

Bezuinigingen op het leerlingenvervoer vanaf 2011

De gemeente krijgt de komende jaren ook te maken met de gevolgen van de economische crisis en ziet zich genoodzaakt fors te bezuinigen op allerlei gebieden waaronder het leerlingenvervoer. In de Kadernota 2011-2013 is besloten om in 2011 te komen tot een bezuiniging van € 30.000 die oploopt naar € 100.000 in 2012 en vanaf 2013 € 150.000 zal bedragen.

Flinke stijging van de kosten van het leerlingenvervoer in de afgelopen jaren

De kosten van het leerlingenvervoer zijn de afgelopen jaren fors gestegen; van € 315.055,00 in 2006 naar € 762.836,00 in 2010.

Er zijn verschillende factoren die kostenverhogend werken de meest belangrijke zijn: stijgende leerlingenaantallen, uitbreiding leslocaties van scholen, wisselende schooltijden en vakanties, stijgende brandstofkosten en hogere kwaliteitseisen. Bovendien is in 2010 bepaald dat de gemeente BTW-plichtig is als het gaat over het leerlingenvervoer.

Het betreffen factoren waar de gemeente geen invloed op heeft. Alleen op de kwaliteitseisen heeft de gemeente invloed en ten aanzien daarvan is gesteld dat daar niet op ingeleverd zal worden: als vervoer wordt aangeboden dan dient dat goed vervoer te zijn, veilig en afgestemd op de doelgroep.

Dat betekent dat de te nemen maatregelen met name liggen in het beperken van de toegang tot het vervoer en het verhogen van de efficiëntie.

Onderzoek naar mogelijke bezuinigingen, ook de cliëntenraad geeft haar visie

In opdracht van Burgemeester en Wethouders heeft de afdeling Samenleving een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om te bezuinigen op het leerlingenvervoer. De cliëntenraad leerlingenvervoer is betrokken geweest bij het onderzoek. Een rapportage van het onderzoek is te vinden op de internetsite van de gemeente www.krimpenaandenijssel.nl en op de internetsite van de cliëntenraad www.leerlingenvervoerkrimpen.nl

De tekst hieronder is een korte weergave van de rapportage.

Tien opties onderzocht

Tien mogelijkheden voor bezuiniging, binnen de wettelijke kaders, zijn nader onderzocht. Op de mogelijkheden heeft de cliëntenraad leerlingenvervoer haar visie gegeven. De volgende onderzoeken hebben plaatsgevonden:

- 1 Kritische analyse van ritindeling en ingezette voertuigen
- 2 Inzet touringcar in plaats van taxi busjes naar Barendrecht met opstapplaatsen
- 3 De kilometergrens in de verordening optrekken naar 6 kilometer.
- 4 Stoppen met het vervoer naar een Medisch Kinderdagverblijf (MKD).
- 5 Het invoeren van een onderzoek door een onafhankelijke instantie bij aanvragen voor aangepast vervoer.
- 6 Het stopzetten van het (aangepast) vervoer naar Accent praktijkonderwijs in Capelle aan den IJssel en Gouda.
- 7 OV maatje project(leerlingen maken gebruik van het openbaar vervoer onder begeleiding van vrijwilligers)
- 8 Het opheffen principe 1e gehaald is tevens eerste thuisgebracht.
- 9 Het invoeren van een eigen bijdrage van de ouders voor vervoer over meer dan 20 kilometer.
- 10 Het invoeren van één centrale opstapplaats

Al gerealiseerde besparing

Voor het eerste onderzoek (1) geldt dat met grote nauwkeurigheid alle ritten tegen het licht gehouden zijn, mede ingegeven door de sterk gestegen kosten bij de start van het vervoer door de nieuwe vervoerder na de Europese aanbesteding in 2010.

Hoewel het controleren van de efficiency behoort tot de reguliere uitvoering is dit onderzoek diepgaander uitgevoerd naar de samenstelling van de ritten en de voertuigen.. De medewerkers hebben hiermee een besparing van € 110.000 op jaarbasis gerealiseerd. Zo op het oog lijkt een bezuiniging van € 150.000 ten opzichte van de begroting al bijna gehaald te zijn. De kosten van het leerlingenvervoer waren echter, na de Europese aanbesteding, in augustus en september 2010, zodanig gestegen dat de totale kosten voor het schooljaar 2010-2011 ver boven de € 800.000 zouden komen.

Twee onderzochte maatregelen (2 en 7) lijken niets op te brengen

De onderzoeken naar de inzet van een touringcar naar Barendrecht en het opstarten van het project OV maatje leveren naar verwachting geen besparing op. Er wordt geadviseerd deze maatregelen niet in te voeren.

Één maatregel (10) behoeft nader onderzoek indien de raad dit wenst.

De maatregel waarbij één centrale opstapplaats ingevoerd wordt voor het leerlingenvervoer vergt nader onderzoek: het betreft een rigoureuze maatregel met veel impact voor ouders waarbij geldt dat de besparing afhankelijk is van het al dan niet invoeren van andere maatregelen. De maatregel is bijvoorbeeld alleen mogelijk indien de kilometergrens wordt opgetrokken naar 6 kilometer. Een nader onderzoek kan, vanwege de samenhang met andere maatregelen, niet eerder starten dan in september 2012. Indien de gemeenteraad overweegt deze maatregel in te voeren zal een nader onderzoek ingesteld worden..

Zes maatregelen moeten ingevoerd worden om de bezuiniging te kunnen halen

Indien de Raad de bezuinigingstaakstelling wilt behalen wordt geadviseerd de overige zes maatregelen in te voeren. Bij een bezuinigingsopdracht als deze zijn pijnlijke maatregelen onontkoombaar. Het betreft dan ook een fors pakket aan maatregelen. Indien de Raad besluit om bepaalde maatregelen niet of gefaseerd in te voeren heeft dat direct consequenties voor de bezuinigingstaakstelling.

De essentie van het pakket van maatregelen is dat meer verantwoordelijkheid voor het vervoer wordt teruggelagd bij de ouders (optrekken kilometergrens, vervoer naar het MKD , vervoer naar het praktijkonderwijs) en dat leerlingen door een onafhankelijke instantie worden beoordeeld of zij eventueel onder begeleiding zelfstandig kunnen reizen.

Er wordt strenger gehouden aan het uitgangspunt van het leerlingenvervoer; vergoeding van de kosten van het vervoer met het openbaar vervoer als uitgangspunt.

In alle gevallen geldt dat als een leerling door zijn beperking geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer deze leerling zijn recht op aangepast vervoer behoudt.

Het pakket betekent dat er naar verwachting minder leerlingen toegelaten zullen worden tot het aangepast vervoer. Dat betekent in veel gevallen dat de ouders het vervoer van hun kinderen zullen moeten regelen. Voor gezinnen waar beide ouders werken, éénouder gezinnen en gezinnen met jongere kinderen zal dat een behoorlijke opdracht zijn.

De ondertaande bezuinigingsvoorstellen zijn noodzakelijk om de totale bezuiniging te kunnen halen:

- De kilometergrens in de verordening optrekken naar 6 kilometer. **(3)**

Hiermee worden ouders verantwoordelijk voor het vervoer naar een school die binnen 6 kilometer van de woning is gelegen. Verwachte besparing op jaarbasis is tot ca. € 50.000.

- Stoppen met het vervoer naar een Medisch Kinderdagverblijf **(4)**.

Dit vervoer is niet wettelijk verplicht. De invoering van deze maatregel zal geen directe gevolgen hebben voor ouders of leerlingen omdat de laatste leerling in april is uitgestroomd. Het zal wel voorkomen dat kosten in de toekomst stijgen.

- Het invoeren van een onderzoek door een onafhankelijke instantie bij aanvragen voor aangepast vervoer. **(5)**

De advisering over de toegang van leerlingen tot het aangepast vervoer is tot nu toe belegd bij de scholen. Deze kunnen echter geen onafhankelijke positie innemen omdat zij ook een goede relatie met de ouders in stand moeten houden. De verwachte besparing op jaarbasis bedraagt ca. € 50.000. Daarin zijn dan al de kosten voor de onafhankelijke advisering á € 10.000 meegenomen.

- Het stopzetten van het (aangepast) vervoer naar Accent praktijkonderwijs in Capelle aan den IJssel en Gouda. **(6)**

Dit vervoer is niet wettelijk verplicht tenzij leerlingen een dusdanige beperking hebben dat zij niet met het openbaar vervoer kunnen reizen. De verwachte besparing bedraagt € 13.000.

- Het opheffen principe 1e gehaald is tevens eerste thuisgebracht.

In het licht van de bezuinigingen kan de gemeente zich niet veroorloven om niet naar de efficiëntie van de routes te kijken. Bovendien wordt de reistijd slechts voor enkele kinderen met 10 minuten verlengd. De verwachte besparing op jaarbasis bedraagt ca. € 7.000. **(8)**

- Het invoeren van een eigen bijdrage van de ouders voor vervoer over meer dan 20 kilometer. **(9)**

Mogelijk zorgt de maatregel er voor dat ouders eerder voor een school dichterbij kiezen. De besparing op jaarbasis is gering; ca. € 2.500.

Mening van de Cliëntenraad Leerlingenvervoer

De cliëntenraad Leerlingenvervoer kan instemmen met het schrappen van het vervoer naar het MKD **(4)** en de onafhankelijke advisering **(5)** mits deze door deskundigen wordt uitgevoerd en alle vormen van een beperking worden meegewogen in het advies.

De cliëntenraad leerlingenvervoer is minder positief over het stopzetten van het vervoer naar het praktijkonderwijs **(6)** en meent dat leerlingen met een beperking gebruik moeten kunnen maken van het aangepast vervoer. De cliëntenraad adviseert om dat middels een onafhankelijk onderzoek **(5)** vast te stellen. Dat is conform het voorstel van het college.

De cliëntenraad leerlingenvervoer oordeelt niet positief over de maatregel om de kilometergrens op te trekken naar 6 kilometer. Zij is van mening dat het een zeer rigoureuze maatregel is en dat de doelgroep erg kwetsbaar is. De cliëntenraad is verder van mening dat, mocht de gemeenteraad deze maatregel willen invoeren, dat niet kan zonder ook de onafhankelijke advisering **(5)** in te voeren.

Aangaande het verlaten van het principe dat het kind dat het eerste opgehaald wordt ook als eerste wordt thuisgebracht is de cliëntenraad leerlingenvervoer van mening dat dit betekent dat de kwaliteit van het vervoer verminderd wordt.

De cliëntenraad Leerlingenvervoer staat in principe niet afwijzend tegenover een eigen bijdrage voor alle ouders met kinderen die gebruik maken van het leerlingenvervoer. Dat is wettelijk echter niet mogelijk. Alleen de drempelbedragen (voor ouders van leerlingen van SBO en bijzonder onderwijs, gerelateerd aan de kilometergrens) en de eigen bijdrage voor vervoer over meer dan 20 kilometer (alle leerlingen) kunnen gehanteerd worden. Deze laatste maatregel wordt nog niet gebruikt. De bijdrage is gerelateerd aan het inkomen. De cliëntenraad Leerlingenvervoer is van mening dat de bijdrage wel erg snel oploopt. Verder vraagt de cliëntenraad zich af of deze maatregel terecht is als de enige toegankelijke school voor een leerling op meer dan 20 kilometer is gelegen.

Kanttekeningen

2.1 Meer verantwoordelijkheid voor het vervoer bij ouders neerleggen is voor sommige gezinnen een behoorlijke belasting.

Waar kinderen nu nog opgehaald worden door een taxi of gebruik maken van een touringcar en naar een opstapplaats worden gebracht, zullen een aantal ouders hun kinderen zelf of met behulp van anderen naar school moeten brengen. Zeker daar waar beide ouders werken, waar jonge kinderen in het gezin zijn die ook naar school gebracht moeten worden, of in gezinnen waar geen auto is, kan dat een hele organisatie zijn.

2.2 Het leerlingenvervoer is een open einde regeling; de kosten kunnen toch nog stijgen

Het leerlingenvervoer is een open einde regeling en dus moet iedere leerling, die daar recht op heeft, vervoerd worden. Een stijging van de kosten door gestegen leerlingenaantallen, gestegen aantal leslocaties, en gestegen vervoerskosten zijn van invloed op de kosten van het leerlingenvervoer en onvermijdbaar.

2.3 De verwachte besparingen zijn een indicatie

Zoals te lezen worden er weinig precieze bedragen genoemd als het gaat om de besparingen. De meeste besparingen zijn moeilijk in te schatten. Dat geldt bijvoorbeeld voor de onafhankelijke advisering. De scholen hebben geen onafhankelijke positie en er lijken aanwijzingen te zijn dat zij gemakkelijk een verklaring afgeven maar er valt niet te zeggen in hoeveel gevallen zij wel of niet gelijk hebben, dat wijst alleen een onafhankelijke advisering uit. De besparing is in dat geval gebaseerd op ervaringen in andere gemeenten.

3.1 Het doen van onderzoek naar de bezuinigingsmogelijkheid om van één centrale opstapplaats gebruik te maken is alleen zinvol als de gemeenteraad besluit tot het optrekken van de kilometergrens naar 6 kilometer.

De maatregel is niet uitvoerbaar als de huidige kilometergrens gehandhaafd blijft omdat er dan geen sprake kan zijn van één centrale opstapplaats binnen de kilometergrens.

Financiën

De verwachte besparingen bij invoering van alle maatregelen zijn weergegeven in onderstaande tabel:

<i>Mogelijkheid</i>	<i>Maatregel nr</i>	<i>Besparing op jaar basis</i>
Optrekken kilometergrens	3	€ 50.000
Stoppen vervoer MKD	4	Voorkomt stijging kosten
Invoeren onafhankelijk advies	5	€ 50.000
Stoppen vervoer MKD	4	Voorkomt stijging kosten
Stoppen vervoer praktijkonderwijs	6	€ 13.000
Verlaten principe 1 ^e gehaald is 1 ^e thuis	8	€ 7.000
Invoeren eigen bijdrage	9	€ 2.500
Besparing efficiënte indeling	1	€ 30.000
<i>Totaal</i>		<i>Ca € 152.000</i>