



Samenvatting

Het college stelt aan de raad voor om de Verordening leerlingenvervoer Maastricht-Heuvelland 2025, gemeente Maastricht vast te stellen. De verordening stelt regels voor de bekostiging van leerlingenvervoer en voor het aanbieden van aangepast vervoer. Voor de uitwerking van de verordening heeft het college nadere regels opgesteld die van kracht worden bij vaststelling van de verordening door de raad. Met de nieuwe verordening en nadere regels wordt uniforme regelgeving vastgesteld in de gemeenten van Maastricht-Heuvelland. Dit maakt de regelingen praktisch beter uitvoerbaar en zorgt voor een consistentere uitvoeringspraktijk. Daarnaast sluit de nieuwe verordening beter aan bij actuele wetgeving, de dagelijkse praktijk van ouders en het bevorderen van zelfstandig meedoen in de maatschappij zoals benoemd in de onderwijs- en sociale visie.

1. Beslispunten

Het college besluit om:

1. In te stemmen met het raadsvoorstel Verordening leerlingenvervoer Maastricht-Heuvelland 2025, gemeente Maastricht en daarmee de raad te verzoeken om de Verordening leerlingenvervoer Maastricht-Heuvelland 2025, gemeente Maastricht vast te stellen, onder gelijktijdige intrekking van de oude verordening.
2. Nadere regels Verordening leerlingenvervoer Maastricht-Heuvelland 2025, gemeente Maastricht vast te stellen onder voorbehoud dat de raad de Verordening leerlingenvervoer Maastricht-Heuvelland 2025, gemeente Maastricht vaststelt.

Besluit Burgemeester en wethouders d.d. 19 maart 2025:

Conform.



2. Aanleiding

Iedere leerling moet toegang hebben tot passend onderwijs. In sommige gevallen is de afstand naar de school te groot, of kan de leerling wegens een structurele handicap niet zelfstandig naar school. Om schoolbezoek ook in die situaties mogelijk te maken heeft de gemeente de taak om waar nodig, onder voorwaarden, een vergoeding aan te bieden voor de noodzakelijke kosten van vervoer en hiertoe regels vast te stellen in een verordening.

De huidige verordening leerlingenvervoer stamt uit 2014. Actualisering is nodig om beter aan te sluiten op voorliggende wetgeving en de huidige onderwijs- en sociale visie waarin het bevorderen van zelfstandig kunnen meedoen in de maatschappij centraal staat.

Op grond van een Gemeenschappelijke Regeling voert de gemeente Maastricht het leerlingenvervoer uit voor de gemeenten in Maastricht-Heuvelland. Op dit moment heeft iedere gemeente een eigen verordening en lokale regels. Verschillende regels voor leerlingenvervoer is onduidelijk voor de burger en maakt de uitvoering soms onnodig complex. Uniformering is wenselijk in verband met een betere uitvoerbaarheid en het realiseren van een consistente uitvoeringspraktijk. Gemeenten in Maastricht-Heuvelland hebben daarom de lokale verordeningen en regels gelijkgetrokken.

3. Beoogd effect

Het beoogd effect van de nieuwe verordening is dat ieder kind in principe zo zelfstandig mogelijk thuis nabij naar school kan gaan en toegang heeft tot onderwijs in de dichtstbijzijnde toegankelijke school. Dit bereiken we door zelfstandig vervoer via fiets en openbaar vervoer te bevorderen waardoor de afhankelijkheid van het (taxi)busvervoer verminderd. Het beoogd effect bereiken we daarnaast door de uitvoering van het leerlingenvervoer praktischer, duidelijker en consistent in te regelen.

Hieronder worden schematisch de belangrijkste verschillen tussen de oude en nieuwe verordening weergegeven in een was-wordt-schema.

	Was	Wordt
1	Elke gemeente eigen verordening met afwijkende regels	Elke gemeente een eigen verordening met gelijke regels voor Maastricht-Heuvelland
2.	Verschillende uitvoeringspraktijken vanwege verschillende regels	Gelijke regels in Maastricht-Heuvelland, duidelijk voor burgers en beter uitvoerbaar voor centrumgemeente Maastricht
3.	Geen door het college vastgestelde uitvoeringsregels	Nadere regels geven eenduidige richtlijnen voor consistente uitvoeringspraktijk



4.	Verouderde begrippen en verwijzingen naar niet meer actuele wetsartikelen/wetgeving.	Verwijzingen naar wetgeving en gehanteerde begrippen zijn actueel. (voorbeeld: regionale verwijzingscommissie = regionaal samenwerkingsverband, Wet op het voorgezet onderwijs = Wet Voortgezet onderwijs 2020)
5.	Bepalingen per schoolsoort waardoor veel herhaling in verordening	Bepaling per vervoersvoorziening waardoor compactere verordening
6.	Geen wettelijk kader voor bevorderen zelfstandig vervoer	Wettelijk kader om zelfstandig vervoer te kunnen bevorderen: - Onderzoek bij aanvraag naar behoefte ondersteuning bij zelfstandigheid vervoer. - Optie van persoonlijk vervoersplan en aanvullende vervoerstraining.
7.	Enkel vervoer tussen woning en school mogelijk	Onder voorwaarden vervoer tussen school en tweede opvangadres/buitenschoolse opvang mogelijk. Voordeel voor zowel ouders als gemeente (meerdere leerlingen vervoeren vanuit één plek).
8.	Afstandsgrens speciaal onderwijs is 3 kilometer in Maastricht, wisselend in andere gemeenten Maastricht-Heuvelland.	Afstandsgrens speciaal basisonderwijs gelijkgetrokken naar 6 kilometer in alle gemeenten. Niet van toepassing indien er sprake is van een gehandicapte leerling in de zin van de verordening.
9.	Berekening drempelbedrag en eigen bijdrage op basis van verouderde regels, geen aansluiting bij landelijke richtlijnen.	Berekening drempelbedrag en eigen bijdrage is geactualiseerd en sluit aan bij landelijke richtlijnen.



4. Argumenten

1.1 De raad heeft de wettelijke plicht een verordening vast te stellen voor het leerlingenvervoer

De raad heeft de wettelijke plicht een verordening vast te stellen voor leerlingenvervoer. De wettelijke plicht en het wettelijk kader voor het leerlingenvervoer ligt vast in de voornoemde wetsartikelen.

1.2 De verordening is actueel en uniform voor Maastricht-Heuvelland

Er zijn technische aanpassingen in de verordening doorgevoerd ten gevolge van wijzigingen in voorliggende wetgeving. De berekening van het drempelbedrag en eigen bijdrage is geactualiseerd en sluit aan bij de landelijke richtlijnen. Onduidelijkheden zijn aangescherpt op basis van jurisprudentie naar aanleiding van onduidelijkheden in wetgeving. De verordening is uniform voor Maastricht-Heuvelland en hiermee in de praktijk beter uitvoerbaar voor de centrumgemeente Maastricht. Ook op grond van de nieuwe verordening blijft het mogelijk om maatwerk toe te passen indien er ernstig nadeel ontstaat, in gevallen waarin de regeling niet voorziet of op grond van de hardheidsclausule.

1.3 De verordening schept het wettelijk kader voor ondersteuning bij de ontwikkeling van zelfstandig reizen.

De verordening is zodanig opgebouwd dat eerst het recht op een vervoersvoorziening wordt vastgesteld, waarna onderzocht wordt welke voorziening wordt verstrekt. Ter beoordeling van de te verstrekken vervoersvoorziening wordt in samenspraak met ouders onderzoek gedaan naar de zelfstandigheid van de leerling en het gezin en de afstand en route tot de dichtstbijzijnde toegankelijke school. Er kan samen met ouders en leerlingen een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan worden opgesteld om de zelfstandigheid in het vervoer verder te ontwikkelen. Een vervoertraining kan onderdeel zijn van een persoonlijk ontwikkelingsplan.

1.4 Voor een toekomstbestendig leerlingenvervoer is het nodig om scherper te beoordelen of en welke vervoersvoorziening passend is

Het aantal verwijzingen naar het speciaal basisonderwijs en speciaal onderwijs is de afgelopen jaren toegenomen. Dit heeft geleid tot een stijging van leerlingen die gebruik maakt van aangepast vervoer. De vervoerder heeft aangegeven dat, vanwege gebrek aan materieel en personeel, een toenemende stijging op enig moment tot gevolg zal hebben dat zij geen nieuwe leerlingen meer kunnen vervoeren. Ook de kosten voor leerlingenvervoer zijn gestegen. Er dienen bij de beoordeling van de te verstrekken vervoersvoorziening scherpere keuzes gemaakt te worden om te zorgen dat de leerlingen waarvoor aangepast vervoer de enige optie is ook daadwerkelijk hiervan gebruik kunnen blijven maken.



Een scherpere keuze betekent in de nieuwe verordening dat geen vervoersvoorziening wordt toegekend als de afstand van de woning tot de dichtstbijzijnde school voor speciaal basisonderwijs kleiner is dan 6 kilometer. Deze grens geldt niet voor gehandicapte leerlingen. In de oude verordening gold in Maastricht bij het speciaal basisonderwijs een grens van 3 kilometer. De afstandsgrens van 6 kilometer is landelijk gebruikelijk, door de VNG opgenomen in de modelverordening en geldt ook in diverse benchmarkgemeenten zoals Zwolle, Zoetermeer, Leiden, Venlo en Roermond.

1.5 De verordening houdt rekening met de situatie van ouders die gebruik maken van kinderopvang

In de nieuwe verordening wordt de mogelijkheid geboden om onder voorwaarden de Buitenschoolse Opvang en een ander opvangadres als tweede ophaal- of afzetlocatie te laten opnemen. Dit sluit aan bij de wens van steeds meer ouders. Het kan ook financieel efficiënter uitpakken, omdat meerdere kinderen tegelijkertijd bij één adres afgezet worden.

1.6 De nieuwe verordening sluit aan bij de huidige onderwijs- en sociale visie.

In de onderwijsvisie staat de ontwikkeling van het kind centraal; ruimte voor de ontplooiing van talenten en capaciteiten is een belangrijk uitgangspunt. De sociale visie bekrachtigt dit en benoemt het belang van regie over eigen leven, en de leidende principes van positieve gezondheid en herstel van het gewone leven. Door ondersteuning bij het ontwikkelen van meer zelfstandigheid in het vervoer op te nemen draagt deze verordening bij aan de uitgangspunten in de onderwijs- en de sociale visie. Kinderen die zelfstandig leren reizen hebben hier tijdens en ook na school profijt van bij vervoer naar vervolgonderwijs of werk.

2.1 Nadere regels geven duidelijkheid aan de uitvoering voor het toepassen van de verordening in de praktijk en bevorderen een consistente uitvoeringspraktijk.

Op dit moment gelden verschillende werkafspraken met gemeenten over de uitvoering van de verordeningen. Dit maakt de uitvoering onnodig complex. Voor ouders zijn werkafspraken, die ook nog eens per woonplaats kunnen verschillen, niet inzichtelijk. Vastgestelde, uniforme uitvoeringsregels scheppen duidelijkheid voor ouders, maken een consistente uitvoeringspraktijk mogelijk en bevorderen het efficiënt inzetten van personeel.

4.1 Participatie tot heden

De verordening is bestuurlijk en ambtelijk afgestemd binnen Maastricht-Heuvelland. Met de uitvoering zijn de verordening en de nadere regels op uitvoerbaarheid gecheckt. Met betrokken scholen zijn gesprekken gevoerd en wordt verkend hoe men kan samenwerken in het bevorderen van de zelfstandigheid van leerlingen in het vervoer. De adviesraad is geïnformeerd en de verordening is



samen doorgenomen. Reacties zijn verwerkt en toegelicht aan de adviesraad. Het advies om publieksvriendelijke informatie beschikbaar te stellen voor inwoners wordt overgenomen. De publieksinformatie wordt vooraf aan de adviesraad voorgelegd zodat hun reactie hierop kan worden meegenomen (zie paragraaf over communicatie).

4.2 Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Het bevorderen van zelfstandigheid in het vervoer bevordert fiets- en openbaar vervoer en daarmee duurzaamheid en gezondheid.

4.3 Effect op personeel en organisatie en automatisering

Met de nieuwe verordening en nadere regels wordt een effectievere en efficiëntere uitvoering beoogd. Mogelijk kan dit voordelen opleveren voor de uitvoeringscapaciteit en is er minder inzet van personeel nodig. Anderzijds kan ook blijken dat de insteek op het bevorderen van zelfstandig vervoer een verandering in personele inzet vraagt. Deze effecten zijn op dit moment nog niet goed in te schatten en worden gemonitord na invoering van de verordening. Verder zal de implementatie van de verordening in de uitvoering en de werkprocessen nog moeten plaatsvinden.

5. Kanttekeningen of risico's

1.1 De afstandsgrens wordt ingesteld op 6 kilometer.

Voorheen gold voor het speciaal basisonderwijs in Maastricht een afstandsgrens van 3 kilometer. Op grond van de nieuwe verordening kan de vervoersvoorziening leerlingenvervoer voor sommige leerlingen komen te vervallen. Dit geldt niet voor de leerlingen met een handicap (in de zin van de verordening). Voor hen wijzigt er niets ten opzichte van de oude verordening. Leerlingen die door de nieuwe verordening niet meer in aanmerking komen voor een vervoersvoorziening komen in aanmerking voor een overgangsregeling van maximaal een jaar. Ouders van deze leerlingen worden actief benaderd.

1.2 De verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek blijft bij ouders

In de nieuwe verordening wordt expliciet aangegeven dat de verantwoordelijkheid voor het schoolbezoek ingevolge de Leerplichtwet in alle gevallen bij de ouders blijft liggen. Deze verantwoordelijkheid kan door de ouders niet op- of overgedragen worden aan de gemeente. De wettelijke regeling, noch de gemeentelijke verordening beperkt deze verantwoordelijkheid van de ouders. Ouders kunnen er dus niet van uit gaan dat zij altijd een vervoersvoorziening krijgen of dat deze altijd wordt voortgezet. Van ouders wordt ook verwacht dat zij de noodzakelijke keuzes maken om hun verantwoordelijkheid te kunnen nemen. Daarbij kan gedacht worden aan het



aanpassen van werktijden, het inzetten van kinderopvang en het verkeersveilig maken van de leerling.

1.3 De kosten voor leerlingenvervoer zijn moeilijk te ramen

De kosten voor leerlingenvervoer zijn moeilijk te ramen. Het overgrote merendeel van de kosten leerlingenvervoer betreft de kosten van aangepast vervoer. Het is vooraf moeilijk te ramen hoeveel leerlingen gebruik gaan maken van aangepast vervoer, omdat dit afhankelijk is het aantal leerlingen, het aantal verwijzingen en van de mate van zelfstandigheid en zelfredzaamheid van de leerling en het gezin. Dit laatste is geen constante, maar kan steeds wijzigen.

6. Financiële gevolgen

Voor het komend schooljaar (2025-2026) zijn er geen directe financiële gevolgen gekoppeld aan de invoering van de verordening. Mogelijke financiële effecten kunnen op termijn ontstaan ten gevolge van een efficiëntere uitvoering, het bevorderen van de zelfstandigheid in het vervoer en het verschuiven van het afstandscriterium van 3 naar 6 kilometer.

De kosten van leerlingenvervoer zijn moeilijk te ramen (zie 'Kanttekeningen of risico's'). De effecten van de nieuwe verordening zijn ook niet meteen inzichtelijk vanwege de overgangsbepalingen.

De insteek op het bevorderen van zelfstandig vervoer blijkt bij andere gemeenten tot een daling van de kosten van taxi/taxibusvervoer te leiden, maar vraagt vaak ook om andere inzet van personeel.

Het verschuiven van de afstandsgrens van 3 naar 6 kilometer kan ook een verandering in de kosten met zich meebrengen. De mogelijke financiële effecten worden gemonitord via de bestuursrapportage en de gebruikelijke P&C-cyclus. Via deze weg wordt de raad geïnformeerd. De verwachting is dat een jaar na invoering meer inzicht zal bestaan in de financiële gevolgen.

7. Vervolgtraject besluitvorming, uitvoering en evaluatie

Na vaststelling in het college volgt op 11 maart 2025 een presentatie in de domeinvergadering Sociaal. Bespreking in de domeinvergadering Sociaal volgt op 1 april 2025. Behandeling in de gemeenteraad is voorzien voor 15 april 2025.

De vaststelling van de verordening en nadere regels in de Heuvellandgemeenten is op verschillende data voorzien in Q1 2025.

Voor de verdere implementatie en instructie van de verordening en de nadere regels is een werkgroep ingericht. De afronding van de implementatie is voorzien voor 1 mei 2025. Via een periodiek in te stellen Klanttevredenheidsonderzoek Leerlingenvervoer worden ervaringen van deelnemers opgehaald. Dit wordt meegenomen in de evaluatie en verdere beleidsvorming.



8. Communicatie

Communicatie over de nieuwe verordening vindt plaats via de officiële publicatiekanalen en de website van de gemeente Maastricht. Publicatie op de website van de gemeente vindt plaats door middel van compacte, gebruikersvriendelijke informatie over de verordening, in afstemming met de adviesraad en de afdeling Communicatie. We informeren de huidige gebruikers en de scholen over de nieuwe verordening.

Bestaande deelnemers worden schriftelijk op de hoogte gebracht. Soms is sprake van een overgangsregeling. Dit is het geval bij:

- Meerjarige beschikkingen. Bij leerlingen die niet ontwikkelbaar zijn qua vervoersmogelijkheden kan voor meerdere jaren een vervoersvoorziening worden toegekend. Bij deze zogenaamde 'meerjarige beschikkingen' blijft, bij gelijkblijvende omstandigheden, de oude verordening van kracht gedurende de looptijd van dit besluit.
- Eenjarige beschikkingen. Ouders die in 2024-2025 aanspraak hebben op leerlingenvervoer kunnen maximaal één jaar (schooljaar 2025-2026) in aanmerking komen voor leerlingenvervoer op grond van de oude verordening.

Ouders die na de overgangsregeling geen aanspraak meer kunnen maken op leerlingenvervoer worden actief benaderd voor een persoonlijk gesprek. Daar waar de overgang problemen oplevert wordt waar nodig en mogelijk verwezen naar beschikbare ondersteuning binnen het sociale domein.