



**Rekenkamercommissie
Hulst Terneuzen**



Rapport quick scan Leerlingenvervoer Hulst en Terneuzen

Wat gaat goed en wat kost moeite bij de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen?

September 2023

Rekenkamercommissie gemeente Hulst en Terneuzen
Samenstelling
Dhr. drs. R. Blacquièrre
Dhr. K. Kort (voorzitter)

Contactgegevens
Stadhuis gemeente Hulst, ter attentie van de griffier
Grote Markt 21
4561 EA Hulst
Telefoon: 0114-389123
E-mail: D.Van.Bunder@gemeentehulst.nl

INHOUDSOPGAVE	PAGINA
HOOFDSTUK 1 INLEIDING	2
HOOFDSTUK 2 AANLEIDING, DOEL EN VRAAGSTELLING	3
2.1 Aanleiding	3
2.2 Doelstelling	3
2.3 Vraagstelling.....	3
2.4 Afbakening	4
HOOFDSTUK 3 AANPAK VAN DE QUICK SCAN	4
3.1 Quick scan als specifieke vorm van onderzoek	4
3.2 Stapsgewijze uitvoering van de quick scan	4
HOOFDSTUK 4 ACTUELE OPGAVE LEERLINGENVERVOER	5
4.1 De wettelijke opgave leerlingenvervoer	5
4.2 Actueel vanuit landelijke perspectief	5
4.3 Actueel vanuit lokaal perspectief	6
HOOFDSTUK 5 DE KADERS, HET STELSEL EN DE RESULTATEN VAN LEERLINGENVERVOER.....	7
5.1 De kaders.....	7
5.2 Het stelsel leerlingenvervoer.....	8
5.3 Te bereiken resultaten	9
HOOFDSTUK 6 CIJFERS EN TRENDS	10
6.1 Aantal leerlingen per type beschikking	10
6.2 Beschikkingen individueel taxivervoer	11
6.3 Aard en aantal klachten	12
6.4 Integrale kosten.....	13
6.5 Gemiddelde directe kosten per leerling.....	14
HOOFDSTUK 7 DE ERVARINGEN	15
7.1 Kaderstelling en controle	15
7.2 De toegang tot vervoer	16
7.3 De uitvoering van het taxivervoer.....	17
HOOFDSTUK 8 DE BLIK NAAR VOREN	19
8.1 Beleidsontwikkeling	19
8.2 Kosten-beïnvloedende factoren de komende jaren	20
HOOFDSTUK 9 ANTWOORD OP DE VRAGEN	21
9.1 Antwoord op de centrale vraag	21
9.2 Antwoord op de deelvragen	22
HOOFDSTUK 10 AANBEVELINGEN	25
HOOFDSTUK 11 BESTUURLIJKE REACTIES	25
HOOFDSTUK 12 NAWOORD REKENKAMERCOMMISSIE	30
BIJLAGEN	31
Bijlage A: Afkorting	31
Bijlage B: Geraadpleegde bronnen.....	31
Bijlage C: Interviews.....	32

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

In 2022 vond een consultatie naar mogelijke onderzoeksonderwerpen voor de Rekenkamercommissie Hulst en Terneuzen (Verder: RKCHT) vond in 2022 plaats. Leerlingenvervoer werd voorgedragen als onderzoeksonderwerp. De RKCHT nam deze voordracht over en besloot begin 2023 om een quick scan uit te voeren naar de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer. Kees Kort treedt op als onderzoeker. De Begeleidingscommissie RKCHT keurde de aanwending van het nodige budget eind maart 2023 goed.

Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Sindsdien is leerlingenvervoer 'een opgave' voor de gemeenten. De gemeenten regelen hoe ouders van leerlingen, onder voorwaarden, aanspraak kunnen maken op bekostiging van het vervoer naar school. Ook regelen zij een deel van dit vervoer. Op 7 oktober 2021 stelden zowel de gemeenteraad van Hulst als van Terneuzen een nieuwe Verordening bekostiging leerlingenvervoer 2022 vast. Wat gaat ondertussen goed? Wat kost nog moeite? Ook landelijk staan sinds 2022 knelpunten bij het leerlingenvervoer 'in de schijnwerpers'.

Leeswijzer

Voor de lezer die niet in staat is het gehele rapport door te nemen; hoofdstuk 9 (Antwoorden op de onderzoeksvragen) samen met hoofdstuk 10 (Aanbevelingen) valt te lezen als samenvatting van het rapport.

In hoofdstuk 2 komt eerst de aanleiding voor de quick scan leerlingenvervoer in beeld, vervolgens aansluitend de doelstelling, de centrale vraagstelling en de deelvragen bij het onderzoek. Dit hoofdstuk sluit af met de afbakening.

In hoofdstuk 3 komt de aanpak van de quick scan aan bod. Eerst komt de quick scan als specifieke onderzoeksvorm in beeld. Aansluitend krijgt de stapsgewijze uitvoering van deze quick scan aandacht.

In hoofdstuk 4 komt de actuele opgave bij de uitvoering en bekostiging van leerlingenvervoer in beeld; eerst de wettelijk vastgelegde opgave, vervolgens actuele aspecten bij deze opgave vanuit landelijk en vanuit lokaal perspectief.

In hoofdstuk 5 komen voor de gemeenten Hulst en Terneuzen eerst de kaders bij uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer in beeld, vervolgens de inrichting van het stelsel. Aansluitend krijgen de te bereiken resultaten aandacht.

In hoofdstuk 6 'cijfers en trends' komen achtereenvolgens aan bod het aantal leerlingen met een beschikking, de aard en het aantal klachten, de integrale kosten en de gemiddelde kosten per leerling.

In hoofdstuk 7 zijn de ervaringen van een breed scala aan betrokkenen gerubriceerd weergegeven. De rubrieken zijn 1) kaderstelling en controle, 2) de toegang tot vervoer, 3) de uitvoering van het taxivervoer.

In hoofdstuk 8 gaat de blik naar voren in de tijd. Komende beleidsontwikkeling en kosten-beïnvloedende factoren bij het leerlingenvervoer krijgen aandacht. De weergave bevat een samenvatting van inzichten die in de gevoerde gesprekken naar voren kwamen.

In hoofdstuk 9 staan de *antwoorden op de onderzoeksvragen*. Eerst de centrale vraagstelling, vervolgens de deelvragen.

In hoofdstuk 10 staan de *aanbevelingen*.

In hoofdstuk 11 zijn de *bestuurlijke reacties* van de gemeente Hulst en Terneuzen opgenomen.

Tot slot staat in hoofdstuk 12 het *nawoord van de Rekenkamercommissie*.

In de bijlagen zijn opgenomen:

- A: een lijst met afkortingen
- B: een overzicht van geraadpleegde documenten.
- C: een overzicht van geïnterviewde personen

HOOFDSTUK 2 AANLEIDING, DOEL EN VRAAGSTELLING

In dit hoofdstuk komt eerst de aanleiding voor de quick scan leerlingenvervoer in beeld, vervolgens aansluitend de doelstelling, de centrale vraagstelling en de deelvragen bij het onderzoek. Dit hoofdstuk sluit af met de afbakening.

2.1 Aanleiding

Een consultatie naar mogelijke onderzoeksonderwerpen voor de Rekenkamercommissie Hulst en Terneuzen (Verder: RKCHT) vond in 2022 plaats. Leerlingenvervoer werd voorgedragen als onderzoeksonderwerp vanuit de gemeenteraad van Terneuzen. Net in 2022 was een nieuwe verordening leerlingenvervoer van start gegaan. Binnen de gemeenteraad van Terneuzen leven vragen over de (mate van) eigen verantwoordelijkheid van ouders, de omvang van het gebruik (in Zeeuws Vlaanderen meer dan in de rest van Zeeland), de efficiëntie in de uitvoering en (ontwikkeling van) de hoogte van de kosten voor de gemeente.

De RKCHT veronderstelde dat deze onderzoekbehoefte ook voor de gemeente Hulst aan de orde kan zijn. Ook landelijk kregen knelpunten binnen het leerlingenvervoer in de loop van 2022 steeds meer aandacht. De RKCHT nam de voordracht over en besluit om een quick scan uit te voeren naar het leerlingenvervoer. De begeleidingscommissie was het hiermee eens en besloot in maart 2023 tot het beschikbaar stellen van het nodige budget. Kees Kort, voorheen lid en per 1 juli 2023 voorzitter van de rekenkamercommissie, is de onderzoeker.

2.2 Doelstelling

Doel van de leerlingenvervoer is om voor de gemeenten Hulst en Terneuzen in beeld te brengen wat goed gaat en wat moeite kost bij de uitvoering en de bekostiging van het leerlingenvervoer binnen de gemeenten.

Als achtergrond bij deze doelstelling speelt mee dat er landelijk forse knelpunten gesignaleerd worden bij de kwaliteit van het leerlingenvervoer (zie hoofdstuk 4.2). In hoeverre spelen deze knelpunten ook binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen? Tot slot zijn betrokkenen benieuwd in hoeverre er reeds effecten van de nieuwe verordening te zien zijn.

2.3 Vraagstelling

Als *centrale vraagstelling* formuleerde de RKCHT:

Wat gaat goed en wat kost moeite bij de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen?

Aanvullend op de centrale vraag formuleerde de RKCHT de volgende *deelvragen*:

1. Welke partijen zijn binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen in welke rol en met welke verantwoordelijkheid betrokken bij de uitvoering van het leerlingenvervoer?
2. Wat gaat goed en wat kost moeite bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de ogen van 1) betrokken ouders en leerlingen, 2) betrokken scholen, 3) betrokken chauffeurs, 4) in de uitvoering betrokken organisaties en 5) ambtelijk betrokken medewerkers binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen.
3. Wat zijn de maatschappelijk te bereiken resultaten bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de gemeenten Hulst en Terneuzen? In hoeverre wordt het behalen van deze maatschappelijke resultaten in beeld gebracht? Zo ja, in hoeverre worden deze maatschappelijke resultaten behaald?

4. Welke (ontwikkeling in) kosten maken de gemeenten Hulst en Terneuzen bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de afgelopen 5 jaren? Hoe verhouden de gemaakte kosten zich ten opzichte van de, hiertoe gereserveerde, budgetten in deze jaren?
5. Hoe zijn de prestaties van de gemeenten Hulst en Terneuzen in vergelijking met het landelijke beeld vanuit de Monitor leerlingenvervoer Meting 2022 door Oberon onderzoek en advies?
6. Welke gemeentelijke beleidsdilemma's komen in beeld vanuit de quick-scan?
7. Welke kosten-beïnvloedende-factoren zien de samenwerkingspartners voor de komende jaren?

2.4 Afbakening

Een quick scan voorziet in een globaal onderzoek met globale resultaten. Verdiepend feitenonderzoek vindt niet plaats binnen de quick scan.

Deze quick scan betreft de uitvoering en bekostiging van leerlingenvervoer sec, niet van andere vormen van collectief vervoer.

Bij de aantallen en kosten worden trends gesignaleerd. Verklaringen van ontwikkelingen in deze trends wordt, vanuit deze quick scan, zeer summier gegeven. Als er behoefte is aan meer expliciete verklaring van stijging en daling, dan is nader onderzoek nodig om deze verklaringen te genereren.

HOOFDSTUK 3 AANPAK VAN DE QUICK SCAN

In dit hoofdstuk komt de aanpak van de quick scan aan bod. Eerst komt de quick scan als specifieke onderzoeksvorm in beeld. Aansluitend krijgt de stapsgewijze uitvoering van deze 'quick scan aandacht.

3.1 Quick scan als specifieke vorm van onderzoek

Een quick scan is een beperkt onderzoek binnen een organisatie naar de ervaringen met een bepaald product. De quick scan voorziet in een globale evaluatie, waarbij de belangrijkste kenmerken, kansen, knelpunten en verbetermogelijkheden worden benoemd. Hiermee wordt leren en groeien mogelijk. De quick scan maakt gebruik van globale beelden en inzichten die bij betrokkenen leven en die uit relevante documenten naar voren komen. De quick scan voorziet niet in het nadrukkelijk en / of meervoudig op consistentie toetsen van feiten.

3.2 Stapsgewijze uitvoering van de quick scan

Op voorstel van de RKCHT stemde de begeleidingscommissie op 27 maart 2023 in met de uitvoering van de quick scan leerlingenvervoer c.q. de aanwending van het budget hiertoe. Onderstaande stappen zijn achtereenvolgens genomen.

Het vooronderzoek

Een digitaal oriënterend gesprek vond plaats met 1) de gemeentesecretarissen van Hulst en van Terneuzen, 2) een selectie van twee raadsleden uit Hulst en twee uit Terneuzen, 3) ambtelijke sleutel-medewerk(st)er vanuit de gemeenten die bij leerlingenvervoer betrokken zijn en 4) een medewerkster vanuit het Regionaal Bureau Leerlingzaken. In bijlage C is aangegeven met wie is gesproken.

Doel van deze gesprekken was een verdiepende oriëntatie op het onderzoeksveld leerlingenvervoer. In deze gesprekken werden eerste inzichten uitgewisseld, bij deelnemers levende vragen opgehaald. Het vooronderzoek leidde tot aanpassing van deelvragen, verdere afbakening en aanscherping van aanpak en planning van het vervolgonderzoek.

Het vervolgonderzoek

Allereerst nam de onderzoeker de relevante bronnen kritisch door. Vervolgens sprak de onderzoeker met:

- 5 ouders van leerlingen in een groepsgesprek

- 3 chauffeurs taxivervoer, ieder in een individueel gesprek
- de leidinggevenden van Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen, het Regionaal Bureau Leerlingzaken, Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen, de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland BV en Citax Tiel BV, ieder in een individueel gesprek
- de betrokken adviserende verzekeringsarts
- de betrokken portefeuillehouders vanuit de gemeente Hulst en Terneuzen, in een apart gesprek, bieden werden ambtelijk geassisteerd
- de betrokken ambtelijke sleutelmedewerkers in een verdiepend gezamenlijk gesprek.

Indien aan de orde, droegen geïnterviewden aanvullende brondocumenten over aan de onderzoeker. Op basis van de informatie uit de interviews en de aangeleverde documenten maakt de onderzoeker een eerste versie van het rapport op.

Een interne review binnen de RHCHT vond plaats. De onderzoeker verwerkte de reacties van de RKCHT op inhoud en presentatie in een nieuwe versie van het rapport. Ambtelijke hoor en wederhoor bij beide gemeenten vond vervolgens plaats. De onderzoeker verwerkte de resultaten van de ambtelijke hoor en wederhoor en voegde de conclusies en aanbevelingen toe aan het rapport. Opnieuw vond een interne review binnen de RKCHT plaats.

Vervolgens legde de RKCHT de nieuwe versie van het rapport ter bestuurlijke reactie voor aan de colleges van beide gemeenten. De RKCHT voegde de ontvangen bestuurlijke reacties van de gemeenten Hulst en Terneuzen toe aan het eindrapport. Ook voegde de RKCHT een nawoord toe.

De quick scan sluit af met een presentatie van de resultaten van het onderzoek aan de raadscommissie samenleving van de gemeente Hulst en Terneuzen. Na bespreking in de raadscommissies vindt behandeling in de gemeenteraden plaats.

HOOFDSTUK 4 ACTUELE OPGAVE LEERLINGENVERVOER

In dit hoofdstuk komt de actuele opgave bij de uitvoering en bekostiging van leerlingenvervoer in beeld; eerst de wettelijk vastgelegde opgave, vervolgens actuele aspecten bij deze opgave vanuit landelijk en vanuit lokaal perspectief.

4.1 De wettelijke opgave leerlingenvervoer

Het leerlingenvervoer is gedecentraliseerd in 1987. Gemeenten zijn sindsdien verplicht een regeling vast te stellen op basis waarvan ouders van leerlingen, onder bepaalde voorwaarden, aanspraak kunnen maken op bekostiging van de vervoerkosten van en naar school. Met deze regeling wordt de toegankelijkheid van onderwijs op grond van functiebeperking, godsdienstige - of levensbeschouwing richting gewaarborgd.

4.2 Actueel vanuit landelijke perspectief

Bevindingen Ouders & Onderwijs

De belangenorganisatie Ouders & Onderwijs bracht in maart 2022 een rapport uit van haar onderzoek naar de ervaringen van ouders met leerlingenvervoer. Dit rapport maakt duidelijk dat landelijk het huidige leerlingenvervoer tekortschiet. Het gaat om de volgende punten: 1) de ritten zijn te lang, 2) chauffeurs wisselen te vaak, 3) de situatie in de bus is vaak onveilig en stressvol en 4) de klachtafhandeling is onvoldoende. Het effect van de tekortkomingen in het leerlingenvervoer op de schoolloopbaan en de sociale en emotionele ontwikkeling van leerlingen is groot.

Signalering knelpunten Tweede Kamer en Kabinet

Landelijk wordt leerlingenvervoer onderwerp van aandacht. In het najaar van 2022 vonden debatten plaats in de Tweede Kamer. De minister van Primair en Voortgezet Onderwijs, Dennis Wiersma, formuleert de knelpunten in zijn brief van 22 december 2022 aan de gemeenten. De minister zoekt naar oplossingen voor gesignaleerde knelpunten. Het gaat dan niet alleen om te lange reistijden en wisselende chauffeurs. Ook worden leerlingen regelmatig niet of te laat opgehaald. Leerlingen ervaren hierdoor veel stress en missen onderwijstijd. Daarnaast hebben ze, omdat ze vaak later thuiskomen,

geen energie en minder tijd voor privéactiviteiten. Onderwijs is ongelofelijk belangrijk en het is schrijnend als dit niet of niet goed gevolgd kan worden.

Oberon Monitor leerlingenvervoer 2022

Het onderzoeksbureau Oberon presenteerde in november 2022 een monitor over de feiten, cijfers en beleidskeuzes van gemeenten. Ten opzichte van de vorige monitor uit 2017 zijn er geen grote verschuivingen. Zowel het aantal vervoerde leerlingen als de kosten zijn slechts licht gestegen. De meerderheid van de leerlingen blijven, vooral met de inzet van taxivervoer, reizen naar (voortgezet) speciaal onderwijs. Wel komt interessante beleidsinformatie naar voren.

- Veel gemeenten weten niet wat de gemiddelde reistijd van leerlingen is.
- Veel gemeenten voeren overleg met de samenwerkingsverbanden Passend Onderwijs over het leerlingenvervoer en de ondersteuningsstructuur.
- Veel gemeenten besteden doelgroepenvervoer gezamenlijk aan.
- Niet alle gemeenten hebben zicht op klanttevredenheid of de klachten van gebruikers. .

Inzet Vereniging Nederlandse Gemeenten

De VNG borduurt voort op de gesignaleerde knelpunten. De VNG meldt begin 2023 dat zij voor de korte en lange termijn verbeteringen onderzoekt met gemeenten, brancheorganisaties van vervoerders, het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen en de Vereniging doelgroepenvervoer Nederland. Vertegenwoordigers van deze partijen vormen samen een expertiseteam. Het doel van het expertiseteam is door het hele land kennis op te halen en goede voorbeelden uit te wisselen. Zo kunnen de knelpunten gezamenlijk worden aangepakt en het leerlingenvervoer structureel worden verbeterd.

4.3 Actueel vanuit lokaal perspectief

Bij de uitvoering van het leerlingenvervoer werken de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen en de uitvoerende partners intensief samen. Kenmerkend voor het leerlingenvervoer in Zeeuws Vlaanderen zijn:

- de verspreid liggende woonkernen met relatief grote onderlinge afstanden
- de beperkte beschikbaarheid van scholen voor niet-reguliere-leerlingen
- relatief veel leerlingen in het (voortgezet) speciaal onderwijs
- hiermee zijn de kosten verbonden aan leerlingenvervoer hoger dan het landelijke gemiddelde
- de grensregio waarbij een aantal scholen in België makkelijker bereikbaar zijn dan een vergelijkbare school in Nederland.

Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen (POZV)

POZV ambieert meer inclusief onderwijs. Dit betekent dat leerlingen met behoefte aan extra ondersteuning deze steun zoveel mogelijk binnen de reguliere scholen krijgen. Instroom in speciaal onderwijs vindt alleen plaats als het reguliere onderwijs de steun echt niet kan leveren. Bij het inclusief onderwijs past een maximaal zelfstandige en zelfredzame leerling. Meer inclusief onderwijs vertaalt zich ook naar de inzet, uitvoering en kosten van het leerlingenvervoer. Voorbeeld in de uitvoering is het traject 'Kansrijk' van VSO school de Argo op de reguliere VO scholen in Zeeuws- Vlaanderen.

Overgang taxivervoer van TCR naar Citax

Het leerlingenvervoer werd voorheen verzorgd door TCR. Na het faillissement van TCR in 2022 voert Citax Tiel het leerlingenvervoer per taxi uit voor de Zeeuws Vlaamse gemeenten. Eerst nam Citax op direct verzoek van de gemeenten vanaf de voorjaarsvakantie tot aan de zomervakantie van 2020 het vervoer over. Vervolgens werd het vervoer, na de formele aanbestedingsprocedure, in augustus 2020 definitief gegund aan Citax.

Nieuwe verordening leerlingenvervoer per 1 januari 2022

Bij de behandeling van de conceptbegroting 2021 van het Samenwerkingsverband Collectief Vraagafhankelijk Vervoer Zeeuws Vlaanderen (CVV) bleek een toename van de kosten voor het leerlingenvervoer. De drie gemeenten, het Regionaal Bureau Leerlingzaken (RBL-ZV), het CVV en de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland (GVC) startten een onderzoek naar de mogelijkheden om de kosten te beïnvloeden en de kwaliteit van de uitvoering te verbeteren.

Op basis van de afwegingen en keuzes uit het onderzoek kwam een nieuwe 'Verordening bekostiging leerlingenvervoer' voor de drie gemeenten tot stand. Deze verordening ging in per 1 januari 2022. Met het oog op handvat bij de uitvoering stelden de gemeenten tevens beleidsregels vast.

Met de nieuwe verordening en bijpassende beleidsregels willen de gemeenten meer nadrukkelijk sturen op de eigen verantwoordelijkheid van ouders en zelfredzaamheid van leerlingen bij het vervoer. Meer maatwerk wordt mogelijk. Een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan is een belangrijk instrument. Het werkproces bij de verwerking van aanvragen door RBL-ZV wordt verder gedigitaliseerd. Discussiepunt was het vervoer naar Belgische scholen. Dit vervoer blijft mogelijk voor leerlingen uit Hulst en Terneuzen.

HOOFDSTUK 5 DE KADERS, HET STELSEL EN DE RESULTATEN VAN LEERLINGENVERVOER

In dit hoofdstuk komen voor de gemeenten Hulst en Terneuzen eerst de kaders bij uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer in beeld, vervolgens de inrichting van het stelsel. Aansluitend krijgen de te bereiken resultaten aandacht.

Grotendeels is de weergave gebaseerd op de geraadpleegde bronnen. De weergave is aangevuld met nuances die in gesprekken naar voren kwamen.

5.1 De kaders

De wettelijke basis

De wettelijke basis van het leerlingenvervoer is gelegen in de Wet op het primair onderwijs, de Wet op de expertisecentra¹ en de Wet op het voortgezet onderwijs. De algemene kaders voor het leerlingenvervoer worden vastgesteld door het ministerie van OC&W; de uitvoering en financiering berust bij gemeenten. De financiële middelen zijn onderdeel van de Algemene Uitkering Gemeentefonds. In deze wetten is geregeld dat, ten behoeve van het schoolbezoek, burgemeester en wethouders aan ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag een vergoeding verstekken in de noodzakelijk te achten vervoerskosten. De gemeenteraad stelt daartoe een nadere regeling c.q. verordening vast.

De lokale verordeningen

Op 7 oktober 2021 stellen zowel de gemeenteraad van Hulst als van Terneuzen een nieuwe 'Verordening bekostiging leerlingenvervoer' vast. De verordeningen treden beiden in werking per 1 januari 2022. De Zeeuws-Vlaamse gemeenten volgen zoveel als mogelijk de door de VNG opgestelde nieuwe modelverordening. Dat deden zij ook bij de ouder verordening in 2014.

De verordening regelt:

- de aanvraagprocedure
- gesprek over zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij de aanvraag
- samenspraak en afspraken met het samenwerkingsverband Passend Onderwijs
- algemene voorwaarden voor toekenning van de vervoersvoorziening, herziening, opschorting, intrekking of terugvordering van de vervoersvoorziening
- beoordeling van de aanspraak op vervoersvoorziening op:
 - de dichtstbijzijnde toegankelijke school
 - de afstandsgrens
 - de opstapplaats
 - de peildatum leeftijd
 - het samen gaan met andere vergoedingen
 - de schooltijden en wachttijden
 - tijdelijk verblijf buiten de gemeente
 - vervoer naar stageplaats
- verstrekking aard en omvang van de voorziening
 - betrekken persoonlijk vervoersontwikkelingsplan of vervoersadvies
 - begeleiding bij vervoer
 - bekostiging van openbaar vervoer en vervoer per fiets,
 - bekostiging aangepast vervoer

¹ De expertisecentra verzorgen onderwijs voor leerlingen met 1) visuele handicaps (blind of slechtziend), 2) communicatieve handicaps (gehoor-, taal- en/of spraakproblemen), 3) verstandelijke en/of lichamelijke handicap of chronische ziekte en 4) psychiatrische- of gedragsstoornissen.

- vervoer in weekeinden en vakantie
- eigen bijdragen
 - drempelbedrag
 - draagkrachtafhankelijk bijdrage.

De gemeentelijke beleidsregels

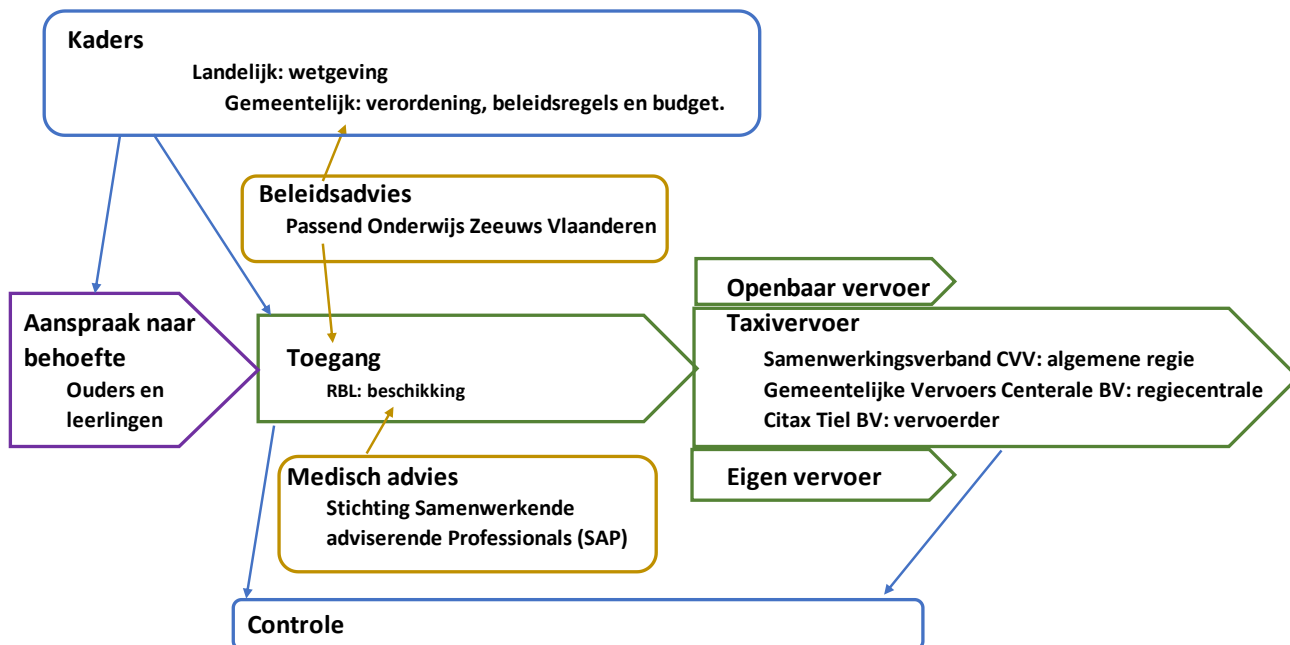
De Zeeuws-Vlaamse gemeenten stelden gezamenlijk beleidsregels op. Zij treden met ingang van 1 mei 2022 in werking. Het doel van deze beleidsregels is om het Regionaal Bureau Leerlingzaken (RBL-ZV) duidelijker handvatten aan te bieden bij het eenduidig toepassen van de verordening.

De beleidsregels behandelen onder meer de (nadere) bepaling van:

- de dichtst bij zijnde toegankelijke school in Vlaanderen
- de eigen bijdrage en drempelbedrag
- vervoer naar alternatieve woonadressen
- de aard van de vervoersvoorziening en vaststelling van de vergoeding hierbij
- in redelijkheid te verwachten inzet van ouders
- stimuleren van zelfstandig reizen
- gebruik van kinderzitje / stoelverhoger
- crisisvervoer
- terugval in inkomen
- individueel vervoer
- aanwijzen van opstapplaats
- berekenen afstand.

5.2 Het stelsel leerlingenvervoer

Schematisch ziet het stelsel leerlingenvervoer binnen Zeeuws Vlaanderen er als volgt uit:



1. *Aanspraak ouders en leerlingen*
Ouders van leerlingen die niet zelfstandig naar en van school kunnen reizen maken, onder voorwaarden, aanspraak op (bekostiging van) leerlingenvervoer.
2. *Kaders en controle*
De gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen stellen samen de kaders voor het leerlingenvervoer vast, verstrekken opdrachten tot uitvoering, dragen de verbonden kosten, en controleren het bereiken van de beoogde resultaten binnen het vastgestelde budget. Formele vaststelling

geschiedt binnen de drie gemeenten ieder voor zich. Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen heeft een algemene adviserende rol naar de gemeenten en stelselpartners².

3. *Toegang*

Het Regionaal Bureau Leerlingzaken Zeeuws Vlaanderen (RBL-ZV) verzorgt de *toegang* tot het leerlingenvervoer. Zij verwerkt de aanvragen tot leerlingenvervoer van ouders en geeft zo mogelijk een nader gespecificeerde beschikking af 1) voor taxivervoer, openbaar vervoer of eigen vervoer en 2) de toegestane mate van bekostiging. Stichting Samenwerkende Adviserende Professionals geven zo nodig, op basis van een gesprek met ouders en afstemming met behandelaars, medisch advies bij de verwerking van aanvragen tot een beschikking van leerlingenvervoer door ouders bij het RBL-ZV.

4. *Regie op taxivervoer*

Het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen (CVV) voert de algemene regie bij de inzet van vervoer van leerlingen per taxi. CVV koopt onder meer het leerlingenvervoer per taxi in en verstrekt opdracht aan de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. (GVC) voor de uitvoeringsregie. Ook houdt CVV toezicht op de uitvoering en rapporteert hierover aan de gemeenten.

De GVC voert 'de regiecentrale' uit. Op aangeven van de behoefte aan taxivervoer vanuit RBL-ZV verzorgt GVC de rittenplanning, informatie-uitwisseling met ouders en vervoerder, en klachtenverwerking bij het taxivervoer.

5. *Uitvoering van vervoer*

Ouders en leerlingen maken zelfstandig gebruik van het openbaar vervoer en van het eigen vervoer. Citax Tiel B.V. voert het taxivervoer uit op aangeven van de GVC.

5.3 Te bereiken resultaten

Bij de opgave leerlingenvervoer 'past zicht op de resultaten'.

Binnen de ambtelijke hoor-wederhoor wordt hier een nuancering aangebracht: *Het Rijk geeft gemeenten de opdracht om leerlingvervoer te organiseren voor kinderen die dit nodig hebben om op deze manier te kunnen bijdragen aan het recht op passend onderwijs. Outcome en Output resultaten zijn geen onderdeel van de huidige opdracht. De onderzoeker stelt hier: Vooraf heldere formulering van te behalen resultaten, en zicht op het behalen hiervan, helpt in het algemeen de doelrealisatie en in het bijzonder de gemeenteraad bij haar kader-stellende en controlerende taken.*

Uit de notitie bekostiging leerlingvervoer Zeeuws-Vlaanderen³

Wij brengen de raad door middel van de P&C cyclus van het CVV en de gemeente jaarlijks op de hoogte van de ontwikkeling van de kosten. In het jaarverslag van het Regionaal Bureau Leerlingzaken geven wij jaarlijks inzicht in het aantal leerlingen dat gebruik maakt van het leerlingenvervoer.

Maatschappelijke resultaten (outcome)

Aan het leerlingenvervoer zijn maatschappelijke resultaten verbonden. Binnen de gevoerde gesprekken komen de volgende te bereiken maatschappelijke resultaten naar voren.

- Alle leerlingen komen veilig op de school van keuze. Hiermee krijgen ook kwetsbare leerlingen de kans om te leren, ontwikkelen en toewerken naar een passende participatie in de samenleving in de toekomst.
- Toenemende zelfstandigheid en zelfredzaamheid van leerlingen, desgewenst in de vorm van een 'vervoerscarrière'.
- Toenemende arbeidsparticipatie van ouders doordat zij ontzorgd worden. .

² Binnen POZV werken de twee stichtingen Passend Primair Onderwijs Zeeuws Vlaanderen en Voortgezet Onderwijs Zeeuws Vlaanderen samen om in de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen de schoolcarrière van leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben, zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

³ Tbv behandeling op 7 oktober 2021 van de Verordening bekostiging leerlingenvervoer binnen de gemeenteraden van Hulst en Terneuzen.

Binnen de verordening en de nadere opdrachten en afspraken binnen het stelsel leerlingenvervoer Zeeuws Vlaanderen zijn de maatschappelijke resultaten niet specifiek benoemd. Hiermee vindt er ook geen expliciete sturing, normering, monitoring en verantwoording plaats op deze maatschappelijke resultaten.

Stelsel resultaten (output)

Binnen de documenten en interviews komen voor het leerlingenvervoer de volgende stelsel resultaten in beeld.

- Percentage leerlingen dat op tijd op school komt -> norm: zo hoog mogelijk.
- Aantal leerlingen met een vervoers-beschikking -> norm: zo passend mogelijk.
- Afstand huis – school -> norm: zo klein mogelijk.
- Reistijd huis – school -> norm: zo kort mogelijk.
- Aantal klachten-> norm: zo weinig mogelijk.
- Kosten -> norm: zo laag mogelijk.
- Tevredenheid ouders en leerlingen -> norm: zo hoog mogelijk.

Ook deze outputresultaten zijn niet inzichtelijk vastgelegd. Hiermee vindt momenteel ook geen expliciete sturing, normering, monitoring en verantwoording plaats op de stelselresultaten.

HOOFDSTUK 6 CIJFERS EN TRENDS

In dit hoofdstuk 'cijfers en trends' komen achtereenvolgens aan bod het aantal leerlingen per type beschikking, de aard en het aantal klachten, de integrale kosten en de gemiddelde kosten per leerling.

Bij de aantallen en kosten worden trends gesignaleerd. Verklaringen bij ontwikkelingen in deze trends worden vanuit deze quick scan zeer summier gegeven. Als er behoefte is aan meer expliciete verklaring van stijging en daling, dan is nader onderzoek nodig om deze verklaringen te genereren.

6.1 Aantal leerlingen per type beschikking

Gemeente Hulst

Per peildatum 31 maart 2023 nemen 103 leerlingen deel aan het leerlingenvervoer. Ten opzichte van het jaar 2018 met 96 leerlingen is er sprake van een stijging van ruim 7% in aantal leerlingen met een beschikking.

Aantal	Peildatum					
	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-3-2023
<i>Eigen vervoer</i>	3	2	3	3	2	2
<i>Openbaar vervoer</i>	7	9	9	7	10	10
<i>Taxivervoer</i>	86	85	82	91	92	91
Totaal	96	96	94	101	104	103

De leerlingen met een beschikking taxivervoer hebben veruit de hoogste bekostiging. Het aantal leerlingen met taxivervoer steeg tussen 2018 en maart 2023 van 86 naar 91, een stijging van bijna 6%. Veruit de meeste leerlingen hebben een beschikking voor taxivervoer. Het aandeel van leerlingen met taxivervoer binnen het totale vervoer bleef stabiel; op bijna 90%.

Ten opzichte van de start van de nieuwe verordening per begin 2022 is er nog geen expliciete verschuiving naar zelfredzaamheid in beeld.

Gemeente Terneuzen

Per peildatum 31 maart 2023 nemen 209 leerlingen deel aan het leerlingenvervoer. Ten opzichte van het jaar 2018 met 263 is er sprake van een daling van ruim 20% in aantal leerlingen met een beschikking.

Aantal	Peildatum					
	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-3-2023
<i>Eigen vervoer</i>	16	11	14	16	18	19
<i>Openbaar vervoer</i>	62	80	72	79	19	19
<i>Taxivervoer</i>	185	178	166	152	160	171
Totaal	263	269	252	247	197	209

Wat opvalt is de daling in het aantal beschikkingen openbaar vervoer. Deze daling hangt samen met het collectief vervallen van beschikkingen voor de leerlingen van de Aangeenburgschool. Deze beschikkingen vervielen in 2022 omdat voor ouders duidelijk werd dat hun eigen bijdrage even hoog werd als de bekostiging, en hiermee de toegevoegde waarde van de beschikking verviel. Deze daling in aantal beschikkingen leverde voor de gemeente Terneuzen geen daling van directe kosten leerlingenvervoer op.

De leerlingen met een beschikking taxivervoer hebben veruit de hoogste bekostiging. Het aantal leerlingen met taxivervoer daalde tussen 2018 en maart 2023 van 185 naar 171, een daling van bijna 8%. Veruit de meeste leerlingen hebben een beschikking voor taxivervoer. Het aandeel van leerlingen met taxivervoer binnen het totale vervoer steeg van 70% naar 82%.

Ten opzichte van de start van de nieuwe verordening per begin 2022 vond er tot maart 2023 in plaats van de beoogde daling een stijging plaats van het aantal leerlingen met een beschikking taxivervoer van 152 naar 171. Er is nog geen verschuiving naar meer zelfredzaamheid in beeld.

Vergelijking monitor 2022 Oberon

Oberon signaleert dat in het schooljaar 2021-2022 bij benadering 72.000 leerlingen gebruik maken van leerlingenvervoer. Dit is een kleine groei sinds 2016-2017, toen maakten bij benadering 70.000 leerlingen gebruik. De stijging bedraagt in deze jaren circa 2,9%. De stijging voor leerlingen uit Hulst bedraagt tussen peildatum 31 december 2019 en 31 december 2022 ruim 8%. Voor leerlingen uit Terneuzen treedt tussen deze peildata een daling van ruim 25% op.

6.2 Beschikkingen individueel taxivervoer

Leerlingen met een beschikking voor taxivervoer krijgen deze bij voorkeur voor groepsvervoer; zij reizen zoveel mogelijk met meer leerlingen in één taxi-bus. Indien nodig krijgen zij een beschikking voor individueel vervoer; zij reizen in een taxi-personenauto.

Gemeente Hulst

Aantal actieve beschikkingen Individueel taxivervoer	Peildatum				
	1-8-2018	1-8-2019	1-8-2020	1-8-2021	1-8-2022
	2	2	3	3	0

Gemeente Terneuzen

Aantal actieve beschikkingen Individueel taxivervoer	Peildatum				
	1-8-2018	1-8-2019	1-8-2020	1-8-2021	1-8-2022
	6	4	2	2	1

Het aantal actieve beschikkingen individueel vervoer blijft in de jaren 2018 – 2021, relatief beperkt. Vanaf 2018 daalt het aandeel individueel taxivervoer onder de 3% van het totale taxivervoer. Vanaf 2022 daalt het aantal beschikkingen individueel vervoer naar 0 voor Hulst en 1 voor Terneuzen.

Hiernaast komt het wel voor dat een leerling met een beschikking groepsvervoer toch individueel reist omdat op de betreffende route geen andere leerlingen zijn om mee samen te reizen. Dit kan komen doordat deze leerling de enige is die juist op deze schooltijd reist naar juist deze passende school, waarmee geen groepsvervoer mogelijk is. Het individueel vervoer komt dan voort uit de routeplanning, niet uit de beschikking. In schooljaar 2022-2023 heeft 1 leerling uit Hulst en Terneuzen een beschikking voor individueel vervoer. In de uitvoering reizen circa 17 leerlingen individueel.

6.3 Aard en aantal klachten

Bij het leerlingenvervoer zijn er twee onderscheiden bezwaar-/ klachtenprocedures voor ouders en leerlingen in gebruik. Enerzijds een bezwaarprocedure bij het beschikken van leerlingenvervoer door RBL-ZV namens de Zeeuws Vlaamse gemeenten c.q. de toegang van leerlingenvervoer. De behandeling van deze bewaarschriften geschiedt door de gemeenten. Anderzijds een klachtenprocedure bij de uitvoering van taxivervoer. Behandeling van deze klachten geschiedt door GVB BV.

Gemeente Hulst

Bezwaren op beschikking

In de periode 2019 tot en met het eerste kwartaal van 2023 zijn er bij de gemeente Hulst geen bezwaren op beschikkingen, of het niet afgeven hiervan, ingediend.

Klachten bij uitvoering taxivervoer

<i>Uitvoering taxivervoer</i>	<i>Schooljaar</i>			
	<i>2018-2019</i>	<i>2019-2020</i>	<i>2020-2021</i>	<i>2021-2022</i>
<i>Aantal klachten</i>	16	6	17	12
<i>Aantal klachten / aantal beschikking taxivervoer</i>	19%	7%	21%	13%

Het aantal klachten over de uitvoering van taxivervoer, vanuit leerlingen woonachtig in Hulst, varieert, er is geen duidelijk trend in beeld. Gemiddeld worden over de jaren 2018-2019 tot met 2021-2022 13 klachten per jaar ingediend zijnde 15% van het aantal beschikkingen taxivervoer. De daling in 2019-2020 kan een covid-effect zijn. Circa 1/3^e deel van de klachten zijn gegrond verklaard.

De meeste klachten betreffen de sfeer in de taxi. Andere redenen voor het indienen van een klacht zijn: te laat op school, dienstverlening door de chauffeur, gedrag van een leerling of geen vaste chauffeur. Ook voor de aard van de klachten is er geen duidelijk trend in beeld.

Gemeente Terneuzen

Bezwaren op beschikking

	<i>Schooljaar</i>		
	<i>2019-2020</i>	<i>2020-2021</i>	<i>2021-2022</i>
<i>Ingetrokken na interventie</i>	1	1	0
<i>Gegrond</i>	1	0	0
<i>Ongegrond</i>	0	4	4
<i>Totaal</i>	2	5	4

Het aantal en de aard van het aantal bezwaren op de beschikking, of het niet afgeven hiervan, varieert. Er is geen duidelijke trend in beeld. De bezwaren betreffen ouders die taxivervoer wensen in plaats van het toegekende openbaar of eigen vervoer, individueel vervoer wensen in plaats van het toegekende groepsvervoer, of het niet eens zijn met een afwijzing van vervoer.

Klachten bij uitvoering taxivervoer

Uitvoering taxivervoer	Schooljaar			
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
<i>Aantal klachten</i>	36	17	27	39
<i>Aantal klachten / aantal beschikking taxivervoer</i>	19%	10%	18%	26%

De omvang van het aantal klachten over de uitvoering van taxivervoer, vanuit leerlingen woonachtig in Terneuzen, neemt van schooljaar 2018-2019 tot 2019- 2020 eerst af en later naar schooljaar 2021-2022 weer toe. Er is geen duidelijk trend in beeld voor wat betreft de aard van de klachten. De daling in 2019-2020 kan een covid-effect zijn. Circa 1/3^e deel van de klachten zijn gegrond verklaard.

De meeste klachten betreffen de sfeer in de taxi. Andere redenen voor het indienen van een klacht zijn: te laat op school, dienstverlening door de chauffeur, gedrag van een leerling of geen vaste chauffeur. Ook voor de aard van de klachten is er geen duidelijk trend in beeld.

6.4 Integrale kosten

De bekostiging van leerlingenvervoer is voor de gemeenten een 'open einde-financiering'. De werkelijke kosten hangen af van het fluctuerende aantal beschikkingen. CVV rekent af op basis nacalculatie. Ouders declareren periodiek de kosten voor eigen vervoer en openbaar vervoer.

Onderstaande weergave van integrale kosten is gebaseerd op de respons op een specifieke uitvraag bij beide gemeenten naar onderscheiden kostencomponenten binnen de quick scan. De onderscheiden componenten vallen binnen de gemeenten onder verschillende programma's. Zij zijn in gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen niet integraal gepresenteerd.

Gemeente Hulst

Euro's	Boekjaar jaarrekening					Boekjaar begroting
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kosten toelating (RBL-ZV)	9033	12236	13432	12739	15462	15894
Directe kosten eigen vervoer	3578	3383	2970	2162	1571	2000
Directe kosten openbaar vervoer	3212	4010	5741	5096	3697	3500
Directe kosten taxivervoer	496940	481077	531828	515075	596645	675822
<i>Totaal</i>	<i>512762</i>	<i>500705</i>	<i>553970</i>	<i>535071</i>	<i>617374</i>	<i>697216</i>
<i>Index: 2018 = 100</i>	<i>100</i>	<i>98</i>	<i>108</i>	<i>104</i>	<i>120</i>	<i>136</i>

- De kosten voor toelating, gemaakt binnen RBL-ZV, stijgen relatief fors van 2018 naar 2019 en van 2021 naar 2022. De stijging van 2021 naar 2022 is gekoppeld aan professionalisering en digitalisering.
- De directe kosten voor eigen vervoer dalen gestaag in de jaren 2018 – 2022.
- De directe kosten voor openbaar vervoer stijgen van 2018 tot 2020, daarna treedt een daling in.
- De directe kosten taxivervoer fluctueren in de jaren 2018-2021 en stijgen vanaf 2022.

Gemeente Terneuzen

Euro's	Boekjaar jaarrekening					Boekjaar begroting
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kosten toelating (RBL-ZV)	18863	25675	28054	26697	32277	33180
Directe kosten eigen vervoer	14615	11965	10119	11564	14117	17500
Directe kosten openbaar vervoer	13629	14056	17620	18210	14431	17500

Directe kosten taxivervoer	945520	936100	1013616	884804	894838	958779
<i>Totaal</i>	<i>992626</i>	<i>987797</i>	<i>1069409</i>	<i>941275</i>	<i>955662</i>	<i>1026959</i>
<i>Index: 2018 = 100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>108</i>	<i>95</i>	<i>96</i>	<i>103</i>

- De kosten voor toelating, gemaakt binnen RBL-ZV, stijgen relatief fors van 2018 naar 2019 en van 2021 naar 2022. De stijging van 2021 naar 2022 is gekoppeld aan professionalisering en digitalisering.
- De directe kosten voor eigen vervoer dalen gestaag in de jaren 2018 – 2021. In 2022 treedt een stijging op.
- De directe kosten voor openbaar vervoer stijgen van 2018 tot 2021, in 2022 treedt een daling op.
- De directe kosten taxivervoer fluctueren in de jaren 2018-2023.

6.5 Gemiddelde directe kosten per leerling

In onderstaande tabellen zijn de gemiddelde directe kosten per leerling opgenomen. De indirecte kosten voor toelating via RBL-ZV zijn hierin niet mee genomen.

Gemeente Hulst

Directe kosten per leerling in euro's Exclusief indirecte kst. RBL-ZV	Directe kosten in boekjaar / aantal leerlingen peildatum 31 december				
	2018	2019	2020	2021	2022
Leerlingen met eigen vervoer	1193	1691	990	721	786
Leerlingen met openbaar vervoer	459	446	638	728	370
Leerlingen met taxivervoer	5778	5660	6486	5660	6485
<i>Gemiddeld alle leerlingen</i>	<i>5247</i>	<i>5088</i>	<i>5750</i>	<i>5172</i>	<i>5788</i>
<i>Index: 2018 = 100</i>	<i>100</i>	<i>97</i>	<i>110</i>	<i>99</i>	<i>110</i>

De gemiddelde kosten per leerling woonachtig in Hulst fluctueert in de jaren 2018 – 2022. Per saldo zijn de kosten in 2022 10% hoger dan in 2018.

Gemeente Terneuzen

Directe kosten per leerling in euro's Exclusief indirecte kst. RBL-ZV	Directe kosten in boekjaar / aantal leerlingen peildatum 31 december				
	2018	2019	2020	2021	2022
Eigen vervoer	913	1088	632	723	784
Openbaar vervoer	220	176	223	231	760
Taxivervoer	5111	5259	6669	5821	5593
<i>Gemiddeld alle leerlingen</i>	<i>3703</i>	<i>3577</i>	<i>4216</i>	<i>3703</i>	<i>4687</i>
<i>Index: 2018 = 100</i>	<i>100</i>	<i>97</i>	<i>114</i>	<i>100</i>	<i>127</i>

De gemiddelde kosten per leerling woonachtig in Terneuzen fluctueert in de jaren 2018 – 2021. In 2022 vindt een forse stijging plaats van de kosten per leerling plaats. Deze stijging hangt grotendeels samen met een forse daling van het aantal leerlingen openbaar vervoer bij grotendeels gelijkblijvende integrale kosten. Per saldo zijn de kosten per leerling in 2022 27% fors hoger dan in 2018.

Vergelijking monitor 2022 Oberon

De gemiddelde kosten leerlingenvervoer landelijk voor gemeenten tussen de 20.000 en 50.000 inwoners bedragen in schooljaar 2021 – 2022 €3711,- per leerling. Gemeente Hulst valt in deze gemeentegrootte. Met de € 5172,- per leerling in 2021 en € 5788,- per leerling in 2022 is de gemeente Hulst fors duurder uit dan landelijk gemiddeld.

De gemiddelde kosten leerlingenvervoer landelijk voor gemeenten tussen de 50.000 en 100.000 inwoners bedragen in schooljaar 2021 – 2022 €3270,- per leerling. Gemeente Terneuzen valt in deze grootte. Met de € 3703,- per leerling in 2021 en € 4687,- per leerling in 2022 is ook de gemeente Terneuzen fors duurder uit dan landelijk gemiddeld.

HOOFDSTUK 7 DE ERVARINGEN

In dit hoofdstuk zijn de ervaringen van een breed scala aan betrokkenen gerubriceerd weergegeven. De rubrieken zijn 1) kaderstelling en controle, 2) de toegang tot vervoer, 3) de uitvoering van het taxivervoer.

De onderzoeker voerde gesprekken met ouders van leerlingen, chauffeurs, uitvoerende medewerkers en leidinggevenden van samenwerkingspartners. Binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen sprak de onderzoeker medewerkers, de gemeentesecretaris, de portefeuillehouder en leden van de gemeenteraad. De basisvragen binnen de gesprekken waren steeds ‘Wat gaat goed in jouw ogen?’ en ‘Wat kost moeite in jouw ogen?’. Op basis van de inhoud van de gesprekken stelde de onderzoeker per rubriek een recapitulatie van de ingebrachte ervaringen op.

7.1 Kaderstelling en controle

De gemeenten Hulst en Terneuzen stellen het beleid leerlingenvervoer op, stellen de kaders vast, verstrekken opdrachten tot uitvoering, dragen de hieraan verbonden kosten, en controleren het bereiken van de beoogde resultaten binnen het vastgestelde budget.

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
Na een passende voorbereiding is een nieuwe verordening opgesteld en vastgesteld. Actuele inzichten in beleid en kostenbeheersing zijn verwerkt. Een mijlpaal is bereikt!	<p>Het blijft moeilijk om een zorgvuldige afweging te maken tussen 1) belang van leerling en ouders, 2) de passende school en 3) de aard van het vervoer en de hieraan verbonden (beheersing van) kosten.</p> <p>Er blijft spanning tussen enerzijds de vrije schoolkeuze van ouders en leerlingen en anderzijds het volgen van onderwijs ‘op de dichtstbijzijnde passende school’.</p> <p>Realisatie van inclusief onderwijs met groeiende zelfstandigheid en zelfredzaamheid van ouders en leerlingen is ‘nog een weg te gaan’ en vraagt veel inzet en tijd.</p>
<p>Brede steun is en blijft aanwezig voor de belangrijkste uitgangspunten van de nieuwe verordening:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zelfverantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van ouders en leerlingen • maatwerk waar nodig • kosten in control. 	<p>De uitwerking van het beleid komt trager op gang dan gehoopt. Het ‘procesvoorstel doorwerking beleid naar uitvoering’ wordt naar verwachting half 2023 vastgesteld. Opstart van werken met het vervoersontwikkelingsplan vindt verderop in 2023 plaats. De actieve transitie naar meer zelfredzaamheid in het leerlingenvervoer start waarschijnlijk begin 2024, inclusief het gebruik van ondersteunende instrumenten hierbij.</p> <p>Vormgeven van de transitie vraagt meer tijd dan gedacht. Hierin speelt mee ‘de coronavertraging’ en de tijd die nodig is voor zorgvuldig overleg met de scholen (= in laten weken en laten landen). Ook drukke agenda’s en personele wisseling bij betrokken medewerkers binnen de gemeenten en een grote taakconcentratie bij de ‘trekkende medewerkster RBL-ZV’ spelen nadrukkelijk mee.</p>
Betrokken partijen en medewerkers stemmen operationeel goed af. Zij ‘weten elkaar te vinden’.	Het per 2022 beoogde tactisch-strategische overleg tussen betrokken partijen, met als doel evaluatie van voortgang en resultaten, vond tot half 2023 nog niet plaats.
De ontwikkelingen in de vraag naar leerlingenvervoer zijn bij RBL-ZV en de gemeenten behoorlijk in beeld.	De specifiek analyse van het leerlingenbestand met het oog op het signaleren van mogelijkheden en onmogelijkheden bij de transitie naar meer zelfredzaamheid bij het leerlingenvervoer is half 2023 nog niet opgepakt.

Beheersing van kosten(bestanddelen) verloopt adequaat en binnen de reguliere werkwijzen van RBL-ZV, CVV-GVC en de gemeenten.	Er zijn geen te bereiken maatschappelijke en stelsel resultaten (output en outcome) gespecificeerd. Realisatie van resultaten is (deels hiermee) beperkt in beeld.
	De administratieve werkwijze valt onder het sociaal domein. Hierbinnen vindt een spreiding over onderscheiden kostenposten plaats. Kostenbestanddelen zijn in beeld. De integrale kosten van het leerlingenvervoer zijn binnen het reguliere administratieve werkwijze niet in beeld.

7.2 De toegang tot vervoer

Het Regionaal Bureau Leerlingzaken Zeeuws Vlaanderen (RBL-ZV) verzorgt de *toegang* tot het leerlingenvervoer. Zij verwerkt de aanvragen leerlingenvervoer van ouders en geeft zo mogelijk een nader gespecificeerde beschikking af 1) voor taxivervoer, openbaar vervoer of eigen vervoer en 2) de toegestane mate van bekostiging. Stichting Samenwerkende Adviserende Professionals geeft zo nodig medisch advies af ten behoeve van de beschikking.

In de ogen van de ouders

Binnen de quick scan sprak de onderzoeker met vijf ouders, *niet* met leerlingen zelf.

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
De medewerkster die de aanvragen behandelt is makkelijk bereikbaar en reageert prima! Zij geeft veel steun! Af en toe gaat deze medewerkster zelfs mee de taxi in 'om te zien hoe het nu echt is voor deze leerling'.	Als de medewerkster vrij heeft gaat het een stuk moeilijker en wordt je bijvoorbeeld veel later pas terug gebeld.
Op zich is de aanvraag relatief duidelijk en redelijk te doen.	Waarom moet je de aanvraag elk jaar weer doen, met zo'n hele invulijst. De gegevens zijn toch aanwezig. Kan dit makkelijker? Als er een nader onderzoek nodig is gebeurt dit door een arts die mijn kind helemaal niet kent, en dat binnen slechts één uur. Waarom wordt er niet gesteund op de reguliere begeleider die mijn kind al kent?
Over het algemeen krijg je passend vervoer.	Kinderen van 10 jaar zijn vaak nog te jong voor openbaar vervoer, zeker deze kwetsbare kinderen. Kan die grens omhoog?

De ouders die deelnamen aan het groepsgesprek waren niet bekend met een persoonlijk vervoersontwikkelingsplan.

In de ogen van de samenwerkingspartners

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
Het proces van het behandelen van de aanvraag en het beschikken van bekostiging van vervoer verloopt over het algemeen correct en snel.	Incidentele interventie wethouder op aandrang van ouders is soms lastig. Oplossingen op maat en met alternatieve ingrepen (doorbraakmethode) komt nog relatief weinig voor.
De inzet en betrokkenheid van de behandelend medewerkster springt in het oog. Zij functioneert bijzonder goed en laagdrempelig in het contact met andere partijen.	Bezetting is kwetsbaar met één sleutelpersoon.
Onderlinge afstemming tussen POZV en de betrokken scholen enerzijds en RBL-ZV anderzijds over aanvragen gaat over het algemeen goed.	
	De verzekeringsarts brengt het advies uit. Er vindt geen terugkoppeling plaats over de opvolging van

De operationele afstemming op casusniveau tussen RBL-ZV en de verzekeringsarts gaat goed.	het advies c.q. de specifieke beschikking die wel / niet afgegeven wordt.
	Er is geen tactisch-strategische afstemming tussen RBL-ZV en de verzekeringsarts.
	RBL-ZV en GVC begrijpen niet in alle gevallen het advies van de verzekeringsarts. Afstemming hierover vindt echter beperkt tot niet plaats.
	De verzekeringsarts is (nog) niet bekend met de geactualiseerde beleidsuitgangspunten inzake zelfverantwoordelijkheid en zelfredzaamheid en ook (nog) niet met het persoonlijke vervoersontwikkelingsplan.

7.3 De uitvoering van het taxivervoer⁴

De GVC voert 'de regiecentrale' uit. Op aangeven van de behoefte aan taxivervoer vanuit RBL-ZV verzorgt GVC de rittenplanning, informatie-uitwisseling met aanvragers en vervoerder, en klachtenverwerking bij het taxivervoer. De chauffeurs van Citax Tiel B.V. voeren het taxivervoer uit op aangeven van de GVC.

In de ogen van de ouders

Binnen de quick scan sprak de onderzoeker met vijf ouders, *niet* met leerlingen zelf.

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
<p>Op dit moment gaat het perfect!!!! Het is nog nooit zo goed geweest als afgelopen jaar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veel goede chauffeurs die stipt werken, duidelijke boodschappen geven aan mijn kind en goed contact maken met mij. Ze reageren zo nodig zelfs ook buiten werktijd. • Bijna altijd heeft mijn kind de zelfde en bekende chauffeur. • Mijn aanvragen tot wijziging van vervoerstijd of adres worden goed opgevolgd. • Ook de regiecentrale neemt de telefoon snel op en informeert mij goed. • De organisatie is zwaar verbeterd met de komst van Citax als nieuw taxibedrijf. • Bij de staking in het vervoer bleven de chauffeurs toch doorrijden in het belang van mijn kind. 	<p>Er zijn natuurlijk altijd wel 'dingetjes'.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Je kan pech hebben als het niet helemaal goed klikt tussen mijn kind en de chauffeur. • Ik heb twee kinderen op verschillende scholen. Als ik een bericht krijg van vertraging staat de naam van het kind er niet in, ik weet dan niet over welk kind het gaat. • Als een chauffeur of bus voor rolstoelvervoer uitvalt is het vervangend vervoer niet altijd deskundig of passend. • Als mijn kind stage doet is de regeling onduidelijk. Bij sommige stages houdt je het vervoer, bij andere valt het vervoer weg.
<p>In het verleden reed één bus naar verschillende scholen. Dat gebeurt nu gelukkig niet meer of minder. Dit houdt de reistijd voor mijn kind behapbaar.</p>	<p>Er is een idee om te gaan werken met opstapplaatsen in plaats van thuis ophalen. Met mijn kind wordt dat een ramp. Alleen doen voor kinderen die dat ook echt aankunnen!</p>

Een tip van de ouders

Het zou mooi zijn als er een vertrouwenspersoon voor, of een klankbordgroep van, ouders komt waar je bijzonder ervaringen of bredere klachten kwijt kan.

⁴ Binnen het kader van de quick scan zijn geen ervaringen met het eigen vervoer en het openbaar vervoer opgehaald.

In de ogen van de chauffeurs

Chauffeurs nodigen gemeenteraadsleden van harte uit om een keer mee te rijden!!!!

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
Mooi mensenwerk!	Afwijkingen in route geeft stress. Soms wordt je gebeld op het allerlaatste moment. Aanrijtiden zijn soms krap.
Je maakt zo veel mooie momenten mee in het contact met deze, soms kwetsbare, leerlingen en hun ouders.	Moeilijke gedragsproblemen komen voor. Soms zijn leerlingen veel 'prins of prinses'. De chauffeur wordt dan snel een boeman. Incidenten komen voor en kunnen emotioneel erg ingrijpend zijn. Ouders en leerlingen kunnen zich soms dwingend en ook grof uitlaten.
Elektrisch rijdt fantastisch.	Laadpaal staat ver weg.
Het werk zelf is solo. Hierbij komt wel de goede sfeer tussen chauffeurs en de onderlinge betrokkenheid.	
Het contact met Citax en de regiecentrale bij GVC is prima. Je kan altijd bellen met een vraag en krijgt antwoord en steun. Bij moeilijke dingen 'staat Kees altijd klaar'.	De verdienste zijn niet hoog.

Een tip van de chauffeurs

Er is weinig contact met een OR. Er zijn weinig of geen personeelsbijeenkomsten waarin afspraken en lopende zaken besproken worden en chauffeurs hun ervaringen delen. Zoiets invoeren is wellicht een goed idee.

In de ogen van de uitvoerende partners

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
Zoveel leerlingen, zoveel indicaties, zoveel busjes, zoveel uitzonderingen. Zoveel plotselinge zaken die snel opgelost moeten worden (leerling ziek, chauffeur ziek, ander adres, auto kapot, omleiding op de weg) En toch gaat het bijna altijd goed!	<p>Leerlingen met een 'rugzak', soms heftig gedrag. Soms veeleisende ouders. Groeiende problematiek.</p> <p>Leerlingen hechten zich aan een chauffeur. Vervanging is moeilijk.</p> <p>De chauffeur is chauffeur, geen pedagogisch of psychologisch geschoolde begeleider.</p>
De dagelijkse, operationele afstemming tussen onderling betrokken functionarissen van RBL-ZV, GVC en Citax gaat bijzonder goed! Korte lijnen, snel afstemmen, Onenigheid uitspreken en vlot de lucht klaren. Nog steeds behapbare maat. Geen fabriek. Er is sprake van een voorbeeldfunctie!	Één-persoonsfuncties zijn kwetsbaar bij uitval.
De regiecentrale kent de regio en neemt verantwoordelijkheid. Incidentele knelpunten in de uitvoering worden snel gesignaleerd en zo praktisch mogelijk op maat opgelost. De korte lijnen regiecentrale (GVC) en Citax helpen hierbij!	<p>Beperkt komen incidenten voor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klikt niet tussen leerling en chauffeur. • Klikt niet tussen leerlingen onderling bij groepsvervoer. • De toegekende vorm van vervoer blijkt in de praktijk minder passend.
Flexibiliteit van de chauffeurs. Chauffeurs 'kennen de leerlingen'. De inzet van de chauffeurs: 'geen leerling is blijven staan tijdens corona en staking'.	<p>Chauffeurstekort. Afhankelijkheid van geschikte chauffeurs in een krappe arbeidsmarkt.</p> <p>Chauffeursbaan vraagt kleine ureninzet per week en wordt niet hoog betaald.</p>

Citax en GVC voeren constructief kwartaaloverleg waarbinnen evaluatie van uitvoering plaats vindt.	Tactisch – strategisch stelseloverleg tussen alle partijen met oog op leren en groeien vindt niet plaats.
Afstemming GVC – CVV verloopt prima. Secretaris CVV verdiept zich in wat er speelt.	

In de ogen van leden van de gemeenteraadsleden

<i>Wat goed gaat?</i>	<i>Wat (soms) moeite kost?</i>
De organisatie is flexibel opgezet. Enthousiaste organisatie. Hart voor de zaak. Bevlogen chauffeurs – petje af.	Uitvoering gaat gepaard met veel kunst en vliegwerk.
	Ouders stellen steeds hogere eisen.
	Personeel tekort = moeilijk aan chauffeurs te komen.
De raad staat wat verder van de uitvoering af, ontvangt echter weinig tot geen signalen van knelpunten in de uitvoering. Geen bericht is goed bericht.	

HOOFDSTUK 8 DE BLIK NAAR VOREN

In dit hoofdstuk gaat de blik naar voren in de tijd. Komende beleidsontwikkeling en kosten-beïnvloedende factoren bij het leerlingenvervoer krijgen aandacht. De weergave bevat een samenvatting van inzichten die in de gevoerde gesprekken naar voren kwamen.

8.1 Beleidsontwikkeling

In deze paragraaf krijgt eerst de actueel bestaande beleidslijn aandacht. Vervolgens krijgen de aandachtspunten voor de komende periode aandacht.

De actueel bestaande beleidslijn

1. Binnen de nieuwe 'Verordening bekostiging leerlingenvervoer' en bijbehorende beleidsregels zijn de volgende beleidslijnen verankerd:
 - zet maximaal in op de zelfverantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van ouders en leerlingen, hierbinnen past het actief sturen op 'de vervoerscarrière' van leerlingen
 - pas maatwerk toe waar nodig
 - houd de kosten in control.
2. De gemeenten en Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen werken, samen met partners, naar 'meer inclusief onderwijs'.
Uitgangspunt bij inclusief onderwijs is dat het voor kinderen beter is om samen op te groeien en samen te leren. Kinderen met een beperking horen er dan vanaf het begin bij. Dit bevordert hun deelname aan de maatschappij. Leerlingen met behoefte aan extra ondersteuning krijgen deze steun zoveel mogelijk binnen de reguliere scholen. De doorontwikkeling van passend onderwijs richting meer inclusief onderwijs heeft invloed op de uitvoering van het leerlingenvervoer. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe en in welke mate deze invloed reikt. Dit vraagt aandacht.

Aandachtspunten beleid voor de komende periode

1. Continu blijft de balans tussen enerzijds (de kwaliteit van) passend leerlingenvervoer en anderzijds de beperking van kosten aandacht vragen. Dit is 'een rode lijn'. Het opvoeren van de kwaliteit leidt mogelijk tot meer kosten. Ook is kostenbeheersing, liefst kostenreductie, een belangrijk doel.

Respect voor en waarborg van de keuzevrijheid van ouders en leerlingen is een wettelijke opdracht. De vorm en mate waarin deze keuzevrijheid gewaarborgd wordt is een dilemma: maximaal waarborgen keuzevrijheid <-> beperkt gebruik van publieke voorziening.

2. Binnen de samenwerking provincie – Zeeuwse gemeenten vindt een herbezinning plaats op de inrichting van vervoerstromen. De meerwaarde wordt onderzocht van het geïntegreerd uitvoeren van vervoersstromen die nu nog apart uitgevoerd worden. Het gaat dan, naast leerlingenvervoer, bijvoorbeeld om WMO-vervoer, vervoer Jeugdhulp en regiotaxi. Ook de aansluiting van speciaal vervoer bij (sanering en herinrichting van) het reguliere openbaar vervoer krijgt binnen deze herbezinning een plaats. Wat zijn hiervan de effecten voor het leerlingenvervoer?

Een van de op te lossen dilemma's hierbij is: vervoer per doelgroep levert het minst risico op onrust en escalaties tijdens het vervoer <-> combineren van meer doelgroepen in één vervoerstroombaan is meer kostenefficiënt en draagt bij aan inclusiviteit.

3. Een deel van de (bij het vervoer van leerlingen betrokken) functionarissen signaleren een trend van toename van gedragsproblemen bij leerlingen. Hiermee wordt het leerlingenvervoer groter in omvang, mogelijk meer individueel uitgevoerd en complexer. Hoe kan het leerlingenvervoer ingericht worden waarbij zowel de maatschappelijke opgave met zo passend mogelijk leerlingenvervoer goed aangepakt wordt en ook de kosten beperkt blijven?
4. Een deel van de (bij het vervoer van leerlingen betrokken) functionarissen signaleren een trend van steeds mondiger wordende ouders waarbij ook de verwachtingen van ouders toenemen. Hoe willen de gemeenten en de uitvoerende partners bij het leerlingenvervoer de samenwerking met ouders hanteerbaar houden?
5. Toename van gedragsproblemen en meer mondige ouders met relatief hoge verwachtingen leggen een toenemende claim op de vaardigheden van chauffeurs. Hierbij is de chauffeur zeker getraind op correcte bejegening en beheersing van escalatie. De chauffeur is echter niet pedagogisch of psychologisch getraind. Hoe willen de gemeenten en uitvoerende partners de chauffeurs passend in blijven zetten?
6. Op dit moment wordt het OV opnieuw aanbesteed. De kans bestaat dat er een verschraling van het beschikbare OV optreedt. Dit heeft direct invloed op de mate waarin leerlingen zelfstandig met het OV kunnen reizen, en vormt hiermee een bedreiging voor de doelstelling tot meer zelfstandigheid.

8.2 Kosten-beïnvloedende factoren de komende jaren

In deze paragraaf krijgt eerst de context bij kostenbeheersing aandacht. Daarna komen de binnen gesprekken gesignaleerde kosten-beïnvloedende factoren voor de komende periode in beeld.

De context

De bekostiging van het leerlingenvervoer vindt plaats binnen een context. Hieronder zijn enkele elementen van deze context weergegeven.

- De bekostiging van leerlingenvervoer is primair afhankelijk van de (fluctuatie in) het aantal beschikkingen dat wordt afgegeven. Aanvragen van ouders bepalen, mits zij voldoen aan de voorwaarden, het aantal beschikkingen. In die zin is er sprake van een 'open eind' bekostiging.
- Momenteel is een integrale sturing en beheersing van kosten leerlingenvervoer niet in beeld. Onderscheiden kostencomponenten bij leerlingenvervoer vallen onder verschillende portefeuillehouders en verschillende afdelingen binnen de gemeenten.
- Een deel van de kosten-beïnvloedende factoren zijn extern bepaald en hiermee *niet* direct te beïnvloeden vanuit de gemeenten en betrokken partijen. Een ander deel van de factoren zijn *wel* te beïnvloeden vanuit de gemeenten en / of betrokken partijen en hiermee 'knoppen om aan te draaien'.

Kosten-beïnvloedende factoren

Hieronder vindt een samenvatting plaats van factoren, benoemd in de gevoerde gesprekken, die de kosten van leerlingenvervoer beïnvloeden. Op een deel van deze factoren kunnen de gemeenten zelf ook daadwerkelijk invloed op uitoefenen c.q. sturen, op een deel echter niet.

Kosten-beïnvloedende factoren gekoppeld aan de leerling

- Het aantal leerlingen met een beschikking.
- De aard van het beschikte vervoer. Eigen vervoer en openbaar vervoer zijn goedkoper dan taxivervoer. Groepsvervoer per taxi-bus is goedkoper dan individueel taxivervoer. Hiermee is de mate van zelfredzaamheid impliciet kosten-beïnvloedend.
- De mate van beschikte extra persoonsgerichte begeleiding bij het vervoer.
- De (on)mogelijkheid om in bijzonder situaties maatwerk toe te passen.

Kosten-beïnvloedende factoren gekoppeld aan school

- De afstand huis - meest dichtbij zijnde school met, voor de leerling, passend onderwijs.
- Bezien vanuit leerlingenvervoer is inclusief onderwijs binnen reguliere scholen 'in de buurt' goedkoper dan gespecialiseerd onderwijs verder weg. Overigens gaat dit alleen op als het niet leidt tot meer individueel vervoer.
- Mogelijk is vervoer naar passend onderwijs in België door de kleinere afstand goedkoper dan een verder gelegen school in bijvoorbeeld Breda of Rotterdam.

Kosten-beïnvloedende factoren gekoppeld aan de uitvoering van het vervoer

- Ophalen thuis of bij een meer centrale opstapplaats = hub.
- Het profiel van de chauffeur – de functie-eisen - het functieniveau van de chauffeur
- Personeelskosten / CAO-ontwikkelingen.

Kosten-beïnvloedende factoren gekoppeld aan de inzet van het vervoersmiddel

- (Fluctuatie in) brandstofkosten.
- Verduurzaming = elektrisch rijden.

HOOFDSTUK 9 ANTWOORD OP DE VRAGEN

In dit hoofdstuk staan de *antwoorden op de onderzoeksvragen*. Eerst de centrale vraagstelling, vervolgens de deelvragen. De onderzoeker formuleerde de antwoorden op basis van de feiten en inzichten die in het onderzoek naar voren kwamen. De antwoorden hebben een concluderend karakter c.q. zijn te lezen als conclusies van de quick scan. Dit hoofdstuk valt , samen met de aanbevelingen in hoofdstuk 10, te lezen als samenvatting van het rapport.

9.1 Antwoord op de centrale vraag

Wat gaat goed en wat kost moeite bij de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen?

Vooraf de 'leefwereld' gaat goed

In de lokale praktijk komt een relatief goed leerlingenvervoer tot stand. De landelijk spelende knelpunten komen binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen minder tot niet voor. Ouders tonen zich bijzonder tevreden over de dienstverlening. Dit is een prestatie, vooral ook gegeven de regio, waar grote afstanden en een beperkt onderwijsaanbod een rol speelt.

Een cruciale factor is de bijzonder goede operationele afstemming tussen betrokken functionarissen van RBL-ZV, GVC en Citax!

De koers die verankerd is in de nieuwe verordening per 2022 lijkt te berusten op nagenoeg unaniem draagvlak. Er is geen twijfel over nut en noodzaak van zelfverantwoordelijkheid en zelfredzaamheid van ouders en leerlingen, maatwerk waar nodig en het in control houden van de kosten. Met het vaststellen van deze verordening is een mijlpaal bereikt.

De 'systeemwereld' kost moeite

De daadwerkelijke doorvoering van de koers kwam nog beperkt op gang. Een procesvoorstel is begin juli 2023 nog in bewerking. Zicht op te behalen en behaalde prestaties (output en outcome) is beperkt in beeld. Ook onderling tactische - strategische afstemming tussen partners, gericht op leren en groeien, is beperkt in beeld. 'Kosten in control' is nog beperkt gerealiseerd, mede doordat onderscheiden kostencomponenten onder verschillende portefeuillehouders, afdelingen en kostenposten binnen de gemeenten vallen.

9.2 Antwoord op de deelvragen

1. Welke partijen zijn binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen in welke rol en met welke verantwoordelijkheid betrokken bij de uitvoering van het leerlingenvervoer?

1. *Ouders van leerlingen* die niet zelfstandig naar en van school kunnen reizen maken, onder voorwaarden, aanspraak op (bekostiging van) leerlingenvervoer. De leerlingen reizen naar school binnen het kader van de beschikking en houden zich aan de voorwaarden en uitvoeringsregels.
2. *De gemeenten Hulst en Terneuzen* stellen, in afstemming met elkaar en de gemeente Sluis, de kaders voor het leerlingenvervoer vast, verstrekken opdrachten tot uitvoering, dragen de verbonden kosten, en controleren het bereiken van de beoogde resultaten binnen het vastgestelde budget.
3. *Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen* heeft een algemene adviserende rol naar de gemeenten bij de kaderstelling en stelselpartners bij de inrichting.
4. *Het Regionaal Bureau Leerlingzaken Zeeuws Vlaanderen (RBL-ZV)* verzorgt de *toegang* tot het leerlingenvervoer. Zij verwerkt de aanvragen en geeft zo mogelijk een nader gespecificeerde beschikking af. Het RBL-ZV verstrekt de relevante vervoersgegevens aan de regiecentrale.
5. *Stichting Samenwerkende Adviserende Professionals* geeft zo nodig, op basis van een gesprek met ouders en afstemming met behandelaars, medisch advies bij de beoordeling van de aanvraag door RBL-ZV.
6. *Het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen (CVV)* voert de algemene regie bij de inzet van vervoer van leerlingen per taxi. CVV koopt onder meer het leerlingenvervoer per taxi in en verstrekt opdracht aan 'de regiecentrale'. Ook houdt CVV toezicht op de uitvoering en rapporteert hierover aan de gemeenten.
7. *De Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. (GVC)* voert 'de regiecentrale' c.q. uitvoeringsregie uit. Op aangeven van de behoefte aan taxivervoer vanuit RBL-ZV verzorgt GVC de rittenplanning, informatie-uitwisseling met aanvragers en vervoerder, en klachtenverwerking bij het taxivervoer. De GVC verstrekt de operationele opdracht aan de taxivervoerder Citax Tiel BV.
8. *Uitvoering van vervoer*
Ouders en leerlingen maken zelfstandig gebruik van het openbaar vervoer en van het eigen vervoer. Citax Tiel B.V. voert het taxivervoer uit op aangeven van de GVC.

Punt van verwondering

De onderzoeker verwondert zich over de relatief complexe regievoering bij het taxivervoer. Gemeenten verstrekken de algemene regieopdracht aan CVV. Vervolgens geeft CVV de uitvoerings-regieopdracht aan GVC. Aansluitend stuurt GVC Citax aan. Kan dit met minder schakels?

2. Wat gaat goed en wat kost moeite bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de ogen van 1) betrokken ouders en leerlingen, 2) betrokken scholen, 3) betrokken chauffeurs, 4) in de uitvoering betrokken organisaties en 5) ambtelijk betrokken medewerkers binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen.

1. *De betrokken ouders en leerlingen*

Ouders tonen zich in het algemeen bijzonder tevreden over (service bij) het huidige taxivervoer. De alerte, betrokken en bereikbare medewerkers van RBL-ZV en de regiecentrale vallen op. Ook de chauffeurs krijgen veel lof van de ouders, onder meer voor hun manier van bejegenen en hun inzet. De verbetering in het taxivervoer onder de nieuwe uitvoerder Citax valt op: 'het is nog nooit zo goed geweest als afgelopen jaar'.

Wat nog moeite kost in de ogen van ouders is administratieve rompslomp bij het jaarlijks herzien van de aanvraag – beschikking en eventuele aanpassingen in de uitvoering zoals het werken met centrale opstapplaatsen. En ... er zijn natuurlijk altijd wel dingetjes.

2. *De betrokken scholen*

De betrokken scholen tonen zich, bij monde van Passend Onderwijs Zeeuws Vlaanderen, op hoofdlijnen tevreden over de toegang, beschikbaarheid en uitvoering van het leerlingenvervoer. Er is wel eens een incident, dit wordt vaak vlot en goed opgelost. De weg naar inclusief onderwijs kost nog moeite c. q. komt traag op gang.

3. *Betrokken chauffeurs*

Het is 'mooi mensenwerk'. Het contact met ouders en leerlingen inspireert. Het werk zelf is solo. De samenspraak met en ondersteuning door de leiding van Citax en de regiecentrale, en ook het onderlinge contact is goed, helpt en steunt.

Het kost moeite als leerlingen te brutaal of agressief zijn op de bus, ouders te hoge eisen stellen of boos worden en als er plotselinge afwijkingen in de route zijn. Ook krappe aanrijtijden kunnen knellen.

4. *In uitvoering betrokken organisaties*

De operationele uitvoering van toegang en uitvoering taxivervoer gaat echt goed. Het klikt tussen betrokken medewerkers.

Wat moeite kost is dat de operationele uitvoering rust op 'enkele schouders'. Zeker de inzet van eenpersoons-functie consultant leerlingenvervoer bij RBL-ZV is kwetsbaar. Wat ook moeite kost is de tactisch – strategische afstemming. Er was wel afstemming binnen de voorbereiding op de nieuwe verordening. Verder is er weinig tot geen tactisch-strategische afstemming. .

5. *Ambtelijk betrokken medewerkers Hulst en Terneuzen*

Het leerlingenvervoer bereikt een goed resultaat binnen Zeeuws Vlaanderen, zeker met het oog op deze regio waar afstanden groot zijn, een beperkt aanbod van scholen is en ook grensoverschrijdend onderwijs voorkomt. Zowel het werken aan, als het bereikte resultaat bij, de nieuwe verordening 2022 ging beslist goed.

Wat moeite kost is de juiste focus op het leerlingenvervoer vast te houden naast alle andere dossiers die aandacht vragen. Ook moeite kost het om de koers van de nieuwe verordening door te werken naar implementatie en uitvoering.

3. *Wat zijn de maatschappelijk te bereiken resultaten bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de gemeenten Hulst en Terneuzen? In hoeverre wordt het behalen van deze maatschappelijke resultaten in beeld gebracht? Zo ja, in hoeverre worden deze maatschappelijke resultaten behaald?*

De maatschappelijk te bereiken resultaten (Outcome) zijn binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen niet specifiek benoemd. Hiermee vindt er ook geen expliciete sturing, normering, monitoring en verantwoording op deze resultaten plaats. Ambtelijk betrokken medewerkers beschouwen dit ook niet als 'de opgave'. Dit zelfde geldt ook voor de stelselresultaten (output).

4. *Welke (ontwikkeling in) kosten maken de gemeenten Hulst en Terneuzen bij de uitvoering van het leerlingenvervoer in de afgelopen 5 jaren? Hoe verhouden de gemaakte kosten zich ten opzichte van de, hiertoe gereserveerde, budgetten in deze jaren?*

De *integrale kosten* van leerlingenvervoer fluctueren van jaar tot jaar. Stijging en daling wisselen elkaar af. De kosten stijgen of dalen allereerst met de fluctuatie van het aantal leerlingen met een beschikking. De kosten stijgen met de effecten van algemene inflatie, CAO-kosten en incidentele ontwikkeling zoals verhoogde brandstofkosten. Voor de gemeente Hulst zijn de integrale kosten in 2021 4% hoger en in 2022 20% hoger dan in 2018. Voor de gemeente Terneuzen zijn de integrale

kosten in 2021 5% lager en in 2022 4% lager dan in 2018. Corona leidt beperkt tot niet tot een daling van kosten voor de gemeenten in verband met de doorbetalingsverplichting naar de uitvoerende partijen.

Voor de gemeente Hulst zijn de *gemiddelde kosten per leerling* met een beschikking in 2022 circa 10% hoger dan in 2018. Voor de gemeente Terneuzen zijn deze in 2022 circa 27% hoger dan in 2018.

Binnen de quick scan kostte het moeite om de integrale kosten in beeld te krijgen. Verschillende kostencomponenten zijn in de gemeentelijke begrotingen en jaarrekeningen niet integraal gepresenteerd.

De bekostiging van leerlingenvervoer is voor de gemeenten een 'open eind-financiering'. De werkelijke kosten hangen af van het fluctuerende aantal beschikkingen. CVV rekent af op basis nacalculatie. Ouders declareren periodiek de kosten voor eigen vervoer en openbaar vervoer

5. Hoe zijn de prestaties van de gemeenten Hulst en Terneuzen in vergelijking met het landelijke beeld vanuit de Monitor leerlingenvervoer Meting 2022 door Oberon onderzoek en advies?

De resultaten voor gemeente Hulst en Terneuzen ten opzichte van het landelijke beeld.

1. *Het aantal leerlingen met leerlingenvervoer stijgt landelijk van schooljaar 2016/2017 naar 2021/2022 met 2,9 %*
Het aantal leerlingen in Hulst stijgt van 2019 naar 2022 met 8% en, in Terneuzen daalt het aantal met 25%.
2. *De uitvoeringskosten voor leerlingenvervoer stijgen landelijk van 2016 naar 2021 met 15%.*
De uitvoeringskosten in Hulst stijgen van 2018 naar 2021 met 4% en in Terneuzen dalen deze met 4%.
3. *De vervoerprijs per leerling stijgt landelijk voor alle gemeenten samen, ongeacht de grootte, van gemiddeld € 2.915,- in 2016 naar € 3.272,- in schooljaar 2021- 2022, een stijging met 11%.*
De vervoersprijs per leerling in Hulst stijgt van € 5.247 in 2018 naar € 5.788 in 2022, een stijging met 10%. De vervoersprijs per leerling ligt in 2022 circa 75% boven het landelijke gemiddelde.
De vervoersprijs per leerling in Terneuzen stijgt van € 3.703 in 2018 naar € 4.687 in 2022, een stijging met 27%. De vervoersprijs per leerling ligt in 2022 circa 43% boven het landelijke gemiddelde

6. Welke gemeentelijke 'beleidsdilemma's' komen in beeld vanuit de quick-scan?

De actueel bestaande beleidslijn voorziet allereerst in inzetten op zelfverantwoordelijkheid en zelfredzaamheid, maatwerk en kosten in control. Aansluitend zoeken de partners naar meer inclusief onderwijs.

De meest cruciale beleidsdilemma's in beeld voor de komende periode vanuit de quick scan:

- balans tussen enerzijds (de kwaliteit van) passend leerlingenvervoer en anderzijds de beperking van kosten
- de (mate van) aansluiting bij (provinciale herbezinning op) ontwikkelingen collectief en openbaar vervoer c.q. de effecten voor het leerlingenvervoer
- hoe is de onderlinge bejegening tussen leerlingen, ouders en chauffeurs hanteerbaar te houden.

7. Welke kosten-beïnvloedende-factoren zien de samenwerkingspartners voor de komende jaren?

De kosten beïnvloedende factoren in beeld voor de komende periode vanuit de quick scan:

- gekoppeld aan de leerling:
 - aantal leerlingen met een beschikking

- aard beschikking
 - mate begeleiding
 - mogelijk maatwerk
 - gekoppeld aan de school:
 - afstand = hantering 'dichtbij zijnde passend onderwijs'
 - voortgang inclusief onderwijs
 - gekoppeld aan de uitvoering
 - al dan niet centrale opstapplaats
 - profiel / functie-eisen chauffeur
 - inflatie – CAO – brandstof – verduurzaming = elektrisch rijden.
- Op een deel van deze factoren kunnen de gemeenten sturen, op een deel ook niet.

HOOFDSTUK 10 AANBEVELINGEN

De RKCHT geeft aan de gemeenten Hulst en Terneuzen de onderstaande aanbevelingen mee.

1. Koester, ondersteun en waarborg de tevredenstellende uitvoering 'in de leefwereld'.
 - Stem doorontwikkeling van beleid en stelsel nadrukkelijk af met ouders en leerlingen, (dragende medewerkers binnen) samenwerkende partnerorganisaties en chauffeurs.
 - Ontwikkel, en werk met, een klankbordfunctie voor ouders.
 - Zorg voor een vangnet achter kwetsbare 'eenpersoons-functies' in het algemeen en die bij consulent RBL-ZV in het bijzonder.
2. Werk meer gestructureerd aan, en houdt tempo bij, (mijlpalen binnen) de doorwerking van vastgesteld beleid naar uitvoering.
 - Stel het voorgenomen 'procesvoorstel doorwerking beleid naar uitvoering' zo spoedig mogelijk vast en werk aan de uitvoering. Heb aandacht voor: wie doet wat -> te behalen mijlpalen -> monitoring en waarborg voortgang en resultaat.
 - Werk meer nadrukkelijk op stelselniveau samen tussen gemeenten en partners aan leren en groeien -> proactief sturen op resultaten. Richt hiertoe een tactisch-strategisch overleg in. Spreek af wie hierin welke rol heeft, en vooral 'wie is de trekker waarvan?'.
 - Herijk het nut en de noodzaak van de functiesplitsing binnen de keten in het algemeen, in het bijzonder het splitsen van algemene regie bij CVV - uitvoeringsregie bij GVC - uitvoering door Citax. Is er efficiëntie- en effectiviteitswinst te behalen met het verkorten van de keten?
 - Sluit aan bij de landelijke doorontwikkeling van leerlingenvervoer c.q. het Expertiseteam bij de VNG. Leer hiervan. Breng tevens de succesfactoren uit Zeeuws Vlaanderen in zodat andere gemeenten hiervan kunnen leren.
3. Herijk de controlerende rol van de gemeenteraad.
 - Stem af tussen gemeenteraden en colleges van Hulst en van Terneuzen in hoeverre, en zo ja, hoe de controlerende rol van de raad versterking behoeft. Opties tot versterking zijn:
 - stel, desgewenst in samenspraak tussen gemeenteraad en college, vast welke maatschappelijke resultaten (outcome) en stelselresultaten (output) het meest cruciaal zijn en richt hierop expliciet sturing, normering, monitoring en verantwoording in
 - rapporteer voortgang en resultaten aan de gemeenteraad
 - overweeg de toegevoegde waarde van het onderbrengen van leerlingenvervoer in een apart programma binnen de gemeentelijke financiële administratie waarmee makkelijker een beeld van de integrale kosten leerlingenvervoer in beeld komt.

HOOFDSTUK 11 BESTUURLIJKE REACTIES

Hieronder zijn de bestuurlijke reacties van de gemeente Hulst en Terneuzen opgenomen.



Rekenkamercommissie gemeente Hulst en
Terneuzen
Grote markt 21
4561EA HULST

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage(n)
Behandeld door S. van Dorsseleer	Zaaknummer	Datum 18 september 2023 Verzenddatum

Onderwerp
Bestuurlijke reactie Rapport quick scan Leerlingenvervoer Hulst en Terneuzen

Geachte leden van de Rekenkamercommissie,

Uw rekenkamercommissie heeft onderzoek gedaan naar "Wat goed gaat en wat moeite kost bij de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer binnen de gemeenten Hulst en Terneuzen". Middels deze brief geven wij graag onze reactie op de resultaten en aanbevelingen.

Het college heeft het rapport van de Rekenkamercommissie met belangstelling gelezen. We zijn blij met het uitgebreide- en zorgvuldig opgestelde rapport. We zijn verheugd vast te stellen dat de ervaringen met het leerlingenvervoer over het algemeen positief zijn. We zien uw rapport als een bevestiging op de goede weg te zijn.

Graag willen we een en ander toelichten en nuanceren op enkele onderdelen van uw Quick scan.

Maatschappelijke- en stelselresultaten.

In uw onderzoeksvragen geeft u aan in beeld te brengen wat de maatschappelijke te bereiken resultaten zijn bij de uitvoering van het leerlingenvervoer. Het door u genoemde maatschappelijke resultaat; "arbeidsparticipatie van ouders", sluit niet aan bij de opdracht van de Rijksoverheid in het kader van het leerlingenvervoer waarvoor de gemeentemiddelen ontvangt. Het doel van het leerlingenvervoer is: het organiseren van vervoer voor leerlingen, waardoor voor hen het recht op onderwijs gewaarborgd wordt.

Afdeling: Samenleving

Bezoekadres:
Grote Markt 24 4561 EB Hulst
Telefoon 14 0114
Vanuit buitenland +31 114 389000
Telefax +31 114 314627
WhatsApp +31 6 13323399

Postadres:
Grote Markt 21 4561 EA Hulst
Postbus 49 4560 AA Hulst

Website: www.gemeentehulst.nl

Bankgegevens:
IBAN NL 21 BNGH0285044370
BIC BNGHNL2G
BTW Nummer NL826481164802
KvK Nummer 20165080

De huidige verordening leerlingenvervoer gaat uit van toenemende zelfstandigheid en zelfredzaamheid van leerlingen en ook die van hun ouders/verzorgers. Volgens de verordening (artikel 6.3) en de beleidsregels (blz. 1) zijn ouders verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Arbeidsparticipatie van ouders is, ook volgens de verordening en beleidsregels, geen doel van de inzet van leerlingenvervoer voor een kind.

De door u beschreven stelselresultaten vormen een integraal onderdeel van de huidige verordening en beleidsregels. Deze uitgangspunten zijn vastgelegd in samenwerkingsafspraken met onze partners. In het rapport zien wij geen aanwijzingen

van ontevredenheid over de klachtenafhandeling of andere zaken die u benoemt bij de stelselresultaten.

Wij zullen de aanbevelingen over de maatschappelijke-/ stelselresultaten uit de Quick scan met de gemeenten Terneuzen en Sluis bespreken. Ook onderzoeken we hoe we de aanbevelingen kunnen verwerken in onze uitvoering.

Wij zijn inmiddels zelf al met een traject gestart om maatschappelijke resultaten binnen het Sociaal Domein vast te stellen. In de Monitor Maatschappelijk Resultaat (MMR) zullen wij ook het leerlingenvervoer betrekken. Er zijn met onze Commissie Samenleving en onze Gemeenteraad reeds afspraken gemaakt over dit traject. De Commissie en de Gemeenteraad worden betrokken bij de vaststelling van de maatschappelijke resultaten. Tevens worden er met hen afspraken gemaakt over de voortgang en de wijze van rapporteren van de maatschappelijke resultaten.

Monitor Oberon 2022

In de Quick scan leerlingenvervoer verwijst u naar de Monitor Oberon 2022 en trekt u een vergelijking tussen de gemeente Hulst en gemeenten met een vergelijkbaar inwonertal voor wat betreft de kostenontwikkeling. We maken hierbij de kanttekening, dat onze gemeente een plattelandsgemeente is en dus geografisch en demografisch afwijkt van vergelijkbare gemeenten in Nederland. De afstanden tot (passende) scholen zijn binnen onze gemeente groot. De verklaart ook de hoogte van de gemiddelde kosten per leerling.

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

In de aanbevelingen vraagt u zich af of er een efficiëntie/effectiviteitswinst is te behalen met het verkorten van de keten. En dan specifiek tussen de algemene- en uitvoeringsregie die bij het Collectief Vervoer (CVV) dan wel de Gemeentelijke Vervoerscentrale (GVC) is ondergebracht. De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten hebben destijds bewust gekozen voor deze opzet. Alle drie de gemeenten zijn vertegenwoordigd in de gemeenschappelijke regeling CVV. In deze gemeenschappelijke regeling zij we verantwoordelijk voor het toetsen op en het naleven van de verordeningen van de drie gemeenten op het leerlingen-, jeugd- en WMO-vervoer. De praktische uitvoering. Dat wil zeggen de planning van de ritten, wordt uitgevoerd door de GVC en zij doen dit voor heel Zeeland. Dit maakt dat het plannen van ritten efficiënt kan worden geregeld. Deze taken en verantwoordelijkheden willen wij graag gescheiden houden, want dat levert schaalvoordeel en efficiëntie winst op voor alle betrokken gemeenten.

Wij nemen, zoals aangegeven, uw aanbevelingen ter harte en gaan hier samen met de gemeenten Terneuzen en Sluis mee aan de slag.

Vervolg

Wij gaan met de raad in gesprek over het rapport tijdens de eerstvolgende raadsvergadering. Wij zullen de raad schriftelijk op de hoogte stellen over de voortgang van de opgepakte aanbevelingen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Hulst,
De secretaris De burgemeester



Postadres: Postbus 35, 4530 AA Terneuzen
Bezoekadres: Stadhuisplein 1, 4531 GZ Terneuzen
Telefoon: 14 0115
Vanuit buitenland: +31 115 455 000
E-mail: gemeente@terneuzen.nl
Internet: www.terneuzen.nl

Bij beantwoording a.u.b. onderwerp, datum en
zaaknummer van deze brief vermelden.

Rekenkamercommissie gemeente Hulst en Terneuzen

uw brief van : 30 augustus 2023
uw kenmerk :
zaaknummer : 157996
contactpersoon : Natalja Molegraaf
telefoon : 14 0115
e-mail : N.Molegraaf@terneuzen.nl
verzonden :

Terneuzen, 19 september 2023

Onderwerp: Bestuurlijke reactie op het rapport quick scan leerlingenvervoer Hulst en Terneuzen

Geachte Commissie,

Op 30 augustus 2023 ontvingen wij van u het rapport "Quick scan Leerlingenvervoer Hulst en Terneuzen". Uw rekenkamercommissie heeft in opdracht van de gemeenteraden van Hulst en Terneuzen een quick scan uitgevoerd. Tijdens deze quick scan heeft u onderzoek gedaan naar de vraag: "Wat goed gaat en wat moeite kost bij de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer in de gemeenten Hulst en Terneuzen". Wij danken u voor het uitvoeren van het onderzoek. In deze brief reageren wij op de uitkomsten van uw onderzoek.

Bestuurlijke reactie

Wij hechten eraan het volgende op te merken. We hebben hard gewerkt om de nieuwe verordening leerlingenvervoer gereed te hebben per 1 januari 2023. Wij staan aan de start van het implementeren van ontwikkelingen welke zijn opgenomen in de verordening leerlingenvervoer. We zien uw rapport als een bevestiging dat wij in de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer op de goede weg zijn. Maar dat er enkele verbeter- en ontwikkelpunten zijn.

Graag willen we een en ander toelichten/ nuanceren op enkele onderdelen van de quick scan.

Maatschappelijke- en stelselresultaten

In uw onderzoeksvragen geeft u aan in beeld te willen brengen wat de maatschappelijk te bereiken resultaten zijn bij de uitvoering van het leerlingenvervoer. Het door u beoogde maatschappelijke resultaat: "arbeidsparticipatie van ouders", sluit niet aan bij het doel waarvoor het Rijk aan ons middelen vertrekt voor leerlingenvervoer. Het doel van het leerlingenvervoer is: het organiseren van vervoer voor leerlingen die anders geen gebruik kunnen maken van het recht op onderwijs.

De huidige verordening leerlingenvervoer gaat uit van toenemende zelfstandigheid en zelfredzaamheid van leerlingen en ook die van hun ouders/ verzorgers. Volgens de verordening (artikel 6.3) en de beleidsregels (blz.1) zijn ouders verantwoordelijk voor de schoolgang van hun kind. Arbeidsparticipatie van ouders is, ook volgens de verordening en beleidsregels, geen doel van de inzet van leerlingenvervoer voor een kind.

De door u beschreven stelselresultaten vormen een integraal onderdeel van de huidige verordening en beleidsregels. Deze basisuitgangspunten zijn vastgelegd in samenwerkingsafspraken met onze partners. In het rapport zien wij geen aanwijzingen van ontevredenheid over de klachtenafhandeling of andere zaken die u benoemt bij de stelselresultaten.

We zullen de aanbevelingen over de maatschappelijke-/ stelselresultaten uit de quick scan met de gemeenten Hulst en Sluis bespreken. Ook onderzoeken we hoe we de aanbevelingen kunnen verwerken in onze uitvoering.

Monitor Oberon 2022

In de quick scan leerlingenvervoer legt u de vergelijking tussen Terneuzen en gemeenten met een vergelijkbaar inwoneraantal. We plaatsen hierbij de kanttekening dat onze gemeente geografisch en demografisch afwijkt van de gemiddelden in Nederland. De afstanden tot (passende) scholen zijn binnen onze gemeente groot. Dit verklaart ook de hoogte van de gemiddelde kosten per leerling.

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

In de aanbevelingen vraagt u zich af of er een efficiëntie/ effectiviteitswinst is te behalen met het verkorten van de keten. En dan specifiek tussen de algemene- en uitvoeringsregie die bij het Collectief Vervoer (CVV) dan wel de Gemeentelijke Vervoers Centrale (GVC) is ondergebracht. De drie Zeeuws-Vlaamse gemeenten hebben bewust gekozen voor deze invulling. Alle drie de gemeenten zijn vertegenwoordigd in de gemeenschappelijke regeling CVV. In deze gemeenschappelijke regeling zijn we verantwoordelijk voor het toetsen op en het naleven van de verordeningen van de drie gemeenten op het leerling-, jeugd- en WMO vervoer. De praktische uitvoering, dat wil zeggen de planning van de ritten, wordt uitgevoerd door de GVC en zij doen dit voor heel Zeeland. Dit maakt dat het plannen van ritten efficiënt kan worden ingeregeld. Deze taken en verantwoordelijkheden willen wij graag gescheiden houden, want dat levert schaalvoordeel en efficiëntie winst op voor alle betrokken gemeenten.

Herbezinning collectief (doelgroepen) vervoer op provinciaal niveau

U noemt in de quick scan dat er een herbezinning gaat plaatsvinden op het inrichten van vervoersstromen in het doelgroepenvervoer. Wij herkennen deze opmerking niet. Het doelgroepenvervoer blijft in de huidige opzet intact, wel zetten wij in op het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Tot slot

Wij nemen, zoals aangegeven, uw aanbevelingen ter harte en gaan hiermee aan de slag. We nemen kennis van de opmerkingen van alle betrokkenen en blijven ons inzetten voor passend leerlingenvervoer.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en Wethouders van Terneuzen,

gemeentesecretaris,

burgemeester,

S.I.L. (Steven) de Waal

H.J.A. (Erik) van Merrienboer

HOOFDSTUK 12 NAWOORD REKENKAMERCOMMISSIE

De RKCHT nam met plezier kennis van de bestuurlijke reactie van de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hulst en Terneuzen. Beide colleges geven aan 'Wij zien het rapport als een bevestiging dat wij in de uitvoering en bekostiging van het leerlingenvervoer op de goede weg zijn'. Beide colleges nemen de aanbevelingen ter harte en gaan hier mee aan de gang in samenwerking met de gemeenten Sluis.

Hieronder gaat de RKCHT kort in op enkele bestuurlijke reacties die door beide colleges naar voren werden gebracht.

Maatschappelijke en stelselresultaten

De beide colleges geven aan dat de drie samenwerkende gemeenten de aanbevelingen over de maatschappelijke- en de stelselresultaten uit de quick scan zullen bespreken. Ook onderzoeken zij hoe de aanbevelingen zijn te verwerken in de uitvoering.

De rekenkamer-commissie wijst op eventuele toegevoegde waarde van specifieke sturing, normering, monitoring en verantwoording van maatschappelijke - en stelselresultaten. Dit met het oog op realisatie van maatschappelijke waarde, nadrukkelijk *niet* met het oog op de realisatie van een 'meetcircus'. De inschatting van toegevoegde waarde c.q. wenselijkheid is onderdeel van afstemming tussen colleges en gemeenteraden. De RKCHT beveelt aan dat de colleges concreet aangeven op welke wijze de aanbevelingen in de uitvoering worden verwerkt.

Monitor Oberon

De kanttekening dat de Zeeuws Vlaamse gemeenten geografisch en demografisch afwijken van de gemiddelden in Nederland is evident. Hierop heeft de RKCHT ook reeds gewezen in de inleidende alinea van § 4.3 "Actueel vanuit lokaal perspectief".

Rollen, taken en verantwoordelijkheden

De RKCHT was verwonderd over 'de lengte van de keten'. De betreffende aanbeveling richt zich op herijking hiervan. Het is aan het college, in samenspraak met de gemeenteraad, of en in hoeverre deze herijking toegevoegde waarde heeft.

Hieronder gaat de RKCHT kort in op een laatste reactie vanuit het college van de gemeente Terneuzen.

Herbezinning collectief (doelgroepen)vervoer op provinciaal niveau

Onder 'aandachtspunten beleid voor de komende periode' is in § 8.1 gewezen op provinciale herbezinning op de inrichting c.q. integratie van vervoerstromen. De RKCHT baseert zich hierbij op 'inzichten die in de gevoerde gesprekken' naar voren kwamen. Binnen het kader van de quick scan vond geen onderzoek naar juistheid en volledigheid van deze verstrekte inzichten plaats.

Tenslotte dankt de RKCHT de ambtelijke en bestuurlijke organisatie van beide gemeenten voor de constructieve samenwerking bij de uitvoering van de quick scan.

BIJLAGEN

Bijlage A: Afkortingen

Afkorting	Betreft
CVV	Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen
EV	Eigen vervoer
GVC	Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V
OV	Openbaar vervoer
RBL-ZV	Regionaal Bureau Leerlingzaken Zeeuws-Vlaanderen
RKCHT	Rekenkamercommissie gemeenten Hulst en Terneuzen
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten

Bijlage B: Geraadpleegde bronnen

Bronnen landelijke praktijk

1. Kwaliteit leerlingenvervoer onvoldoende; onderzoek naar de ervaringen van ouders met leerlingenvervoer (Ouders&Onderwijs, 22 maart 2022)
2. Position paper voor Rondetafelgesprek Leerlingenvervoer (VNG, 12 oktober 2022)
3. Monitor leerlingenvervoer 2022 (Oberon, 14 november 2022)
4. Brief aan de Tweede kamer inzake Taxivervoer – leerlingenvervoer (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 22 december 2022)
5. Brief aan gemeenten inzake knelpunten leerlingenvervoer (Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, 23 december 2022)
6. Site VNG: <https://vng.nl/rubrieken/onderwerpen/leerlingenvervoer>
7. Site Ouders&Onderwijs: <https://oudersenonderwijs.nl/kennisbank/passend-onderwijs/hulp-voor-ouders/leerlingenvervoer/>

Bronnen leerlingenvervoer Zeeuws Vlaanderen

Kaderstelling

8. Brochure Leerlingenvervoer RBL-ZV(versie 1 juli 2017)
9. Advies beleidsregels leerlingenvervoer (Carolien Aalders Training en Advies in leerlingenvervoer, 28 november 2019)
10. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Gemeente Hulst, inclusief aanbiedingsbrief portefeuliehouder (7 oktober 2021)
11. Verordening bekostiging leerlingenvervoer Gemeente Terneuzen, inclusief aanbiedingsbrief portefeuliehouder (7 oktober 2021)
12. Notitie bekostiging leerlingenvervoer Zeeuws Vlaanderen (ambtelijke wekgroep gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen, oktober 2021)
13. Beleidsregels bekostiging leerlingenvervoer gemeente Hulst 2022 (1 mei 2022)
14. Beleidsregels bekostiging leerlingenvervoer gemeente Terneuzen 2022 (1 mei 2022)

Opdrachtverstrekking partners

15. Dienstverleningsovereenkomst Leerplicht, RMC en leerlingenvervoer Zeeuws Vlaanderen (de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen, november 2021)
16. Gemeenschappelijke regeling – Collectief vervoer Zeeuws-Vlaanderen ((de gemeenten Hulst, Sluis en Terneuzen, 3 juli 2018)
17. Overeenkomst van opdracht aan de Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland B.V. (Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen, 19 oktober 2022)
18. Programma van Eisen EU-aanbesteding routevervoer Zeeuws Vlaanderen (Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen – Forseti , februari 2022)

Algemene informatie

19. Site gemeente Hulst: https://www.gemeentehulst.nl/Inwoners/Kinderen_jeugd/Leerlingenvervoer_leerplicht_verzuim
20. Site gemeente Terneuzen: https://www.terneuzen.nl/Inwoners_Terneuzen/Onderwijs_en_kinderopvang/Leerplicht_en_verzuim_voortijdig_schoolverlaten_en_leerlingenvervoer

21. Site RBL Zeeuws Vlaanderen: <https://www.lereninzeeland.nl/rbl/vestigingen/rbl-zeeuws-vlaanderen/leerlingenvervoer.html>
22. Site Gemeentelijke Vervoerscentrale Zeeland: <https://qvzeeland.nl/leerlingvervoer>

Bronnen cijfers en trends leerlingvervoer Zeeuws Vlaanderen

23. Monitor leerlingvervoer 2022, terugkoppeling Hulst en Terneuzen (Oberon, december 2022)
24. Aantallen en aard indicaties leerlingvervoer Hulst en Terneuzen per peildatum 31 december voor de jaren 2018 – 2022 en per peildatum 31 maart 2023 (specifieke opgave RBL-ZV)
25. Overzicht bezwaren indicaties schooljaren 2019-2020 tot en met 2021-2022 (specifieke opgave gemeenten Hulst en Terneuzen)
26. Samenvatting klachtenregister leerlingverv.taxi Zeeuws Vlaanderen (specifiek opgave GVC)
27. Jaarverslagen Regionaal Bureau Leerlingzaken Zeeuws-Vlaanderen schooljaar 2017-2018 tot en met 2021-2022 (aangevuld met specificatie opgave indirecte kosten toelating per gemeente door RBL-ZV).
28. Overzicht kosten eigen vervoer en openbaar vervoer gemeenten Hulst en Terneuzen schooljaar 2018-2019 tot en met 2022-2023 (specifieke opgave RBL-ZV)
29. Jaarstukken 2018 tot en met 2022 van het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zws VI.
30. Begroting 2023 van het Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws Vlaanderen.

Bijlage C: Interviews

Vooronderzoek

Organisatie	Naam	Functie
Gem. Hulst		Raadslid
Gem. Hulst		Raadslid
Gem. Hulst		Teamleider beleid samenleving
Gem. Hulst		Raadslid
Gem. Hulst		Gemeentesecretaris
Gem. Terneuzen		Raadslid
Gem. Terneuzen		Beleidsadviseur Onderwijs
Gem. Terneuzen		Gemeentesecretaris
Regionaal Bureau Leerlingzaken Zws. VI		Consulent leerlingvervoer

Vervolgonderzoek

Organisatie	Naam	Functie
		Ouder
		Ouder
		Ouder
		Ouder
		Ouder
Citax Tiel B.V.		Chauffeur
Citax Tiel B.V.		Chauffeur
Citax Tiel B.V.		Regiomanager
Citax Tiel B.V.		Chauffeur
Gem. Hulst		Teamleider beleid samenleving
Gem. Hulst		Beleidsmedewerker Gezondheid
Gem. Hulst		Wethouder
Gem. Hulst		Teamleider Planning en Control
Gem. Terneuzen		Wethouder
Gem. Terneuzen		Beleidsadviseur Onderwijs
Gemeentelijke Vervoerscentrale Zld B.V.		Medewerkster regiecentrale
Gemeentelijke Vervoerscentrale Zld B.V.		Bedrijfsleider
POZV		Directeur
Regionaal Bureau Leerlingzaken Zws. VI		Coördinator
Regionaal Bureau Leerlingzaken Zws. VI		Consulent leerlingvervoer
Samenw. verb. Collectief Vervoer Zws.VI.		Secretaris
Stichting Samenwerkende Adviserende Professionals		Medisch adviseur