



Handreiking en stappenplan

# Verrassend Passend Leerlingenvervoer



## **Colofon**

### ***Samengesteld door:***

Carolien Aalders en Bram Chaudron

### ***Opmaak***

Chris Koning (VNG)

# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>Aanpak</b>	<b>5</b>
<b>1 leerlingenvervoer</b>	<b>6</b>
1.1 Wettelijk kader	6
1.2 Belangrijke criteria	6
1.3 De invloed van Passend Onderwijs	7
1.4 De invloed van de decentralisatie van de Jeugdwet	8
<b>2 Creatieve oplossingen</b>	<b>9</b>
2.1 Gemeenten en Samenwerkingsverband trekken samen op in ontwikkeling Passend Onderwijs	9
2.2 Een oplossing voor het grijze gebied tussen Jeugdwetvervoer en Leerlingenvervoer;	11
2.3 Een samenwerking tussen gemeenten, scholen en samenwerkingsverbanden in het verstrekken van informatie over vervoersmogelijkheden aan ouders;	12
2.4 Leerlingenvervoer en naschoolse opvanglocaties	14
2.5 Zelfstandig (leren) reizen opleggen of stimuleren	15
2.6 Samenwerkingsverband organiseert symbiose dicht bij huis	18
<b>3 Tot Slot</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage: Verwijsindex</b>	<b>20</b>

# Inleiding

Mede als gevolg van het dalend aantal kinderen in Nederland blijktens cijfers van het CBS, is het aantal leerlingen in het leerlingenvervoer dalende<sup>1</sup>. De complexiteit van de aanvragen en de opgave, waarvoor gemeenten zich zien staan, is dat zeker niet. Sinds de invoering van de Wet Passend Onderwijs en de decentralisatie Jeugdzorg is de zwaarte van de casuïstiek juist toegenomen.

Voorbeelden hiervan ten overvloede. De vraag of een vervoersvraag onder de Jeugdwet valt of dat het leerlingenvervoer voorliggend is? Of de vraag wat de meest passende onderwijsplek is voor de leerling terwijl die té ver weg ligt om hiervoor leerlingenvervoer voor te kunnen krijgen? Hoe verloopt de samenwerking tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden voor passend onderwijs? Welke strategische beleidskeuzes maken zij?

Deze handreiking is in opdracht van de VNG opgesteld door Carolien Aalders Training & Advies in Leerlingenvervoer. Hij volgt op de Verordening Bekostiging Leerlingenvervoer, die in december 2020 is gepubliceerd. De handreiking is inspirerend bedoeld, waarbij er creatieve oplossingen worden aangereikt om vernieuwd gemeentelijk beleid voor het leerlingenvervoer te maken.

De aanleiding voor de nieuwe modelverordening had geen wettelijke grondslag, maar kwam voort uit de ontwikkelingen die in het sociaal domein en specifiek in het passend onderwijs spelen. Er was behoefte aan meer afstemming met Samenwerkingsverbanden Passend Onderwijs, maar ook aan ruimte voor meer maatwerk voor leerlingen.

<sup>1</sup> Bron: Kostenmonitor 'Leerlingenvervoer in Nederland' eindmeting 2017

# Aanpak

Om tot deze handreiking te komen, zijn er raadplegingen gehouden onder alle gemeenten en samenwerkingsverbanden Passend Onderwijs. Hier hebben 140 gemeenten en 21 samenwerkingsverbanden op gereageerd.

Ten behoeve van de handreiking zijn met name de samenwerkingsverbanden schriftelijk uitgenodigd hun mening te geven. Zij kunnen vanuit een breder verband ook de mening uit het onderwijs geven op waar tegenaan gelopen wordt in het leerlingenvervoer en welke oplossingen zij zien. Hiermee is voor deze handreiking informatie opgehaald, die inspirerend kan werken om tot een (nog) betere samenwerking en afstemming te komen tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden als het om het schoolvervoer gaat.

Een aantal reacties hebben aanleiding gegeven tot nagesprekken met vakspecialisten van gemeenten en vertegenwoordigers van samenwerkingsverbanden en scholen. Ook is er overleg geweest met het veld. De uitgewerkte voorbeelden komen uit de praktijk.

# 1 leerlingenvervoer

Sinds 1987 zijn gemeenten financieel verantwoordelijk voor het bieden van een bekostiging leerlingenvervoer en krijgen zij hiervoor middelen in het gemeentefonds. Sindsdien heeft ze de wettelijke taak om, weliswaar binnen criteria, te zorgen voor een vergoeding voor passend vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school, die aansluit op de levensovertuiging van de ouders en/of de leerling. Wat passend vervoer is, is niet bij wet gedefinieerd en moet per leerling onderzocht worden. Gebruikelijke vergoedingen zijn, in volgorde van onderzoek:

- een fietskilometervergoeding voor de leerling en al dan niet een begeleider
- een vergoeding voor het gebruik van het openbaar vervoer voor de leerling en al dan niet een begeleider
- een vergoeding voor het gecombineerd taxivervoer (hierna: aangepast vervoer)
- een vergoeding voor de inzet van de eigen auto van de ouder/verzorger.

Van oudsher worden er veel vergoedingen verstrekt voor het aangepaste vervoer. Sinds pakweg 2010 is het besef gekomen, dat daarmee vaak voorbij wordt gegaan aan de onderzoeksvolgorde, zoals die hierboven is opgenomen. Sindsdien richten gemeenten zich meer en meer op maatwerkvergoedingen, die uitgaan van meer zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling.

## 1.1 Wettelijk kader

De wettelijke grondslag voor het verstrekken van een bekostiging leerlingenvervoer is neer gelegd in artikel 4, eerste lid, van de Wet op het primair onderwijs (hierna: WPO), artikel 4, eerste lid, van de Wet op het voortgezet onderwijs (hierna: WVO) en artikel 4, eerste lid, van de Wet op de expertisecentra (hierna: WEC). Deze drie wetten formuleren de wettelijke plicht van de gemeente als:

*'de bekostiging van de door het college noodzakelijk te achten vervoerskosten ten behoeve van het schoolbezoek'.*

Het gaat hierbij zowel om scholen voor basisonderwijs, speciaal basisonderwijs, (voortgezet) speciaal onderwijs en regulier voortgezet onderwijs, die zijn aangesloten bij samenwerkingsverbanden primair of voortgezet onderwijs, als ook om instellingen voor cluster 1 en cluster 2.

De opdracht die de drie wetten geven aan gemeenten zijn door de VNG uitgewerkt in een Modelverordening Bekostiging Leerlingenvervoer. Deze dient voor gemeenten om een eigen verordening op te stellen.

## 1.2 Belangrijke criteria

Voor alle leerlingen die een beroep doen op een bekostiging leerlingenvervoer geldt, dat wanneer zij door een structurele handicap onmogelijk zelfstandig naar school kunnen reizen, er door de gemeente ondersteuning wordt geboden. Voor leerlingen die een school voor basisonderwijs, speciaal basisonderwijs of speciaal onderwijs bezoeken, is ook op grond van de grote afstand naar hun school een bekostiging mogelijk.

In alle gevallen zal de vergoeding aansluiten bij de kosten van de goedkoopst mogelijke manier van reizen en slechts verstrekt worden als de leerling de dichtstbijzijnde toegankelijke school bezoekt, die aansluit op de levensovertuiging van de ouders en/of de leerling. De scholen vallen uiteen in de door de WPO, WEC en WVO gegeven soorten, te weten:

- Basisonderwijs
- Speciaal basisonderwijs
- Speciaal en voortgezet Speciaal Cluster 1
- Speciaal en voortgezet Speciaal Cluster 2
- Speciaal en voortgezet Speciaal Cluster 3
- Speciaal en voortgezet Speciaal Cluster 4
- Voortgezet onderwijs

### 1.3 De invloed van Passend Onderwijs

Op 1 augustus 2014 werd de Wet passend onderwijs van kracht. Doel van deze wet is dat alle leerlingen, dus ook leerlingen die extra ondersteuning in de klas nodig hebben, een passende onderwijsplek zo dicht mogelijk bij huis krijgen. Sindsdien hebben schoolbesturen een zorgplicht. Dit betekent dat zij vanaf 1 augustus 2014 iedere leerling, die extra ondersteuning nodig heeft, een passende onderwijsplek moeten bieden. Samenwerkende besturen en scholen (samenwerkingsverband) organiseren deze ondersteuning binnen het regulier of speciaal onderwijs.

De verwijzing van leerlingen door samenwerkingsverbanden gebeurt naar de best passende school voor een leerling. Dit sluit niet altijd aan bij de mogelijkheden, die de gemeente heeft voor een vergoeding leerlingenvervoer, aangezien daarbij wettelijk wordt uitgegaan van de dichtstbijzijnde toegankelijke school.

In de praktijk kan dit leiden tot vervelende situaties, waarbij ouders en leerlingen op basis van de verwijzing van het samenwerkingsverband voor een school kiezen en daarna gaan informeren naar de vergoedingsmogelijkheden bij de gemeente. Als dan blijkt, dat de school niet de dichtstbijzijnde toegankelijke school is, kan er een vervoersprobleem ontstaan voor de ouders en de leerling.

Deze vervoersproblemen kunnen voorkomen worden als het vervoer in een vroegtijdig stadium van de verwijzing aandacht krijgt. Dat kan zijn, door ouders er op te wijzen, dat ze zelf een vervoersoplossing moeten bedenken/organiseren, maar ook door de gemeente te betrekken bij de verwijzing en daar al de vergoedingsmogelijkheden bespreken.

Een nog betere oplossing, die voor zowel de leerling als de gemeente prettig is, is het organiseren van de best passende school zo dicht mogelijk bij huis.

Voor al deze oplossingen is er overleg nodig tussen de samenwerkingsverbanden en de gemeenten. De Modelverordening Bekostiging Leerlingenvervoer van december 2020 geeft hier een belangrijke aanzet toe. In een wettelijk verplicht Op Overeenstemming Gericht Overleg (hierna: OOGO) tussen het samenwerkingsverband en de gemeente moet het leerlingenvervoer een vast agendapunt zijn. Zodoende kunnen er onder andere afspraken gemaakt worden over hoe het onderwijsaanbod zo kan worden georganiseerd dat een leerling een minimale reisafstand hoeft te overbruggen, hoe symbiose-onderwijs in de eigen gemeente kan worden ontwikkeld en hoe de kosten van het leerlingenvervoer kunnen worden beperkt.

Dit laatste is noodzakelijk, omdat gemeenten voor grote financiële opgaven staan binnen het Sociaal Domein. Het is voor hen financieel gezien niet mogelijk om mee te gaan met verwijzingen van leerlingen naar best passende scholen, die niet dichtbij huis staan. Wettelijk zijn ze dat bovendien niet verplicht.

In deze handreiking wordt er een aantal voorbeelden beschreven, waarbij sprake is van een goede afstemming tussen het samenwerkingsverband en de gemeente, waardoor het best passende onderwijs dicht bij huis kan worden georganiseerd.

#### 1.4 De invloed van de decentralisatie van de Jeugdwet

Op 1 januari 2015 is de Jeugdwet gedecentraliseerd naar gemeenten. Sindsdien zijn gemeenten verantwoordelijk voor het organiseren en aanbieden van jeugdhulp. Ook hiervoor moeten gemeenten en samenwerkingsverbanden een OOGO voeren, waarbij het vervoer van leerlingen ter sprake kan komen. Deze twee OOGO's kunnen worden gecombineerd, zodat de onderlinge afstemming en samenwerking in de driehoek zorg - onderwijs – vervoer wordt bevorderd.

Sinds de decentralisatie worstelen veel gemeenten met de scheidslijn tussen Jeugdwetvervoer en leerlingenvervoer. Het komt regelmatig voor, dat Wijkteammedewerkers, Jeugdconsulenten en/of Gezinscoaches (al dan niet belast met de beoordeling van een vervoersvraag) van mening zijn, dat er door de gemeente een vervoersoplossing moet worden geboden aan een gezin. Zij doen dan een beroep op het leerlingenvervoer, terwijl de criteria in het leerlingenvervoer daar geen ruimte voor geven.

Dit leidt meer dan eens tot frustraties tussen collega's onderling, bij ouders, bij scholen en het leidt tot onduidelijkheid over de kosten.



# 2 Creatieve oplossingen

In dit hoofdstuk worden een aantal creatieve oplossingen aangereikt, die inspirerend kunnen zijn voor het oplossen van een dilemma of als voorbeeld kunnen dienen voor situaties, die eigenlijk niet onder het leerlingenvervoer vallen.

Uitgewerkt wordt:

1. Gemeenten en Samenwerkingsverband trekken samen op in ontwikkeling Passend Onderwijs
2. Een oplossing voor het grijze gebied tussen Jeugdvervoer en Leerlingenvervoer
3. Een samenwerking tussen gemeenten en een samenwerkingsverband in het verstrekken van informatie over vervoersmogelijkheden aan ouders
4. Leerlingenvervoer en naschoolse opvanglocaties
5. Zelfstandig (leren) reizen opleggen of stimuleren
6. Samenwerkingsverband organiseert symbiose dicht bij huis

## 2.1 Gemeenten en Samenwerkingsverband trekken samen op in ontwikkeling Passend Onderwijs

### *Inleiding*

Sinds de komst van de Wet Passend Onderwijs spannen Samenwerkingsverbanden Passend Onderwijs zich in om het onderwijsaanbod in Nederland zo thuis nabij te organiseren. Voor de samenwerkingsverbanden Primair Onderwijs gaat het dan om het regulier basisonderwijs, het speciaal basisonderwijs en het speciaal onderwijs voor Cluster 3 en Cluster 4. Voor de samenwerkingsverbanden Voortgezet Onderwijs gaat het om het regulier voortgezet onderwijs en het voortgezet speciaal onderwijs voor Cluster 3 en Cluster 4.

Ieder Samenwerkingsverband voert hierover overleg met de schoolbesturen en gemeenten in Op Overeenstemming Gerichte Overleggen (OOGO's).

De wijze waarop het thuis nabij onderwijs georganiseerd wordt, is daardoor per samenwerkingsverband verschillend. Zo zijn er samenwerkingsverbanden, die er voor kiezen om zoveel mogelijk specialisatie bij het speciaal onderwijs te laten al dan niet in combinatie met symbiose-onderwijs (hierover meer bij 2.6). Het uiterste aan de ander kant is, dat samenwerkingsverbanden het speciaal onderwijs zo veel mogelijk onderbrengen in het regulier of speciaal basis onderwijs. In veel gevallen ligt de praktijk ergens in het midden en wordt er nog volop door ontwikkeld.

Welke keuzen er door de samenwerkingsverbanden in afstemming in de OOGO's ook gemaakt zijn, het is altijd van belang, dat de consequenties voor het leerlingenvervoer hierin worden meegenomen. Dat voorkomt problemen voor ouders, die hun kind laten inschrijven op de best passende school, die door het samenwerkingsverband is geadviseerd en daarna vervoersondersteuning vragen bij gemeenten in het kader van het leerlingenvervoer. Ouders lopen er dan tegenaan, dat een gemeente slechts een vergoeding kan verstrekken naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school. Dit is niet in alle gevallen de best passende school.

### *Praktijkvoorbeeld met oplossing*

Het **Samenwerkingsverband De Meierij** betreft daarom de negen gemeenten in haar gebied intensief bij de plannen en de onderwijsontwikkelingen.

Samenwerkingsverband De Meierij heeft tot doel om het regulier basisonderwijs zo veel mogelijk inclusief te maken, waardoor het speciaal basisonderwijs in aparte scholen in de toekomst niet meer nodig is. Dit onderwijs wordt dan in de reguliere basisscholen gegeven. Zo heeft zij de afgelopen jaren al veel leerlingen thuis nabij in een groepsarrangement op een basisschool kunnen plaatsen in plaats van op een verder gelegen school voor speciaal basisonderwijs.

Echter, niet iedere leerling met de indicatie speciaal basisonderwijs kon geplaatst worden op de reguliere basisschool thuis nabij. Om deze leerlingen te kunnen opvangen werd er een klein aantal basisscholen in het samenwerkingsverband aangewezen en ingericht om daar met een aanvullend arrangement intensiever basisonderwijs te geven.

Ze voorzag daarbij problemen met het leerlingenvervoer. De leerlingen werden immers ingeschreven op een reguliere basisschool met een groepsarrangement. Voor het leerlingenvervoer speelt het arrangement geen rol bij de beoordeling of iemand in aanmerking komt voor een vergoeding leerlingenvervoer. Van belang is immers het type onderwijs waar de leerling is ingeschreven en de gewenste geloofsrichting of levensovertuiging. Een vervoersvergoeding naar een verder weggelegen basisschool zou dan ook niet mogelijk zijn.

**Voor het leerlingenvervoer speelt het arrangement geen rol bij de beoordeling of iemand in aanmerking komt voor een vergoeding leerlingenvervoer.**

Om deze ontwikkeling voor ouders zonder vervoersproblemen mogelijk te maken heeft het samenwerkingsverband veelvuldig overleg gevoerd met de negen gemeenten. Zij zijn actief meegenomen in de ideeën van het samenwerkingsverband, de belangen voor de leerlingen én is er gezocht naar de voordelen voor de gemeenten, want die zijn er ook.

Voorheen werden er grote groepen leerlingen naar verschillende sbo-scholen vervoerd. Door de ontwikkeling die het Samenwerkingsverband De Meierij voor ogen had, zou er nog maar een klein aantal leerlingen vervoersondersteuning nodig hebben. Het gaat dan om de voormalige sbo-leerling, die ondanks alle inspanningen om het regulier basisonderwijs thuis nabij toegankelijk te maken voor sbo-leerlingen, tóch nog een eindje moet reizen om naar één van de reguliere basisscholen te gaan waar met een groepsarrangement intensiever basisonderwijs wordt gegeven.

Samenwerkingsverband De Meierij: *“Wij hebben gemeenten vroegtijdig betrokken bij de plannen van het samenwerkingsverband en veelvuldig overleg met hen gehad. Samen zijn we op zoek gegaan naar oplossingen en hebben hierover goede afspraken gemaakt. Hierdoor is er over en weer vertrouwen ontstaan.”*

***“Door de gemeenten vroegtijdig te betrekken bij hun plannen, veelvuldig met hen te overleggen, samen op zoek te gaan naar oplossingen en goede afspraken te maken, is er vertrouwen over en weer ontstaan.”***

Gemeenten blijven vergoeden naar “slechts” de dichtstbijzijnde toegankelijke school. Dat is voor veel voormalige sbo-leerlingen de school in de wijk geworden. Deze komt echter niet voor een vervoersvergoeding in aanmerking, omdat deze binnen de afstandsgrens staat. Daar waar het samenwerkingsverband in de TLV noemt, dat er echt een noodzaak is voor een specifiek genoemde (so-)school, dan neemt de gemeente dit over en vergoed het de kosten van het vervoer naar die school. Gemeenten kunnen dit doen, omdat ze al vroegtijdig betrokken worden bij het zoeken naar een passende oplossing. Het samenwerkingsverband doet dit niet bij iedere leerling en dat versterkt het vertrouwen. Uiteraard houden ouders altijd de vrijheid om zelf een keuze voor een andere school te maken.

In alle andere situaties vergoedt de gemeente alleen naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school.

**Wat is er verder nodig:**

Het leerlingenvervoer mag niet het sluitstuk zijn van een arrangeertraject. Het spreken met ouders, kind, school en andere betrokkenen over een passende plek/oplossing, betekent ook vroegtijdig nadenken over leerlingenvervoer. Niet alleen de vraag speelt daarbij of er sprake kan zijn van een vergoeding, maar ook of en wanneer de leerling - al of niet met hulp van ouders- in staat is om te groeien naar zelfstandig reizen. Dit plan om de leerling te laten ontwikkelen naar zelfstandig of onder begeleiding reizen moet onderdeel gaan uitmaken van het ontwikkelingsperspectief plan. Op die manier trekken samenwerkingsverbanden samen op met gemeenten als het om leerlingenvervoer gaat.

## 2.2 Een oplossing voor het grijze gebied tussen Jeugdwetvervoer en Leerlingenvervoer;

### *Inleiding*

Sinds de decentralisatie van de Jeugdwet zijn gemeenten verantwoordelijk voor de contractering van de Jeugdhulp en alles wat daarmee samenhangt. Ook op dit terrein wordt overleg gevoerd, is er samenwerking met het onderwijs en is er een OOGO. Dit kan hetzelfde OOGO zijn als waar het leerlingenvervoer ter sprake komt. Zo wordt er een driehoek van zorg-onderwijs-vervoer gecreëerd. Dit kan onder meer helpen om oog te houden voor een kostenbeheersing in het vervoer.

Net als bij Passend Onderwijs is het ook in de Jeugdwet de uitdaging om de jeugdhulp zo dicht mogelijk bij huis te organiseren. En net als in het leerlingenvervoer wordt daarbij gekeken naar hoe het kind zo zelfstandig mogelijk kan functioneren. Dit vraagt om visie.

René Peeters, schrijver van het advies en nu bestuurlijk ambassadeur van het programma 'Met Andere Ogen', verwacht dat er op termijn minder vervoer nodig is voor de jeugdzorg. "De ontwikkeling, dat de zorg in het onderwijs wordt georganiseerd en/of het onderwijs in de zorg gaat hier aan bijdragen. Het onderwijs wordt inclusiever.

Het is echter nog lang niet overal zo ver. Er zijn elf inspiratieregio's, die al ver zijn in de samenwerking tussen onderwijs en zorg. En ook in veel andere gemeenten en regio's lopen er initiatieven om onderwijs en zorg samen te laten werken. Hierdoor zitten minder kinderen thuis. Het is echter nog niet overal zo geregeld, dat de jeugdzorg thuis nabij is georganiseerd. En daar knelt het direct met het vervoersvraagstuk.

De problemen die zich dan voordoen, hebben onder meer te maken met een groot aanbod aan zorgverleners. Dan werkt het mechanisme, dat aanbod ook een vraag creëert. Het aantal jeugdhulpvragen is vier tot zes keer zo hoog als vóór de decentralisatie. Ouders zijn mondiger geworden en eisen hun recht op.

Er moet aandacht komen voor de cultuur, dat veel problemen uitsluitend door professionals opgelost kunnen worden en dat gemeenten hulpverlenend moeten zijn in plaats van dienstverlenend. Dit kost veel geld en is onhoudbaar. Het is van belang deze cultuur, die geleidelijk ontstaan is, aandacht te geven door daarover open te communiceren. Daar is bestuurlijke moed voor nodig. Het is ook van belang om met jeugdprofessionals kennis te delen, het gesprek aan te gaan over welke vragen of ongemakkelijkheden bij opgroeien/opvoeden horen. Dan is het mogelijk om een goed onderscheid te maken tussen welke problemen onmiddellijk actie vereisen en welke vragen bij het opgroeien horen."

***Wees waakzaam, dat hulpverleners geen pampere worden. (R. Peeters, schrijver van het programma 'Met Andere ogen')***

### *Praktijkvoorbeeld met oplossing*

Zolang de driehoek zorg-onderwijs-vervoer niet overal optimaal is en de jeugdhulp niet thuis nabij is, hebben gemeenten te maken met situaties, waarbij het vervoersvraagstuk een probleem is.

Neem bijvoorbeeld de situatie dat een leerling naar een SO Cluster 4 school gaat, omdat daar de jeugdhulp beter gefaciliteerd is, terwijl er dichterbij ook een SO Cluster 4 school is, die hetzelfde onderwijs biedt. Vanuit het leerlingenvervoer zal onderzocht worden of de dichter bijgelegen al dan niet toegankelijk is op onderwijskundig gebied. Wanneer dat het geval is, wordt er vanuit het leerlingenvervoer geen vervoersvergoeding verstrekt. Vanuit de Jeugdwet levert het vervoersvraagstuk ook een probleem op, omdat het geen zorginstelling, maar een school is waar de leerling naar toe gaat en deze bovendien ver weg staat. De Jeugdwet geeft immers aan, dat er een vervoervoorziening kan worden verstrekt, indien er als gevolg van een medische noodzaak of een beperking in de zelfredzaamheid vervoer naar de jeugdhulp noodzakelijk is.

Tussen de afdeling leerlingenvervoer en de jeugdprofessionals ontstaat vaak discussie over hoe dit soort vervoersvraagstukken op te lossen. De vervoersbudgetten (leerlingenvervoer en

jeugdwetvervoer) budgettair bijeen schuiven is geen oplossing. Daarmee verliest de gemeente de grip op de kosten en de handhaving van de (ook wettelijke) toetsingscriteria. De vervoerskosten volledig laten drukken op het leerlingenvervoer geeft dan een scheef beeld. De vervoerskosten volledig laten drukken op het Jeugdwetvervoer is financieel vaak niet haalbaar.

De **gemeente De Bilt** heeft hiervoor een creatieve boekhoudkundige oplossing gevonden. Allereerst worden de criteria die voor het leerlingenvervoer gelden toegepast. Voor situaties, waarbij een vervoersvraagstuk niet onder het leerlingenvervoer valt, maar het ook niet onder de Jeugdwet kan worden opgevangen, is er een noodbudget (de Vervoerstafel) aangelegd. Hieruit worden deze vervoersoplossingen betaald. De vervoerskosten, die op de Vervoerstafel geboekt worden, gaan ten laste van het budget leerlingenvervoer, maar krijgen het kenmerk 'Vervoerstafel' mee.

Over casussen, die vanuit de Vervoerstafel bekostigd worden, vindt een Vervoerstafeloverleg plaats tussen het CJG en de gemeentelijke afdelingen Jeugd, Leerlingenvervoer en Leerplicht. Het betreft veelal casussen, waarbij het CJG van mening is, dat een leerling naar een verder weg gelegen school moet, waarvoor geen vergoeding leerlingenvervoer kan worden verstrekt. Als het CJG tijdens het Vervoerstafeloverleg de andere gesprekspartners kan overtuigen van de noodzaak van een vervoersoplossing, dan kan er met ieders instemming een beroep op het budget 'Vervoerstafel' worden gedaan. Deze werkwijze heeft er ook voor gezorgd, dat het CJG er bij de plaatsing van een kind op een school heel kritisch op is, dat de afstand naar de school zo klein mogelijk blijft.

Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van het gecontracteerde vervoer vanuit het leerlingenvervoer en is met de vervoerder afgesproken, dat de vervoersbewegingen, die vanuit de Vervoerstafel verzorgd worden op de factuur als zo danig zichtbaar zijn. Dat maakt de kosten herleidbaar en inzichtelijk.

Dit heeft er toe geleid, dat de verschillende (leerlingenvervoer- en jeugd-) consultants elkaar in een vroegtijdig stadium opzoeken om de casus te bespreken. Op dat moment kan er mogelijk nog gestuurd worden in de plaatsing van een leerling.

*Voor situaties, dat een vervoersvraagstuk niet onder het leerlingenvervoer valt, maar ook niet onder de Jeugdwet kan worden opgevangen is een noodbudget (De Vervoerstafel) aangelegd.*

### **2.3 Een samenwerking tussen gemeenten, scholen en samenwerkingsverbanden in het verstrekken van informatie over vervoersmogelijkheden aan ouders;**

#### ***Inleiding***

Binnen het Sociaal Domein is de Verordening leerlingenvervoer een lastig uitvoerbare en uitlegbare regeling. Hij gaat niet uit van de compensatiegedachte, zoals bijvoorbeeld bij de Wmo of de Jeugdwet, maar zit vol met criteria en beperkingen. Daarnaast heerst er over het leerlingenvervoer het onterechte beeld, dat er altijd een taxi voor een leerling klaar staat om hem/haar naar school te brengen.

Dat dat het laatste en meest kostbare is wat een gemeente kan verstrekken en dat dit bovendien voorbehouden is voor met name zodanig gehandicapte leerlingen voor wie er geen enkele andere mogelijkheid is om op school te komen, is niet algemeen bekend.

*Er heerst over het leerlingenvervoer het onterechte beeld, dat er altijd een taxi voor een leerling klaar staat om hem/haar naar school te brengen.*

Deze onwetendheid en verkeerde beeldvorming leidt er toe, dat veel ouders zich tot de gemeente wenden met de verwachting een taxi voor hun kind te kunnen regelen. Zij worden vaak teleurgesteld wat erg vervelend is voor zowel de ouder, de gemeente als ook de school. Ouders krijgen daarvoor in de plaats te horen, dat de gemeente gaat onderzoeken hoe hun kind kan reizen. De opties daarvoor zijn fietsen of met openbaar vervoer reizen, alleen of

onder begeleiding. Eventuele begeleiding moet door de ouders georganiseerd worden. Deze informatie overvalt ouders vaak wat onaangename situaties veroorzaakt. Om dit te voorkomen kunnen gemeenten, scholen en samenwerkingsverbanden samen optrekken in het geven van informatie over de mogelijkheden in het leerlingenvervoer .

### **Praktijkvoorbeeld met oplossing**

**Samenwerkingsverband Passenderwijs** (primair onderwijs) heeft in overleg met de gemeenten de handschoen opgepakt om ouders voor te bereiden op wat ze kunnen verwachten als ze een vervoersvraag stellen aan de gemeente.

Het samenwerkingsverband heeft met de gemeenten afspraken gemaakt over wat zij ouders namens de gemeente aan informatie meegeeft over het leerlingenvervoer. Zo vertelt het ouders, dat ze de vrijheid hebben om voor hun kind de beste school te kiezen, maar dat de gemeente alleen een vervoersvergoeding zal geven als hun kind naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school gaat. De school moet dan wel op een bepaalde afstand van hun huis staat. Ook worden ouders geïnformeerd over de verschillende vergoedingsmogelijkheden en stuurt het er op aan, dat wanneer ouders hun kind zélf naar school kunnen brengen, bijvoorbeeld als ouders niet werken, ze dat zeker moeten doen. Dit is goed voor de verbondenheid met school, maar maakt dure vervoerskosten ook overbodig.

Samenwerkingsverband Passenderwijs: "we doen hiermee meer, dan we feitelijk zouden hoeven doen, maar het helpt ouders en het is voor ons ook een uiting van de prettige samenwerking tussen de gemeenten en het samenwerkingsverband. Om als samenwerkingsverband zelf het leerlingenvervoer uit te voeren is geen optie. De belangen zouden zich anders vermengen. Onze taak is immers het ondersteunen van schoolbesturen bij het bieden van passend onderwijs."

In de verwijzing die het samenwerkingsverband ouders geeft, wordt altijd gekeken naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school voor de leerling. Dit is niet alleen ingegeven doordat slechts deze school voor een vervoersvergoeding in aanmerking komt en het voor ouders prettig is als ze weten dat er vervoersondersteuning kan worden gegeven. Dat de reistijd van de leerling korter wordt, speelt ook mee. Als de leerling niet naar de dichtstbijzijnde school gaat, schrijft het samenwerkingsverband voor de gemeente een onderbouwing, waaruit blijkt waarom de dichterbij gelegen school niet toegankelijk is.

Door de prettige en open samenwerking is er een groot onderling vertrouwen tussen de gemeenten en het samenwerkingsverband. Dit brengt onder meer met zich mee, dat het samenwerkingsverband niet meer voor iedere leerling een verklaring afgeeft en dat wanneer het samenwerkingsverband aangeeft, dat er voor een leerling écht een vervoersprobleem is, de gemeente coulant is in het zoeken van een oplossing.

Het samenwerkingsverband Passenderwijs geeft aan, dat het voor gemeenten ingewikkeld is om zicht te hebben op wat iedere school te bieden heeft. Dat is zelfs al lastig voor het samenwerkingsverband zelf. Scholen ontwikkelen zich soms sneller, dan een samenwerkingsverband kan bijhouden. Daarnaast zijn niet alle schoolbesturen pro-actief in het samenwerkingsverband, waardoor het moeilijk is om bij te houden wat ze doen. Het is van gemeenten bijna niet verwachten, dat zij dit ook bijhouden.

Samenwerkingsverband Passenderwijs brengt daarom in kaart wat alle scholen bieden.

De investering, die samenwerkingsverbanden en gemeenten doen in de relatie met elkaar, loont. Het is belangrijk om vertrouwen in elkaar te hebben. Samenwerkingsverband Passenderwijs pleit er voor om naar ouders transparant te zijn over de mogelijkheden en onmogelijkheden in het leerlingenvervoer en dat er voor bepaalde schoolkeuzes geen leerlingenvervoer zal zijn. De gemeente zal dit beoordelen. Ouders hebben dan geen verkeerde verwachtingen en ze weten waar ze aan toe zijn. Het samenwerkingsverband kan hierin een verbindende rol vervullen.

***De investering, die samenwerkingsverbanden en gemeenten doen in de relatie met elkaar, loont.***

Ook scholen kunnen helpen om ouders de juiste informatie over het leerlingenvervoer te geven. Het **bestuur van de speciale scholen Kapelle** geeft aan, dat zij veel doet om leerlingen zelf te laten (leren) reizen. Zo stelt het voor nieuwe leerlingen een vervoersplan op welke ook een perspectief bevat. Hierin worden ook de mogelijkheden van het openbaar vervoer meegenomen. "Ouders vinden het de eerste keer dat ze dat horen heel spannend, maar als ouders daar al tien jaar over geïnformeerd worden, dan wordt het een vanzelfsprekendheid. Het jaar voordat de leerlingen stage gaan lopen, gaat de school zelf met de leerling oefenen met het openbaar vervoer. Dit is belangrijk, want ná school komt er geen taxi meer. In Zeeland is er alleen het probleem, dat er te weinig OV-verbindingen zijn, waardoor de uitvoerbaarheid van zelfstandig reizen beperkt wordt. We hanteren de regel dat leerlingen maximaal 1 keer overstappen op de route. "

SBO-leerlingen krijgen vanaf het begin af aan te horen, dat ze in groep 8 zelfstandig met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen (afhankelijk van waar ze vandaan komen). In groep 7 wordt er geoefend. In dat kader is zij er een sterk voorstander van, dat gemeenten met opstapplaatsen werken in het leerlingenvervoer.

***SBO-leerlingen krijgen vanaf het begin af aan te horen, dat ze in groep 8 zelfstandig met het openbaar vervoer moeten kunnen reizen.***

Met de gemeenten heeft het de afspraak, dat de consultants leerlingenvervoer in april/mei op school langs komen om te bekijken en te bespreken hoe leerlingen kunnen reizen.

Het **Reformatorisch Samenwerkingsverband VO**, waar het bestuur van de speciale scholen Kapelle onder valt geeft aan, dat het belangrijk is, dat de school zijn rol pakt en het vervoer met ouders bespreekt.

## 2.4 Leerlingenvervoer en naschoolse opvanglocaties

### ***Inleiding***

In het leerlingenvervoer wordt uitgegaan van het vergoeden van het vervoer van huis naar school en vice versa. Wanneer ouder(s) hun kind 's middags naar een andere locatie vervoerd willen hebben, ligt hierin stikt genomen geen verantwoordelijkheid bij het gemeentelijke leerlingenvervoer. Het vervoer moet een structureel karakter hebben om rust te bewaren in de voertuigen, om niet voortdurend mutaties in het vervoerschema door te hoeven voeren en om de vervoerskosten te beheersen. Aanpassingen in het vervoersplan kosten immers vrijwel altijd extra geld.

Bij veel ouders leidt het tot onbegrip wanneer hun kind middels het leerlingenvervoer van school naar huis wordt vervoerd en onderweg niet bij een buitenschoolse opvang of andere opvanglocatie kan worden afgezet. Gemeenten op hun beurt worstelen met dit soort vraagstukken, omdat het vervoer naar een buitenschoolse opvang of andere opvanglocaties buiten hun verantwoordelijkheid ligt en vrijwel altijd tot hogere kosten leidt.

***Bij veel ouders leidt het tot onbegrip wanneer hun kind middels het leerlingenvervoer van school naar huis wordt vervoerd en onderweg niet bij een buitenschoolse opvang of andere opvanglocatie kan worden afgezet.***

### ***Praktijkvoorbeeld met oplossing***

Veel gemeenten hebben begrip voor het onbegrip van ouders en treffen een regeling, waarbij ouders gebruik mogen maken van het aangepaste vervoer naar een buitenschoolse opvang of andere opvanglocatie. De voorwaarde die daar vaak bij wordt gehanteerd is, dat het vervoer voor de gemeente niet duurder wordt. Met vervoerders zijn vaak contractuele afspraken gemaakt, waarbij het vervoer wordt afgerekend op basis van een beladen uur- en/of kilometertarief. Daardoor is het moeilijk, arbeidsintensief dan wel niet mogelijk om te berekenen, wat het vervoer van één leerling kost. Controle op de vervoersprijs van de betreffende leerling naar zijn/haar

opvanglocatie is dan vaak niet mogelijk. Een gemeente ziet zich daardoor aan het einde van het schooljaar frequent geconfronteerd met hogere ritprijzen.

Wanneer gemeenten een tarief hebben afgesproken op basis van een vaste prijs per school per leerling of op basis van een vaste prijs per leerlingkilometer, dan zijn de ritprijzen en de aan de buitenschoolse opvang verbonden kosten wel zichtbaar.

Een ander nadeel van deze coulance is, dat er regelmatig wijzigingen worden doorgegeven die betrekking hebben op de opvangdagen en -tijden. De verwerking hiervan is arbeidsintensief, foutgevoelig en zorgt dikwijls voor onrust in het voertuig.

De **gemeente Almere** had ook te maken met de vraag van ouders om kinderen aan het einde van de schooldag naar een buitenschoolse opvang of andere opvanglocatie te vervoeren in plaats van naar huis. Om recht te doen aan de gemeentelijke taak en daarmee de rechtsgelijkheid tussen ouders, maar ook vanwege het begrip voor de vraag van ouders, is de gemeente in overleg gegaan met de contractvervoerder voor het leerlingenvervoer in een zoektocht naar een oplossing.

Deze heeft ze gevonden in een regeling, waarbij ouders onder voorwaarden en tegen betaling gebruik kunnen maken van het gecontracteerde vervoer. Daarmee blijft de verantwoordelijkheid voor het vervoer bij ouders, maar faciliteert de gemeente hen wel.

***Ouders kopen in feite een abonnement om gebruik te kunnen maken van het taxivervoer naar de naschoolse opvang.***

De regeling houdt in, dat ouders in feite een afspraak met de gemeente maken om gebruik te kunnen maken van het taxivervoer naar de naschoolse opvang. Deze regeling kost € 50 euro per maand en daarvoor wordt hun kind, indien het ook in aanmerking komt voor een vergoeding leerlingenvervoer, naar een geregistreerde buitenschoolse opvang, een geregistreerde gastouderopvang, opa, oma of burens gebracht. Dit adres moet binnen een acceptabele afstand van de woning liggen en binnen de stadsgrenzen van Almere. De regeling is maandelijks schriftelijk opzegbaar. Om bij de start van het schooljaar rust te bewaren en overzicht te hebben in het vervoersplan, wordt er in de eerste drie weken van het nieuwe schooljaar niet naar een naschoolse opvang gereden. Wanneer de maandelijks factuur voor de vervoersregeling niet tijdig door ouders wordt betaald, wordt het vervoer naar de naschoolse opvang stopgezet.

## **2.5 Zelfstandig (leren) reizen opleggen of stimuleren**

### ***Inleiding***

Sinds de decentralisatie van het leerlingenvervoer van het Rijk naar gemeenten in 1987 is het taxi vervoer, oftewel het aangepaste vervoer, de meest ingezette vergoeding, die aan ouders verstrekt wordt. Lange tijd werd dat als heel normaal en vanzelfsprekend gezien. De laatste jaren is er echter een landelijke tendens zichtbaar, waarin het aangepaste vervoer juist *niet* als vanzelfsprekend wordt gezien. Er is het besef gekomen, dat kinderen er op de lange termijn veel meer geholpen zijn als zij hebben geleerd om zelf te kunnen reizen en niet afhankelijk te zijn van taxivervoer.

Het is duurzamer dat kinderen, wanneer dat mogelijk is, zich zo veel mogelijk onafhankelijk verplaatsen. Fietsen en reizen met het openbaar vervoer zijn voor een aantal kinderen alternatieve manieren van reizen, die vaak aan te leren zijn. Dat gaat echter niet vanzelf en daarin moet geïnvesteerd worden. Wanneer het lukt om kinderen op die manier te laten reizen, dan vergroot hun wereld, hun sociale netwerk, hun zelfvertrouwen en hun kansen op participatie.

***Er is het besef gekomen, dat kinderen er op de lange termijn veel meer geholpen zijn als zij hebben geleerd om zelf te kunnen reizen en niet afhankelijk te zijn van taxivervoer.***

Voor ouders is het een grote stap om hun kind los te weken van het aangepaste vervoer. Iedere

ouder heeft daarin zijn eigen beleving en (on)mogelijkheden, maar ook de gemene deler van trotsheid op hun kind als ze zien, dat het lukt om zelfstandiger te reizen. Scholen kunnen hier ook ondersteunend in zijn.

Het besef, dat vrijwel alle gemeenten hebben opgedaan, dat het kinderen helpt als zij zo zelfstandig mogelijk in het leven staan en dat dit ook geldt voor hun mobiliteit, zorgt er voor, dat gemeenten ook bereid zijn om ouders te ondersteunen in deze ontwikkeling van hun kind.

### **Praktijkvoorbeeld met oplossing**

Er zijn inmiddels voorbeelden te over van gemeenten, die ondersteuning bieden aan ouders om hun kind zelfstandiger te laten reizen. Hierbij valt te denken aan het blijven vergoeden van de kosten van het openbaar vervoer aan een leerling, die op een zelfstandige manier naar zijn/haar school voor voortgezet speciaal onderwijs reist. Een ander voorbeeld is het verstrekken van een budget voor de aanschaf van een (elektrische) fiets of het mogelijk maken van het leasen van een fiets. Ook bieden gemeenten projecten aan om kinderen te begeleiden bij het leren reizen met het openbaar vervoer of de fiets.

Dan hebben gemeenten nog het vraagstuk of zij ouders dwingen hun kind zelfstandig(er) of onder begeleiding te laten reizen. Of wordt het gestimuleerd, maar blijft het vrijwillig?

Als voorbeeld noemen we de **gemeente Arnhem**, die al sinds 2015 ouders stimuleert om hun kind te (laten) leren reizen met de fiets of het openbaar vervoer. Arnhem maakt sindsdien gebruik van De Reiskoffer. Hierin zitten projecten, waarmee kinderen ofwel met een app getraind en geholpen worden om zelf en met begeleiding op afstand met het OV te reizen ofwel met een hiervoor getrainde vrijwilliger op pad gaan en leren de route naar school met de fiets of het openbaar vervoer te bereizen.

***Inmiddels stelt de gemeente deelname aan De Reiskoffer vanaf groep 8 als voorwaarde bij de verstrekking van een vergoeding voor het aangepaste vervoer bij leerlingen, waarvan zij het vermoeden heeft, dat deze manier van reizen door de leerling aangeleerd kan worden.***

De gemeente Arnhem heeft met succes een aantal jaren ouders op vrijwillige basis deel laten nemen aan één van de projecten uit De Reiskoffer. Vanuit De Reiskoffer werden motiverende gesprekken met de ouders gevoerd, waarna kinderen deelnamen aan één van de projecten. Inmiddels stelt de gemeente deelname aan De Reiskoffer vanaf groep 8 als voorwaarde bij de verstrekking van een vergoeding voor het aangepaste vervoer bij leerlingen. Het betreft dan leerlingen, waarvan zij het vermoeden heeft, dat deze manier van reizen door de leerling aangeleerd kan worden. Uiteraard hanteert de gemeente Arnhem algemene richtlijnen voor het kunnen inschatten of deelname aan De Reiskoffer al dan niet haalbaar zou zijn voor de leerling. Hun richtlijnen zijn:

#### **Fietsvergoeding**

<i>Fietsvergoeding</i>	<i>Regulier Basis onderwijs</i>	<i>Regulier Voortgezet Onderwijs</i>	<i>Speciaal basisonderwijs</i>	<i>Speciaal onderwijs</i>	<i>Voortgezet speciaal onderwijs</i>
Kilometergrens	6 km	n.v.t.	6 km	6 km	6 km
< 9 jaar	6 km	n.v.t.	6 km	6 km	n.v.t.
> 9 jaar	Met begeleiding	n.v.t.	Met begeleiding	Met begeleiding	n.v.t.
	Zonder begeleiding	Alleen met begeleiding	Zonder begeleiding	Zonder begeleiding	Alleen met begeleiding

*Algemeen aanvullende opmerkingen voor fietsvergoeding:*

- Om het vervoer per fiets te stimuleren wordt bij toekenning van de fietsvergoeding het drempelbedrag aan deze groep leerlingen niet in rekening gebracht.
- Van kinderen van 9 jaar of ouder wordt in principe verwacht dat zij zelfstandig kunnen fietsen. Dit wordt gezien als voorbereiding op het voortgezet onderwijs. Hierbij wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:
  -



- 4 jaar tot en met 8 jaar 6 kilometer door het kind zelf of bij ouder achterop de (brom) fiets.
- 9 jaar het kind 7 kilometer
- 10 jaar het kind 8 kilometer
- 11 jaar het kind 9 kilometer
- 12 jaar en ouder het kind 12 kilometer
- Indien twijfel bestaat over de fietsmogelijkheden van de leerling kan informatie worden opgevraagd over de beperkingen van de leerling met betrekking tot reizen met de fiets.
- Vergoeding voor fietsen voor leerlingen van voortgezet (speciaal) onderwijs is slechts mogelijk indien zij alleen onder begeleiding kunnen fietsen. Voor hen mag dan geen kilometergrens gelden. Leerlingen die in staat zijn zelfstandig te fietsen kunnen geen vergoeding krijgen.

### Vergoeding openbaar vervoer

Vergoeding openbaar vervoer	Regulier Basis onderwijs	Regulier Voortgezet Onderwijs	Speciaal basisonderwijs	Speciaal onderwijs	Voortgezet speciaal onderwijs
Kilometergrens	6 km	n.v.t.	6 km	6 km	6 km
< 11 jaar	Met begeleiding	n.v.t.	Met begeleiding	Met begeleiding	n.v.t.
> 11 jaar	Zonder begeleiding	Alleen met begeleiding	Zonder begeleiding	Zonder begeleiding	Zonder begeleiding met een eigen bijdrage

#### Algemeen aanvullende opmerkingen voor vergoeding openbaar vervoer:

- In dit verband is artikel 10 van de Verordening van belang.
- Begeleiding bij vervoer naar (speciaal)(basis)onderwijs wordt slechts bekostigd aan de ouders, indien de leerling jonger dan 11 jaar is. Met andere woorden: de regeling gaat ervan uit dat een leerling van 11 jaar en ouder in principe zelfstandig van het OV gebruik kan maken.
- Vergoeding voor OV voor leerlingen van voortgezet onderwijs is slechts mogelijk indien zij alleen onder begeleiding van het OV gebruik kunnen maken. Voor hen mag dan geen kilometergrens gelden. Leerlingen die in staat zijn zelfstandig met het OV te reizen kunnen geen vergoeding krijgen.
- Bekostiging van OV-kosten kan uitgekeerd worden op basis van betalen van de gemaakte OV kosten (betaalbewijzen of uitdraai OV-chipkaart als bewijslast) of in de vorm van een OV-abonnement.
- Voor leerlingen die naar het VSO gaan is een uitzondering gemaakt zoals opgenomen in artikel 12 van de verordening. Zij krijgen de kosten van het zelfstandig reizen met het OV vergoed met in achtneming van een eigen bijdrage. De genoemde eigen bijdrage dient door leerling/ouder betaald te zijn, voordat een OV-abonnement wordt verstrekt.
- Indien twijfel bestaat over de mogelijkheden van de leerling om met het OV te reizen (zelfstandig of met begeleiding) wordt advies opgevraagd over de beperkingen van de leerling met betrekking tot reizen met het OV.
- Er wordt uitgegaan van de informatie van de website 9292.nl bij het vaststellen of reizen met het OV mogelijk is.
- De maximaal door de leerling lopend af te leggen afstand van een halte van het OV tot de schoollocatie wordt bepaald op 1 km.

## 2.6 Samenwerkingsverband organiseert symbiose dicht bij huis

### *Inleiding*

Met de inwerkingtreding van de Wet Passend Onderwijs heeft het Rijk de wens uitgesproken om het onderwijs voor kinderen thuis nabij te organiseren. Samenwerkingsverbanden vullen die wens ieder op zijn eigen manier en op basis van de regionale mogelijkheden in. Dit kan er toe leiden, dat het onderwijs zich herverdeelt, dat op scholen arrangementen komen, maar ook dat scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs symbiose-overeenkomsten met scholen voor regulier onderwijs afsluiten. Hiermee kunnen leerlingen van het (voortgezet) speciaal onderwijs deeltijd regulier onderwijs volgen.

*Dit kan er toe leiden, dat scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs symbiose-overeenkomsten met scholen voor regulier onderwijs afsluiten.*

De scholen voor het (voortgezet) speciaal onderwijs staan veelal niet in de directe woonomgeving van de leerling. Wanneer een leerling in aanmerking komt voor symbiose-onderwijs maken de school voor (voortgezet) speciaal onderwijs en het regulier onderwijs hierover afspraken. Veelal worden de afspraken gemaakt met de reguliere school in de nabijheid van de school voor (voortgezet) speciaal onderwijs. Dit is voor de scholen het meest praktisch. Voor de leerling betekent dit vrijwel altijd, dat er veel gereisd moet worden.

### *Praktijkvoorbeeld met oplossing*

Het **reformatorisch samenwerkingsverband VO** heeft vanwege de uitgebreidheid van het dekkinggebied van het samenwerkingsverband (heel Nederland) veel gemandateerd aan de scholen.

Het reformatorisch onderwijs heeft zo'n 170 basisscholen, 7 reguliere VO-scholen, 7 SBO-scholen, 5 scholen voor speciaal onderwijs en 5 scholen voor voortgezet speciaal onderwijs in Nederland. De afstanden tussen de scholen zijn groot, waardoor er op iedere reformatorische basisschool een cluster 4-voorziening is gecreëerd.

Onder de vlag van het samenwerkingsverband hebben de reformatorische scholen voor (voortgezet) speciaal onderwijs er voor gekozen om in het belang van de leerlingen het symbiose-onderwijs dicht bij huis te organiseren. Er worden met de thuis nabije basisscholen symbiose-afspraken gemaakt. De interne begeleiders pakken dit op.

Dit is voor scholen een veel arbeidsintensievere werkwijze, dan het maken van afspraken met de basisschool in de buurt van de (V)SO-school, maar het samenwerkingsverband wil graag investeren in thuis nabij onderwijs.

**Het bestuur van de Speciale Scholen Kapelle en het Reformatorisch Samenwerkingsverband VO** geven aan: "Door op deze manier te werken doen we recht aan de leerlingen en vraagt dit van ons goed organiseren en prioriteiten stellen."

*"Door op deze manier te werken doen we recht aan de leerlingen en vraagt dit van ons als samenwerkingsverband en onderwijs goed organiseren en prioriteiten stellen."*

Om te monitoren hoe het met de leerling gaat en of de afspraken moeten worden bijgesteld is er drie keer per jaar een overleg met het eigen schoolteam van die leerling. Eén van die overleggen vindt in breed verband plaats tussen de school voor (voortgezet) speciaal onderwijs en de interne begeleider van de reguliere basis- of voortgezette school van de leerling. Daarbij zijn ook de leerkracht, de onderwijsassistent en de ambulante begeleider van de basisschool aanwezig. Vanuit de school voor (voortgezet) speciaal onderwijs zijn eveneens de interne begeleider, de ambulante begeleider en de leerkracht van de leerling betrokken, net als de onderwijsassistent, de betrokken therapeuten (ergo-, fysio-, ortho-). De ouders sluiten ook aan bij dit overleg.

# 3 Tot Slot

Deze handreiking is mede gebaseerd op de opbrengsten uit de raadpleging onder gemeenten en samenwerkingsverbanden in het voorjaar van 2020. Onderwerp één tot en met zes van de uitgewerkte praktijkvoorbeelden komen voort uit deze opbrengsten, aanvullende gesprekken met respondenten, de Klankbordgroep Leerlingenvervoer van de VNG, de PO-raad (belangenbehartiger van de schoolbesturen in het basisonderwijs, speciaal basisonderwijs en (voortgezet) speciaal onderwijs), Netwerk LPO, het Ministerie van Onderwijs, de VO-raad, Gespecialiseerd Onderwijs. Ook is er rekening gehouden met het rapport 'Met Andere Ogen' van René Peeters (landelijk kwartiermaker samenwerking Jeugd, zorg en onderwijs) en het rapport "Als de weg naar passend onderwijs niet passend is" van de Kinderombudsman.

De ontwikkelingen in het leerlingenvervoer en het Jeugddomein staan echter niet stil. Daarom worden de ontwikkelingen over circa twee jaar geëvalueerd.

# Bijlage: Verwijsindex

Voor de uitwerking van de voorbeelden in deze handreiking is gesproken met de volgende professionals:

- Samenwerkingsverband De Meierij: Beleidsmedewerker
- Programma 'Met Andere Ogen': opsteller van het advies
- Gemeente De Bilt: Beleidsmedewerker en Consulent Leerlingenvervoer
- Samenwerkingsverband Passenderwijs: Coördinator, regio De Ronde Venen & Stichtse Vecht
- Bestuur van de speciale scholen Kapelle: Coördinator Vervoer (VSO)
- Reformatorisch Samenwerkingsverband VO: Directeur-bestuurder
- Gemeente Almere: Beleidsadviseur Leerlingenvervoer
- Gemeente Arnhem: Bestuursadviseur Doelgroepenvervoer



**Vereniging van  
Nederlandse Gemeenten**

Nassaulaan 12  
2514 JS Den Haag  
+31 70 373 83 93  
[info@vng.nl](mailto:info@vng.nl)

juni 2021

**vng.nl**