leerlingenvervoer eigenlijk in? Wat betekent maatwerk? Dedden we dat niet al? Waarom moet er iets veranderen? Wat moet je je voorstellen bij een keukentafelgesprek over vervoer naar school? Hoe verhoudt zich dat tot opstapplaatsen en zelf brengen? Deze routekaart is geschreven om zoveel mogelijk transparantie te bieden.

Leeswijzer

Dat kost wel een paar pagina's tekst. Daarom hier een korte leeswijzer voor wie niet alle 28 pagina's wil lezen:

- De impact op gezinnen staat in hoofdstuk 6 (pagina 27).
- De beoogde stappen staan in hoofdstuk 5 (pagina 20).
- De doelen van de transformatie staan in hoofdstuk 4 (pagina 13).
- De huidige stand van het leerlingenvervoer staat in hoofdstuk 3 (pagina 6).

¹ Dat wil zeggen: om opname van reizen naar school als één van de voorzieningen die we bieden vanuit de verordening sociaal domein; en intrekking van de aparte verordening leerlingenvervoer.

3. Waar staan we?

Dit hoofdstuk beschrijft wat leerlingenvervoer is, hoe we het hebben georganiseerd en voor welke uitdagingen we staan.

3.1 Wat is leerlingenvervoer?

3.1.1 Wat zijn de wettelijke taken?

De drie onderwijswetten WPO (primair), WEC (speciaal) en WVO (voortgezet onderwijs) hebben ieder een artikel dat aan het college de opdracht geeft om voorzieningen te verstrekken voor het vervoer naar school en aan de raad om daarvoor een regeling te treffen. De regels die de drie wetten stellen zijn inhoudelijk grotendeels gelijklopend, maar kennen ook enkele verschillen.

De wet gaat uit van bekostiging. Ouders kunnen een vergoeding krijgen voor openbaar vervoer voor de leerling. En zo nodig voor de begeleider. Dit geldt in principe voor alle leerlingen, maar voor de meeste kinderen is er een basisschool op minder dan 6 kilometer. Dan is er geen recht op bekostiging. En voor vervoer naar voortgezet onderwijs is er standaard géén bekostiging.

De wet bepaalt ook dat de gemeente een oplossing moet bieden voor kinderen die ook onder begeleiding niet met openbaar vervoer naar school kunnen. Over de balans tussen eigen en gedeelde verantwoordelijkheid zegt de wet: *“De regeling houdt rekening met de van ouders redelijkerwijs te vergen inzet en voorziet erin dat het vervoer kan plaatsvinden op een wijze die voor de leerling passend is.”*

Over welk vervoer, welke kinderen, gezinnen, scholen etc gaat dit?

In de praktijk gaat leerlingenvervoer vooral over kinderen die naar een speciale school reizen. Deze scholen zijn ver weg en de kinderen lopen op het punt van zelfstandig reizen vaak ook iets achter op leeftijdsgenoten. Soms is er bij het kind en het gezin ook nog sprake van problematiek op andere vlakken.

Brengen en halen naar de speciale scholen (vooral in Doetinchem, Aalten, Lichtenvoorde, Didam, Arnhem) is in de praktijk lastig omdat de reistijd met openbaar vervoer voor het kind al lang is, maar de begeleider daarna ook weer terug moet reizen. Met openbaar vervoer zijn ouders dan al snel meer dan 3 uur per dag bezig met brengen en halen. Met de auto brengen en halen kost meestal wat minder tijd. Circa één op de zes ouders doen dit ook, meestal op alle vijf schooldagen².

Een kind dat naar een SBO-, SO- of VSO-school gaat krijgt daarom al snel aangepast vervoer: de taxibusjes van ZOOV. Ritten worden gecombineerd (maximaal 8 kinderen in een busje) en de chauffeur haalt en brengt ieder kind bij de voordeur.

Voor de eerste 6 kilometer geldt in bepaalde gevallen een eigen bijdrage, die we in Oude IJsselstreek vaststellen op circa € 600 (overeenkomstig de kosten van openbaar vervoer over zes kilometer). Maar dat is wettelijk uitgesloten bij een laag inkomen of als het kind naar een SO- of VSO-school gaat, of als het kind vanwege een beperking niet met openbaar vervoer kan reizen.

² 36 kinderen worden door de ouders vervoerd met de auto. Voor 17 van hen is dit vijf dagen per week, voor de meeste andere één dag per week.

3.2 Hoe hebben we het nu georganiseerd?

3.2.1 Verordening VNG-model

Onze huidige verordening is gebaseerd op het model van de VNG. Als een leerling door een beperking niet met openbaar vervoer naar school kan, is er in dit model automatisch recht op aangepast vervoer (de taxibusjes van ZOOV). Ouders die dit recht hebben, kunnen vervolgens ook aangeven dat ze het kind liever zelf brengen. Ze krijgen daarvoor dan een autovergoeding van 23 cent per kilometer.

Het VNG-model hanteert als norm dat als ouders hun kinderen kunnen brengen en halen, ze dit met openbaar vervoer doen. Terwijl dat meestal niet de meest praktische en gebruikelijke wijze is om je kind te brengen. Het model maakt taxivervoer hiermee voorliggend op zelf brengen en halen met de auto. Dat is een onlogische volgorde. En het model is nodeloos complex, waardoor ouders én consulenten snel op het verkeerde been kunnen worden gezet.

3.2.2 Administratieve aanvraag

Als een leerling voor het eerst naar een speciale school gaat, vertelt de school ouders dat ze voor leerlingenvervoer bij de gemeente kunnen aankloppen. Veel ouders hebben dan al direct het beeld dat dit een aanvraag is voor het taxibusje van ZOOV. Ouders komen uit op de website van de gemeente, waar ze een aanvraagformulier downloaden en invullen, vaak met enkele bijlagen die bij school kunnen worden opgevraagd.

De aanvraag leerlingenvervoer wordt getoetst door een administratief medewerker. Deze let vooral op eenvoudig vast te stellen feiten: afstand, leeftijd, schoolsoort. Met een 'schoolverklaring' wordt onderbouwd dat het kind door een beperking niet zelfstandig kan reizen. Als alles klopt, wordt een beschikking opgesteld en het taxivervoer (of de uitbetaling van de vergoeding) geregeld.

3.2.3 Weinig aandacht voor eigen kracht

Het aanvraagproces is ontworpen op basis van snelle afhandeling van aanvragen, niet op het actief zoeken naar mogelijkheden om de eigen kracht van het kind (zelfstandig reizen) te versterken of om een beroep te doen op de eigen kracht van de ouders (brengen en halen). Het gevolg is dat bijna alle kinderen vijf dagen met het taxibusje naar school en terug reizen.

Wanneer onze medewerkers telefonisch contact hebben met ouders en scholen, komt het vaak voor dat deze niet weten dat een ov-abonnement naar de school vergoed wordt. Door de grote afstand tussen ouders (en school) en gemeente op dit vlak ontbreekt de mogelijkheid om met elkaar in gesprek te komen over wat het kind nodig heeft en zou kunnen leren.

3.2.4 Geen stimulering van zelfstandig reizen

In andere gemeenten (o.a. Doetinchem) worden ouders actief aangemoedigd en geholpen om hun kind te laten oefenen met zelfstandig reizen. Ouders zijn vaak verbaasd dat hun kind meer blijkt te kunnen dan ze dachten; ouders en school merken bij deze kinderen vaak een sprong in de zelfstandigheid op meerdere vlakken. Zelf reizen daagt kinderen uit om te groeien. Ook kinderen in het speciaal onderwijs reageren daar vaak beter op dan ouders denken.

Alle ouders ervaren af en toe moeite om hun groeiende kind 'los te laten'. Bij kinderen die naar speciaal onderwijs gaan zijn ouders vaak nog een stukje voorzichtiger. Dat is begrijpelijk en het betekent dat het kind én de ouders

aanmoediging en begeleiding nodig hebben. Deze actieve stimulering heeft de gemeente momenteel niet in haar repertoire, ten nadele van de leerling.

3.2.5 Jaarlijks aanvragen

Ouders doen nu jaarlijks een nieuwe aanvraag voor één schooljaar. De gedachte hierachter is dat het kind ieder jaar zelfredzamer wordt en dat ook andere omstandigheden kunnen veranderen. In de praktijk is er in de huidige administratieve aanpak weinig ruimte om die toetsing te doen. Ook komt het bijna niet voor dat scholen in een nieuwe aanvraag terugkomen op een eerder advies: het blijft altijd 'aangepast vervoer is nodig.' Bij sommige kinderen is jaarlijks opnieuw aanvragen niet zinvol (bijv. een kind van 4 jaar zal de komende jaren niet zelfstandig leren reizen).

Uit gesprekken met scholen blijkt dat scholen de verklaring vooral opvatten als een formaliteit en niet als een wezenlijk advies in een proces dat gericht is op het versterken van het kind en het gezin. Zolang hun advies geen deel uitmaakt van een actieve samenwerking tussen school, ouders en gemeente is het opvragen ervan weinig zinvol. Ook het opvragen van een verklaring over de toelating tot het speciaal onderwijs en inschrijving op de school ervaren scholen, ouders én onze medewerkers als een (meestal) onnodige administratieve last.

3.2.6 Afweging huidige werkwijze

De huidige werkwijze van gemeente en scholen rondom taxivervoer wordt al gebruikt sinds de jaren 1980. Deze werkwijze is duidelijk en kan in de uitvoering door iedere administratieve kracht worden opgepakt. De uitkomst is meestal taxivervoer, wat voor ouders en scholen rust koopt (de leerling wordt dagelijks gebracht en gehaald). De medewerker kan de eigen kracht van de ouder afpellen met de criteria leeftijd, afstand en schoolsoort, zonder het gesprek aan te hoeven gaan over wat mensen zelf kunnen. Er wordt voldaan aan de wet en ouders kunnen zelf bepalen wanneer zij willen overstappen op openbaar vervoer of zelf brengen en halen.

Het resultaat hiervan is dat veel kinderen in het taxivervoer zitten terwijl dat deels niet hoeft. Deze kinderen en hun ouders zijn dagelijks afhankelijk van een taxibedrijf (dat in opdracht van ZOOV rijdt). Het kind dat als eerste instapt rijdt eerst langs maximaal zeven andere voordeuren voordat de echte reis naar school aanvangt. De lange ritten (max 90 minuten) ontnemen hen tijd voor buiten spelen en huiswerk maken en maken hen kwetsbaar voor overprikkeling en verstoring van medereizigers.

De leerling wordt in deze werkwijze niet gehoord of gezien. Er is vooral op papier aandacht voor groei en ontwikkeling.

3.3 Wat zijn de uitdagingen?

3.3.1 Normaliseren, inclusiviteit

In het sociaal domein werkt Oude IJsselstreek al enkele jaren met succes volgens de aanpak verwoord in *Naar het hart van de beweging*. Deze aanpak is erop gericht dat iedereen zoveel mogelijk meedoet en dat we zo min mogelijk aparte voorzieningen hebben voor mensen met een beperking. De jaren waarin een kind naar school gaat zijn vormende jaren, waarin we willen dat het gezond en veilig opgroeit en zich onderdeel voelt van de samenleving.

De overgang naar een speciale school is voor veel kinderen een lastig moment. Het kind kan beleven dat het heeft gefaald, of wordt weggestuurd, en vaak spelen er op zo'n moment ook thuis problemen. Begeleiders en hulpverleners vertellen ons over het kind in deze fase vaak "het gezin staat onder druk, het kind is snel overprikkeld en heeft structuur nodig." In deze fase willen we kinderen en gezinnen ontzorgen en taxivervoer kan daarin een belangrijk hulpmiddel zijn.

Maar als een kind eenmaal zijn plek heeft gevonden, willen we de focus terugbrengen op redzaamheid in het verkeer (kerndoel 35 van het basisonderwijs³). Dit vraagt om flexibeler omgaan met de vraag “wat kennen we toe, voor hoe lang, met welk doel.”

3.3.2 Eigen kracht van het kind

De aanpak sociaal domein gaat ook uit van eigen kracht en eigen regie voor de inwoner en van maatwerk door de gemeente voor datgene wat de inwoner niet zelf kan bieden of regelen. Bij maatschappelijke ondersteuning en jeugdhulp gaat de gemeente met de inwoner in gesprek over de hulpvraag en wordt er goed gelet op wat de inwoner zelf kan, of wat de inwoner kan ontwikkelen of leren.

Bij vervoer naar school is de evidente invulling van eigen kracht dat een kind (vanaf circa 11 jaar) zelfstandig naar school reist. Van Terborg naar Doetinchem of van Varsseveld naar Aalten is het 8 minuten met de trein. Een leerling die kan fietsen naar en vanaf het station is daarmee vaak sneller op school dan met de taxi. Het is gezonder en duurzamer en veel andere kinderen doen het ook. Dat willen we actief stimuleren.

3.3.3 Eigen kracht van de ouders

Zoals eerder geciteerd schrijft de wetgever voor leerlingenvervoer expliciet voor dat er een balans wordt getroffen tussen de verantwoordelijkheid van ouders en het passend vervoer voor de leerling. Voor veel kinderen is het de vraag of vijf dagen taxivervoer de meest passende oplossing is, maar dat is wel wat er nu wordt toegekend, omdat de ouder er automatisch aanspraak op maakt.

Eigen kracht betekent dat de ouder *waar mogelijk* zelf zorgt voor het vervoer naar school, ook als het niet lukt om dat vijf dagen per week te doen. Eén dag brengen is meer dan geen dag.

3.3.4 Kwaliteit van het taxivervoer

De kwaliteit van taxivervoer is altijd kwetsbaar. Verplichte aanbesteding nodigt bedrijven uit om mooie beloftes voor lage prijzen te offren, maar als de opdracht is gewonnen heeft het bedrijf vooral belang om de kosten te minimaliseren. Dat vereist weer actieve controle van de opdrachtgever (ZOOV) en zulke controle is lastig, omdat de kwaliteit van taxivervoer niet alleen uit (redelijk meetbare) stiptheid bestaat, maar ook uit meer ontastbare zaken zoals tijdig informeren, vriendelijk bejegenen, orde in het busje etc.

Onze verordening naar het VNG-model heeft geen normen voor de kwaliteit van het taxivervoer en geeft het college ook niet de opdracht om de kwaliteit actief te (laten) bewaken. Gezien het dagelijks belang van het vervoer voor de betrokken gezinnen en scholen is het van belang om dat te veranderen.

3.3.5 Samenwerking met scholen / Administratieve lasten

Scholen zijn momenteel geen warme relatie van de gemeente op uitvoerend niveau als het gaat om leerlingenvervoer. We vragen van ouders om hun aanvraag te onderbouwen met documenten die ze bij school moeten opvragen. Dit is een papieren samenwerking. Dit terwijl scholen net als ouders en gemeente als doelstelling hebben om de leerling op verantwoorde wijze te laten groeien in zelfstandigheid.

De jaarlijkse aanvraag leerlingenvervoer wordt door ouders én scholen én medewerkers als niet bijzonder effectief beschouwd. Veel voorzieningen onder de Jeugdwet en Wmo worden voor meerdere jaren of voor onbepaalde tijd afgegeven, dit kan voor het vervoer naar school ook. De uitdaging is om te organiseren dat de gemeente periodiek

³ <https://www.slo.nl/thema/meer/tule/orientatie-jezelf-wereld/kerndoel-35/>

contact opneemt met de ouders en het kind om te toetsen of er al mogelijkheden zijn voor een meer zelfredzame wijze van vervoer.

Bij veel aanvragen wordt bij ouders ook de 'toelaatbaarheidsverklaring' opgevraagd (tlv) waarmee het kind is toegelaten tot het speciaal onderwijs. In de meeste situaties zou voor dit doel een email van de directeur volstaan dat het kind de school daadwerkelijk bezoekt.

3.3.6 Houdbaarheid

Op dit moment zijn de uitgaven aan het taxivervoer van ZOOV circa 1,3 miljoen euro (begroting 2024), de afgelopen jaren met een jaarlijkse toename van circa een ton. Dit heeft telkens wisselende oorzaken: meer leerlingen, hogere brandstofkosten, een hogere CAO Taxi, meer afwijkende tijden en veraf gelegen scholen. Leerlingenvervoer wordt bekostigd uit de algemene uitkering uit het Gemeentefonds, die in de meeste jaren niet even hard is meegegroeid.

De kosten voor de gemeente per kind per jaar zijn ruwweg als volgt in te schatten:

1. € 7.000 euro voor taxivervoer (tot circa € 20.000 als het kind solo reist)
2. € 1.000 voor openbaar vervoer voor de leerling
3. € 2.000 voor openbaar vervoer voor leerling én begeleider
4. € 2.000 voor de autovergoeding (bij een typische afstand van 11 km)

ZOOV en de ouders en kinderen hebben enige last van het landelijke chauffeurstekort: harde ingrepen zijn nog niet nodig, maar bij ziekte van de chauffeur worden kinderen soms 'nagereden' door een collega, omdat er geen vervanging is.

3.4 Wat vinden betrokkenen?

3.4.1 Wie zijn de betrokken partijen?

Ter uitvoering van de verkenning heeft het college de uitdaging en oplossingsrichtingen besproken met verschillende betrokkenen, waaronder:

- De ouders van alle 178 kinderen met taxivervoer, via een brief en email (deze brief is ook gedeeld met de door het taxivervoer bezochte scholen)
- Via een enquête onder dezelfde groep, die door 92 ouders werd ingevuld
- Circa 75 ouders die deelnamen aan twee informatieavonden
- De koepels en directeurs van de lokale scholen
- De directeurs van de met taxivervoer bezochte scholen
- De samenwerkingsverbanden speciaal onderwijs (primair en voortgezet)
- ZOOV en de daaraan deelnemende gemeenten
- De Adviesraad Sociaal Domein, met een formeel advies
- De drie teams van Buurtzorg Jong (Ulft, Varsseveld en Terborg)

3.4.2 Waarover ging deze participatie?

De participatie is ingestoken met een concrete invulling van:

- de eigen kracht van de ouders en het kind waarop we willen gaan letten
- een aanvraagproces waarin een persoonlijk gesprek met de consulent centraal staat
- een nieuwe relatie met scholen gericht op samenwerken in plaats van verklaringen
- een periodiek gesprek of de voorziening nog past en of het kind en de ouders al meer zelf kunnen

Op deze concrete plannen (en op de wijze waarop we de participatie hebben ingevuld) hebben de verschillende betrokkenen hun reactie gegeven. In het feedbackdocument wordt voor al deze betrokkenen toegelicht welk gesprek is gevoerd en wat de inbreng was.

3.4.3 Dit nemen we mee uit de gesprekken

Er zijn vijf belangrijke thema's die in de gesprekken met ouders, onderwijs en andere betrokkenen telkens terugkwamen. De eerste vier komen vooral van de betrokkenen, de vijfde is een zorg van de gemeente waarop de betrokkenen hebben gereageerd.

- a. Passend onderwijs voor het kind
- b. Welzijn en ontwikkeling van het kind
- c. Ondersteuning voor kwetsbare gezinnen
- d. Vertrouwen van ouders in de gemeente
- e. Houdbaarheid van de voorziening

Aan deze thema's gaan we in de transformatie extra aandacht besteden. Per thema lichten we hieronder toe welke feedback we hebben gekregen en hoe we na het gesprek met de betrokkenen naar dit thema kijken.

a. Passend onderwijs voor het kind

Het belangrijkste gegeven is het kind zelf (de leerling). Hij of zij gaat meestal naar speciaal onderwijs. De redenen daarvoor lopen sterk uiteen: van fysieke en mentale en zintuiglijke beperkingen tot problemen op het vlak van emoties en gedrag, die soms maar deels bij het kind zelf liggen. Al deze kinderen verdienen passend onderwijs, daarover is iedereen het eens.

Liefst hebben we dat onderwijs dichtbij huis: dat doel delen ouders, scholen en gemeente. Dit lukt ook voor heel veel kinderen die problemen ervaren en we werken samen met het onderwijs om minder kinderen te hoeven doorverwijzen. Toch zal ondanks de beste inzet soms toch de conclusie worden getrokken dat een school in Doetinchem of Aalten of elders beter passend is. We gaan hierin als gemeente af op de deskundigheid van de verwijzende (reguliere) en de ontvangende (speciale) school.

In bepaalde gevallen stapt een leerling over van de ene reguliere basisschool naar de andere ("Bao-Bao" in vaktermen). Ook in die situaties vragen de scholen van ons dat we ondersteunende rol pakken en niet zelf proberen te beoordelen welke school voor het kind passend onderwijs biedt. We stappen daarom af van het oude criterium "dichtstbijzijnde toegankelijke school" en kiezen om vervoer toe te kennen naar de "passende school dichtbij."

b. Het welzijn en de ontwikkeling van het kind

We hebben van ouders teruggekregen dat zij het gesprek tussen gemeente en ouders graag waren begonnen bij het welzijn van het kind (en niet bij 'wat kunnen ouders zelf'). Ouders denken aan de vragen: hoe is dat welzijn nu? Wat is de impact van zelf brengen en andere opties? Zijn er andere manieren om het welzijn van het kind te verbeteren? Kan het vervoer van ZOOV niet beter?

De afstand naar school maakt, vaak in combinatie met de leeftijd en de beperkingen van het kind, dat lopen en fietsen en soms ook met de bus of trein naar school niet reëel is. Maar het maakt ook dat taxivervoer niet de ideale oplossing is. Veel kinderen in een klein busje betekent voor de eerste instappers en laatste uitstappers een lange rit en voor alle kinderen een grotere kans op overprikkeling.

Apart vervoer zoals via ZOOV is ook niet inclusief en niet normaliserend. Ook al is taxivervoer vaak noodzakelijk, we zetten wel alle mogelijke stappen om hierin toch stukjes eigen kracht en normalisering in te bouwen: opstappen bij de bushalte of een andere opstapplaats, *deels* brengen en halen door ouders, voor zover zij daartoe redelijkerwijs in staat zijn en stimuleren dat ouders onderling vervoer bundelen (carpoolen).

Dankzij de feedback van ouders weten we duidelijker dat gebracht worden door afwisselend ZOOV én door de ouders verwarrend kan zijn en dat we hierop moeten letten in de beoordeling. En dat niet alle kinderen een opstapplaats aan kunnen, om uiteenlopende redenen.

c. Ondersteuning voor kwetsbare gezinnen

Veel kinderen in de taxi's van ZOOV komen uit stabiele gezinnen waarin de ouders uitstekend in staat zijn om een keukentafelgesprek te voeren en een aanvraag te doen waarin zij hun belangen behartigen. Een deel van de kinderen komt uit gezinnen met minder reserves: vechtscheiding, schuldproblematiek, taalbarrières en zoveel meer kunnen ervoor zorgen dat ouders snel overbelast zijn.

In die situatie willen we vooral opereren vanuit zorg voor het gezin. Gesprekken over eigen kracht komen later, als fundamentele problemen in het gezin zijn opgelost. Daarom gaan we toetsen, voordat het gesprek met de ouder wordt gepland: is het kind bekend bij Buurtzorg Jong en zo ja: hoe kunnen we het gesprek met de ouders het beste insteken?

Dankzij de feedback van ouders weten we dat ook 'sterke' gezinnen een grens hebben aan hun draagkracht. De bijzondere behoeften van het kind maken het gezinsleven vaak ook op andere vlakken complexer. Als de gemeente van ouders zou verlangen om continu de maximale eigen kracht te leveren, kan dat ook leiden tot overbelasting. Dat is in niemands belang. Ook hierop moeten we letten in de beoordeling.

In het gesprek met ouders over de belastbaarheid van het gezin bekijken we ook de mogelijkheden van het gezin om hun leven anders te organiseren. Daarbij zijn ook onderwerpen als werk en het schoolgaan van andere kinderen bespreekbaar. In dit gesprek worden de inzet van publieke middelen en persoonlijke keuzes tegen elkaar afgewogen, waarbij de steeds belastbaarheid van het gezin wordt meegenomen en maatwerk mogelijk is.

d. Vertrouwen van ouders in gemeente

Op de ouderavonden spraken sommige ouders expliciet en impliciet over een laag vertrouwen in de overheid. De gemeente staat weliswaar dicht bij de inwoner dan het rijk, maar geniet daarmee niet automatisch meer vertrouwen. Met een jeugdhulpverlener of een Wmo-consulent kunnen ouders een band opbouwen die het vertrouwen versterkt. Maar de aanvraag leerlingenvervoer is voor ouders op dit moment een anoniem administratief proces.

Een bekend gezicht

Het is lastig om vertrouwen te hebben of op te bouwen zonder een gezicht dat je kent. Mede daarom willen we af van de huidige werkwijze waarin digitale aanvragen 'in de backoffice' worden afgehandeld. We stellen een consulent aan, die voor ouders een bekend gezicht wordt, liefst al vóór de overstap van regulier naar speciaal onderwijs, en die daarna door periodiek contact met het gezin misschien zelfs een *vertrouwd* gezicht wordt.

Het gegeven dat er een consulent komt die gesprekken voert en samen met het gezin bekijkt wat er mogelijk is, wordt door ouders (als we helder schetsen hoe zo'n gesprek verloopt) als enigszins geruststellend ervaren. Maar feit blijft dat de aanspraak straks niet meer zo 'automatisch' is als nu en dat blijft een bron van onzekerheid.

Onzekerheid is niet te vermijden

Voor ouders is het taxivervoer voor hun kind een bouwsteen van het gezinsleven. Ouders worden ontzorgd doordat hun kind dagelijks wordt gehaald en gebracht. Alleen al het feit dat de gemeente het gesprek hierover opent, kan voor veel ouders tot onzekerheid leiden: wordt er bezuinigd? Is dit het einde van de voorziening? Kom ik nog wel in aanmerking? Dat maakt ouders gespannen.

In de verkenningsfase heeft het college besloten om over een aantal concrete voornemens het gesprek te openen. Dat heeft het voordeel dat ouders een beeld hebben van wat er kan veranderen en daar concreet op kunnen reageren. Het heeft het nadeel dat veel ouders bezorgd zijn dat de besluiten "eigenlijk al zijn genomen." Ook dat maakt ouders

gespannen. Er is geen sluitende manier om dit te voorkomen. Transparant en eerlijk communiceren is het beste wat de gemeente kan doen.

e. *Houdbaarheid van de voorziening*

De voorziening taxivervoer kost de gemeente veel geld: circa € 7.000 per leerling per jaar. Als een leerling als enige naar een school ver weg reist, kan dat oplopen tot het twee- of drievoudige. De inkomsten van de gemeente houden al vele jaren geen gelijke pas. En dat geldt voor het hele sociale domein. De noodzaak om na te denken over wanneer taxivervoer het hardst nodig is en wat inwoners zelf kunnen doen groeit ieder jaar een stukje.

Er is al enkele jaren een landelijk tekort aan chauffeurs. ZOOV weet met kunst en vliegwerk de impact beperkt te houden. Het gevolg is wel dat kinderen langer in de taxi zitten en dat er bij ziekte niet altijd vervanging is, of dat de rit moet worden “nagereden.” Ook om die redenen willen we niet meer taxivervoer inzetten dan nodig. De eigen kracht van het kind en de eigen kracht van de ouders zijn de routes die we kiezen om daar meer werk van te maken.

Ouders noemen voorbeelden van taxivervoer dat volgens hen niet efficiënt is gepland en vragen of de gemeente daar niet eerst op kan sturen. ZOOV antwoordt hierop dat ouders wel twee busjes bij één voordeur kunnen zien, maar niet de bestemmingen van de leerlingen, de geplande tijden en de specifieke indicaties, of de planning als geheel. Als je dieper duikt zit daar vaak een logische (en efficiënte) verklaring achter. Dat laat onverlet dat we ook met ZOOV in gesprek blijven over de kosten en efficiëntie van het vervoer.

4. Waar willen we naartoe?

4.1 Gezond en veilig opgroeien

4.1.1 Spelenderwijs opgroeien

Als we uitzoomen naar het hoogste niveau van wat we willen bereiken, dan willen we bovenal: dat kinderen in Oude IJsselstreek gezond en veilig opgroeien. Zo staat het in *Naar het hart van de beweging* en in de verordening sociaal domein. We willen dat kinderen en jongeren zich kunnen ontplooien en ontwikkelen, plezier kunnen hebben, gezond eten, zich veilig en gewaardeerd voelen ... en nog zoveel meer. Hoe kinderen reizen naar school is een puzzelstukje in dat grotere verhaal.

Het liefste willen we dat alle kinderen in hun eigen woonplaats naar school kunnen, zeker voor hun basisonderwijs. Dat betekent samen met je ouders naar school lopen, later zelf fietsen, buiten spelen, korte reistijden, na school bij een vriendinnetje gaan spelen. Tegen de tijd dat kinderen naar voortgezet onderwijs gaan, zijn ze door school en ouders voorbereid op zelfstandig reizen per fiets of bus of trein. En dat zelfstandig op pad gaan is op zichzelf weer een sprong in de ontwikkeling naar zelfstandigheid.

4.1.1 Taxivervoer zoveel mogelijk afschalen

De overstap naar speciaal onderwijs en taxivervoer maakt dit spelenderwijs opgroeien een stuk lastiger. Met vijf dagen per week vroeg op, laat thuis en stilzitten in een vol taxibusje remmen we de ontplooiing van een kind, belasten we zijn of haar welzijn en bekorten we de tijd die een kind met zijn moeder en vader doorbrengt en waarin het kan spelen en huiswerk maken. We remmen de ontwikkeling naar zelfstandigheid, enkel vanwege logistiek.

Soms maken we daarbij de vergissing dat we gaan denken dat het *kind* het taxivervoer nodig heeft. Maar hoe noodzakelijk en fijn het taxivervoer ook kan zijn, het is altijd een rem op het gezond opgroeien van het kind en het is zelden de eerste keus. We willen het daarom zo vroeg mogelijk afschalen. Daarvoor willen we de eigen kracht van het

kind en van de ouders inzetten: niet van de ene dag op de andere, maar in stapjes. En omdat de weg naar eigen kracht in elk gezin anders ligt, willen we daarin aandachtig maatwerk leveren.

4.2 Eigen kracht voorop

4.2.1 Van leerlingen

We leren uit gesprekken met het onderwijs en jeugdzorg dat ouders soms langer beschermend zijn voor hun kind dan noodzakelijk. Ook via Arriva, een ov-bedrijf dat zich actief inzet om openbaar vervoer te ontsluiten voor kinderen in het speciaal onderwijs, kennen we veel verhalen van ouders die verbaasd zijn hoe snel hun kind leert om zelfstandig te reizen met bus of trein. En hoeveel groei hun kind daarna ook op andere vlakken maakt in zelfstandig keuzes maken, opletten in het verkeer, plannen maken en bijstellen, etc.

We willen zowel bij de aanvraag als tijdens de looptijd van een voorziening (vooral als dat een 'passieve' vervoersvorm is zoals taxivervoer, of brengen en halen door ouders) stimuleren dat kinderen zo vroeg mogelijk stapjes gaan zetten op weg naar reizen met het openbaar vervoer: eerst begeleid en tenslotte hopelijk ook zelfstandig, ook al is het niet alle kinderen in deze doelgroep gegeven dat ze dat doel op hun 18^e bereikt hebben.

Hoe ontdekken we de eigen kracht?

We gaan daarom niet meer, zoals tot op heden het geval was, enkel af op de formuliervraag "Kan uw kind zelfstandig met openbaar vervoer naar school reizen?" en het korte antwoord "Nee." We gaan ook niet meer aan ouders vragen om dit "Nee" te onderbouwen met een verklaring van school. We gaan de denkwijze het omkeren:

- a. het is heel logisch dat een kind tot 11 jaar dit niet zelfstandig kan
- b. het is belangrijk dat een kind van 9 of 10 jaar begint met leren en oefenen
- c. het is logisch dat SO-, SBO- en VSO-leerlingen vaak meer tijd nodig hebben
- d. het is in ieders belang dat we alle kinderen stimuleren, op maat

Vanuit die uitgangspunten gaan we in gesprekken en afspraken met ouders stapjes nemen richting zelfstandig reizen op een manier die past bij de individuele leerling. We gaan hierin ook actiever met scholen samenwerken, zodat de school geen standaard papieren verklaringen aanlevert, maar inhoudelijk adviseert op maat van de leerling.

Consulent en school spelen een sleutelrol

Om hier werk van te maken willen we enerzijds dat er een consulent voor het vervoer naar school komt die ouders en gezinnen persoonlijk ontmoet. Dit verlaagt de drempel voor een eerlijk gesprek over wat mogelijk is, dat het spannend is, hoe je het zou kunnen aanpakken en welke afspraken je hierover kunt maken. Anderzijds willen we de school hier ook bij betrekken, omdat zij het kind en het gezin kennen en voor ouders als dichtbij worden ervaren.

Er zijn daarnaast verschillende organisaties (bijv. MEE op Weg) en producten (bijv. de GoOV-app en de Voor Elkaar Pas van Arriva) die een rol kunnen spelen in het begeleiden van kinderen en gezinnen op dit punt. Op dit moment kunnen we hun diensten en producten aanbieden via de website en kunnen we eventueel ouders brieven sturen om hen op de mogelijkheden te attenderen. Met een administratieve toekenning kunnen we deze diensten en producten nu echter niet inbedden in een relatie waarin de ouders zien dat wij het kind voorop zetten.

Opstappen bij een bushalte is voor de meeste kinderen reëel

Er is ook een alledaagse vorm van eigen kracht van kinderen die we niet benutten: zelf naar een bushalte in de buurt lopen en dáár instappen in de taxi. Voor het kind is dit een eerste stapje naar zelfstandigheid en vaak een flinke bekorting van de tijd in de taxi. In het begin zal de ouder het kind moeten begeleiden tot en met de instap. En weer klaarstaan als het kind uitstapt. Geleidelijk aan kan het kind in dit lokale stukje van de reis meer zelfstandigheid opbouwen.

In veel andere gemeenten rijdt het taxivervoer, of een touringcar, vanaf opstapplaatsen naar de scholen en terug. In elke gemeente zijn er uitzonderingen, maar de meeste kinderen reizen vanaf de opstapplaats en veel kinderen doen dat zelfstandig. Als het kind begeleid moet worden kunnen de meeste ouders die begeleiding ook prima bieden, net zoals ze hun andere kinderen naar de basisschool brengen. Een bijkomstig voordeel is dat heel zichtbaar wordt hoe het kind later zou kunnen gaan reizen: met de lijnbus die op dezelfde halte stopt.

Voor kinderen heeft een opstapplaats het voordeel dat de taxi sneller op de school is. De schooldag begint gevoelsmatig bij het moment van instappen: die schooldag wordt daarmee vaak een stukje korter. Voor de ouders is het uiteraard prettiger als het taxibusje voor de deur stopt. Maar andere ouders brengen hun kind naar de lokale basisschool en hebben daar ook een logistieke kluif aan. Samen op pad zijn kan bijdragen aan de band tussen ouder en kind.

Ook opstapplaatsen kunnen voor sommige kinderen en gezinnen lastig zijn. En soms te lastig. Maatwerk is altijd mogelijk. Maar uit andere gemeenten weten we dat veruit de meeste kinderen deze stap, onder begeleiding van de ouder, prima aan kunnen. Waar de opstapplaatsen komen is een onderwerp voor participatie.

4.2.1 Van ouders

Ouders vragen taxivervoer niet voor niets aan. In de enquête zijn er verschillende redenen ingevuld waarom ze het kind niet zelf naar school brengen. De basis daarvan is de afstand naar school, die maakt dat brengen en halen veel tijd kost. Veel ouders geven aan dat dit moeilijk of niet te combineren is met hun werk en met het brengen en halen van andere kinderen die naar een basisschool in de buurt gaan. En er zijn ook andere redenen zoals beperkingen van de ouder en het niet hebben van een auto.

Maar veel ouders kunnen wel een klein stukje van het vervoer voor hun rekening nemen. Enkele ouders doen dit nu al. In de enquête geeft 26,4% van de ouders uit eigen beweging aan dat zij hun kind één dagdeel of meer zelf kunnen brengen en halen. In gemeente Doesburg is het percentage dat hun kind feitelijk deels zelf brengt en haalt circa 60%. Wij zien hierin bevestigd dat ouders mogelijkheden hebben. We verwachten dat gesprekken met de consulent eraan bijdragen dat ouders nog meer kansen ontdekken dan ze in de enquête hebben aangegeven.

Als ouders een deel van het vervoer zelf verzorgen, komen ze ook geregeld op een laagdrempelige manier op de school, een plek waar ze anders niet vaak zijn, en hebben ouder en kind tijd samen in de auto. Voor kinderen is ouder nabijheid een van de belangrijkste beschermende factoren tegen psychische problematiek⁴.

Dit is niet voor alle gezinnen weggelegd. Alleenstaande ouders hebben een lastige puzzel te leggen, zeker met meerdere kinderen en een laag inkomen en geen auto. In sommige gezinnen heeft één ouder een medische aandoening die brengen verhindert. Voor andere ouders zit de belemmering niet in hun eigen mogelijkheden, maar bij een kind met een verstandelijke beperking of autisme, dat het niet zal begrijpen als het op maandag gebracht wordt en de rest van de week met de taxi moet.

Op de ouderavonden gaven enkele ouders aan "Natuurlijk, als we maar vier dagen taxi krijgen, dan gaan we noodgedwongen één dag per week brengen en halen. Maar het gaat wel ten koste van onze ademruimte". Er is een groot grijs gebied waarin ouders wel mogelijkheden hebben, maar zelf brengen en halen extra tijd kost en druk legt. We willen niet dat zelf brengen de druppel wordt die de emmer doet overlopen. Daar blijven we alert op en daarin nemen we ouders (mede op expliciet advies van de ASD) serieus.

⁴ Meer over het beschermende effect van ouder nabijheid: <https://www.trimbos.nl/aanbod/programmas/opgroeien-in-een-kansrijke-omgeving/ijslandse-preventiemodel/>

4.3 Maatwerk en aandacht

4.3.1 Een consulent

We kunnen de eigen kracht het beste beoordelen en de mogelijkheden van maatwerk het beste invullen door in de aanvraag aandacht te hebben voor het kind en het gezin. Waar mogelijk willen we daarom het keukentafelgesprek voeren met de ouder én het kind (wat bij bepaalde kinderen niet altijd, of niet de eerste keer, mogelijk is). We peilen bij school en het jeugdteam hoe we het gesprek het beste kunnen invullen en hoe belastbaar het gezin volgens hun is.

Een cruciaal onderdeel van de transformatieopgave is daarom het aanstellen van een consulent leerlingenvervoer, met een functieprofiel vergelijkbaar met een Wmo-consulent. In het functieprofiel dat we hebben opgesteld staat: "De circa 175 kinderen die met het taxivervoer gaan worden 'jouw' kinderen. Je gaat op huisbezoek en bouwt een band op met het kind en de ouders, waarin je je soms ook kritisch opstelt in het belang van de ontwikkeling van het kind en de inzet van de ouders voor het schoolbezoek."

Er zijn ook voorzieningen die helpen om de eigen kracht van het kind te versterken. De beste manier om die aan te bieden aan ouders is vanuit de relatie die ze opbouwen met een consulent:

- Als ouders niet zelf in staat zijn om met hun kind te oefenen met fietsen naar school of met reizen met bus en trein, dan kan de consulent een training aanbieden.
- Sommige kinderen zijn gebaat bij de app GoOV, die onderweg in het ov stap voor stap uitlegt wat je moet doen en die een noodknop heeft waarmee je je ouders of een callcenter kunt bellen.
- Bus en trein kunnen kinderen uitproberen met een Voor Elkaar Pas: een ov-abonnement dat je tijdelijk naast het taxivervoer mag hebben en waarmee de ouder als begeleider gratis meereist.

4.3.2 Vroege verbinding met scholen

De consulent wordt een bekend gezicht voor de intern begeleiders (IB'ers) op vooral de lokale basisscholen. De IB'ers begeleiden de ouders als het kind niet op de goede plek blijkt te zitten en helpen het gezin op weg naar een passende speciale school. Zij weten de consulent vroegtijdig te vinden om advies te vragen over hoe het kind het beste naar deze school kan reizen en brengen de ouders in contact met de consulent, zodat ouders de melding vroegtijdig kunnen doen.

Dit vroege contact voorkomt dat de aanvraag nog loopt terwijl het kind al op school start, waardoor ouders het kind enkele weken zelf moeten brengen en halen. Iets wat in overbelaste gezinnen vaak neerkomt op: langer thuiszitten. Het maakt ook dat de consulent vanaf dag één voor de ouder het gezicht is bij het onderwerp reizen naar school: iemand die op een lastig moment in het leven klaarstaat om snel te helpen met vervoer. De vertrouwensband die hieruit ontstaat maakt verschil als het gesprek een tijd later de kant op gaat van zelf brengen of zelfstandig leren reizen.

4.3.3 Koppeling met jeugdhulp

Circa 40% van de kinderen in het taxivervoer is ook bekend bij het jeugdteam. Bij een nieuwe melding voor vervoer naar school is daarom het eerste wat de consulent doet: checken of Buurtzorg Jong het gezin kent en als dat zo is, contact opnemen met het jeugdteam om te vragen hoe dit gezin het beste benaderd kan worden.

Deze check vooraf is met name van belang bij overbelaste gezinnen, waar het openen van een gesprek over "Wat kunt u zelf doen?" de ouders verder in de stress kan jagen. Maar de consulent achterhaalt op deze manier meteen dat het taxivervoer bij ZOOV niet elke dag van huis naar school en terug moet worden ingeboekt, maar op sommige dagen (bijvoorbeeld) van school naar de jeugdhulp.

Het keukentafelgesprek

De volgende stap is een keukentafelgesprek met de ouders en de leerling. Daarin komen vragen aan de orde over wat het kind wel en niet zelfstandig kan, wat de ouders wel en niet kunnen als het op brengen en halen aankomt. En of er interesse is in carpoolen met ouders in de omgeving die een kind op dezelfde school hebben zitten.

De consulent vormt een beeld van het gezin als geheel. Hebben de ouders andere kinderen die naar de lokale basisschool gebracht worden, dan kan de consulent aandragen dat deze kinderen één dag per week mee kunnen lopen met een ander kind, zodat de ouders op die dag zelf naar de speciale school kunnen rijden.

4.3.4 Na het gesprek: onderzoek

In het gesprek komt, net als bij Wmo en jeugdhulp, aan de orde wat de ouders willen bereiken, wat de ouders en het kind op eigen kracht kunnen realiseren, welke voorzieningen de gemeente kan bieden en wat daarbij komt kijken. Maar elk gezin is uniek en één gesprek is niet altijd voldoende om alle informatie op tafel te krijgen. De consulent kan voor of na het gesprek bepaalde vragen verder onderzoeken (bijvoorbeeld welke ov-verbindingen er naar de school zijn, met welke ouders er gecarpoold kan worden, etc).

De consulent overlegt in deze fase, bij toestemming van de ouders, in veel gevallen met school over de mogelijkheden van de leerling. Dit is een service richting de ouders: het is in de kern de taak van ouders om hun aanvraag te onderbouwen, maar een gesprek tussen school en gemeente is in de praktijk nu eemaal de meest efficiënte methode. Aan ouders wordt ook onderbouwing wordt gevraagd. Een eenvoudig voorbeeld is de inkomensverklaring, zodat geen eigen bijdrage verschuldigd is bij een laag inkomen.

4.3.5 Na het onderzoek: ondersteuningsplan

De consulent stelt een ondersteuningsplan op, waarin wordt samengevat wat de situatie van het gezin is, welke eigen kracht de gemeente als mogelijkheid ziet en welke ondersteuning de gemeente aanbiedt. De looptijd van het plan kan sterk uiteen lopen, bijvoorbeeld:

1. een leerling van 15 reist al drie jaar zelfstandig naar een reguliere middelbare school, maar ontwikkelt ernstige faalangst en gaat over naar VSO. Een periode van drie maanden taxivervoer helpt om de overgang soepel te maken.
2. een meervoudig gehandicapte leerling van 5 jaar gaat naar een SO-school: er is geen zicht op zelfstandig reizen tot einde basisschool, dus het vervoer wordt voor de hele periode toegekend.

Als de ouders het ondersteuningsplan voor akkoord ondertekenen, is dat de aanvraag. Deze aanvraag wordt dan nogmaals getoetst aan de verordening, maar dat heeft de consulent bij het opstellen natuurlijk al in gedachten gehouden. De ouder ontvangt een beschikking en de consulent regelt de vergoeding en/of boekt het taxivervoer bij ZOOV in.

In het ondersteuningsplan staat in elk geval duidelijk uitgelegd welke alternatieven er zijn voor het taxivervoer: welk bedrag ontvangen ouders als ze het kind zelf met de auto brengen en halen? Welk ov-abonnement kan het kind vergoed krijgen? Daarnaast staat er ook in op welke leeftijd het gesprek gestart wordt over zelfstandig leren reizen.

4.3.6 Periodiek contact met gezinnen

De consulent heeft met de meeste gezinnen die het taxivervoer gebruiken jaarlijks contact. Dat kan kort of lang zijn. Misschien telefonisch, misschien per mail, misschien met een gesprek thuis of op het gemeentehuis. Dat hangt af van het exacte doel. Het gesprek kan meerdere doelen hebben:

1. Laagdrempelig praten over zelfstandig(er) reizen in de toekomst
2. Gesprek met ouders over hun mogelijkheden om zelf te bregen
3. Peilen of het vervoer van ZOOV nog goed loopt en of ouders vragen hebben

Niet alle doelen gelden voor elk gezin en elke leerling. In sommige gevallen kan de consulent een gezin één of enkele jaren overslaan. In het gesprek kan de consulent ook afspraken maken met de ouders. Net als bij Wmo en jeugdhulp streeft de consulent naar overeenstemming met de inwoner, maar uiteindelijk is het oordeel van de consulent bepalend.

De afspraken kunnen gaan over aanpassingen in het dagelijks leven die ouders gaan maken om te zorgen dat het kind zelfstandiger naar school kan gaan, of dat ouders zelf voor een deel van het vervoer gaan zorgen. Denk hierbij aan:

1. Ouders vragen bij hun werkgever om aanpassing van werktijden, zodat ze het kind deels zelf kunnen brengen en/of halen.
2. Ouders regelen dat een ander kind een dag per week met anderen mee loopt of fietst naar de lokale basisschool. Zodat de ouder op dat moment kan brengen en halen naar de speciale school kan brengen.
3. Ouders schaffen voor het kind een elektrische fiets aan, of gaan hiervoor sparen, waardoor het kind zelfstandig en binnen een acceptabele reistijd op school kan komen.
4. Ouders schaffen een elektrische fiets of bakfiets aan voor zichzelf, of gaan hiervoor sparen, zodat ze het kind zonder auto maar binnen acceptabele reistijd naar school kunnen brengen.

4.3.7 Begeleiding bij zelfstandig reizen

De consulent is geen hulpverlener, maar heeft of ontwikkelt wel de kennis en vaardigheden om ouders te begeleiden om hun kind stapje voor stapje vertrouwd te maken met openbaar vervoer (of de fiets). Dankzij de persoonlijke relatie met het gezin kan zij of hij beoordelen op welke manier dit het beste kan:

1. Doordat ouders zelf met het kind stap voor stap gaan oefenen
2. Doordat vrijwillige of betaalde begeleiders gaan oefenen met de leerling
3. Door een Voor Elkaar Pas van Arriva aan te bieden (ov-abonnement waarbij de ouders gratis met het kind mee reizen) en de voortgang te monitoren
4. Door de GoOV-app aan te bieden die het kind onderweg stap voor stap instructies (en een noodknop) biedt bij het reizen met openbaar vervoer

4.3.8 Periodiek contact met de bezochte scholen

In plaats van de ouder jaarlijks te vragen om een briefje bij school op te halen en dat bij de aanvraag te voegen, willen we de ouders toestemming vragen om periodiek met school te overleggen welke kinderen kandidaat zijn voor een gesprek over zelfstandiger reizen.

De consulent kan dan in één gesprek met een school voor meerdere kinderen tegelijk een eerste beeld vormen met welke gezinnen wel of niet een tussentijds keukentafelgesprek kan worden gevoerd. Op basis van dit gesprek met school kan de consulent prioriteren in de tussentijdse gesprekken met ouders en leerlingen.

4.3.9 Een carpoolregeling

Een bijzondere vorm van maatwerk en eigen kracht is de carpoolregeling. De huidige verordening is streng op het samen vervoeren van kinderen voor wie aanspraak bestaat: een autorit naar school wordt slechts eenmaal bekostigd, ongeacht het aantal kinderen. In zeker opzicht is dat ook logisch, maar hiermee missen we een kans om ouders aan te moedigen samen voor oplossingen te zorgen.

De meeste kinderen die met de taxi naar school gaan, wonen op beperkte afstand van een andere leerling die naar dezelfde school gaat. Maar meestal zijn het geen klasgenoten. En de ouders kennen elkaar vaak niet omdat ze elkaar niet regelmatig op school tegenkomen. Dat hindert ouders van kinderen in het speciaal onderwijs om de onderlinge afspraken te maken die ze bij de basisschool om de hoek vaak wel maken.

Een gesprek dat de consulent voert, kan zijn "Jullie brengen je kind één dag per week met de auto. En er is een ander kind uit de buurt dat naar dezelfde school gaat op dezelfde tijd. Vind je het een idee als ik jullie in contact breng?" Maar de consulent hoeft niet altijd de matchmaker te zijn. Want vaak ontmoeten deze ouders en de kinderen elkaar al dagelijks op de opstapplaats.

Om samenwerking van ouders aan te moedigen, vergoedt de gemeente ouders 50% extra per kilometer voor elk extra kind dat de ouders meenemen. De ouder die haar kind laat meerijden met een ander krijgt een kleinere aanmoedigingsbonus, op jaarbasis. Dat komt tegemoet aan de kosten, ongemak en wellicht gemist inkomen omdat je soms onverwacht (bijv. bij ziekte van de rijdende ouder) je kind toch nog zelf moet brengen. De carpoolregeling is vrijwillig.

4.3.10 Wat maakt dit anders dan nu?

In de huidige situatie zijn er een paar obstakels voor zelfstandiger reizen. Ouders zijn bezorgd voor hun kind, scholen zijn alleen op papier partner in het vervoer en de gemeente heeft niet de informatie, de relatie en de werkprocessen om een gesprek aan te gaan. Taxivervoer inzetten koopt rust, maar is voor het kind doorgaans niet de gezondste vervoerwijze en kan soms het hele gezin flink in de stress jagen.

Door de werkwijze van het sociaal domein toe te passen op het leerlingenvervoer, gaan we meer in gesprek met ouders. We onderzoeken en stimuleren de mogelijkheden van meer zelf doen, omdat dit voor het kind en de ouder vaak goed en gezond is. En dat doen we niet van achter een digitaal aanvraagformulier, maar zoveel mogelijk in direct menselijk contact, samen met het gezin en de school.

5. Hoe komen we daar?

5.1 Vier pijlers

De overstap van de huidige spelregels en werkwijze naar de nieuwe aanpak vraagt aanpassingen op allerlei verschillende vlakken. Daarbij zijn zorgvuldige communicatie en participatie van groot belang. De transformatie rust op vier pijlers: beleid, uitvoering, participatie/communicatie en evaluatie.

5.1.1 Aanpassing van het beleid (raad)

De verordening sociaal domein biedt één kader voor verschillende voorzieningen waarmee de gemeente inwoners ondersteunt. Dat kader is ook uitstekend geschikt voor het beoordelen van de behoefte aan voorzieningen voor reizen naar school. Net als bij de andere regelingen (Wmo, Jeugdwet, Participatiewet e.a.) zijn er voor leerlingenvervoer ook een paar specifieke regels die daarbij in de verordening moeten worden opgenomen.

De ASD en de jeugdteams van Buurtzorg Jong onderschrijven deze keuze voor de verordening sociaal domein. Oude IJsselstreek is niet de eerste gemeente die dit doet: in de Achterhoek hebben ook Bronckhorst en Oost-Gelre (en elders in Nederland andere gemeenten) een integrale verordening sociaal domein waarin reizen naar school is opgenomen.

De verordening beschrijft de belangrijkste uitgangspunten, maar niet alle details van de spelregels, processen, bedragen etc die komen kijken bij het daadwerkelijk beoordelen van een aanvraag en het regelen van een voorziening. De vervolgstap ligt bij het college.

5.1.2 Aanpassing van de uitvoering (college)

Uitvoering van de verordening is een taak van het college. De belangrijkste stap die op dit vlak nodig is, is werving van een consulent. Het college kan deze stap zetten zodra de raad aangeeft dat hij achter de uitgangspunten staat.

De consulent zal, net als de backoffice dat nu doet, aanvragen beoordelen en toekennen. Maar de uitgangspunten en de werkwijze daarbij zijn, zoals elders in dit document beschreven, fundamenteel anders. De consulent zal in vergelijking met de backoffice nu:

- Vaker (keukentafel)gesprekken voeren met gezinnen, verspreid over het jaar
- Vaker afspraken maken over oefenen met zelfstandig reizen
- Vaker afspraken maken over deels zelf rijden
- Ouders met elkaar in contact brengen voor carpoolen
- Lokale scholen bezoeken voor korte lijnen met de intern begeleiders
- Taxibezochte scholen bezoeken voor gesprekken over wat kinderen kunnen

5.1.3 Participatie en communicatie over de veranderingen

Duidelijkheid en participatie op de juiste momenten

Ouders weten pas definitief wat er verandert en wat hetzelfde blijft op het moment dat hun aanvraag voor schooljaar 2025/26 is behandeld. Tot die tijd is onzekerheid onvermijdelijk. Om zoveel mogelijk helderheid te bieden, kunnen we

ouders uitleg geven na de belangrijke momenten van besluitvorming: wat is er besloten, wat betekent dit en welke stappen volgen er nu?

Daarbij kunnen we ouders tijdig informeren over de momenten waarop zij invloed kunnen uitoefenen op de besluitvorming. Dat is met name:

- Inspraak bij behandeling in de raad (en raadscommissie)
- Deelnemen aan participatie over opstapplaatsen en carpoolregeling

5.1.4 Evaluatie

De veranderingen gaan gefaseerd; dit betekent dat er niet één moment voor evaluatie kan worden aangewezen. Bij de invoering van specifieke veranderingen zoals opstapplaatsen en de carpoolregeling zal worden bepaald hoe de verandering wordt gefaseerd en wanneer de evaluatie plaatsvindt.

De overschakeling van administratieve aanvraag naar een werkwijze met consulent en keukentafelgesprekken vindt geleidelijk plaats. Naar verwachting is er aan het einde van schooljaar 2025/2026 voldoende ervaring opgedaan met de nieuwe werkwijze om te evalueren.

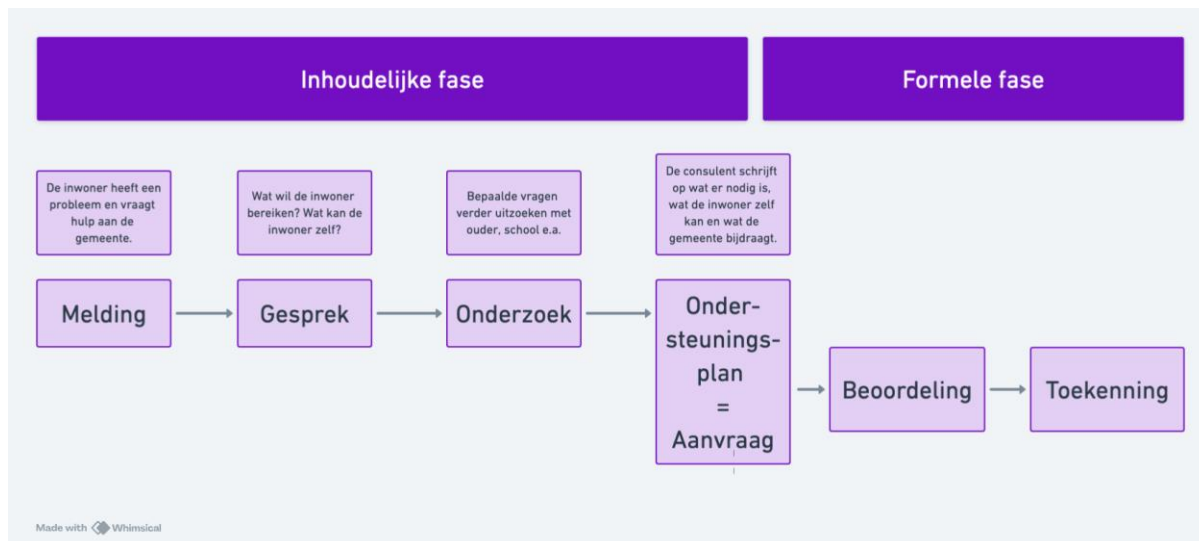
5.2 Wat ligt er al klaar?

5.2.1 Wijziging verordening is voorbereid

De transformatieopgave voor het vervoer naar school ligt op veel vlakken, waarbij het uitvoerende vlak het belangrijkste is. Maar ook op het niveau van de verordening zijn wijzigingen gewenst. De meest passende manier om die te realiseren is om 'ondersteuning bij vervoer naar school' op te nemen in de integrale verordening sociaal domein. Vaststelling door de raad is ook het startmoment voor de transformatie in de uitvoering.

Een aparte verordening voor leerlingenvervoer was logisch in de tijd dat gemeenten nog nauwelijks taken hadden in het sociaal domein. De wetgever heeft de gemeente sindsdien echter verantwoordelijk gemaakt voor maatschappelijke ondersteuning, jeugdhulp, participatie en meer. De gedachte daarvan is dat de gemeente dicht bij de burger staat en de verschillende vormen van ondersteuning beter op elkaar af kan stemmen, zowel in individuele gevallen als op het niveau van regelgeving.

De ASD heeft advies uitgebracht over een eerste concept voor aanpassing van de verordening en het besluit. Uiteindelijk is besloten om vervoer naar school in te voegen in de verordening onder het hoofdstuk Gezond en veilig opgroeien (waaronder ook staat hoe we jeugdhulp regelen) en om daarbij alleen specifieke regels te stellen waar de wet dit vereist. Voor het overige wordt daarmee een aanvraagproces van kracht waarin maatwerk en eigen kracht zijn ingebouwd zoals dat voor de Wmo en Jeugdwet al geldt:



Figuur 1 Compact overzicht van een aanvraagproces op basis van melding, gesprek en onderzoek.

5.2.2 Recente jurisprudentie over eigen kracht is verwerkt

De verordening sociaal domein beschreef tot heden slechts in korte bewoordingen voor het gehele sociaal domein welke eigen kracht van inwoners wordt verwacht en hoe deze eigen kracht wordt beoordeeld. De verordening leerlingenvervoer beschrijft eigen kracht alleen in de zin dat openbaar vervoer of fietsen voorgaat op taxivervoer, dat ouders tot 6 kilometer zelf de kosten dragen en dat in bepaalde gevallen taxivervoer kan worden toegekend wegens 'ernstige benadeling.'

Door een uitspraak van de Centrale Raad van Beroep in mei 2024 is duidelijk geworden dat dit in ieder geval voor de jeugdwet, maar vermoedelijk ook voor de Wmo en vervoer naar school niet voldoende is. Wat eigen kracht is en hoe dit wordt beoordeeld moet volgens deze wetten door de raad worden vastgesteld *in* de verordening. De rechter maakt nu duidelijk dat het niet voldoende is om de eigen kracht enkel in nadere regels of beleidsregels door het college te laten uitwerken.

Daarom zijn de bepalingen over eigen kracht in de nieuwe tekst voor de verordening van toepassing op jeugd, Wmo én vervoer naar school. En is er in een apart hoofdstuk verdere uitwerking gegeven aan de eigen kracht op de thema's die specifiek zijn voor leerlingenvervoer: zelfstandig reizen; brengen en halen. Het uitgangspunt van de verordening blijft dat we verschillende vormen van ondersteuning zoveel mogelijk op dezelfde wijze, en in samenhang, organiseren, met zo min mogelijk specifieke regels.

5.2.3 De nieuwe modelverordening van de VNG is gezien

De VNG heeft in mei 2024 een nieuwe versie van haar modelverordening voor het leerlingenvervoer gepubliceerd. Deze is iets beter leesbaar en legt iets meer accent op zelfredzaamheid. Maar de fundamentele bezwaren die in paragraaf 2.2 al genoemd zijn worden niet weggenomen. En we kiezen in Oude IJsselstreek bewust om vervoer naar school op te nemen in een integrale verordening. De nieuwe versie van de VNG is wel doorgenomen om te checken of er formuleringen in staat die ook in de integrale verordening van pas kunnen komen.

5.2.4 Vacature en formatie voor consulent ligt klaar

In augustus is een vacaturetekst opgesteld voor een consulent leerlingenvervoer. Deze vacature wordt uitgebracht als de raad instemt met de gewijzigde verordening sociaal domein.

De formatie voor de consulent wordt gevonden binnen de bestaande totale formatie. Er is dus geen sprake van extra uitgaven aan personele inzet. Op termijn zal ook één van de kwaliteitsmedewerkers worden gevraagd om toe te zien op de kwaliteit van de toekenning.

5.2.5 ZOOV staat klaar voor de opstapplaatsen

Met ZOOV is gesproken over de impact die de beoogde beleidswijzigingen hebben op het vervoer. ZOOV heeft eerder onze gemeente al benaderd met voorstellen voor opstapplaatsen en denkt graag mee over de implementatie (met ervaring hierin vanuit gemeente Berkelland).

Wanneer ouders één dag per week zelf gaan rijden, kan dit leiden tot een lagere gemiddelde bezetting van de voertuigen. De ervaring leert dat ouders bovengemiddeld op de woensdag en de vrijdag zelf rijden. Op deze (of andere) dagen kan ZOOV de planning aanpassen, waardoor de resterende kinderen met een kleiner aantal busjes vervoerd kunnen worden.

De exacte impact op de bezetting en de kosten is niet vooraf te voorspellen. De medewerkers van ZOOV en de gemeente hebben er vertrouwen in dat het vervoer door de maatregelen niet duurder en mogelijk juist goedkoper wordt. Uiteraard zijn er veel andere factoren denkbaar, zoals brandstofprijzen, CAO, meer kinderen of meer bijzondere tijden en bestemmingen, die de kosten tegelijk óók omhoog of omlaag kunnen beïnvloeden.

5.3 Welke stappen kunnen we zetten?

De onderstaande stappen kunnen worden gezet als de raad instemt met de gewijzigde verordening.

Fasering, geen overgangsregeling

Een belangrijk gegeven in de transformatie van het vervoer naar school is dat deze niet in één keer kan worden doorgevoerd. De omschakeling van “taxivervoer toekennen vanwege handicap” naar “gesprekken voeren met ouders; en taxivervoer ondersteunend aan wat het gezin zelf kan” is omschakelen tussen fundamenteel andere uitgangspunten, zelfs als de uitkomst voor veel gezinnen in de praktijk niet verandert. Zorgvuldigheid kost tijd en dit doen we onder andere door de maatregelen te faseren.

Voor ouders kunnen de nieuwe uitgangspunten heel concrete veranderingen betekenen in de dagindeling die ze nu rondom het taxivervoer hebben opgebouwd. Het is logisch om daarom na te denken over een overgangsregeling voor ‘huidige deelnemers’. Maar ook ouders die voor het eerst voor hun kind een aanvraag doen maken een forse omschakeling mee, omdat hun kind van regulier naar speciaal onderwijs overstapt.

We kiezen er daarom niet voor om alles in één keer door te voeren en daarbij een groep bekende gezinnen meer rechten te geven dan nieuwe aanvragers. In plaats daarvan faseren we de maatregelen. Dit maakt het voor alle gezinnen mogelijk om zich aan te passen aan de nieuwe uitgangspunten en praktijk.

Overzicht van de stappen

We voorzien grofweg de volgende fases, die we in de volgende subparagrafen verder toelichten.

Fase	Stappen
Besluitvorming Eerste kwartaal 2025	Raadsbesluit wijziging verordening Daarna wijziging beleidsregels

Fase	Stappen
Vorbereiding Tot april 2025	Nieuwe mensen en processen Consulents werven en inwerken Participatie met kinderen en ouders opstapplaatsen Participatie met kinderen en ouders carpoolregeling Aanvraagseizoen voorbereiden
Aanvraagseizoen April t/m juli 2025	Nieuwe aanvraag Vragen over zelf brengen Vragen over zelfstandig (leren) reizen Deels meerjarige beschikkingen Carpoolregeling Als ouders zelf contact opnemen
Eerste schooljaar Augustus 2025 t/m juli 2026	Pilot opstapplaatsen Nog uit te werken n.a.v. participatie Evaluatie van de pilot Melding, gesprek, etc Voor 'nieuwe' kinderen standaard Alle VSO'ers vanaf 15jr Bij kandidaten voor zelfstandig reizen Standaard meerjarige beschikkingen Korte beschikkingen VSO-instromers Carpoolregeling Voorlichting onder ouders en scholen Verder Participatie touringcars Vervoerscan: reistijd met auto, ov, e-bike berekenen voor alle leerlingen Evaluatie nieuwe aanvraagproces
Tweede schooljaar Augustus 2026 t/m juli 2027	Opstapplaatsen Verkenning inzet touringcar naar één school Melding, gesprek, etc Alle VSO-leerlingen vanaf 12jr Kinderen met goede ov-verbinding Focus op zelfstandig reizen Carpoolregeling Actieve stimulering (indien nog nodig)
Derde schooljaar Augustus 2027 t/m juli 2028	Opstapplaatsen Touringcars naar andere geschikte bestemmingen Melding, gesprek, etc Alle kinderen vanaf 10 jaar Focus: "straks zelfredzaam, nu nog brengen"

Fase	Stappen
Vierde schooljaar e.v. Augustus 2028	Melding, gesprek, etc Alle kinderen vanaf 4 jaar Focus: komende jaren nog brengen en halen

Fasering formulier

Voorlopig (aanvraag voor komend schooljaar, vanaf 1 april 2025) begint het aanvraagproces nog met het invullen van een formulier. Formeel is dat straks de *melding* en niet de aanvraag. In de praktijk is er nu nog niet veel verschil. De focus van het formulier ligt wat minder op het aantonen van zaken rond het kind (toelating, inschrijving, beperking reizen met ov) en wat meer op de vraag wat ouders wel en niet kunnen.

Na indienen van het formulier krijgen ouders te horen of en zo ja welke onderbouwing nodig is bij de aanvraag. Dit maakt het invullen en opsturen van het formulier voor ouders gemakkelijker en zorgt ervoor dat we beter kunnen aangeven welke formulieren of verklaringen we nodig hebben en hoe ouders die het beste kunnen opvragen.

Tijdens schooljaar 2025/26 gaan we beginnen met het voeren van gesprekken. Het meldingsformulier wordt dan mogelijk nog ingekort. Het doel van het formulier is dan immers niet meer om in één keer alle benodigde informatie te vragen, maar enkel om de eerste vragen te stellen zodat de consulent het gesprek goed kan voorbereiden.

Het is denkbaar dat het meldingsformulier in de toekomst ook door anderen (school, jeugdhulp) kan worden ingevuld, net zoals bij Wmo en jeugdhulp een melding ook gedaan kan worden door iemand uit de omgeving. Dit kan helpen om te voorkomen dat kwetsbare gezinnen (laaggeletterd, taalproblemen, e.a.) de aanvraag te lang uitstellen.

Fasering keukentafelgesprekken

De 'bekende' gezinnen komen gefaseerd aan bod voor een keukentafelgesprek in de komende drie jaar. Dit begint tijdens schooljaar 2025/26. De fasering is op basis van twee criteria: de leeftijd van het kind en de bereikbaarheid van school. VSO-kinderen van 15 jaar en ouder komen als eerste aan de beurt. En we gaan per gezin in beeld brengen wat de reistijd (en de complexiteit van de reis) is per auto, ov, e-bike en gewone fiets. Hoe beter de opties voor zelfstandig reizen of brengen en halen, hoe eerder een gezin wordt uitgenodigd voor een gesprek.

We streven ernaar alle gezinnen te hebben gesproken aan het eind van schooljaar 2027/28. Naarmate de kinderen jonger zijn, zal de focus minder liggen op zelfstandig reizen en meer op zelf brengen en halen en eventuele aanpassingen die ouders in hun leven kunnen maken om dat mogelijk te maken.

Bij aanvragen waarbij duidelijk is dat leerlingenvervoer de enige optie is om vervoerd te worden, zal er meerjarig beschikt worden om de administratieve rompslomp te beperken.

Fasering opstapplaatsen

De intentie is om vanaf augustus 2025 gefaseerd te starten met reizen vanaf opstapplaatsen. In overleg met kinderen en ouders zullen de locaties worden bepaald. In het eerste schooljaar zullen de kinderen daar door de bekende taxibusjes worden opgepikt en teruggebracht. We starten met kinderen die in Doetinchem naar school worden gebracht. Dit zal in de loop van het schooljaar worden geëvalueerd. In het tweede schooljaar willen we starten met het volledig uitrollen van opstapplaatsen en de verkenning naar een touringcar naar één (cluster van) scholen. In het derde jaar kan ZOOV dan een touringcar inzetten op alle verbindingen waar dat efficiënt is.

Fasering zelfstandig reizen, zelf brengen, carpoolen

In de aanvraag voor komend jaar stellen we vragen over zelfstandig (leren) reizen. Als dat een aanwijzing geeft dat het kind hierin groeikansen heeft, gaan we bij dit gezin gedurende het schooljaar op huisbezoek en verder praten over de mogelijkheden. In het tweede schooljaar doen we dat voor alle (resterende) kinderen met een goede ov-verbinding naar school.

Brengen en halen

In de eerste twee schooljaren stellen we ouders vragen over zelf brengen en halen. En vanaf het derde schooljaar gaat de consulent daar, als dat dan nog nodig is, afspraken met ouders over maken die worden vastgelegd in het ondersteuningsplan.

Carpoolen

In de tussentijd hebben we samen met ouders en scholen een carpoolregeling ontwikkeld. We beginnen met een *soft launch*: ouders die de consulent benaderen, kunnen deelnemen. In het eerste schooljaar gaan we voorlichten onder alle ouders en scholen: dit is de regeling en dit kan het voor jou opleveren. Als het nog nodig is gaan we in het tweede schooljaar actief ouders aan elkaar proberen te koppelen. Allemaal op basis van vrijwilligheid!

Wat we op dit moment in gedachten hebben en bij ouders willen toetsen is een regeling met deze elementen:

- De rijdende ouder krijgt 50% extra per kilometer
- Deze bonus is per kind dat meerijdt en daardoor niet in de taxi zit
- De ouders van meerijdende kinderen krijgen een kleine vaste vergoeding
- De gezinnen vragen de vergoeding samen aan bij de gemeente
- Ouders moeten verzekerd zijn (WA, inzittenden, aansprakelijk)
- Het blijft een onderlinge afspraak: ouders blijven verantwoordelijk

Nieuwe collegebesluiten

Bij het college ligt de taak om regels op te stellen die de verordening nader uitleggen en vertalen naar werkprocessen en duidelijke spelregels. De spelregels worden in beleidsregels vastgelegd zodat ze voor iedereen kenbaar zijn.

Aanpassing van het Besluit Sociaal domein

Dit besluit, ook wel het 'financieel besluit' genoemd, bevat de bedragen voor eigen bijdragen, inkomensdrepels, etc. die vaak jaarlijks geïndexeerd worden. Ook voor reizen naar school zijn er zulke bedragen.

Vernieuwing beleidsregels

In het vervoer naar school hebben bijna geen twee kinderen dezelfde voorziening die op dezelfde wijze is toegekend. Allerlei factoren zoals schoolsoort, afstand, inkomen, leeftijd, vervoerwijze en bijzondere kenmerken van het kind en het gezin hebben

6. Wat betekent dit voor gezinnen?

6.1 Wat verandert er?

Veranderingen in het vervoer

De pilot opstapplaatsen is er met ingang van het komende schooljaar 2025/2026. Waar de plekken komen is iets wat we samen met ZOOV en de ouders willen bepalen. Vooralsnog is onze insteek: liefst op bushaltes, spreiding (niet te veel kinderen en ouders tegelijk op één halte), op 1 kilometer van de woning. Verderop lichten we toe hoe ouders hierover mee kunnen denken.

Veranderingen in de aanvraag

De verandering in het aanvraagproces gaat voor ouders geleidelijk. Gedurende het huidige schooljaar werken we sowieso op de bekende wijze: digitale aanvraag, bijlagen bijsturen, beoordeling op afstand, toekenning.

In een deel van de gevallen zullen we daarbij al overschakelen op een meerjarige beschikking. Bijvoorbeeld tot het einde van de huidige schoolperiode (einde basisschool of voortgezet onderwijs). Dat betekent voor deze ouders dat zij tijdens die periode zelf geen initiatief hoeven te nemen, tenzij er iets verandert in de woonplaats, schoolkeuze of vervoerwijze.

Met ingang van augustus 2025 (schooljaar 2025/26) gaan we de eerste groepen ouders uitnodigen voor een gesprek. Dat doen we op basis van leeftijd (oudste kinderen eerst) en de reisopties naar school (kinderen met de beste verbinding eerst). Is er nog een kind met een voorziening, dan beoordelen we of het handig is om meteen met en over beide kinderen het gesprek te voeren.

In de loop van vier jaar willen we weg bewegen van een 'aanvraagseizoen' waarin de consulent heel veel aanvragen snel moet beoordelen, naar een 'gespreksjaar' waarin gesprekken met ouders en leerling verspreid zijn over het hele schooljaar.

6.2 Hoe nemen we ouders mee?

Op enkele onderwerpen actief meedenken

Waar de opstapplaatsen komen, hoe ze worden ingericht en een aantal andere praktische vragen gaan we bespreken met ouders en ZOOV samen. Dit doen we door middel van een uitnodiging (januari) en een bijeenkomst (februari).

De carpoolregeling is er nog niet. En we zijn mogelijk de eerste gemeente in Nederland die deze gaat uitwerken. We hebben er ideeën bij, maar ook die willen we graag toetsen bij ouders, bijvoorbeeld:

- We willen de 'rijdende ouder' stimuleren met een extra vergoeding per kilometer. Maar hoe stimuleren we andere ouders om hun kind mee te geven?
- Hoe kunnen we een simpele manier (een platform?) organiseren waarop ouders elkaar kunnen vinden om afspraken te maken?

We doen dit net als bij de opstapplaatsen met een uitnodiging en een bijeenkomst. Misschien combineren we de twee onderwerpen in één participatieproces.

We houden ouders op de hoogte van de belangrijkste stappen

1. Na de ouderavonden

De ouderavonden zijn geweest (medio oktober). Ouders ontvangen een verslag van de bijeenkomst en in de begeleidende brief leggen we uit wat we met hun inbreng gaan doen en in welke stappen we dat doen.

2. Over de behandeling in de raad

Op 2 december spreekt de raadscommissie over deze routekaart. Dat is het moment waarop de raad vragen kan stellen en het gesprek voert met het college. Ouders kunnen inspreken op deze avond. De behandeling in de raad wordt gepland in het eerste kwartaal van 2025. (Dit was eerst gepland voor 12 december). We wijzen ouders op deze zaken.

3. Na het raadsbesluit

Als de raad besluit om de verordening te wijzigen, is dat het startschot voor het college om de stappen in deze routekaart te gaan uitvoeren. We informeren ouders hierover met een brief die in concept met de raad wordt gedeeld.

4. Na keuzes college

Na de raad is de beurt aan het college om enkele besluiten te nemen. En om inwoners daar nog apart bij te betrekken: over opstapplaatsen en een carpoolregeling. We vertellen ouders hier vooraf over (in de brief na het raadsbesluit), we nodigen ze uit om te participeren en wanneer na de participatie de besluiten zijn genomen informeren we ouders opnieuw per brief.

5. In het kader van de aanvraag

Alle ouders zullen voor het komende schooljaar 2025/26 een aanvraag moeten doen, die nog veel overeenkomst heeft met het oude aanvraagproces. We informeren ouders, net als ieder jaar, in welke periode dit valt, hoe de aanvraag gedaan kan worden en welke informatie we nodig hebben.

We haken de scholen goed aan

Scholen zijn voor ouders vaak een vertrouwder gezicht dan de gemeente en ouders komen er vaak met hun vragen, ook over vervoer. We informeren scholen over de zaken die ouders aangaan (inclusief de brieven die we aan ouders sturen).

Maar we organiseren ook voor de scholen een bijeenkomst over de routekaart en over de nieuwe relatie die we met hun willen aangaan in de uitvoering.

Scholen kunnen ook helpen om ouders te bereiken die hun post niet openen of die moeite hebben om brieven van de gemeente te begrijpen of vertrouwen. We overleggen met scholen welke rol zij hierin kunnen spelen.

ⁱ Ook als we “alle” kinderen zeggen, zijn er altijd uitzonderingen op basis van de gezinssituatie, de beperkingen van de kinderen of (soms) de grote afstand en reistijd naar de school.