

Vergaderjaar 2011–2012

31 521

Taxibeleid

Nr. 64

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 5 maart 2012

De vaste commissie voor Onderwijs, Cultuur en Wetenschap¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap naar aanleiding van de brieven van 10 november 2011 inzake de 1-meting «De kwaliteit in het contractvervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 63), van 13 mei 2011 inzake leerlingenvervoer (Kamerstuk 31 521, nr. 59), van 15 januari 2010 met de reactie op het rapport «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg» (Kamerstuk 32 123 VIII, nr. 105) en van 4 november 2009 m.b.t. het leerlingenvervoer en aanverwante zaken.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 maart 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Bochove

De adjunct-griffier van de commissie,
Thomassen

¹ Samenstelling:

Leden: Ham, B. van der (D66), Bochove, B.J. van (CDA), voorzitter, Miltenburg, A. van (VVD), Ortega-Martijn, C.A. (CU), Bosma, M. (PVV), Dijk, J.J. van (SP), Dibi, T. (GL), Wolbert, A.G. (PvdA), ondervoorzitter, Biskop, J.J.G.M. (CDA), Smits, M. (SP), Elias, T.M.Ch. (VVD), Beertema, H.J. (PVV), Dijkstra, P.A. (D66), Jadnanansing, T.M. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Çelik, M. (PvdA), Lucas, A.W. (VVD), Klaveren, J.J. van (PVV), Klaver, J.F. (GL), Liefde, B.C. de (VVD), Werf, M.C.I. van der (CDA) en Hazekamp, A.A.H. (PvdD).

Plv. leden: Koşer Kaya, F. (D66), Ferrier, K.G. (CDA), Burg, B.I. van der (VVD), Schouten, C.J. (CU), Dille, W.R. (PVV), Kooiman, C.J.E. (SP), Peters, M. (GL), Dam, M.H.P. van (PvdA), Haverkamp, M.C. (CDA), Wit, J.M.A.M. de (SP), Hennis-Plasschaert, J.A. (VVD), Mos, R. de (PVV), Pechtold, A. (D66), Dijsselbloem, J.R.V.A. (PvdA), Klijnsma, J. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Hamer, M.I. (PvdA), Harbers, M.G.J. (VVD), Gerbrands, K. (PVV), Sap, J.C.M. (GL), Berckmoes-Duindam, Y. (VVD), Rouwe, S. de (CDA) en Ouwehand, E. (PvdD).

| Inhoudsopgave | Blz. |
|--|----------|
| I. Vragen en opmerkingen uit de fracties | 2 |
| – <i>Leerlingen- en contractvervoer algemeen</i> | 2 |
| – <i>Rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» Een 1-meting onder eindgebruikers</i> | 4 |
| – <i>Rapport Nationale Ombudsman «Het leerlingenvoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg»</i> | 5 |
| – <i>Leerlingenvoer met betrekking tot passend onderwijs</i> | 6 |
| II. Reactie van de minister | 8 |

I. Vragen en opmerkingen uit de fracties

Leerlingen- en contractvervoer algemeen

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet werkt aan een bundeling van doelgroepenvervoer. In onder meer een brief van de staatssecretaris van Volksgezondheid¹ is de Kamer hierover geïnformeerd. De leden vragen of alle genoemde vormen van doelgroepenvervoer – te weten regiotaxi, WMO-vervoer², Valysvervoer, leerlingenvoer, zittend ziekenvervoer en AWBZ-vervoer³ – onder die bundeling vallen en of een stand van zaken verstrekt kan worden met betrekking tot deze bundeling.

De leden van de PvdA-fractie zijn zich ervan bewust dat de open normen die de nationale wetgeving kent voor het leerlingenvoer de gemeenten de kans bieden om maatwerk te leveren en hen in staat stellen om aan te sluiten bij de lokale situatie. Zij vinden dit op zich een goede zaak, maar de wenselijkheid van deze situatie staat of valt bij de mate waarin daadwerkelijk maatwerk wordt geboden. De populatie leerlingen die een beroep moet doen op leerlingenvoer betreft vaak kwetsbare jongeren, die bij voorkeur zoveel mogelijk te maken moeten hebben met een vaste chauffeur en eventueel een vaste begeleider. Als er vertragingen optreden, wat nu eenmaal wel eens gebeurt in het wegverkeer, moeten ouders daarover zo snel mogelijk worden geïnformeerd. Dit zijn zaken die niet zinvol met landelijke regels kunnen worden opgelegd, maar het zijn wel zaken die men in zijn achterhoofd heeft als men de kwaliteit van het leerlingenvoer beoordeelt. Voor een goede organisatie van het leerlingenvoer is het wenselijk dat gemeenten ook overleg hebben met buurgemeenten over vervoer van een leerling als deze een andere woonplaats heeft dan de plaats waar onderwijs wordt genoten, maar dit gebeurt niet overal met willekeurige beperkingen als gevolg. Is de minister bereid om gemeenten hierop aan te spreken? Kan het gebeuren dat gemeenten aan ouders een eigen bijdrage vragen voor leerlingenvoer? Zo ja, hoeveel kan deze dan bedragen per rit? De genoemde leden krijgen van gemeenten signalen dat de kosten nogal eens oplopen bij het leerlingenvoer naar scholen voor bijzonder onderwijs op grote afstanden. Hoe beoordeelt de minister deze problematiek? Wat is de omvang van de bedragen die overheden (moeten) besteden aan leerlingenvoer en in hoeverre hangt de hoogte samen met de eis dat sommige ouders op hun strepen gaan staan met betrekking tot de denominatie van de school, zo vragen de leden.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de ontwikkelingen van het leerlingenvoer en willen de minister nog enkele vragen voor leggen.

¹ Kamerstuknr. 25 847, nr. 89.

² Wet Maatschappelijke Ondersteuning.

³ Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten.

De leden van de CDA-fractie constateren dat het leerlingenvervoer een voorziening is om de toegankelijkheid van het onderwijs waar de leerling op is aangewezen en de toegankelijkheid tot het onderwijs van de door de ouders gewenste richting, te waarborgen. De kosten van het vervoer mogen geen beletsel vormen voor de schoolkeuze. Uit eerdere rapporten van onder andere de Ombudsman blijkt echter dat er nogal wat aan te merken is op de kwaliteit van leerlingenvervoer, waardoor conflicten en onveilige situaties ontstaan.

De leden van de D66-fractie hebben een aantal vragen over het leerlingenvervoer. Deze leden vragen de minister hoe zij er op toeziet dat de waardering voor de kwaliteit van het leerlingenvervoer verbetert. Hoe beoordeelt de minister de klachten van veel ouders, dat door de wijzigingen in het leerlingenvervoer, zoals bijvoorbeeld de nieuwe aanbestedingsregels, leerlingen vaker met wisselende chauffeurs te maken krijgen wat ten koste gaat van het maatwerk voor deze groep kwetsbare kinderen? Is de minister zich bewust van deze ontwikkeling? De leden hebben voorts nog enige vragen omtrent leerlingenvervoer in de brede zin. Deze leden vragen de minister op welke wijze er bij het leerlingenvervoer, dat te maken heeft met vervoer naar vormen van bijzonder onderwijs, gekeken wordt naar de opportuniteit en proportionaliteit van de kosten voor de belastingbetaler? Kan de minister een inzicht geven in de modaliteiten van diverse gemeenten hoe wordt omgegaan met de financiering van leerlingenvervoer? Welke afstanden en kosten zijn hiermee lokaal bij benadering gemoeid, en welke voorwaarden – bijvoorbeeld maximum afstanden – worden hierbij gehanteerd? Wordt deze mogelijkheid alleen benut voor bijzonder onderwijs van religieuze richting of zijn er ook voorbeelden van bijzonder neutraal onderwijs dat leerlingen aangeleverd krijgt via hiertoe bestemd leerlingenvervoer? Wordt volgens de minister het leerlingenvervoer (voor met name leerlingen met een handicap) wel overal efficiënt genoeg ingevuld? Deze leden vragen dit naar aanleiding van door hen eerder gestelde schriftelijke vragen¹ inzake een leerling uit Maastricht die naar Brabant moest verhuizen om zijn onderwijs te kunnen genieten, terwijl hij net over de grens in Hasselt (België) hetzelfde onderwijs kon genieten met veel minder sociaal-emotionele gevolgen? De leden vragen of gemeenten (en ouders) wel voldoende de mogelijkheid gebruiken van euregionale samenwerking op dit punt.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op het gebied van leerlingenvervoer. Zij zijn positief over de grote groep gebruikers van leerlingenvervoer die tevreden zijn over de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Graag stellen zij bij deze gelegenheid enkele vragen over de toegankelijkheid van het leerlingenvervoer. Kan de minister in beeld brengen hoeveel leerlingen gebruik maken van leerlingenvervoer en hoeveel leerlingen vergeefs een beroep doen op leerlingenvervoer, zo vragen de leden.

De leden ChristenUnie-fractie hebben grote zorgen over de ontwikkelingen betreffende het leerlingenvervoer. Zo komt vergoeding van leerlingenvervoer in steeds meer gemeenten onder druk te staan, bijvoorbeeld door aanscherping van criteria. Bovendien worden de kosten van het vervoer soms gedrukt door de kwaliteit van het vervoer te verlagen, zoals langere duur van ritten of het werken met opstapplaatsen. Ook komt het voor dat een beroep wordt gedaan op ouders om de leerlingen naar school te begeleiden, terwijl dit voor ouders bijvoorbeeld drie tot vier uur per dag kost. Kan de minister ingaan op de tendens dat gemeenten steeds meer de minimumeisen in de wet uitvoeren, ook vanwege een groter wordende financiële druk op de gemeentebegroting? Welke gevolgen treden op voor de toegang tot onderwijs voor kinderen

¹ Parlisnr. 2011Z22994.

met een beperking en voor kinderen die naar een school van bijzondere richting gaan? Op welke manier garandeert de minister de onderwijsvrijheid voor alle leerlingen, dus ook leerlingen die niet binnen de eigen regio naar een school van bijzondere richting kunnen? De leden zijn van mening dat het vragen van een hoge eigen bijdrage voor leerlingenvervoer aan ouders een opeenstapeling van kosten teweeg brengt voor ouders van kinderen met een beperking. Het vragen van een hoge eigen bijdrage van ouders komt bovenop andere extra kosten, die ouders al hebben voor hun kind, zoals de eigen bijdragen voor WMO/AWBZ, extra kosten voor vaker wassen en medicijnen en voorzieningen waar geen vergoeding voor bestaat. Kan de minister een overzicht geven van de verschillen tussen gemeenten in het vragen van een eigen bijdrage? Worden ontwikkelingen in het vragen van eigen bijdragen in de gaten gehouden? Zo ja, op welke manier? De leden vragen op welke manier ouders invloed kunnen uitoefenen op keuzes over de voorwaarden van leerlingenvervoer. Blijkt een adviesraad voor het leerlingenvervoer een goed middel om dit te bewerkstelligen? Genoemde leden wijzen op het feit dat ongeveer 20% van de gemeenten een adviesraad voor het leerlingenvervoer heeft. Hoe worden ouders in een gemeente zonder adviesraad geïnformeerd en vroegtijdig bij het besluitvormingsproces betrokken, zo vragen de leden.

Rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» Een 1-meting onder eindgebruikers

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het rapport «De kwaliteit in het contractvervoer». De genoemde leden zien aanleiding tot het stellen van vragen. Zij vragen of de minister voornemens is een kabinetsreactie op het rapport te sturen. Indien het antwoord op deze vraag bevestigend zou luiden, heeft het de voorkeur van de leden dat deze reactie kort, bondig en op hoofdlijnen is. Het is genoemde leden namelijk opgevallen dat in (inter-)departementale reacties nogal eens onnodige herhalingen en/of uitwijdingen voorkomen. Ziet de minister in de conclusies van het rapport aanleiding tot wijzigingen van beleid, zo vragen zij, of stemt de 1-meting tevreden? De genoemde leden vragen voorts of er reden is aan te nemen dat voor het vervoer van kinderen specifieke vereisten noodzakelijk zijn. De ontevredenheid over het vervoer bestaat voornamelijk uit kritiek op de omgang van de chauffeur met kinderen of de agressie van meereizende kinderen. Heeft dat consequenties, vragen de leden, of is de minister met hen van mening dat een chauffeur voor doelgroepenvervoer alle doelgroepen zou moeten kunnen vervoeren?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de minister verklaart dat de Kamer maanden heeft moeten wachten op de 1-meting voor het leerlingenvervoer terwijl TNS Consult het rapport blijkens het titelblad al op 28 februari 2011 had afgerond? Wie heeft de informatie aan de Kamer maandenlang opgehouden? Hoe verklaart de minister de gesignaleerde toegenomen ontevredenheid over het delen van de taxi met andere reizigers? Wat gaat de minister doen met klachten over de onveilige rijstijl van de chauffeur? Gaat de minister tevreden achteroverleunen nu nog altijd een kwart van de reizigers (26 %) de kennis van de chauffeur over specifieke ziektekenmerken, gedragskenmerken, beperkingen of handicaps niet positief beoordeelt? Zo neen, wat gaat zij dan ondernemen, zo vragen de leden.

De leden van de PVV-fractie constateren dat zich minieme verschuivingen hebben voorgedaan in de 1-meting van het leerlingenvervoer. Een positieve ontwikkeling is dat de reserveringsmogelijkheden zijn uitgebreid en dat de afhandeling van klachten is verbeterd. Dit heeft er mede toe bijgedragen dat ruim driekwart van de reizigers zeer tevreden is over het

leerlingenvervoer. Hoewel dit natuurlijk een prachtige score is moeten de leden ook constateren dat er in de algemene beoordeling ten opzichte van 2009 vrijwel niets veranderd is. Dat terwijl er toch een aantal eenvoudige oplossingen voor handen zijn voor enkele problemen die de reizigers ervaren met betrekking tot het leerlingenvervoer. Uit het onderzoek blijkt dat het hebben van een vaste chauffeur sterk wordt gewaardeerd door het gros van de reizigers. Toch blijkt uit een aantal ontevreden reacties dat dit kennelijk niet altijd het geval is. Kan de minister aangeven of deze klachten zijn te herleiden naar bepaalde vervoerbedrijven die het contractvervoer verzorgen en daarbij een wisselend werkrooster hanteren? Is de minister bereid om het werken met een vaste chauffeur als voorwaarde op te nemen in het handboek professioneel aanbesteden leerlingenvervoer? Met betrekking tot de chauffeurs constateren de leden een ander zorgpunt: een veelgehoorde klacht is dat ze niet weten hoe om te gaan met kinderen met een beperking. Kan de minister aangeven wat de laatste ontwikkelingen zijn op dit punt, op welke wijze wordt gewaarborgd dat steeds meer chauffeurs over de benodigde omgangseisen met betrekking tot kinderen met een beperking beschikken? Een ander verbazingwekkend resultaat wat de leden uit de enquête opmaken is dat slechts een klein deel van de reizigers aangeeft tijdig geïnformeerd te worden indien een rit eerder of later aankomt dan is afgesproken. De leden vinden het onbegrijpelijk dat deze eenvoudige service kennelijk nog niet bij ieder vervoerbedrijf tot de standaard behoort. Zelfs als je pizza wat later komt, word je daar tegenwoordig al per sms op de hoogte gesteld, dus dan kan het toch niet zo zijn dat vervoerbedrijven hun reizigers zonder bericht urenlang in de kou laten staan? Ook op dit punt zouden de leden de minister willen verzoeken om dit als voorwaarde mee te nemen in een update van het handboek leerlingenvervoer, de leden vragen of zij hiertoe bereid is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat uit de 1-meting blijkt dat, net als in 2009, nog een aanzienlijk deel van de respondenten aangeeft ontevreden te zijn over de aanwezige kennis van de chauffeur over specifieke ziektekenmerken, gedragskenmerken, beperkingen of handicaps. Bovendien draagt een chauffeur tijdens de rit in zijn eentje de verantwoordelijkheid voor deze kinderen, met verschillende beperkingen variërend van lichamelijke beperkingen tot (ernstige) gedragsstoornissen, terwijl bij aankomst op school een legertje docenten de kinderen komt begeleiden. De leden hebben voor dit punt ook aandacht gevraagd bij de begrotingsbehandeling afgelopen jaar omdat soms onveilige situaties ontstaan doordat de chauffeur niet alleen op de weg moet letten, maar bijvoorbeeld tevens conflicten tussen de leerlingen moet oplossen etcetera. Ook komt pestgedrag regelmatig voor tijdens deze ritten. Ziet de minister hier een oplossing voor, zo vragen de leden.

Rapport Nationale Ombudsman «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg»

De leden van de CDA-fractie hebben tijdens de behandeling van de begroting OCW aandacht gevraagd voor de kwaliteit van het leerlingenvervoer. In 2009 heeft de Ombudsman een kritisch rapport¹ uitgebracht over deze kwaliteit. Uit de 1-meting blijkt dat ten opzichte van 2009 de tevredenheid niet toegenomen is. De tevredenheid over het delen van de taxi met andere reizigers is afgenomen. Het percentage reizigers dat aangeeft dat de chauffeur de ontevredenheid weg heeft kunnen nemen is ook afgenomen. Hieruit blijkt dat de kwaliteit van leerlingenvervoer een voortdurende zorg blijft. Eén van de verbeterpunten die de Ombudsman in 2009 heeft aangegeven is dat gemeenten in de aanbesteding helder moet vastleggen welke eisen aan het vervoer moeten worden gesteld en of er specifieke eisen voor bepaalde kinderen gelden en op welke wijze dit wordt gemonitord. De leden vragen wat er met dit verbeterpunt is

¹ «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg». Parlisnr. 2010D02061.

gedaan. Is de minister van mening dat bij de aanbesteding van leerlingenvervoer kwaliteit van het leerlingenvervoer prioriteit behoort te krijgen boven overwegingen van kostenbesparingen? Ook ouderverenigingen als bijvoorbeeld Balans constateren dat er al jaren, veelal dezelfde, klachten zijn over het leerlingenvervoer en dat er weinig is verbeterd de afgelopen jaren. De leden zijn van mening dat deze klachten nu eindelijk serieus moeten worden genomen en indien mogelijk worden verholpen. Uit het rapport van de Ombudsman blijkt dat een aantal ouders ontevreden is over het ontbreken van begeleiding onderweg. De 1-meting gaat uit van een andere vraagstelling dan het rapport van de Ombudsman en deze zijn daarom niet met elkaar te vergelijken. Is de minister bereid om in overleg met de Vereniging Nederlandse Gemeente (VNG) deze aanbevelingen nog eens onder de aandacht te brengen en er tenminste zorg voor te dragen dat in alle gemeenten de chauffeur deskundig is ten opzichte van de problematiek van de kinderen die worden vervoerd? Naar de mening van de genoemde leden zal de situatie naar verwachting immers prangender worden als kinderen die zelfstandig kunnen reizen dat voortaan moeten gaan doen, waardoor de concentratie van problemen bij kinderen in het leerlingenvervoer toeneemt omdat zij vanwege de aard van hun aandoening niet zelfstandig kunnen reizen. Dit verzwakt de functie van de chauffeur. De leden vragen de minister hier op te reageren. Tevens vragen de leden wat gemeenten hebben gedaan ten aanzien van het verbeteren van de deskundigheid van de chauffeur ten opzichte van de problematiek van de kinderen die hij vervoert. In het algemeen vragen de leden wat de gemeenten hebben gedaan met de aanbevelingen van de Ombudsman.

De leden van de D66-fractie vragen de minister of ze de visie deelt van het rapport van de Nationale Ombudsman, dat bij aanbestedingen door gemeenten te veel naar de prijs van de netto vervoerskosten wordt gekeken en niet voldoende naar de geboden kwaliteit en begeleiding? Is de minister bereid om in samenwerking met de VNG te bezien hoe de aanbestedingsvoorwaarden kunnen worden aangevuld met meer eisen aan de begeleiding van de leerlingen en de deskundigheid van vervoerders, zo vragen de leden.

Leerlingenvervoer met betrekking tot passend onderwijs

De leden van de PvdA-fractie constateren dat bij de invoering van passend onderwijs, de samenwerkingsverbanden in omvang zozeer kunnen gaan groeien dat de school, waarbij ouders hun kind aanmelden, hen doorverwijst naar een andere school binnen het samenwerkingsverband op grote afstand. Welke gevolgen voorziet de minister voor de aanspraak op leerlingenvervoer? Welke rechten kunnen ouders in zulke gevallen ook echt claimen, zo vragen de leden.

De leden van de CDA-fractie constateren dat ook met het wetsvoorstel passend onderwijs¹ en het wetsvoorstel kwaliteit (voortgezet) speciaal onderwijs² er veranderingen in werking worden gesteld die uitwerking hebben op het leerlingenvervoer. Daarom hebben de leden nog enkele vragen. De leden constateren dat in het wetsvoorstel passend onderwijs de aanspraak van leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs wordt aangepast. Gemeenten gaan voortaan per leerling bepalen of leerlingenvervoer noodzakelijk is. In antwoord op vragen van de Onderwijsraad geeft de minister aan dat de verwachting is dat als gevolg van de invoering van passend onderwijs het aantal vervoersbewegingen de komende jaren naar verwachting afneemt. Dit zou komen door een betere spreiding van voorzieningen. De VNG wijst er juist op dat samenwerkingsverbanden groter worden dan nu en dat als reguliere scholen zich gaan specialiseren, reisafstanden groter worden. Daarnaast worden met invoering van de kwaliteitwet (voortgezet) speciaal onderwijs stages in het arbeidsmarktgerichte uitstroombestel verplicht gesteld. Ook voor

¹ Kamerstuknr. 33 106.

² Kamerstuknr. 32 812.

deze stages zullen leerlingen in voorkomende gevallen moeten reizen. De leden vragen of de minister kan onderbouwen dat er ondanks de grotere samenwerkingsverbanden, het specialiseren van scholen en de invoering van verplichte stages, toch minder vervoersbewegingen zullen komen. Deze leden vragen of er geen risico is dat overwegingen van kostenbesparing voor gemeenten belangrijker worden dan de toegankelijkheid tot onderwijs van de door de ouders gewenste richting. In het geval dat de kosten voor leerlingenvervoer desondanks toch toenemen, wie is daar dan voor verantwoordelijk? Is het daarnaast mogelijk dat leerlingen die volgens het ontwikkelingsperspectief in staat worden geacht in het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel onderwijs te volgen, en die door gemeentelijk beleid niet in staat zijn om stages te volgen, vervolgens in het uitstroomprofiel dagbesteding terecht komen? Bij wie ligt in dat geval de verantwoordelijkheid om ofwel een andere stageplek te vinden, ofwel om alsnog vervoer te regelen? De leden vragen welke mogelijkheden leerlingen, ouders en scholen hebben om protest aan te tekenen als dit zich voor doet. Na invoering van de zorgplicht worden er binnen samenwerkingsverbanden afspraken gemaakt over het plaatsen van leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben. Thuisnabijheid kan voor ouders een belangrijk motief zijn om kinderen bij een bepaalde school aan te melden. Kosten voor leerlingenvervoer kunnen een belangrijke prikkel zijn om thuisnabijheid daadwerkelijk een belangrijke voorwaarde voor plaatsing te laten zijn. De beslissing over plaatsing ligt echter bij het samenwerkingsverband, terwijl de kosten voor leerlingenvervoer bij de gemeenten liggen. Dit betekent dat goede afstemming tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden nodig is. De Ombudsman noemde daarnaast in eerdergenoemd rapport als verbeterpunt dat gemeenten meer gebruik moeten maken van de deskundigheid van scholen als het gaat om het vaststellen of een leerling voor leerlingenvervoer in aanmerking komt en welke invulling bij het vervoer voor een leerling noodzakelijk is. De leden vragen de minister hoe geborgd wordt dat hier goede afspraken tussen gemeenten en scholen worden gemaakt. Wordt leerlingenvervoer een vast onderdeel in de gesprekken tussen gemeenten en samenwerkingsverbanden over de ondersteuningsplannen? Kunnen Centra voor Jeugd en Gezin (CJG) en het Landelijk steunpunt Zorg- en Adviesteams (ZAT) een rol spelen vervullen in het vaststellen van de behoefte aan leerlingenvervoer, zodat overwegingen van inhoudelijke aard prioriteit krijgen? De leden zien ten slotte uit naar het aangekondigde onderzoek naar doordecentralisatie van het leerlingenvervoer. Deze leden vragen op welke termijn de Kamer de resultaten van dit onderzoek mogen verwachten. De Vereniging van Instellingen voor mensen met een Visuele beperking (VIVIS onderwijs) en Siméa hebben hun zorgen geuit over de veranderingen in het leerlingenvervoer voor leerlingen in cluster 1 en cluster 2. De spreiding van voorzieningen in deze clusters is zodanig dat de afstand die leerlingen moeten overbruggen vaak zeer groot is. De leden vragen of de minister kan garanderen dat voor deze doelgroep leerlingenvervoer beschikbaar blijft, ondanks dat reisafstanden groter zijn dan gemiddeld.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoeveel leerlingen geen passend onderwijs krijgen omdat het vervoer van en naar school te duur of te moeilijk is. Is de minister het met de leden eens dat niet alle scholen in staat zijn passend onderwijs te bieden voor hoogbegaafde leerlingen? Is de minister bereid te onderzoeken of de huidige regeling voor leerlingenvervoer zou moeten worden uitgebreid om in bepaalde gevallen ook hoogbegaafde leerlingen recht te geven op (een vergoeding voor) leerlingenvervoer, zo vragen de leden.

De leden ChristenUnie-fractie vragen of hoogbegaafde leerlingen die buiten de gemeentegrenzen naar school gaan (bijvoorbeeld een Leonardoschool) in aanmerking horen te komen voor leerlingenvervoer dat door de gemeente georganiseerd is. Het gaat bij deze leerlingen immers om de dichtstbijzijnde passende onderwijsplek. Genoemde leden constateren dat veel gemeenten niet bijdragen in de kosten van leerlingenvervoer voor hoogbegaafde leerlingen. De leden vragen of leerlingen met een beperking, van wie wel verwacht wordt zelfstandig te reizen, recht hebben op enige vorm van begeleiding bij zelfstandig reizen of het leren van zelfstandig reizen.

II. Reactie van de minister

Leerlingen- en contractvervoer algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen naar de stand van zaken rond de bundeling doelgroepenvervoer. Ik wil hen hiervoor verwijzen naar de visiebrief regionaal vervoer van de staatssecretaris van VWS van 19 januari jl. (Kamerstuknr. 25 847, nr. 101) waarbij ook het rapport «Samenwerking in het collectief vervoer: De stand van zaken 2011» is meegezonden.

De leden van de PvdA-fractie merken op het op zich een goede zaak te vinden dat de open normen die de nationale wetgeving kent voor het leerlingenvervoer de gemeenten de kans bieden om maatwerk te leveren en hen in staat stellen om aan te sluiten bij de lokale situatie. Zij vinden wel dat de wenselijkheid van deze situatie staat of valt bij de mate waarin daadwerkelijk maatwerk wordt geboden.

De voorbeelden die zij geven kunnen inderdaad niet zinvol met landelijke regels worden opgelegd. Omdat het wel belangrijke zaken zijn, wordt daaraan aandacht besteed in de handboeken «professioneel aanbesteden contractvervoer» die in samenwerking met mijn collega's van lenM en VWS tot stand zijn gekomen. In deze handboeken worden de gemeenten voorgelicht over het belang van de kwaliteitsaspecten bij de aanbesteding en welke aspecten dit betreft.

Deze leden vragen of gemeenten een eigen bijdrage voor het vervoer kunnen vragen en zo ja, hoeveel deze dan per rit kan bedragen. Voor leerlingen in het basisonderwijs en het speciaal basisonderwijs biedt artikel 4 van de Wet op het primair onderwijs in het zevende lid inderdaad die mogelijkheid. Deze is er alleen voor ouders met een gezamenlijk inkomen dat meer bedraagt dan € 23 400. In dat geval kan de gemeentelijke regeling bepalen dat slechts bekostiging wordt verstrekt voor zover de kosten van vervoer de kosten van openbaar vervoer over de door de gemeenteraad vastgestelde afstand, die ten hoogste 6 kilometer mag bedragen, te boven gaat. Verder kan de gemeente voor leerlingen van de basisschool voor wie de afstand naar school meer bedraagt dan 20 kilometer een van de financiële draagkracht van de ouders afhankelijke bijdrage vragen. Bij leerlingen die wegens hun handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken, kan de gemeente gelet op het dertiende lid van voornoemd artikel, geen drempelbedrag of eigen bijdrage vragen.

De leden vragen verder hoe ik aankijk tegen de problematiek van het soms hoog oplopen van de kosten voor leerlingenvervoer naar scholen van bijzonder onderwijs op grote afstanden.

Deze kosten kunnen inderdaad nogal oplopen. Dit is echter niet nieuw. Zolang als er leerlingenvervoer is, zijn er gevallen van vervoer over grote afstanden. De kosten daarvoor maakten dan ook deel uit van het budget dat bij de decentralisatie van het leerlingenvervoer naar de gemeenten is overgegaan naar het gemeentefonds. Verder kunnen de gemeenten, zoals

hierboven aangegeven, een inkomensafhankelijke bijdrage van de ouders vragen bij een afstand van meer dan 20 kilometer wanneer het vervoer naar een basisschool betreft. Dergelijk leerlingenvervoer is inherent aan het Nederlandse onderwijssysteem met vrijheid voor de ouders van keuze voor een school naar richting of levensbeschouwing.

Op de vraag wat de omvang is van de bedragen die overheden (moeten) besteden aan leerlingenvervoer en in hoeverre de hoogte samenhangt met de keuze van sommige ouders met betrekking tot de denominatie van de school, kan ik geen antwoord geven. Het leerlingenvervoer is immers een naar de gemeenten gedecentraliseerde taak. Mij is daarom niet bekend hoeveel elke gemeente hieraan uitgeeft. De uitgaven worden verantwoord via het gemeentefonds. De gevraagde informatie kan echter ook daar niet uit worden gehaald aangezien de vergoeding voor het leerlingenvervoer geen aparte post is binnen het gemeentefonds maar onderdeel uitmaakt van een subcluster binnen het cluster educatie.

De leden van de CDA-fractie zijn van mening dat er nogal wat aan te merken blijkt op de kwaliteit van leerlingenvervoer waardoor conflicten en onveilige situaties ontstaan.

Inderdaad geeft bij de 1-meting 10% van de respondenten aan zich (zeer) ongemakkelijk te voelen bij de rit en 7% zich (zeer) onveilig. Het gaat daarbij vooral over het rijgedrag van de chauffeur en de aanwezigheid van andere kinderen. Aan deze aspecten wordt in het handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer» specifiek aandacht besteed om gemeenten er op te wijzen dat dit belangrijke aspecten zijn in het kader van de aanbesteding. Hopelijk zal dit dan ook bij nieuwe aanbestedingen, daar waar nodig, een betere invulling krijgen. Ongeveer 90% van de reizigers voelt zich immers (zeer) op hun gemak en (zeer) veilig.

De leden van de D66-fractie hebben vragen over hoe ik er op toezie dat de waardering voor de kwaliteit verbetert en hoe ik de klachten van ouders ten aanzien van het maatwerk beoordeel.

Hoewel de waardering voor het leerlingenvervoer in het algemeen hoog is, komen er ook mindere situaties voor. Een deel van de klachten lijkt inderdaad mede beïnvloed te zijn door de wijze van aanbesteden. Om daar aan tegemoet te komen zijn voor de verschillende groepen van doelgroepenvervoer handboeken uitgebracht en bijeenkomsten in het land gehouden om gemeenten hulpmiddelen te bieden om tot een goede aanbesteding te komen.

Vervolgens stellen deze leden een aantal vragen over de wijze waarop gemeenten aan het leerlingenvervoer invulling geven. Ik kan daar geen antwoord op geven aangezien het leerlingenvervoer sinds 1987 een naar de gemeenten gedecentraliseerde taak is. Het is aan de gemeenten om binnen de wettelijke kaders invulling en uitvoering te geven aan deze taak. Daartoe behoort ook de mogelijkheid tot interstedelijke of euroregionale samenwerking. Of het leerlingenvervoer overal efficiënt genoeg wordt ingevuld, kan ik niet beoordelen. Dat is ook geen taak voor mij. Het toezicht op burgemeester en wethouders ligt bij de gemeenteraad. Wel kan ik als systeemverantwoordelijke aangeven dat de wettelijke opdracht aan de gemeenten, de gemeenten niet de mogelijkheid biedt maximum afstanden te hanteren. Ook kan het leerlingenvervoer niet alleen voor bijzonder onderwijs van religieuze richting worden gebruikt maar is het leerlingenvervoer ook voor bijzonder neutraal onderwijs en voor openbaar onderwijs. Artikel 4 van de Wet op het primair onderwijs, van de Wet op de expertisecentra en van de Wet op het voortgezet onderwijs waarin de opdracht aan de gemeenten tot het regelen van het leerlingenvervoer is neergelegd, geeft in het tweede lid immers aan dat de gemeente bij het vaststellen van de regeling geen onderscheid mag maken tussen openbaar en bijzonder onderwijs. In het derde lid is

vervolgens nog vastgelegd dat de regeling de op godsdienst of levensbeschouwing van de ouders berustende keuze van de school eerbiedigt.

De leden van de GroenLinks-fractie zijn positief over de grote groep gebruikers van het leerlingenvervoer die tevreden zijn over de kwaliteit van het leerlingenvervoer. Ook mij stemt dit positief. Op hun vraag hoeveel leerlingen gebruik maken van leerlingenvervoer kan ik antwoorden dat dit volgens het rapport «Handreiking voor hoogwaardig contractvervoer» uit 2008 ongeveer 90 000 leerlingen bedraagt. Op de vraag hoeveel leerlingen vergeefs een beroep op de regeling doen, kan ik geen antwoord geven. Zoals eerder aangegeven gaat het hier om een gemeentelijke regeling. De aanvragen worden dan ook in de gemeente waar de leerling woonachtig is, ingediend. Wanneer de ouders het niet eens zijn met de afwijzing staat daar bezwaar en vervolgens beroep bij de rechter tegen open. Ook daar ben ik dus niet bij betrokken. Ook de VNG houdt dit niet bij.

De leden van de ChristenUnie-fractie zijn van mening dat de vergoeding van leerlingenvervoer in steeds meer gemeenten onder druk komt te staan, bijvoorbeeld door aanscherping van criteria, terwijl de kosten ook gedrukt worden door onder meer langere duur van de ritten en het werken met opstapplaatsen. De wetgever heeft de gemeenten opdracht gegeven een nadere regeling vast te stellen ten behoeve van het leerlingenvervoer. Die regeling moet voldoen aan de minimale voorwaarden die de wetgever daar voor heeft gesteld. De tendens kan inderdaad worden waargenomen dat er gemeenten zijn die in het verleden ruimere criteria hanteerden dan de wet voorschrijft maar de afgelopen jaren hun regelingen versoberen richting de wettelijke voorschriften. Dit is echter niet van invloed op de toegang tot het onderwijs. Er wordt immers nog steeds aan de wettelijke voorwaarden voldaan.

De leden zijn van mening dat het vragen van een hoge eigen bijdrage voor leerlingenvervoer aan ouders een opeenstapeling van kosten teweeg brengt voor ouders van kinderen met een beperking. Zij vragen een overzicht te geven van de verschillen tussen gemeenten in het vragen van een eigen bijdrage.

Voor leerlingen in het speciaal onderwijs kent de wet geen mogelijkheid tot het vragen van een eigen bijdrage. Voor de leerlingen die onder de Wet op het primair onderwijs vallen kan wel een eigen bijdrage worden gevraagd. Wanneer een leerling echter vanwege zijn lichamelijke, verstandelijke of zintuiglijke handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer is aangewezen, dan wel vanwege die handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kan maken, mag de gemeente gelet op het dertiende lid van artikel 4 van de Wet op het primair onderwijs, geen eigen bijdrage vragen. Een overzicht van de verschillen tussen gemeenten in het vragen van een eigen bijdrage kan ik niet geven aangezien het hier een gedecentraliseerde aangelegenheid betreft. Ook de VNG heeft deze gegevens niet. Wanneer een gemeente ten onrechte een eigen bijdrage vraagt, is het binnen het wettelijk systeem van het leerlingenvervoer aan de rechter om zich daar over uit te spreken.

De leden vragen op welke manier ouders invloed kunnen uitoefenen op keuzes over de voorwaarden van leerlingenvervoer en of een adviesraad daar een goed middel toe is.

Adviesraden kunnen voor gemeenten een nuttige informatiebron zijn voor de wensen van de ouders. Voor het leerlingenvervoer blijkt er in de praktijk echter weinig animo onder ouders te zijn om een dergelijke raad te vormen. Om onder meer de totstandkoming van adviesraden te stimuleren heb ik het project «Grip op vervoer» mede gesubsidieerd. Verder wordt in het handboek professioneel aanbesteden leerlingenvervoer uitgebreid ingegaan op de aspecten die voor de ouders van

belang zijn zodat die ook langs die weg onder de aandacht van de gemeenten komen. Verder is van belang dat de regeling voor het leerlingenvervoer door de gemeenteraad wordt vastgesteld en daar dus dezelfde procedures voor gelden als voor alle andere besluiten van de gemeenteraad.

Leerlingen- en contractvervoer algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen of ik voornemens ben een kabinetsreactie op het rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» te sturen. Dat ben ik niet van plan. De aanbestedingen voor het contractvervoer zien in het algemeen op een periode van meerdere jaren. Aangezien de 1-meting kort na de introductie van het handboek «professioneel aanbesteden contractvervoer» heeft plaatsgevonden, kan de invloed daarvan dus nog maar zeer beperkt zijn. Met de algemene tevredenheid die uit de 1-meting, en ook al eerder uit de 0-meting, naar voren komt, ben ik uiteraard tevreden. Dit neemt niet weg dat er natuurlijk naar gestreefd moet worden elke ontevredenheid weg te nemen. De aangehaalde kritiekpunten van de leden van de VVD-fractie vormen dan ook belangrijke aandachtspunten in de handboeken opdat de gemeenten daar alert op zijn bij het aanbesteden. Ook de vervoerders zijn zich van deze punten bewust en in grote meerderheid van de gevallen heeft men ook een goede invulling kunnen geven. Als hulp voor daar waar het nog niet optimaal gaat, zijn voorbeelden van de goede situaties opgenomen in de handboeken. Ik deel de mening van de leden dat een chauffeur voor doelgroepenvervoer alle doelgroepen zou moeten kunnen vervoeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het komt dat de Kamer maanden heeft moeten wachten op de 1-meting.

Het rapport «De kwaliteit in het contractvervoer» waarin de 1-metingen voor het Regiotaxivervoer, WMO-vervoer, Valysvervoer, Leerlingenvervoer, Zittend ziekenvervoer en AWBZ-vervoer is opgenomen is onder auspiciën van het ministerie van IenM in samenwerking met VWS en OCW tot stand gekomen. De verwachting was dat dezelfde procedure zou worden gevolgd als bij de toezending van de 0-meting (Kamerstuk 31 521, nr. 46).

Deze leden vragen verder naar een verklaring voor de gesignaleerde toename van ontevredenheid over het delen van de taxi met andere reizigers. Deze ontevredenheid is inderdaad toegenomen van 14% naar 18%. Of deze stijging een gevolg is van een toename van het delen van een taxi of een gevolg is van een toename van ontevredenheid over de medepassagier kan ik op basis van de 1-meting niet beoordelen. Het principe dat een taxi moet worden gedeeld, vind ik overigens geen slechte zaak voor een door de overheid beschikbaar gestelde vervoersvoorziening om op school te komen. Wel moet natuurlijk altijd worden bezien of het, gelet op de handicap, ook mogelijk is om te delen, al dan niet met eventuele benodigde begeleiding. Het vervoer moet immers voor de leerling passend zijn (artikel 4, vierde lid, WPO, WEC, WVO). Indien de ouders daar niet tevreden over zijn, kunnen zij tegen het besluit van de gemeente in bezwaar en beroep. Ten aanzien van de rijstijl van de chauffeur geeft inderdaad 7% van de respondenten aan zich (zeer) onveilig te voelen door de rijstijl van de chauffeur. Ook het belang van dit element is in het handboek onderkend en ook de vervoerders zijn zich hiervan bewust. Het is vooral aan hen om hun chauffeurs hierop te wijzen en aan te spreken. Het Sociaal fonds taxi biedt ook cursussen aan. Verder vragen zij, net als de leden van de PVV-fractie en de CDA-fractie, wat ik ga ondernemen ten aanzien van de kennis van de chauffeur over de specifieke kenmerken van de te vervoeren leerlingen. Het nut van deze kennis wordt breed gedeeld. Er zijn taxibedrijven en scholen die daar een goede invulling aan geven door middel van voorlichtingsbijeenkomsten

op school voor de chauffeurs. Ook zijn er taxibedrijven waarvan de chauffeurs voor aanvang van het schooljaar een kennismakingsgesprek hebben met de ouders. Aan deze wijze van invulling wordt niet alleen aandacht besteed in het handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer», ook heb ik een folder laten maken voor de scholen voor speciaal onderwijs om hen te attenderen op de belangrijke rol die zij kunnen spelen bij het leerlingenvervoer, vooral met betrekking tot de kennis over de handicap.

De leden van de PVV-fractie constateren dat bij een mooie tevredenheidscore er in de algemene beoordeling vrijwel niets is veranderd. Dat is juist. Door de lange doorlooptijd van de contracten heeft het handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer» bij de 1-meting nog nauwelijks een rol kunnen spelen.

De leden vragen of in het handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer» het werken met een vaste chauffeur kan worden opgenomen. Het werken met een vaste chauffeur is in de meeste situaties het geval en in het algemeen ook het streven van de vervoerders die daar eveneens de voordelen van zien. Soms blijkt dat echter niet altijd mogelijk, bijvoorbeeld wegens ziekte. Het handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer» geeft tips en voorbeelden over zaken waarvan het belangrijk is dat ze worden meegenomen en meegewogen bij de aanbesteding. Het heeft niet de status dat daarin een afdwingbare voorwaarde in kan worden opgenomen.

De leden kaarten verder de informatievoorziening aan indien de vervoerder te laat vertrekt. Zij merken op dat het toch niet zo kan zijn dat vervoerbedrijven hun reizigers zonder bericht uren in de kou laten staan. Dit beeld ken ik niet. Bij het leerlingenvervoer gaat het niet om incidenteel vervoer waarvoor een afspraak wordt gemaakt zoals bij de meeste andere soorten van doelgroepenvervoer, maar om dagelijks terugkerend vervoer op een vast tijdstip. De ritten zijn daarom goed te plannen en te laat arriveren vindt dan ook voornamelijk plaats door onverwachte verkeersproblemen of door vertraging bij het instappen van een eerder op te halen leerling. Het gaat in het algemeen om kleine vertragingen. Vaak moet dan een afweging worden gemaakt. Het doorgeven van de kleine vertraging gaat ook weer gepaard met tijdverlies die de vertraging, zeker relatief, extra doet toenemen. Aan de andere kant is er een tijdsdruk om de leerlingen op tijd op school af te leveren en om te proberen de opgelopen vertraging zo beperkt mogelijk te houden. Daarenboven worden de meeste leerlingen thuis opgehaald, zeker die leerlingen die aangepast vervoer behoeven. Dit neemt niet weg dat zeker bij een wat grotere vertraging het een goede zaak is wanneer de ouders op de hoogte worden gesteld. Het doorgeven van vertraging maakt ook onderdeel uit van het traject rond de handboeken. Zoals eerder aangegeven kan het echter daarin niet als verplichting worden opgenomen.

Naast de al eerder beantwoorde vraag over het rijgedrag, vragen de leden van de CDA-fractie ook naar de problematiek met lastige kinderen in het busje, een situatie die de chauffeur niet alleen aan kan. In geval de gemeente er voor kiest om ritten te combineren waardoor meerdere leerlingen met soms bepaalde stoornissen in één taxi(busje) worden vervoerd, rust op de gemeente ook de verantwoordelijkheid om te zorgen dat de rit veilig kan verlopen. Dit kan betekenen dat het nodig is een begeleider mee te laten reizen. Dat is een gevolg van de gemaakte keuze voor een combinatierit.

Rapport Nationale ombudsman «Het leerlingenvervoer van gehandicapte kinderen; graag maatwerk onderweg»

Eén van de verbeterpunten die de Ombudsman in 2009 heeft aangegeven is dat gemeenten in de aanbesteding helder moeten vastleggen welke

eisen aan het vervoer moeten worden gesteld en of er specifieke eisen voor bepaalde kinderen gelden en op welke wijze dit wordt gemonitord. De leden van de CDA-fractie vragen zich af wat er met het verbeterpunt is gedaan.

Lopende het onderzoek van de Ombudsman is een belangrijk instrument voor de gemeenten bij het verbeteren van het leerlingenvervoer ontwikkeld. Dit handboek «professioneel aanbesteden leerlingenvervoer» is op 1 oktober 2009 uitgebracht. Het handboek biedt voor een groot deel van de aanbevelingen van de Ombudsman oplossingen en/of handvatten. Zo wordt er informatie gegeven over de kwaliteit waar het leerlingenvervoer aan zou moeten voldoen. Verder wordt er uitgebreid ingegaan op de klachtenprocedure, zowel voor klachten bij de gemeenten als bij de vervoerder en worden tips gegeven voor de inrichting van een klachtenprocedure. Ook wordt er geadviseerd om na de gunning van het vervoer te blijven monitoren of partijen zich naast aan de gestelde eisen ook aan het geoffreerde houden. De CDA-fractie vraagt of ik het punt van het ontbreken van begeleiding onderweg uit het rapport van de Ombudsman nog een keer onder de aandacht van de Vereniging van Nederlandse Gemeente (VNG) wil brengen en er tenminste zorg voor wil dragen dat in alle gemeenten de chauffeur deskundig is. Gemeenten hebben de (wettelijke) zorgplicht «passend vervoer» aan te bieden. Deskundigheid van chauffeur is erg belangrijk. Het is belangrijk dat chauffeurs kennis hebben over hoe om te gaan met kinderen gedragsproblemen. In dit kader zijn de cursussen voor chauffeurs van het Sociaal fonds taxi interessant. Ook een taxipaspoort met daarin informatie over hoe om te gaan met de leerling kan chauffeurs helpen bij een beter leerlingenvervoer. Verder zijn er scholen voor speciaal onderwijs die over de leerlingen voorlichtingsbijeenkomsten voor chauffeurs organiseren. Daarnaast is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (Kpvv), dat het handboek contractvervoer heeft opgesteld, door mij gevraagd in aanvulling op het handboek ook de scholen te betrekken bij het traject naar een beter leerlingenvervoer. De VNG was hier ook rechtstreeks bij betrokken.

De leden van de D66-fractie vragen of ik de visie deel van het rapport van de Nationale Ombudsman, dat bij aanbestedingen door gemeenten te veel naar de prijs van de netto vervoerskosten wordt gekeken en niet voldoende naar de geboden kwaliteit en begeleiding. Zij vragen verder of ik bereid ben om in samenwerking met de VNG te bezien hoe de aanbestedingsvoorwaarden kunnen worden aangevuld met meer eisen aan de begeleiding van leerlingen en de deskundigheid van vervoerders. Decentrale overheden zijn in Nederland autonoom, ook bij het bepalen van de inhoud van hun aanbestedingen. De regering kan decentrale overheden dus niet verplichten tot het opnemen van bepaalde eisen. Wel is het belang van het kijken naar kwaliteit en niet alleen naar prijs, een van de belangrijke boodschappen in het handboek.

Leerlingenvervoer en passend onderwijs

De leden van de PvdA-fractie vragen welke gevolgen de grotere omvang van de samenwerkingsverbanden passend onderwijs hebben op de aanspraak op het leerlingenvervoer. Als gevolg van de grotere samenwerkingsverbanden verandert het recht op leerlingenvervoer niet. Gemeenten hebben de (wettelijke) zorgplicht «passend vervoer» aan te bieden voor leerlingen in het primair, voortgezet onderwijs en voortgezet speciaal onderwijs die vanwege hun handicap (fysiek en/of psychisch) niet zelfstandig kunnen reizen en voor alle leerlingen in het speciaal onderwijs. De vergoeding vindt plaats op basis van de kosten van het vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de soort waarop een leerling is aangewezen (op grond van zijn lichamelijke of geestelijke beperking). Er ligt een verantwoordelijkheid bij het samenwerkingsverband om zoveel

mogelijk thuisnabij onderwijs te organiseren. De verwachting is dan ook dat er door een betere spreiding van voorzieningen en een toename van het aantal tussenvoorzieningen het aantal vervoersbewegingen zal afnemen. De wijze waarop een samenwerkingsverband de ondersteuning wil vormgeven, wordt vastgelegd in het ondersteuningsplan. Samenwerkingsverband en gemeenten kunnen bij de bespreking van het ondersteuningsplan afspraken maken over de invulling van de ondersteuning in relatie tot het leerlingenvervoer.

De leden van de CDA-fractie vragen of de minister kan onderbouwen dat er ondanks de grotere samenwerkingsverbanden, het specialiseren van scholen en de invoering van de verplichte stages, toch minder vervoersbewegingen komen. Het is op dit moment moeilijk te voorspellen of als gevolg van de invoering van passend onderwijs de kosten van het leerlingenvervoer voor gehandicapten *in zijn totaliteit* zullen stijgen, afnemen of gelijk blijven. Door een aanpassing in de WEC zal er in ieder geval een afname zijn van de kosten voor het leerlingenvervoer voor leerlingen die in het voortgezet speciaal onderwijs (vso) staan ingeschreven. In de huidige situatie kunnen alle vso-leerlingen aanspraak maken op leerlingenvervoer, ook leerlingen die wel in staat zijn om zelfstandig te reizen. In het vervolg komen alleen leerlingen in het voortgezet speciaal onderwijs in aanmerking voor leerlingenvervoer indien zij gezien hun handicap niet in staat zijn om zelfstandig naar school te komen. Dat geldt ook voor de aanspraak op leerlingenvervoer van en naar stages. Ook wordt verwacht dat door een betere spreiding van voorzieningen in het vso en een toename van tussenvoorzieningen het beroep op leerlingenvervoer zal afnemen.

De leden vragen verder of er geen risico is dat overwegingen van kostenbesparing voor gemeenten belangrijker worden dan de toegankelijkheid tot onderwijs van de door de ouders gewenste richting.

Ouders hebben en houden de vrijheid om een school te kiezen die past bij hun geloofsovertuiging. Vergoeding vindt plaats op basis van de kosten van het vervoer naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de soort waarop een leerling is aangewezen (op grond van zijn lichamelijke of geestelijke beperking) én van de verlangde godsdienstige richting of levensbeschouwing (bij een bijzondere school).

De leden vragen of in het geval dat de kosten voor leerlingenvervoer desondanks toch toenemen, wie daar dan voor verantwoordelijk is.

De gemeente waar de leerling woont, is verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer en voor de daarbij behorende kosten.

Ook vragen de leden zich af of het daarnaast mogelijk is dat leerlingen die volgens het ontwikkelingsperspectief in staat worden geacht in het arbeidsmarktgerichte uitstroomprofiel onderwijs te volgen, en die door gemeentelijk beleid niet in staat zijn om stages te volgen, vervolgens in het uitstroomprofiel dagbesteding terecht komen. Zij vragen bij wie in dat geval de verantwoordelijkheid ligt om ofwel een andere stageplek te vinden, ofwel om alsnog vervoer te regelen. De leden vragen welke mogelijkheden leerlingen, ouders en scholen hebben om protest aan te tekenen als dit zich voor doet. Indien een leerling als gevolg van zijn handicap niet zelfstandig van en naar een stage kan reizen, is de gemeente verantwoordelijk voor het leerlingenvervoer van deze leerling. Het is dan ook niet mogelijk dat deze leerling in het uitstroomprofiel dagbesteding terecht komt. Per leerling zal de gemeente de afweging maken of leerlingenvervoer noodzakelijk is. Indien ouders het niet eens zijn met deze beslissing, kunnen zij eerst bezwaar en daarna beroep aantekenen, waarbij wordt getoetst of de gemeente op correcte wijze invulling heeft gegeven aan haar taak.

De leden vragen mij hoe geborgd wordt dat goede afspraken tussen gemeenten en scholen worden gemaakt over het verbeterpunt van de Ombudsman dat gemeenten meer gebruik moeten maken van de deskundigheid van scholen als het gaat om het vaststellen of een leerling voor leerlingenvervoer in aanmerking komt en welke invulling bij het vervoer voor een leerling noodzakelijk is.

Veel scholen spelen nu al een belangrijke rol in het leerlingenvervoer en leveren daarmee een positieve bijdrage aan goed leerlingenvervoer. Dat gebeurt door bijvoorbeeld het inzetten van een vervoercoördinator, het informeren van chauffeurs, het mede opstellen van heldere spelregels rond het vervoer, het verstrekken van een jaarplanning en tussentijdse wijzigingen aan het vervoerbedrijf etc. De rol, die scholen vervullen bij het leerlingenvervoer, betreft ook het adviseren van gemeenten over de vervoersmogelijkheden van de leerling en het bevorderen van de zelfredzaamheid. In de brochure «Op weg naar beter leerlingenvervoer; een brochure voor scholen» van het Kpvv zijn deze goede praktijkvoorbeelden opgenomen. Deze brochure is onder de scholen verspreid. De leden vragen zich verder af of de Centra voor Jeugd en Gezin (CJG) en het Landelijk steunpunt Zorg- en Adviesteams (ZAT) een rol kunnen vervullen in het vaststellen van de behoefte aan leerlingenvervoer, zodat overwegingen van inhoudelijke aard prioriteit krijgen. De gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van het leerlingenvervoer en geeft daar ook invulling aan. De gemeente kan zowel het CJG als het landelijk steunpunt ZAT een rol laten spelen.

De leden zien ten slotte uit naar het aangekondigde onderzoek naar doordecentralisatie van het leerlingenvervoer. Deze leden vragen op welke termijn de Kamer de resultaten van dit onderzoek mogen verwachten.

De resultaten van het onderzoek naar de doordecentralisatie van het leerlingenvervoer worden voor komend zomerreces verwacht. De leden van de CDA-fractie melden verder dat Siméa en Vivis hun zorgen hebben geuit over de gevolgen van de veranderingen in het leerlingenvervoer voor leerlingen met een visuele, auditieve en/of communicatieve handicap. De spreiding van voorzieningen is zodanig dat de afstand die de leerlingen moeten overbruggen vaak zeer groot is. Zoals al eerder is opgemerkt, wordt in het wetsvoorstel passend onderwijs aanspraak van vso-leerlingen op het leerlingenvervoer weliswaar aangepast, maar blijft leerlingenvervoer beschikbaar voor vso-leerlingen indien zij gezien hun handicap niet in staat zijn om zelfstandig naar school te komen. Voor de leerlingen die onderwijs volgen in het speciaal onderwijs verandert er niets.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen hoeveel leerlingen geen passend onderwijs krijgen omdat het vervoer van en naar school te duur of te moeilijk is. Alle leerlingen die extra ondersteuning nodig hebben moeten een zo veel mogelijk passend aanbod krijgen. Bij de afweging die bij het vinden van een passend aanbod door het samenwerkingsverband wordt gemaakt, is de bereikbaarheid van de school een belangrijk punt. Dit voorkomt onnodige reistijd voor leerling en ouder en vervoerskosten. Als blijkt dat de leerling echter is aangewezen op een school die moeilijk is te bereiken, dan kan de leerling aanspraak maken op vervoerskosten. Het gaat dan namelijk om de voor de leerling dichtstbijzijnde toegankelijke school. Het is daarom van belang dat leerlingenvervoer één van de punten is die in het overleg over het ondersteuningsplan van het samenwerkingsverband met de gemeente aan de orde komt.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of hoogbegaafde leerlingen die buiten de gemeentegrenzen naar school gaan (bijvoorbeeld een Leonardoschool) in aanmerking horen te komen voor leerlingenvervoer

dat door de gemeente georganiseerd is. Het gaat bij deze leerlingen immers om de dichtstbijzijnde passende onderwijsplek. Of een hoogbegaafde leerling valt onder de regeling voor leerlingenvervoer is afhankelijk van de vraag welke dichtstbijzijnde school voor deze leerling toegankelijk is. Dit kan ook een gewone basisschool zijn met een aanbod voor hoogbegaafde leerlingen. Als ouders kiezen voor een Leonardoschool en er is dichterbij een basisschool waar de hoogbegaafde leerling ook naar toe kan, dan is de vervoersregeling niet van toepassing. De beslissing of een leerling in aanmerking komt voor leerlingenvervoer is aan de gemeente. Genoemde leden constateren dat veel gemeenten niet bijdragen in de kosten van leerlingenvervoer voor hoogbegaafde leerlingen. De leden vragen of leerlingen met een beperking, van wie wel verwacht wordt zelfstandig te reizen, recht hebben op enige vorm van begeleiding bij zelfstandig reizen of het leren van zelfstandig reizen. Indien een hoogbegaafde leerling gezien een handicap niet zelfstandig kan reizen én deze leerling is aangewezen op een school op afstand, kan er een aanvraag voor leerlingenvervoer worden ingediend.